



Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	2007 0225
Datum:	17.03.2009
Fachbereich/Abteilung:	3.1/61
Sachbearbeiter(in):	Imke Herbst
Aktenzeichen:	61 13-08 02

Beschlussvorlage

öffentlich

Betreff: Nahverkehrsplan 2008, Stellungnahme zum Entwurf

Beratungsfolge:

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen	25.09.2007					
Ortsrat Otze	27.09.2007					
Ortsrat Schillerslage	08.11.2007					
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	13.11.2007					
Verwaltungsausschuss	27.11.2007					

Finanz. Auswirkungen in Euro	Haushaltsstelle	VwH	VmH
Einmalige Kosten: €		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laufende Kosten: €		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		

Beschlussvorschlag:

1. Der Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen spricht sich für die unter 4. formulierte Beschlussempfehlung aus.
2. Der Ortsrat Otze spricht sich für die unter 4. formulierte Beschlussempfehlung aus.
3. Der Ortsrat Schillerslage spricht sich für die unter 4. formulierte Beschlussempfehlung aus.
4. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Verwaltungsausschuss, den unter 4. formulierten Beschluss zu fassen.
5. Der Verwaltungsausschuss beauftragt den Bürgermeister, die in der Vorlage dargelegten Punkte als Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans an die Region Hannover weiterzuleiten.

(Baxmann)

Sachverhalt und Begründung:

Nach § 6 des Niedersächsischem Nahverkehrsgesetzes (NNVG) haben die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs alle 5 Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Im NVP sollen dargestellt werden:

- das bestehende Nahverkehrsangebot,
- die Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des Nahverkehrs,
- ein Maßnahmenkonzept zur Verwirklichung dieser Zielvorstellungen,
- ein Finanzierungskonzept, das auch die Folgekosten von Investitionen berücksichtigt.

Der NVP 2008 stellt somit das Steuerungskonzept des Nahverkehrs für die Jahre 2008 bis 2013 dar.

Der NVP 2008 wurde von der Region Hannover als Entwurf zur Stellungnahme vorgelegt. Stellungnahmen können bis zum 15.01.2008 abgegeben werden. Parallel zu dem Beteiligungsverfahren wird von der Region derzeit die Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt.

Im Folgenden erfolgt eine Inhaltsangabe des insgesamt 290 Seiten umfassenden NVP-Entwurfs (über www.hannover.de Suchbegriff NVP kann der komplette Entwurf einschließlich des Kartenbandes eingesehen werden). Die wesentlichen allgemeinen Zielsetzungen und Aussagen, welche die Belange der Stadt Burgdorf berühren, sind hier wiedergegeben. Änderungen die als Mitteilung an die Region Hannover übermittelt werden sollen, sind kursiv und farbig hinterlegt den Kapiteln zugeordnet.

Kapitel A: Der Neue NVP.

A1 Anforderungen an den neuen NVP

Neue Schwerpunktsetzung: „... angesichts starker finanzieller Einschränkungen muss die Region Hannover die Quantität und die Qualität des Verkehrsangebotes mit dem Ziel intensiver steuern, dass die öffentlichen Mittel möglichst effizient eingesetzt werden. Dazu soll das Instrument Nahverkehrsplan entwickelt werden, indem hierin allen Beteiligten die 'Spielregeln' in Form verlässlicher Standards und Indikatoren dargelegt werden" (S. 2)

A 2 Allgemeine Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

Die folgenden Leitlinien und Ziele werden aufgeführt:

- Fahrgäste im Mittelpunkt
Beteiligung der Nutzer bei der Planung,
- 'Mobilität für alle'
Berücksichtigung der Bedürfnisse spezieller Gruppen,
- Räumliche Entwicklungsleitlinien
Ausrichtung auf das zentrale Orte Konzept des RROP,
- Umfeldverträglicher ÖPNV
insbesondere Verträglichkeit des SPNV für die Stadtbevölkerung,
- Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes
Optimierung des Gesamtsystems, Einheit des Verkehrsangebots, gleichwertige Angebotsqualität im Verbund,
- Aufgabenzuteilung der verschiedenen Verkehrsmittel
Orientierung auf die Schiene, Parallelverkehr abwägen, hohe Anforderungen an die Verknüpfungsqualität
- Einbeziehung der Gebiete außerhalb der Region Hannover.

A 3 Bilanz des NVP 2003

Zum Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) wird u. a. ausgeführt, dass folgende Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 umgesetzt werden sollen:

- Einführung von zwei S-Bahnlinien zwischen Hildesheim und Hannover,
- Überführung des 'Kurvenzuges' zwischen Celle/Burgdorf und Hannover in eine S-Bahn.

Die Stadt Burgdorf begrüßt die Umstellung des 'Kurvenzuges' auf den S-Bahn Standard. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen wird das SPNV-Angebot damit deutlich verbessert.

Kapitel B: Ausgangssituation

B 1 Rechtliche Grundlagen für die Aufstellung des ÖPNV

Kurze Erläuterung der Bedeutung verschiedener Rechtsgrundlagen für den ÖPNV.

B 2 Organisation des ÖPNV in der Region Hannover

Erläuterung der Aufgabenträgerschaft der Region, des Verkehrsverbundes sowie der Verkehrsunternehmen, der vertraglichen Vereinbarungen und Regelungen zur Organisation der Verkehrsleistung Darstellung der Beziehungen zu benachbarten Aufgabenträgern des ÖPNV.

B 3 Vorgaben der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung

Es erfolgt eine Beschreibung des Planungsraums.

In der Darstellung des Planungsraums sollten auch die ländlichen strukturierten Siedlungen hervorgehoben werden, denen das RROP 2005 die Ergänzungsfunktion Wohnen zugeordnet.

Die Rahmenvorgaben der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung der Region Hannover für den ÖPNV werden dargestellt. Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrspolitik werden folgende Zielaussagen für drei Teilräume getroffen:

- Gebiete und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage
In der Landeshauptstadt Hannover (LHH) und auf den radialen Verkehrsbeziehungen zum Kernraum der LHH soll der ÖPNV gegenüber dem MIV (motorisierten Individualverkehr) eindeutig bevorrechtigt werden,
- Gebiete und Relationen mit mittlerer Verkehrsnachfrage
In den Mittelzentren, den verdichteten Siedlungsbereichen und entlang der Hauptverkehrsströme in die Region soll ein gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger ÖPNV angeboten werden.
- Gebiete und Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage
In den sonstigen Gebieten kann lediglich ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden.

Kapitel C: Die Bilanz / die Prognose

C 1 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Differenzierte Darstellung des bestehenden ÖPNV-Angebots und des Fahrgastaufkommens nach Verkehrsmitteln und -zeiten.

C 2 Erfolgskontrolle

Untersuchung des ÖPNV-Angebotsniveaus mittels Kennzahlen. Betrachtet wird die räumliche Verteilung und die Angebotsentwicklung von 1996 bis 2004. Die kartografische Darstellung der Angebotsdichte zeigt, dass im Osten der Region insgesamt die Angebotsdichte etwas geringer ist, als im Westen. Eine deutlich unterdurchschnittliche Angebotsdichte wurde für die regionalen Bezirke Lehrte-Zentrum und Laatzen-Umland festgestellt. Ein deutlich überdurchschnittliches Angebot im Bezirk Ronnenberg-Umland.

Ermittelt wurden auch Kennzahlen für das Nachfrageniveau. Im Ergebnis zeigt sich ein relativ homogenes Bild. „Im Bereich außerhalb der LHH weisen lediglich Ronnenberg (insgesamt vier Stationen der S-Bahn) und Laatzen (zentraler Bereich) mit einer guten Erschließung durch die Stadtbahn eine höhere Nachfrageausschöpfung auf (S. 51).

Weiter wird die positive Nachfrageentwicklung in Bezug auf Ausbaumaßnahmen im Bereich SPNV, die eingeführten Regionaltarife Schwarmstedt, Celle und Nienburg, die Stadtbahnverlängerungen (Beispiel Anderten) und die Direktbuslinien dargestellt.

C 3 Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung

Abgeleitet aus der Prognose der Einwohnerentwicklung und des Verkehrsverhaltens werden folgende ungünstige Rahmenbedingungen für den ÖPNV erwartet:

- Die Anzahl der Kinder sinkt weiter.
- Durch das Älterwerden der 'motorisierten Generation' nimmt die Zahl der Führerscheinbesitzer und Autonutzer besonders bei Frauen im Seniorenalter deutlich zu.

Dazu wird der PKW-Bestand weiter zunehmen. Insbesondere steigt die PKW-Verfügbarkeit in Familien bzw. Lebensgemeinschaften und damit die PKW-Nutzung von Frauen.

Zur räumlichen Steuerung des ÖPNV wurden bereits im Jahr 2005 von den Kommunen

die bis 2016 geplanten Wohn- und Gewerbegebiete abgefragt. Die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung ($W > 250$ Einwohner, $G > 5$ ha) sind tabellarisch und kartografisch wiedergegeben. Für Burgdorf folgende Gebiete

Wohnen:

- Nord/West (Heineckenfeld),
- Nord (Wohnen in der Landschaft),
- Westlich Mönkeburgstraße,
- Südlich Beerbuschweg (Hülptingsen).

Gewerbe:

- Wordwest,
- Östlich Leineweberstraße (Hülptingsen).

In der Karte 4 fehlt die Darstellung des Wohngebiets 'südl. Beerbuschweg' (südwestlich des Stadtteils Burgdorf-Hülptingsen) sowie des Gewerbegebiets 'östlich Leineweberstraße' (südöstlich des Stadtteils Burgdorf-Hülptingsen), diese sind zu ergänzen. Zudem sollte in der Quellenangabe auf Karte 4 die Jahreszahl auf das Abfragejahr 2005 korrigiert werden.

C 4 Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung im ÖPNV

Als Auswirkung des demografischen Wandels auf den ÖPNV wird erwartet, dass der Bevölkerungsanteil der 'Zwangskunden' (Schüler, Azubis, Studenten, Pers. ohne PKW-Verfügbarkeit) bis 2030 um 29-30 % zurückgeht. Für den Bevölkerungsanteil der 'Wahlkunden' wird eine Steigerung von 11-15 % erwartet. Weiterhin wird ausgehend von den Strukturdaten der Bevölkerungsentwicklung hauptsächlich ein Verkehrszuwachs im Bereich des Freizeitverkehrs erwartet. Die damit verbundenen dispersen Verkehrsströme in den Randstunden seien vom ÖPNV jedoch schwierig zu erschließen.

Abgeleitet aus dem Verkehrsmodell der Region wird ein Wandel der Nachfrage dahingehend prognostiziert, dass der Zubringerverkehr in die Landeshauptstadt an Bedeutung gewinnt, die Nachfrage auf den internen Relationen jedoch zurückgeht (sowohl in den Regionskommunen aufgrund des Rückgangs der Schülerzahlen, wie auch in der LHH aufgrund Rückgang der Einwohnerzahl). Der RegioBus wird empfohlen „sich mittelfristig statt auf den Schülerverkehr verstärkt auf attraktive Angebote im Zubringerverkehr auf die Landeshauptstadt zu konzentrieren“ (S. 73).

Den dargestellten negativen Trendprognosen des demografischen Wandels wird als positiver Entwicklungstrend der letzten Jahre, eine Zunahme der Fahrgäste im ÖPNV, gegenübergestellt. Zurückgeführt wird die Fahrgasterhöhung auf die getätigten Ausbaumaßnahmen im Bereich S-Bahn und Stadtbahnverkehr. Es wird empfohlen diese gezielten Ausbaumaßnahmen fortzusetzen (Stadtbahnverlängerungen Misburg Meyers Garten, Garbsen Mitte, Hemmingen). Weiterhin werden den negativen Trendprognosen z.B. folgende für den ÖPNV positive Megatrends gegenübergestellt: steigende Energiepreise, Renaissance der Großstädte als Wohnstandort, verschärfte Umweltrichtlinien (Zufahrtsbeschränkungen in der Umweltzone),

C-5 Handlungsbedarf

Die Kernaussagen des Kapitels C werden zusammengefasst und Handlungsempfehlungen benannt. *Dieses Kapitel findet sich als Kopie in der Anlage.*

Kapitel D: Das Steuerungskonzept

Von der Region wird hier definiert, was sie unter einer ausreichenden Bedienung versteht und mit welchen konkreten Maßnahmen dieser Versorgungsauftrag erreicht werden soll. Damit wird ein Rahmen für die Arbeit der Verkehrsunternehmen in der Laufzeit des NVP gesetzt.

Kapitel D I: Das Steuerungskonzept - das räumliche Konzept

D I 1 Differenzierung des Bedienungsangebotes

Es erfolgt eine Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes in Bedienungsebenen denen unterschiedliche Zielstandards zugeordnet werden:

Bedienungsebene I,

Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum (SPNV, Stadtbahn, Direktbus)

- 30 Min. Fahrzeit auf Relationen zwischen Hannover-Zentrum und den Regi-
onskommunen,
- 20 Min. Fahrzeit auf Relationen zwischen Hannover-Zentrum und Verknüp-
fungspunkten im Stadtgebiet Hannovers,
- stündliche Bedienung Mo-Sa 5:00 - 24:00 Uhr und So 10:00 - 24:00 Uhr,
- minimierte Gesamtreisezeit (Optimierung zwischen Erschließungsqualität und
Beförderungsgeschwindigkeit)
- einheitliche und direkte Linienführung (keine Fahrwegvarianten),
- Durchbindung in die Innenstadt von Hannover,
- ganztägig 'sauber' vertaktet,
- hochwertige Haltestellenausstattung (in Abhängigkeit vom jeweiligen Fahr-
gastaufkommen),
- höchstmögliche Störungsfreiheit.

Bedienungsebene 2,

Angebotsorientierte regionale Hauptlinien (Regionalbus im Taktverkehr) Angebotsorien-
tierte lokale Hauptlinien

(Stadtverkehr im Taktverkehr, in LHH und in den regionalen Zentren)

- Bedienzeitraum Mo-Fr mind. 5:00 - 23:00 Uhr,
ggf. ab 20:00 Uhr im bedarfsgesteuerten Verkehr,
- 'saubere' Vertaktung mind. während der Geschäftszeiten,
- weitest gehend einheitliche Linienführung.

Bedienungsebene 3,

Nachfrageorientierte ergänzende Linien, Spezialverkehr

(Schülerverkehr, Berufsverkehr, nicht durchgehend vertaktete Linien, Bedarfsverkehre)

- Vertaktung so weit wie möglich und sinnvoll,
- auch auf gering nachgefragten Relationen Grundangebot (Mindestbedie-
nung),
ggf. auch durch Bedarfsverkehr,
- Bedarfsverkehr in der Kernrandzone der LHH ohne Anmeldung und Zuschlag,
Bedarfsverkehr in den Mittelzentren, im weiteren Umland und im ländlichen
Raum mit Anmeldung und Zuschlag.

Die in Kap. E I 1 genannten Umsteigezeiten, Bus – SPNV 5-8 Min. und Bus – Stadtbahn
3-5 Min. sollten für die Bedienungsebene 2 als Zielstandard aufgenommen werden.

D I 2 Mindestbedienungsstandards

Orientiert an der zentralörtlichen Gliederung werden folgende Mindestbedienungsstan-
dards definiert.

Regionaler Mindestbedienungsstandard:

- Bedienzeitraum werktags 5:00 - 23:00 Uhr,
- in den Hauptverkehrszeiten stündliche Verbindung zu den Gemeindezentren
und in das Oberzentrum,
- in den Neben- und Schwachverkehrszeiten zweistündliche Verbindung zu den
Gemeindezentren und in das Oberzentrum,
- vertretbare Reisezeit von allen Ortsteilen,
- Zielerreichungsgrad mindestens 80 %.

Städtischer Mindestbedienungsstandard:

(LHH und zentrale Bereiche der Mittelzentren)

Zusätzlich zum regionalen Mindestbedienungsstandart

- Mindesterschließung für alle bedeutenden Siedlungsbereiche (> 250 EW) mit
max. 500 m Luftlinien zu Haltestellen des Bus- und Bedarfsverkehrs oder max.
750 m Luftlinie zu Haltestellen des SPNV bzw. der Stadtbahn.

Mindestbedienung im Freizeitverkehr bzw. für private Erledigungen:

- Alle Kultur-, Freizeit-, Sport- und Sozialeinrichtungen mit überörtlicher Be-
deutung sollen entsprechend dem Bedarf (Öffnungszeiten) erreichbar sein.

Mindestbedienung im Schulverkehr:

- Bedienung erfolgt entsprechend Abstimmung mit den Schulen und Verkehrs-
unternehmen.

Das bestehende Verkehrsangebot (Jahresfahrplan 2006) wurde hinsichtlich des regio-
nalen und des städtischen Mindestbedienungsstandards untersucht, (Eine Untersuchung

der Mindestbedienung im Freizeitverkehr erfolgte zur Aufstellung des NVP 2008 nicht, da die Analyse im Rahmen des NVP 2003 lt. Region keinen Handlungsbedarf ergab.) Regionale Mindestbedienungsmängel wurden nur in 8 Ortsteilen im östlichen Bereich der Region festgestellt. Im Bereich Burgdorf für Hülptingsen und Schillerslage (insbesondere Angebotslücken am Wochenende (Sonntags völlig fehlende Bedienung nach Hülptingsen). Angrenzend an Burgdorf sind die Ortschaften Steinwedel, Röddensen, Kolshorn, Oldhorst und Schwüblingsen betroffen.

In die Überprüfung des städtischen Mindestbedienstungsstandards wurden in Burgdorf die Kernstadt sowie die Ortsteile Heeßel und Hülptingsen, denen regionalplanerisch eine mittelzentrale Ergänzungsfunktion zugeordnet ist, einbezogen. Mindestbedienstungsmängel wurden festgestellt im Bereich der Weststadt (Angebotslücken am Wochenende) sowie in Hülptingsen (Angebotslücken an allen Verkehrstagen in den Schwachverkehrszeiten).

Zur Behebung der ermittelten Mindestbedienstungsmängel sollen bis 2013 Konzepte entwickelt werden. Für Burgdorf wird diese Aufgabe der RegioBus übertragen. Für die Weststadt wird konkret vorgeschlagen, in den Schwachverkehrszeiten probeweise einen Bedarfsverkehr einzurichten.

Die Stadt Burgdorf begrüßt, dass für die Weststadt sowie die Ortsteile Hülptingsen und Schillerslage Konzepte zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots ausgearbeitet werden sollen.

Für den Ortsteil Hülptingsen sind in die konzeptionelle Planung die beabsichtigten Wohn- und Gewerbegebietsentwicklungen einzubeziehen. In der Karte 8.3 ist das Wohngebiet 'südl. Beerbuschweg' (südwestlich des Stadtteils Burgdorf-Hülptingsen) zu ergänzen (vgl. Stellungnahme zu Kap. C 3).

Für den Bereich der Weststadt wird darauf hingewiesen, dass die Erschließungsarbeiten im gemeldeten Siedlungsgebiet Nord/West (Heineckenfeld) vor einigen Wochen begonnen haben.

Bereits zum NVP 2003 wurde auf Folgendes hingewiesen: „Die projektierte Linienführung der Buslinie 905 über die verlängerte Moorstraße könnte in Form durchgrünter Spurbahnen aus Rasengittersteinen / Fugenpflaster ausgebaut werden. Im Vorfeld ist ein Bauleitplanverfahren mit dem Ziel der Änderung des Bebauungsplanes O/71, in dem der Bereich als Grünfläche festgesetzt ist, durchzuführen.

Weiterhin ist sowohl der Ausbau der "Moorstraße" als auch der Straße "Am Westende" erforderlich. Beide Straßen sind auf Grund ihres Aufbaues nicht in der Lage die Busverkehre dauerhaft aufzunehmen. Hierfür sind Ausbauprogramme zu erstellen, mit den Anliegern abzustimmen und politisch zu beschließen. Für diese Ausbaumaßnahmen sind Mittel in einer Größenordnung von ca. 1,0 Mio. € zu gegebener Zeit in den städtischen Haushalt einzustellen.

Aus derzeitiger Sicht ist die Umsetzung der genannten Maßnahme, wie oben erwähnt, grundsätzlich wünschenswert. Inwieweit und in welchem Zeitrahmen eine Umsetzung möglich ist, hängt aber u.a. von der weiteren baulichen Entwicklung und von der Entwicklung der städtischen Finanzen ab. Zur Sicherstellung des ÖPNV-Anschlusses für den Übergangszeitraum sind gegebenenfalls Alternativen zu erarbeiten.“

D I 3 Räumliche Indikatoren zur Festlegung eines bedarfsorientierten Angebotsniveaus

Untersuchung der Angebotseffizienz mittels räumlicher und linienorientierter Indikatoren. Die räumliche Auswertung hat nochmals (vgl. Kap. C 2) verdeutlicht, dass das Angebotsniveau im Westen der Region geringfügig höher ist als im übrigen Bereich der Region (ohne LHH). Aus der linienorientierten Auswertung ergibt sich für Burgdorf kein Untersuchungsbedarf.

Kapital D II: Das Steuerungskonzept - das Qualitätskonzept:

Bestandteil der Vereinbarungen der Region Hannover mit den Verkehrsunternehmen sind auch qualitative Anforderungen an die zu erbringende Leistung. Zur Überprüfung der Angebotsqualität hat sich die Region das Ziel gesetzt ein verbundweites Qualitätssteuersystem einzuführen. Unterteilt nach den Verkehrssystemen (SPNV, Stadtbahn, Bus) werden dafür Qualitätsstandards festgelegt, die Qualitätsmerkmale für die Bereiche Produktion, Fahrzeug, Stationen, Fahrgastinformationen/Service und Sicherheit umfassen.

Kapitel D III: Das Steuerungskonzept – das Linienkonzept

D III 1 Verkehrssystemübergreifende Bedienungsstandards

Folgende allgemeine Zielsetzungen werden benannt:

- weitere Verbesserung des Taktsystems,
- an Verkehrszeiten und Fahrstrecke angepasstes Sitzplatzangebot,
- Optimierung der Vernetzung des Angebots (Anschlusssicherung, Qualität der Umsteigeknoten),
- einheitliche Nutzungsbedingungen für die Fahrradmitnahme.

D III 2 SPNV

Es wird berichtet, die bis 2012 geltenden Verkehrsverträge mit der DB Regio und metronom wurden bereits abgeschlossen. Die wichtigsten Änderungen gegenüber dem bestehenden Angebot sind folgende (Umsetzung mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008):

- Realisierung der S-Bahn Linien Hannover Hbf, - Lehrte - Sehnde - Hildeshelm und Bennemühlen - Langenhagen - Hannover Hbf. - Rethen - Hildesheim,
- Umstellung des heutigen RegionalExpress über die Lehrter Kurve nach Celle in eine S-Bahn Linie (S 6)

Zum Fahrplan 2013 soll die Vergabe der SPN-Verkehrsleistung über eine europaweite Ausschreibung erfolgen, „Die für die Ausschreibung festzulegenden Strecken und Linien müssen gemeinsam mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern noch definiert werden“ (S. 118).

D III 3 Stadtbahn

Die zu erbringende Verkehrsleistung (ausreichende Bedienung) wird über Takttabellen festgelegt.

D III 4 Bus

Die Vergabe der Bus-Verkehrsleistungen soll langfristig nicht mehr linienbezogen, sondern auf der Basis von Teilnetzen erfolgen. „Ziel des Aufgabenträgers ist es dabei, verkehrlich verbundene Linien 'aus einer Hand' betreiben zu lassen, Netzzusammenhänge wirtschaftlicher und weniger wirtschaftlicher Linien sicherzustellen und so langfristig die Finanzierbarkeit des ÖPNV mit dem heutigen hohen Standard zu sichern“ (S. 122). Es werden die vier folgenden Teilnetze festgelegt:

- Teilnetz Hannover
(Hannover, Laatzen, Langenhagen und Stadtbereich Garbsen),
- Teilnetz Region 1 Nord-Ost
(Wedemark, Burgwedel, Isernhagen, Burgdorf, Uetze, Lehrte und Sehnde),
- Teilnetz Region 2 Süd-West
(Neustadt a. Rbge., Wunstorf und Seelze),
- Teilnetz Region 3 Nord-West
(Barsinghausen, Gehrden, Wennigsen, Ronnenberg, Hemmingen, Pattensen und Springe).

Mit dem NVP 2008 werden verpflichtende quantitative und qualitative Anforderungen an die Bus-Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus formuliert. Damit trifft dieser NVP verbindlichere Regelungen als die Vorangehenden.

Über Takttabellen, die auf dem Jahresfahrplan 2007 beruhen, wird die zu erbringende Verkehrsleistung dargestellt. „Die Takttabelle ist eine Abstraktion des hinterlegten Jahresfahrplans und kann (und soll) nicht jede Abweichung dokumentieren. Allerdings bedürfen größere Abweichungen (Veränderungen des Linienweges, Streichung bzw. Ergänzung von Linien und Veränderungen der Bedienungshäufigkeit) einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans“ (S. 123).

Zur Entwicklung der Teilnetze wird ein linienorientierter Untersuchungsbedarf festgeschrieben, für den Teilbereich Burgdorf die Untersuchung der Linie 905. Weiterer Untersuchungsbedarf für Burgdorf wird hier nicht benannt.

Kapitel D IV: Das Steuerungskonzept - das Marketingkonzept

Grundsätzlich soll im Marketingkonzept der Region die Zielsetzung Kundenbindung neben der bisher verfolgten Neukundengewinnung ein stärkeres Gewicht erhalten. Außer-

dem soll „der Pkw nicht mehr als ärgster 'Feind' des Nahverkehrs betrachtet" werden, „sondern eine intelligentere Verknüpfung der Verkehrsmittel als bisher propagiert" werden (S. 144).

D IV 1 Marktforschung

Eine Qualitätskontrolle soll weiterhin über die Ermittlung der Kundenzufriedenheit (periodisches Kundenmonitoring) sowie den Einsatz von Testkunden (Testkundenverfahren der üstra, soll auf RegioBus und evtl. auch SPNV ausgeweitet werden) erfolgen. Weiterhin soll die maßnahmenbegleitende Marktforschung (z.B. (Pre-)Tests für Werbe- und Kommunikationsmittel, Werbeerfolgskontrollen oder Potential-Abschätzung für neue Produkte) fortgesetzt werden.

D IV 2 Tarif

Zielsetzung in Bezug auf das Tarifniveau ist eine 'marktgerechte' Gestaltung (Preispassungen, die nicht zu gravierenden Fahrgastrückgängen führen). Weiter sollen bei der Tarifgestaltung insbesondere Gesichtspunkte des demographischen Wandels (z.B. Mobil-Card60plus), der Flexibilisierung im Freizeitverkehr (z.B. räumliche Freigabe der Mobil-Cards am Wochenende und Ausdehnung der Mitnahmeregelung) sowie der Kooperation mit Veranstaltern und Mobilitätsdienstleistern (z.B. Teilauto) berücksichtigt werden. Beibehalten werden soll eine übersichtliche Tarifstruktur unter Berücksichtigung der Preis-/Leistungsgerechtigkeit (z.B. Neustrukturierung der Tarifzonen, dies wird aber nicht als vorrangige Maßnahme angesehen, oder Abschaffung von Fahrausweisarten die kaum nachgefragt werden).

Vor dem Hintergrund einer sinkenden Dritt-Mittel-Finanzierung des ÖPNV muss auch das Ziel einer stärkeren Finanzierung durch die Nutzer einbezogen werden, dazu wird festgelegt, dass künftig bei der Tarifgestaltung folgende Aspekte berücksichtigt werden müssen;

- Abbau von Rabattierungen bei Tickets und Cards,
- Überprüfung vertriebswegsteuernder Rabattierungen (z.B. Rabatt für Zahlung von Tickets mit Geldkarte an Automaten oder Minderung des Card-Abo-Faktors '10 für 12' auf '10,5 für 12'),
- Einführung von Kundenbindungskarten für Gelegenheitskunden (z.B. Tage-Wahl karte' als Ersatz für Wochenkarten- oder SammelTickets),
- Bepreisung gewährter Zusatznutzen (z.B. Mitnahmeregelung oder Übertragbarkeit auf Dritte bei Cards),
- Tarifgestaltung für Verkehre mit Wachstumspotential (z.B. Ausrichtung auf den Freizeittverkehr durch entsprechende Preisbildung bei Gruppenkarten und Kombitarife),
- Tarifgestaltung für schrumpfende Märkte / Ausbildungstarife,
- Der Regionaltarif soll weiter ausgebaut werden. Alle bestehenden Kooperationen mit angrenzenden Landreisen sollen in den Regionaltarif einbezogen werden. Langfristig soll der bisher nur als Zeitkarte angebotene Regionaltarif auch als Bartarif angeboten werden und es soll untersucht werden, wie die Busverkehrstarife der angrenzenden Landkreise und das GVH-System harmonisiert werden können.

D IV 3 Vertrieb

Zielsetzung des Vertriebs für den personalbedienten Verkauf ist, dass nahezu sämtliche GVH-Fahrausweise von jeder Verkaufsstelle angeboten werden. Dazu soll die regionsweite Einführung eines einheitlichen Kassensystem bis Ende 2008 geprüft werden. Weiterhin sollen Erkennbarkeit-/ und Erscheinungsbild der Vertriebsstellen verbessert werden.

Im Bereich des Verkaufs über Automaten wird ein einheitliches System für das gesamte Tarifgebiet angestrebt, dass alle gängigen Zahlungsmittel akzeptiert. Das üstra-System tix/müx soll auslaufen. Es soll geprüft werden, ob die Entwerter und damit auch die Sammeltickets abgeschafft werden können.

In Bezug auf die Einführung von Arten des elektronischen Ticketerwerbs sollen zunächst Erfahrungsberichte aus Erprobungen und ersten Anwendungen in anderen Verbänden abgewartet werden.

D IV 4 Kommunikation und Service

Die Maßnahmen aller Akteure des ÖPNV-Marktes in der Region müssen sich zukünftig in einen Kommunikations- und Serviceplan einbetten. Die 'globalen' Zielsetzungen dieses

Konzeptes werden mit dem NVP wie folgt festgelegt:

- Marktsegmentierung (Zielgruppendefinition) nach Lebenszyklusphase, Fahrtzweck und Nutzungshäufigkeit.
- Marketing-Oberziel ist die Kundenbindung. Dazu soll eine jährliche Berichterstattung erfolgen.
- Zielgruppenspezifische Maßnahmen mit der Priorität Schüler und Senioren sollen bis Ende 2008 ergriffen sein.
- Stärkung der Markenbildung, der Marktauftritt von Unternehmen des Verkehrsverbundes hat entsprechend einer definierten Leitlinie (z.B. Verbund-Logo, Gestaltungsrichtlinie) zu erfolgen.
- Verbesserte Kontaktmöglichkeiten mit dem Verkehrsverbund GVH (z.B. Service Center der üstra in der Innenstadt soll künftig zentrale Anlaufstelle des GVH sein, GVH-Hotline).
- Integrierte und lückenlose Fahrgastinformation (verkehrsmittelübergreifend, mehrsprachig, flächendeckend) anzustreben ist u.a. die Realisierung einer dynamischen Fahrgastinformation über neue Medien, vor allem Mobiltelefon. Die Information bei Störungen ist zu verbessern und eine automatische Anschluss-sicherung soll aufgebaut werden.
- Aktives Beschwerdemanagement, in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen sind bis Ende 2008 einheitliche Standards und Konzepte zu erarbeiten.
- Kundenbeteiligung, zusätzlich zum ÖPNV-Rat (Fahrgastverbände, Interessengruppen) beabsichtigt die Region bis Ende 2008 das Instrument Fahrgastforum ('normale' Fahrgäste) zu Schwerpunktthemen einzuführen.
- Fahrgastrechte (Pünktlichkeitsgarantie) sollen bis Ende 2008 in die Verkehrsverträge integriert werden und so die Qualitätssteuerung weiterentwickeln,
- Fahrgastsicherheit, die Verkehrsunternehmen haben bis Ende 2008 ein Unsicherheits-Monitoring zu entwickeln (Fragestellungen: wo, wann und warum fühlen sich Fahrgäste dauerhaft unsicher, wo gibt es problematische Entwicklungen), Von den Verkehrsunternehmen sind Sicherheitskonzepte zu entwickeln und den Fahrgästen bekannt zu machen. Mit der Region werden Sicherheits-Zielvereinbarungen getroffen. In Bezug auf alle eingesetzten Instrumente sind Erfolgskontrollen durchzuführen. Es sind Personal und Fahrgast-schulungen durchzuführen, ein Schwerpunkt dabei ist die Gewaltprävention im Schülerverkehr.
Sicherheitsstandards werden aufgestellt für die sichere Gestaltung von Stationen und Haltestellen, Notruf-Info-Sprechstellen, Videokameras, Fahrzeuge, Service und Sicherheitspersonal.
- Kombinierte Mobilität, zur Kundenbindung und Kundengewinnung sollen die Angebote zur integrierten Mobilität (2.8. HANNOVERmobil) weiter ausgebaut werden.

Kapitel D.V: Das Steuerungskonzept - Handlungsbedarf

Dieses Kapitel fasst den in den vorangehenden Kapiteln beschriebenen, an die Verkehrsunternehmen adressierten, Handlungsauftrag zusammen. Zunächst wird Handlungsbedarf in Bezug auf das räumliche Konzept, das Qualitätskonzept und das Linienkonzept festgesetzt.

Für den Bereich Burgdorf:

- Erfüllung des Mindestbedienungsstandards in den Ortsteilen Hülptingsen und Schillerslage (RegioBus).
- Neukonzeption Teilbereich Stadtverkehr (Linie 905 vgl. Kap D III 4 und D I 2),

Allgemeiner Handlungsbedarf, der auch Burgdorf berührt:

- Überführung von AST, RufTaxi und Korridor taxi im Hinblick auf die getroffene Vereinbarung zur Verringerung der Produktzahl (RegioBus und üstra).
- Mit DB Regio ist bis Ende 2008 gemeinsam zu überprüfen, ob die Möglichkeit der Ergänzung der Qualitätsmessung um das so genannte Testkundenverfahren besteht (DB und Region).

- Laufende Überwachung der bedarfsgerechten Verkehrsanbindung in Bezug auf die sich verändernden Ladenöffnungszeiten (DB AG, Metronom, üstra, Regio-Bus).
- Die unterschiedlichen Nutzungsbedingungen zur Fahrradmitnahme bei den Verkehrsunternehmen sollen im Sinne einer einfachen Handhabbarkeit so weit wie möglich beseitigt werden.

Für die Umsetzung werden folgende Zeiträume festgeschrieben:

- Oktober 2008 - Konzeptpräsentation durch die Verkehrsunternehmen,
- Januar 2009 - Abstimmung im Rahmen der Fahrplangespräche,
- Mai 2009 - politischer Beschluss der Region zu den neuen Konzepten,
- Dezember 2009 - ggf. Umsetzung der Konzepte.

Weiterhin wird Handlungsbedarf in Bezug auf das Marketingkonzept festgesetzt.

Kapitel E I: Das Entwicklungskonzept - Verkehrssystem übergreifende Themen

Planungen und Maßnahmen für die Weiterentwicklung des SPNV und ÖPMV, für die die Region Hannover (finanziell) verantwortlich ist.

E I 1 Leitlinien, Ziel und Standards

Die in Kapitel A kurz dargestellten allgemeinen Leitlinien und Ziele werden vertieft betrachtet. Hinsichtlich Vernetzung der Verkehrssysteme bzw. zu den Umsteigeanlagen werden folgende Qualitätsstandards definiert:

- kurze und witterungsgeschützte Umsteigewege,
- barrierefreier Umstieg,
- Wartebereiche mit Witterungsschutz und ausreichender Anzahl von Sitzplätzen,
- kurze Umsteigezeiten, Bus - SPNV 5-8 Min., Bus - Stadtbahn 3-5 Min,
- Fahrgastinformation, auch über dynamische Informationssysteme,
- Anschlusssicherung, unternehmensübergreifende Information über Verspätungen

E I 2 Gender Mainstreaming

Als allgemeine Zielsetzung des 'Gender Mainstreamings' für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs wird der Abbau ungleicher Lebensbedingungen (von z.B. Mobilitätseingeschränkten Senioren, Migranten mit geringen Sprachkenntnissen oder Alleinerziehenden mit straffem Zeitbudget) durch gleichwertige Mobilitätschancen benannt.

E I 3 Barrierefreier ÖPNV

Es wird der Maßnahmengrundsatz aufgestellt: barrierefreie Gestaltung der gesamten Wegekette. Herausgestellt wird Barrierefreiheit der Verknüpfungspunkte und Barrierefreiheit bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen.

Kapitel E II: Das Entwicklungskonzept – SPNV – Angebot und Infrastruktur

E II 1 Fahrplanangebot – Status Quo

E II 2 Fahrplanangebot – Zielkonzept

Für die Entwicklung des SPNV werden Maßnahmen formuliert deren Realisierung in den nächsten Jahren - auch nach 2013 - geprüft werden sollte:

- S-Bahn Hannover Flughafen - Hannover Hbf - Hannover Messe/Laatzen - Hildesheim (60' Takt)
- Sprinter Paderborn-Hamel-Hannover Hbf (60'-Takt) und S-Bahn Nord-Süd-Stammstrecke zwischen H-Nordstadt und Weetzen (15'-Takt),
- Hauptverkehrszeiten-Sprinter auf der Deisterstrecke.

Es wird angeregt folgenden Prüfauftrag aufzunehmen: Verstärkung der neuen S 6' ('Kurvenzug') um eine zusätzliche Verbindung in den Hauptverkehrszeiten.

In diesem Zusammenhang sei auch nochmals darauf hingewiesen, dass eine Streichung des 'Kurvenzuges' an den Wochenenden nicht akzeptabel ist, u.a. da diese Verbindung auf die Ankunft der Fernreisezüge in Hannover abgestimmt ist und es somit nicht nur zu längeren Fahrzeiten, sondern auch zu längeren Wartezeiten kommen würde.

E II 3 Strecken

Zur Umsetzung des Zielnetzes 2013 (s.o. Zielkonzept) sind bereits erste Untersu-

chungen eingeleitet worden. Weiterhin sollen Maßnahmen zur Lösung von Mischnutzungsproblemen untersucht werden. Engpässe aufgrund von Mischnutzung der Schienenstrecken durch SPNV, Fernverkehr und Güterverkehr werden für folgende Bereiche benannt:

- (Hannover-) Seelze - Wunstorf,
- (Hannover-) Langenhagen - Celle,
- Hannover - Elze,
- Eisenbahnknotenpunkt Lehrte.

E II 4 Stationen

Der S-Bahn-Standard ist noch nicht für alle Stationen erreicht. Für die Bahnhöfe Sehnde und Rethen soll der Stationsausbau bis Ende 2008 fertiggestellt sein. Folgen soll der Ausbau weiterer Stationen im Deisterraum.

Stationsneubauten sind in Planung in H-Waldhausen an der Hildesheimer Straße (Verknüpfung S-Bahn und Stadtbahn) und in H-Braunschweiger Platz (Verknüpfung S-Bahn, Stadtbahn und Bus). Potenziale für weitere Stationsneubauten wurden ermittelt für: Seelze-Lohnde, Wunstorf-Barnestraße, Springe-Deisterpforte, Barsinghausen-West. Untersucht werden soll das Potenzial zusätzlicher Haltepunkte im Raum Laatzen auf der Strecke über Rethen nach Hildesheim.

E II 5 Fahrzeuge

Berichtet wird, dass zum Fahrplanwechsel 2008/2009 weitere 13 S-Bahnfahrzeuge beschafft werden. Damit können künftig alle sieben S-Bahn-Linien bestückt werden. Zukünftig will sich die Region weiter für die Beschaffung von Fahrzeugen einsetzen um die Fahrzeugreserve zu ergänzen und Kapazitätsengpässe durch gestiegene Nachfrage zu beheben.

Kapitel E III: Das Entwicklungskonzept - Stadtbahn . Angebot und Infrastruktur

Zur Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes werden Maßnahmen der Bereiche Strecken-Neubau (Misburg-Mitte, Garbsen-Mitte, Hemmingen-Süd), Strecken-Ausbau, Haltestellen-Neubau, Haltestellen-Ausbau sowie Untersuchungsbedarf benannt.

Kapitel E IV: Das Entwicklungskonzept – Busverkehr – Angebot und Infrastruktur

E IV 1 Weiterentwicklung des Bedienungsangebots

Hingewiesen wird darauf, dass über die im Steuerungskonzept (Kapitel D) beschriebenen Maßnahmen hinaus, weitere Maßnahmen als Reaktion auf Siedlungsentwicklung oder Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen möglich sind. Längerfristig wird erwartet, dass auf Grund der demografischen Entwicklung die Fahrgastzahlen zurückgehen und die Einführung bedarfsgesteuerter Angebotsformen an Bedeutung gewinnt.

E IV 2 Strecken und Beschleunigung

In Busbeschleunigungsmaßnahmen wird noch ein großes Potential zur Verbesserung des ÖPNV gesehen. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen wurde ein Beschleunigungskonzept erarbeitet (*dieses Konzept wird nicht dargestellt*). Damit ein nach Prioritäten abgestuftes Gesamtmaßnahmenpaket vorgelegt werden kann, sind aber noch weitere Analysen durchzuführen.

E IV 3 Haltestellen

Es werden Ausstattungsstandards für Haltestellen formuliert, Herausgestellt sei hier die langfristig angestrebte barrierefreie Ausstattung sämtlicher Haltestellen sowie bei mehr als 31 Ein-/Aussteigern werktäglich eine Ausstattung mit Unterstand und Sitzgelegenheit. Zur Ermittlung des Ausbaubedarfs hat die Region ein datenbankgestütztes Haltestelleninformations- und-BewertungsSystem (HIBS) entwickelt, das alle in der Region gelegenen Bushaltestellen umfasst. Damit sollen unter Berücksichtigung von Einsteigerzahlen und ergänzenden Kriterien (*werden nicht benannt*) die jährlichen Ausbauprogramme zusammengestellt werden.

Parallel soll der 2001 begonnene Haltestellenausbau wichtiger Linien für mobilitätseingeschränkte Personen fortgesetzt werden. Die Konzeption umfasst folgende Linien im Bereich Burgdorf: 639 Großburgwedel-Burgdorf, 640 Altwarmbüchen-Burgdorf, 962 Burgdorf-Lehrte-Sehnde.

Ausbaubedarf wird auch festgestellt für die zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) Hannover,

Neustadt, Springe, Burgdorf-Westseite (die vorhandene Rampe ist zu steil) und Wunstorf. In der Maßnahmenliste wird nur der ZOB-Neustadt benannt. Als Zielsetzung für ausgewählte ZOBs (*welche dies sind, wird nicht benannt*) wird weiter eine Anlage zur dynamischen Fahrgastinformation (vgl. Burgdorf-Ostseite) angestrebt.

Für den barrierefreien Ausbau des ZOB Burgdorf-Westseite sollte eine zeitliche Perspektive in den NVP aufgenommen werden. Insbesondere in Bezug zur Ausgestaltung der Buslinie 639 Großburgwedel-Burgdorf für mobilitätseingeschränkte Personen, die am ZOB Burgdorf-Westseite endet, ist eine zeitnahe Umsetzung sinnvoll.

E IV 4 Fahrzeuge

Von der Region werden Qualitätsanforderungen an die eingesetzten Busse gestellt (vgl. D II 2.3). In Bezug auf die Umweltfreundlichkeit von Fahrzeugen wird auf die geltenden gesetzlichen Vorgaben verwiesen.

Die Region Hannover sollte sich durch erhöhte Umweltqualitätsanforderungen, an die im Stadtbusverkehr eingesetzten Busse, für eine Verringerung der Feinstaubbelastung und der Schallimmissionen in den Regionsstädten einsetzen (D II 2 und E IV 4).

Kapitel E V: Das Entwicklungskonzept - Park+Ride/Bike+Ride

E V I Ausgangssituation

E V 2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandards

Für den weiteren Ausbau der P+R und B+R Stationen werden folgende Ausbaustandards festgelegt:

- dauerhafte Befestigung für PKW-Verkehr, grundsätzlich keine teuren Materialien, wie z.B. Natursteinpflaster,
- Markierung der Stellplätze,
- Beleuchtung der Anlage,
- Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in baulicher und ökologischer Hinsicht,
- barrierefreie Wegeverbindung zu Haltestellen/Stationen,
- Einrichtung von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Es wird zu Bedenken gegeben, dass die Anlagen städtebaulich und stadtgestalterisch in die Umgebung eingebunden werden müssen und daher z.B. eine Anpassung an ortsübliche Materialien möglich sein muss.

E V 3 Maßnahmenkonzept

Es wird berichtet, dass die Bestandsdaten aller 63 P+R/B+R Stationen in einem Kataster erfasst wurden und unter Hinzuziehung von Nachfrageerhebungen und schriftlichen Nutzerbefragungen ein Ausbaukonzept entwickelt wurde. Die im Bereich Burgdorf aufgenommenen Maßnahmen, sind im Folgenden dargestellt. Umgesetzt werden sollen bis 2013, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit, möglichst viele Maßnahmen der Ausbauklasse I (Priorität hoch). Darüber hinaus sei die Umsetzung weiterer Maßnahmen - insbesondere der Ausbauklasse 2 (Priorität mittel) - möglich.

P+R Ausbauprioritäten und Maßnahmen in Burgdorf:

Burgdorf, Priorität niedrig:

- Kapazitätserweiterung um bis zu 20.

Ehlershausen, Priorität hoch:

- Kapazitätserweiterung um 21-40 (wegen hohem Handlungsdruck, Planung 2008-2010, Bauzeitraum 2010).

Otze, Priorität hoch:

- Kapazitätserweiterung um bis zu 20 (Auswirkungen der Erweiterung Ehlershausen abwarten, 2008/2009 Vorplanung, Bauzeitraum nn).

B+R Ausbauprioritäten und Maßnahmen in Burgdorf:

Burgdorf, Priorität hoch:

- Kapazitätserweiterung um 21-40,
- Qualitätsverbesserung für bis zu 40 (zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung).

Ehlershausen, Priorität mittel:

- Qualitätsverbesserung für 21-40.
Otze, Priorität niedrig: -
- Kapazitätserweiterung um bis zu 20.

Zum Ausbau der B+R Anlage in Burgdorf wird darauf hingewiesen, dass an der ZOB Ostseite dringend Maßnahmen erforderlich sind, um die Überlastung zu beseitigen. Auf der ZOB-Westseite sollten auch Fahrradgaragen (-boxen) eingerichtet werden.

Kapitel E VI: Das Entwicklungskonzept - Maßnahmenliste

Zusammenfassung der bereits genannten Maßnahmen und Kostenschätzung.

Kapitel F: Die Finanzierung

F 1 Investitionen (ortsfeste Infrastruktur)

Zunächst wird die Finanzierung von Baumaßnahmen über den Vermögenshaushalt der Region, die i.d.R. 75 % Förderung gemäß GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), die begrenzte Mittelbereitstellung gemäß NNVG (Nds. Nahverkehrsgesetz), bei SPNV-Großprojekten über das BSchwAG (Bundes Schienenwege Ausbau Gesetz) und bei Stadtbahn-Bauvorhaben über den Verlustausgleich an Infra (Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH) aus dem Verwaltungshaushalt der Region erläutert.

Weiter wird ein Ausblick auf zukünftig mögliche Finanzierungsformen am Beispiel ÖPP (Öffentlich Privater Partnerschaften) gegeben. Hierzu wird die Auffassung vertreten, dass Einsparungen erst ab einem Investitionsvolumen von ca. 20 Mio. Euro zu erzielen sind. Einsatzchancen werden im Stadtbahnbereich für Brücken- und Tunnelbaumaßnahmen sowie komplette Neubau/Ausbauvorhaben gesehen.

F 2 Zahlung an Verkehrsunternehmen

Die Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen erfolgt durch Weitergaben der nach § 8 RegG (Regionalisierungsgesetz) und § 7 NNVG (sowie DVO NNVG) jährlich zugewiesenen Landesmittel. Zusätzlich erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen Mittel aus den Erträgen des GVH-Gemeinschaftstarifs (2007 ca. 27. Mio. €).

Zur Finanzierung der Stadtbahn wird mitgeteilt, „dass die Stadtbahn eigenwirtschaftlich ist und sich somit aus den Tarif- und Tarifersatzmaßnahmen [= Ausgleich für Schüler und Schwerbehindertenbeförderung] finanziert“ (S. 287).

Busverkehrsleistungen werden über die seit dem 01.01.2006 geltende Finanzierungszusage zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zwischen Region und üstra bzw. RegioBus finanziert. Es ist ein finanzieller Ausgleich von ca. 60 Mio € jährlich erforderlich.

In Anbetracht der finanziellen Lage der öffentlichen Hand, wird für die kommenden Jahre ein Rückgang der finanziellen Mittelausstattung erwartet. Durch (*nicht näher beschriebene*) Kostensenkungen sollen im Bereich Stadtbahn und Bus Angebotskürzungen vermieden werden. Die Finanzierbarkeit des SPNV soll durch bereits vereinbarte Rabatte und Wettbewerbserfolge bei Fortsetzung des Ausschreibungsfahrplans ohne zusätzliche Belastung des kommunalen Haushaltes gesichert werden.

F 3 Tarifeinnahmen

Zunächst wird die Einnahmenaufteilung auf die Verkehrsunternehmen und die Region erläutert. Weiter wird die Einnahmenentwicklung der vergangenen Jahre dargelegt und die Erwartung formuliert, dass auch in den kommenden Jahren bis 2011 von steigenden Tarifeinnahmen ausgegangen werden kann. In Bezug auf die Tarifersatzmaßnahmen (Ausgleichszahlungen für Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung) wird jedoch eine weitere Kürzung der Mittel durch das Land und den Bund erwartet.