



GARANTEN FÜR EINEN ATTRAKTIVEN NAHVERKEHR



Verknüpfungspunkt Hannover Nordstadt

Die Angebote von S-Bahn und Stadtbahn bilden das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region Hannover. Sie sorgen für schnelle Verbindungen aus dem Umland und dem Stadtgebiet in das Zentrum der Landeshauptstadt. Dort bieten beide Systeme an attraktiven Umsteigestationen Übergangsmöglichkeiten zu den anderen Linien. So können die meisten Punkte im Netz des Schnellverkehrs mit nur einem Umstieg erreicht werden. Ergänzt werden die Angebote „der Schiene“ durch Buslinien – entweder im Zubringerverkehr oder auf Relationen, auf denen es (noch) keine Angebote von S-Bahn oder Stadtbahn gibt.

S-BAHN – SCHNELLE VERBINDUNGEN ZWISCHEN UMLAND UND KERNSTADT

Die Linien der S-Bahn bieten zusammen mit den weiteren Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs – Metronom, Regionalbahn und Regional-Express – attraktive und schnelle Direktverbindungen in das

Oberzentrum Hannover. So werden vom Hauptbahnhof Hannover aus die meisten größeren Städte der Region Hannover erschlossen und mit den angrenzenden Landkreisen und Städten verbunden. Die Streckenlänge beträgt ca. 251 km und beinhaltet 56 Stationen.

S-BAHN ZUR EXPO 2000 | Die Ausrichtung der Weltausstellung EXPO 2000 bedeutete für die Region Hannover eine große Chance. So wurde in und um Hannover binnen weniger Jahre ein S-Bahn-Netz mit zunächst fünf, inzwischen sieben Linien gebaut. Möglich war diese zügige Errichtung eines kompletten Netzes, indem Bund, Land Niedersachsen und Region Hannover Investitionen gebündelt und zeitlich vorgezogen haben. Kernelemente der S-Bahn Hannover sind

- moderne Fahrzeuge des Typs ET 424/425 auf allen Linien – mit hoher Beförderungskapazität, breiten Türen für den schnellen Fahrgastwechsel und starker Beschleunigung,
- barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen und stufenloser Einstieg in die Züge und

FAKTENBLÄTTER

NAHVERKEHR

- merkbarer Taktverkehr mit ausgedehnter Bedienung in den Tagesrandzeiten und am Wochenende

FAHRGÄSTE MACHEN DIE S-BAHN ZU EINER ERFOLGSGESCHICHTE | Die Fahrgäste haben das neue Angebot von Anfang an sehr gut angenommen. Die Fahrgastzahlen stiegen seit der Einführung des Systems im Jahr 2000 kontinuierlich an. Vom Ausbau des S-Bahn-Systems profitiert auch das übrige Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Insgesamt stiegen die Fahrgastzahlen im SPNV zwischen 2001 und 2007 um fast 40 %. Und dieser positive Trend hält an.

STADTBAHN – SCHNELL DURCH DIE STADT

KONTINUIERLICH AUSGEBAUT SEIT 1965 | Als eine der ersten Städte in Deutschland verwirklichte Hannover

ein Stadtbahnsystem, das eine Synthese aus U-Bahn und Stadtbahn darstellt. Der Bau der ersten Strecke begann 1965. In der Folgezeit wurde das vormalige Straßenbahnnetz Stück für Stück in ein modernes Nahverkehrsnetz umgestellt und an den Streckenenden erheblich erweitert.

Heute verkehren die insgesamt 12 Linien in der Innenstadt auf drei Strecken im Tunnel, sonst überwiegend getrennt vom Straßenverkehr auf besonderem Bahnkörper. Insgesamt hat das Streckennetz eine Länge von 125 km. Davon liegen 19 km im Tunnel, 85 km auf besonderem Bahnkörper an der Oberfläche und lediglich 21 km straßenbündig ohne bauliche Trennung vom Straßenverkehr. An Kreuzungen räumen intelligente Ampelsteuerungen den Stadtbahnen Vorrang ein. Ergebnis ist ein schneller, pünktlicher und störungsfreier Betrieb.



Das Netz des SPNV in der Region Hannover 2009

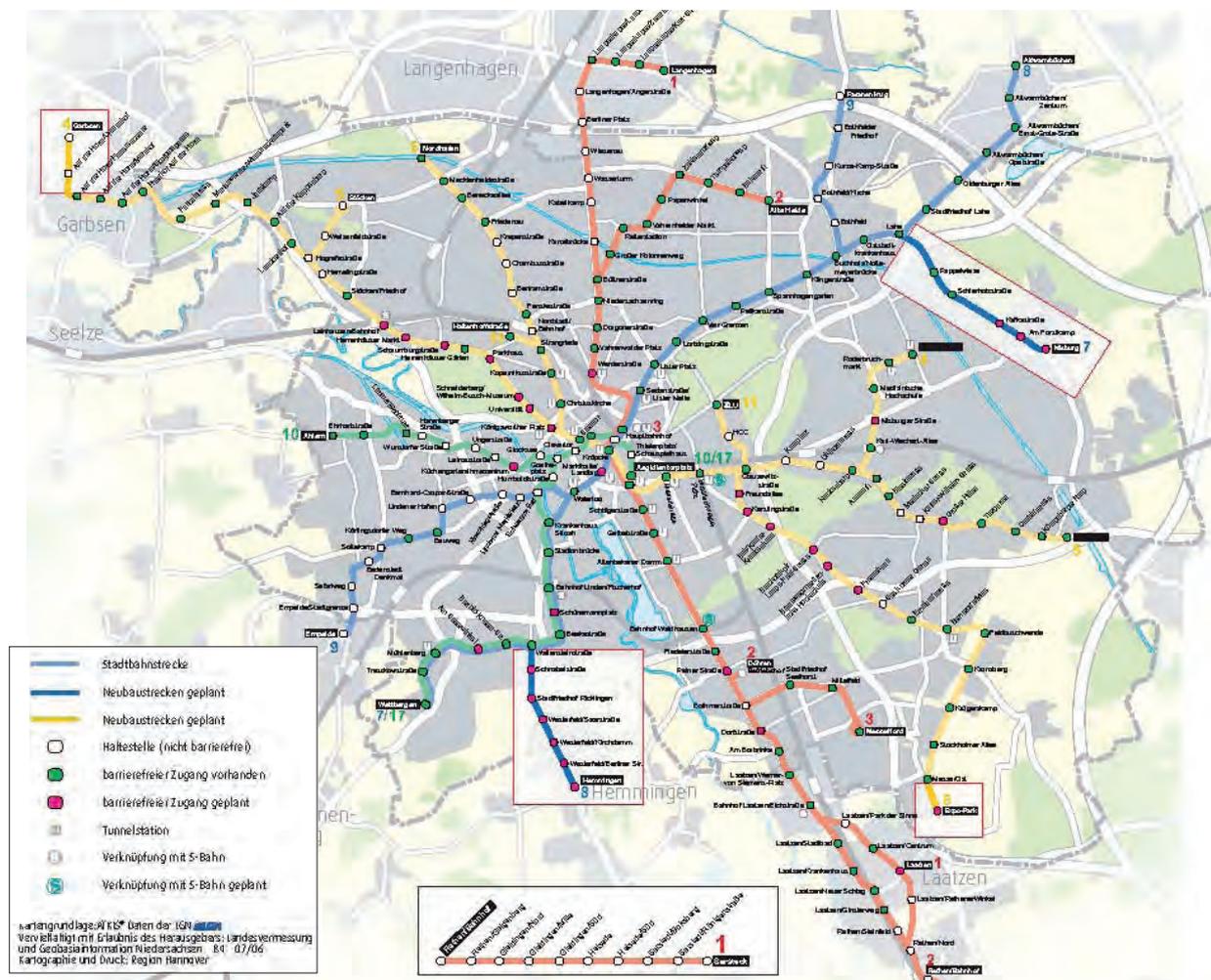
IMMER MEHR BÜRGER/INNEN NUTZEN DIE STADT-BAHN | Die Stadtbahn ist in der Region das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel, cirka 60 % der Personalfahrten werden mit der Stadtbahn zurückgelegt. Jahr für Jahr fahren mehr Menschen damit; zwischen 2001 und 2007 stiegen die Fahrgastzahlen um fast 10 %.

IN ZUKUNFT BARRIEREFREI | Aufgrund der Anstrengungen der letzten Jahrzehnte ist das Stadtbahnnetz in der Region Hannover weitgehend ausgebaut. Im aktuellen Nahverkehrsplan werden noch Streckenverlängerungen nach Hemmingen, Garbsen und Hannover Misburg vorgeschlagen – Richtung Misburg wird bereits gebaut. Derzeit erstellt die Region ein Konzept zur Fertigstellung des Stadtbahnsystems in der Innenstadt Hannovers. Hier stehen noch der Ausbau der vierten Innenstadtstrecke und deren Integration in das Gesamtnetz aus.



Barrierefrei in die Stadtbahn

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Herstellung der Barrierefreiheit. 2011 werden in Hannover alle 19 Tunnelstationen mit Aufzügen erreichbar sein. An den oberirdischen Haltestellen werden derzeit jedes Jahr zwei bis drei



Das Netz der Stadtbahn 2009 mit den geplanten Erweiterungen

FAKTENBLÄTTER

FAKTENBLÄTTER NAHVERKEHR

Hochbahnsteige nachgerüstet, momentan sind 108 der 176 oberirdischen Stationen mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Insgesamt ist bereits heute bei zwei Drittel der Haltestellen ein barrierefreier Einstieg möglich.

ERFOLGREICH DURCH INTEGRATION VON SIEDLUNGS- ENTWICKLUNG UND VERKEHR

Die Erfolge von S-Bahn und Stadtbahn beruhen nicht allein auf dem Ausbau der beiden Verkehrssysteme. Entscheidend war vielmehr die Dynamik, die durch die Kopplung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erzeugt wurde. So ist es durch die Konzentration der Siedlungsgebiete an zentralen Orten und Haltestellen von S-Bahn und Stadtbahn gelungen, verkehrsarme Strukturen und Vorrang für den öffentlichen Verkehr zu schaffen.

WAS LANGE WÄHRT... | Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung ist in der Region Hannover kein neues Thema. Schon in den 60er-Jahren gab es eine gekoppelte Zuständigkeit für diese Aufgaben in einem regionalen Zweckverband. Als planerisches Instrument wurde 1967 zum ersten Mal ein Regionalplan eingesetzt, bereits dort war die Integration von Siedlungsentwicklung und der Ausbau des Schienenverkehrssystems vorgesehen. Im Regionalen Raumordnungsprogramm 2005 wurden „Vorranggebiete für Siedlungsentwicklung“ festgelegt und kleine ländliche Orte auf angemessene Eigenentwicklung begrenzt. Projekte wie die von der Region initiierte „Bahnhofsumfeldentwicklung“ tragen zusätzlich dazu bei, das Potenzial der Infrastruktur besser auszunutzen und so mehr Fahrgäste für die Bahn zu gewinnen. Ein wichtiger Faktor ist auch der seit 1970 bestehende Verkehrsverbund mit einem interkommunalen Verkehrsnetz von Bus & Bahn und einem Gemeinschaftstarif – der Großraum-Verkehr Hannover (GVH). Mit der Gründung der Region Hannover im Jahr 2001 wurde die integrative Strategie organisatorisch noch weiter vorangetrieben.

DER ERFOLG KANN SICH SEHEN LASSEN | In der Landeshauptstadt Hannover leben 70 % der Einwohner/innen im fußläufigen Einzugsbereich von S-Bahn und Stadtbahn, 80 % der Arbeitsplätze sind ebenso gut erreichbar. Außerhalb der Landeshauptstadt können knapp 40 % ihre Bahnstation fußläufig erreichen.

Die Achsen der Stadtbahn sind inzwischen bevorzugte Standorte für Dienstleistungsunternehmen. Das hat

auch dazu geführt, dass die Verkehrsnachfrage gleichmäßiger und damit das Gesamtsystem wirtschaftlicher geworden ist. Insgesamt sind die Verkehrsmittelanteile des öffentlichen Verkehrs deutschlandweit auf einem sehr hohen Stand.



„Hand in Hand“: Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung in der Region Hannover

Mehr Informationen über den Nahverkehr in der Region Hannover finden Sie unter **WWW.HANNOVER.DE**



Region Hannover

Der Regionspräsident

Kontakt

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

Redaktion

Region Hannover, Team ÖPNV-Marketing,
Katja Striefler

Fahrgastzahlen

wvi-Berichte zur Verkehrsnachfrage im Großraum-Verkehr Hannover

Fotos

Archiv Region Hannover

Karten

Region Hannover, Team Gestaltung, Matthias Rößler

Layout

Region Hannover, Team Gestaltung, Christina Larek

Druck

Region Hannover, Team Druck

Ausgabe

02/2010