

Region Hannover - Überplanung des Regionalbusnetzes

Anlage 2 der Drucksache 0779 (IV) BDs

Seite | 1

1 Aufgabenstellung

Das regionale Busangebot in der Region Hannover wurde zuletzt Ende der 1990er-Jahre grundlegend überplant. Seitdem sind vielfältige punktuelle Angebotsergänzungen und -anpassungen vorgenommen worden, z. B. infolge

- der Umsetzung der Nahverkehrsplan-Standards,
- der Änderungen in der Schullandschaft,
- von Anpassungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Schienennetzes (Einrichtung S-Bahn-System) sowie
- der fortschreitenden Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten.

Die Randbedingungen für die wirtschaftliche Betriebsdurchführung wurden und werden durch diese Netzveränderungen nachhaltig bestimmt.

Die im Frühjahr 2016 von der Region Hannover mit einem Gutachter in Angriff genommene Überplanung hat die systematische Identifizierung von wirksamen Optimierungsmöglichkeiten zum Ziel. Das gesamte Regionalbus-Liniennetz und die Stadtverkehre in den Mittelzentren sollen grundlegend analysiert und je nach Bedarf als Ganzes oder in Teilen weiterentwickelt werden. Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen sowie ein attraktives ÖPNV-Angebot sollen dabei im Fokus der Untersuchungen stehen.

Im ersten Schritt wurden 2017 in Ausrichtung auf die beabsichtigte Direktvergabe primär die Linien der regiobus auf Optimierung-, Einspar- und/ oder Verbesserungspotenziale untersucht. Mögliche Angebotsmaßnahmen für die Regionalbuslinien der ÜSTRA werden in den nächsten Monaten erarbeitet und mit der ÜSTRA abgestimmt.

2 Analyse der Rahmenbedingungen

2.1 Vorgehensweise

Im Rahmen der ersten Untersuchungsstufe wurden 2016 vom Gutachter folgende Analysen durchgeführt:

- globaler Kennwertevergleich (Vergleich mit anderen Regionalverkehrsunternehmen in grundsätzlich vergleichbaren Räumen),
- Untersuchung von linienbezogenen Kennwerten zur Identifizierung der wirtschaftlich problematischen Linien,

- Ermittlung der Nutzungsintensität in den Orten (Fahrgastzahl in Bezug zur Einwohnerzahl) zur Identifizierung der Teilräume mit überdurchschnittlicher bzw. mit unterdurchschnittlicher Nutzungsintensität,
- Analyse der hinsichtlich ihrer Angebotseffizienz „auffälligen“ Linien,
- grundsätzliche Bewertung des Überplanungsbedarfes in den Teilräumen.

2.2 Globaler Kennwertevergleich

Der globale Kennwertevergleich der regiobus Hannover GmbH zeigte einige prägnante Ergebnisse¹.

- Die Angebotseffizienz, d. h. das Verhältnis zwischen Markterfolg (Fahrgastzahl) und Leistungsmenge (Fahrzeugkilometer) liegt bei der regiobus deutlich unter dem Niveau anderer Verkehrsunternehmen in Verdichtungsräumen. Es kann die These abgeleitet werden, dass in der Region Hannover im Regionalbusverkehr das Leistungsvolumen, und in der Tendenz das Angebotsniveau, überdurchschnittlich ausgeprägt sind.
- Auch bei der mittleren Besetzung ist ein unterdurchschnittlicher Kennwert bei der regiobus festzustellen.

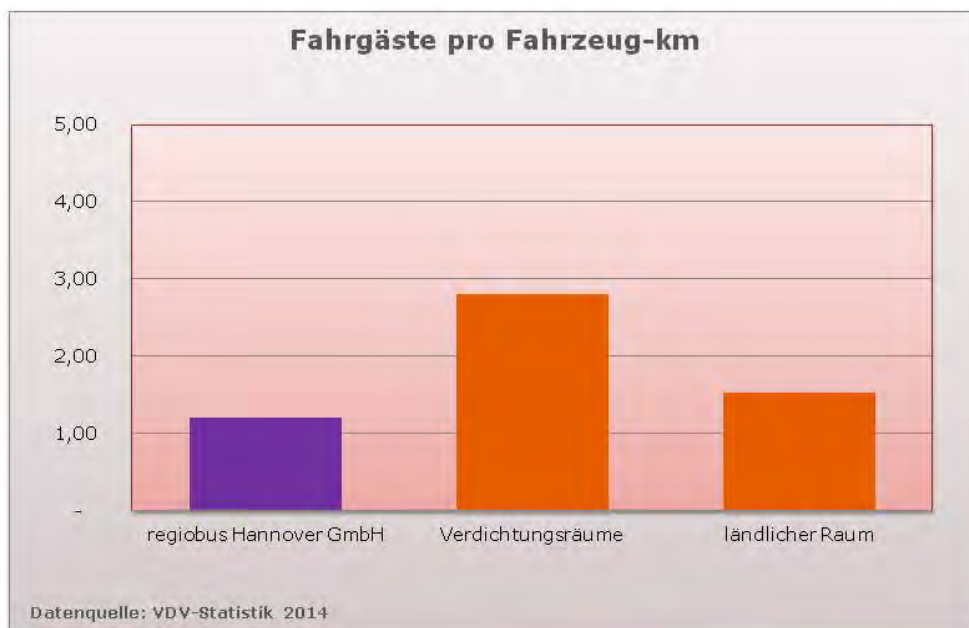


Abbildung 1: Kennwerte „Angebotseffizienz“ (Vergleich regiobus zu Durchschnittswerten vergleichbarer Verkehrsunternehmen)

¹ Die Auswertung erfolgte auf Basis der Statistik des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV, 2014). Da die ÜSTRA in dieser Statistik mit ihren Gesamtwerten (inkl. Stadtbahn) enthalten ist, konnte der Vergleich nur mit den Daten der regiobus durchgeführt werden.

2.3 Linienbezogene Bewertung

Die Bildung von spezifischen Kennwerten für die einzelnen Linien verdeutlicht, dass es in der Region Hannover wirtschaftlich sowohl sehr gute als auch sehr schlechte Linien gibt. Der Kennwert der Angebotseffizienz liegt in einer ausgeprägten Spannweite von 0,58 bis 5,31 Fahrgästen pro Fahrzeugkilometer.

Seite | 3

Bei den Ergebnissen sind folgende Erkenntnisse herauszustellen:

- die Untersuchungscluster „Stadtverkehre“ und „RegioSprinter“ erreichen die beste Werte der „Angebotseffizienz“,
- unterdurchschnittliche Werte weisen insbesondere Linien der Bedienungsebene 2 (angebotsorientierte Hauptrelationen entsprechend Definition im NVP) auf ,
- die mittlere Besetzung ist bei den RegioSprintern, trotz der tagesdurchgängigen dichter Bedienung, am höchsten,
- in der Bedienungsebene 3² ist die mittlere Besetzung überraschend eher gering.

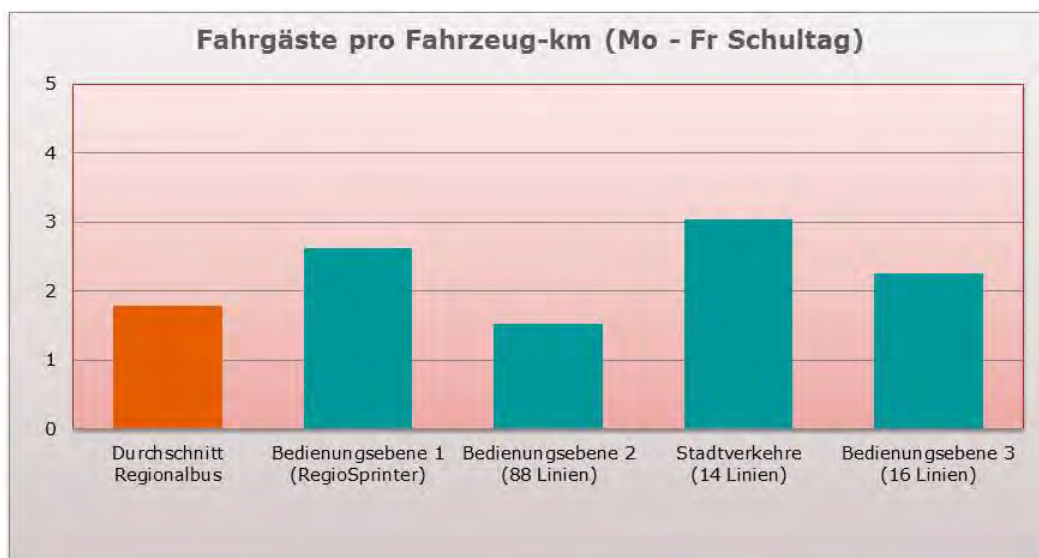


Abbildung 2: Kennwerte „Angebotseffizienz“ nach Bedienungsebenen (Verhältnis Erfolg (Fahrgäste) zu Aufwand (Verkehrsleistung); Indikator für „Nutzen-Aufwand“)

Als Ergebnis wurden

- zwölf Linien mit einer sehr geringen Angebotseffizienz (Wert < 1,0) und
- neun Linien mit geringer Angebotseffizienz (Wert 1,0 bis 1,5) bei gleichzeitig sehr geringer mittlerer Besetzung (Wert < 7,5)

als „auffällige Linien“ herausgefiltert.

² Definition laut NVP: nachfrageorientierte ergänzende Relationen, nicht durchgehend vertaktete Linien, Spezialverkehre

Tabelle 1: „Auffällige“ Linien

Linie	Verkehrs-unter-nehmen	Angebotseffizienz (Fahrgäste pro Fahrzeug-km)
533 Bad Nenndorf – Empelde	regiobus	0,58
460 Stöckendrebber/ Esperke – Nordhafen	regiobus	0,59
948 Hohenhameln – Hämelerwald	regiobus	0,64
634 Engensen – Altwarmbüchen	regiobus	0,77
310 Eldagsen – Pattensen	regiobus	0,81
360 Bennisen – Wallensteinstr.	regiobus	0,82
330 Löhnde – Bemerode	ÜSTRA	0,85
916 Burgdorf – Heeßel – Beinhorn – Schillerslage	regiobus	0,86
946 Burgdorf – Dollbergen	regiobus	0,90
380 Eldagsen – Bennisen	regiobus	0,92
372 Sehnde – Klein Lobke	ÜSTRA	0,95
860 Metel – Neustadt	regiobus	0,96
697 Abbensen – Mellendorf	regiobus	1,04
350 Gehrden – Weetzen – Ronnenberg – Arnum – Wülfel	regiobus	1,05
371 Sehnde – Wassel – Bilm – Ilten – Ahlten	ÜSTRA	1,13
572 Ahlem – Harenberg – Döteberg – Seelze	regiobus	1,19
611 Kaltenweide/Bf – Krähenwinkel – Langenhagen/Zentrum (– Berliner Platz)*	ÜSTRA	1,30
573 Seelze – Almhorst – Kirchwehren – Lathwehren – Seelze	regiobus	1,35
740/ 741 Niengraben – Wunstorf	regiobus	1,37
340/ 341 Pattensen – Laatzen – Messe/ Ost (Expo-Plaza)	regiobus	1,37
905 Stadtverkehr Burgdorf	regiobus	1,45
* Die Linie 611 wirkt verkehrlich und betrieblich mit der Linie 610 als eine Einheit. Das Linienpaar 610/ 611 besitzt eine „mittlere Angebotseffizienz“.		

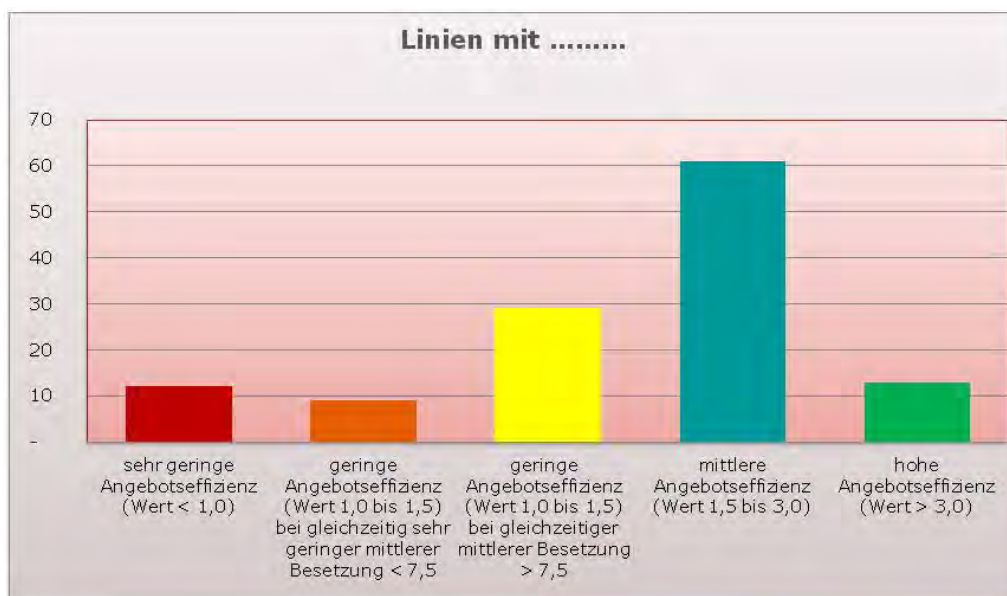


Abbildung 3: Kategorisierung der Linien nach Klassen „Angebotseffizienz“

Bei den zwölf Linien mit „sehr geringer Angebotseffizienz“ kristallisierte sich als Auffälligkeit heraus, dass von diesen fünf Linien³ langlaufende Linien aus der Region mit Ausrichtung auf einen Stadtbahnverknüpfungspunkt bzw. Bahnhof an der Peripherie der LHH sind. Die anderen sieben Linien besitzen unterschiedliche Netzfunktionen.

Weitere 28 Linien zeigen eine „geringe Angebotseffizienz“ bei einer mittleren Besetzung von über 7,5, d. h. hier besteht noch ein gewisser Untersuchungsbedarf bzgl. einer ökonomischen Optimierung.

74 Linien sind durch eine mittlere bis gute Angebotseffizienz gekennzeichnet. Unter den Linien mit hoher Angebotseffizienz treten mit überdurchschnittlich guten Kennwerten die drei RegioSprinter-Linien 300, 500 und 700 hervor.

³ Linien 330, 360, 460, 533 und 636.

Tabelle 2: Linien mit *geringer Angebotseffizienz* bei einer *mittleren Besetzung* von über 7,5

Linie	Verkehrs-unter-nehmen	Angebotseffizienz (Fahrgäste pro Fahrzeug-km)
534 Barsinghausen – Großgoltern – Groß Munzel – Wunstorf	regiobus	1,01
320 Springe – Pattensen	regiobus	1,04
532 Barsinghausen – Eckerde – Großgoltern – Gehrden – Empelde	regiobus	1,04
542 Eimbeckhausen – Lauenau – Rodenberg – Bad Nenndorf – Haste	regiobus	1,05
840 Mandelsloh – Lutter – Hagen – Neustadt	regiobus	1,09
850 Stöckendrebber – Mandelsloh – Wulfelade – Mariensee – Empede – Neustadt	regiobus	1,10
927 Wathlingen – Nienhagen – Nienhorst – Ehlershausen	regiobus	1,10
560 Barsinghausen – Egestorf – Redderse – Gehrden – Benthe – Empelde*	regiobus	1,12
570 Barsinghausen – Landringhausen – Groß Munzel – Kirchwehren – Ahlem	regiobus	1,12
830 Mardorf – Schneeren – Eilvese – Neustadt	regiobus	1,16
910 Hänigsen – Obershagen – Weferlingsen – Sorgensen – Burgdorf	regiobus	1,16
930 Uetze – Altmerdingsen – Hülptingsen – Burgdorf	regiobus	1,16
694 Abbensen – Brelingen – Mellendorf	regiobus	1,18
870 Esperke – Helstorf – Luttmersen – Basse – Suttorf – Neustadt	regiobus	1,25
490 Neustadt – Otternhagen – Osterwald – Heitlingen – Stelingen – Stöcken	regiobus	1,30
640 Burgdorf – Kirchhorst – Altwarmbüchen	regiobus	1,30
630 Großburgwedel – Neuwarmbüchen – Kirchhorst – Altwarmbüchen	regiobus	1,31
561 Barsinghausen – Kirchdorf – Leveste – Gehrden – Empelde*	regiobus	1,32
382 Springe – Wennigsen	regiobus	1,34
692 Mellendorf – Bissendorf – Kaltenweide – Langenhagen	regiobus	1,37
636 Großburgwedel – Schillerslage – Burg-	regiobus	1,38

dorf		
950 Dedenhausen – Eltze – Uetze – Katensen – Dollbergen – Schwüblingsen	regiobus	1,38
865 Otternhagen – Scharnhorst – Basse – Metel – Otternhagen	regiobus	1,42
440 Neustadt – Bordenau – Frielingen – Horst – Meyenfeld – Berenborstel – Marienwerder	regiobus	1,43
385 Alferde – Eldagsen – Springe	regiobus	1,44
341 Pattensen – Laatzen – Messe/Ost	ÜSTRA	1,45
621 Engensen – Wettmar – Thönse – Kleinburgwedel – Großburgwedel	regiobus	1,46
* Die Linien 560/ 561 wirken verkehrlich und betrieblich als eine Einheit.		

2.4 Räumliche Bewertung

Die Nutzungsintensität des Regionalbusverkehrs ist in der räumlichen Verteilung unterschiedlich. Im Trend kann festgestellt werden, dass

- im „ländlichen Raum“⁴, insbesondere an der äußeren Peripherie der Region Hannover die Nutzungsintensität geringer ausfällt und
- im unmittelbaren Umland der LHH die Nutzungsintensität überdurchschnittlich ist.

Ausnahmen ggü. diesem Trend sind die peripheren Bereiche in Neustadt und in Wunstorf mit guten Werten. In Uetze, im südlichen Stadtgebiet von Pattensen und Korridor Bantorf/ Hohenbostel/ Barsinghausen/ Kirchdorf/ Egestorf/ Wennigser Mark (Korridor mit zahlreichen S-Bahn-Bahnhöfen) ist die Intensität der Regionalbusnutzung durch die Einwohner am geringsten.

⁴ Abgrenzung siehe
Abbildung 4 (Seite 8)

2.5 Bevölkerungsentwicklung

Bis 2030 wird die demografische Entwicklung absehbar stärker auf die ÖPNV-Nachfrage wirken, insbesondere hinsichtlich des Rückgangs der Schülerzahlen.

Folgende Entwicklungen sind herauszustellen:

- Rückgang der Fahrschüler im „ländlichen Raum“ um nahezu 17 %,
- Rückgang der „ÖPNV-gebundenen“ Erwerbstätigen und Nicht-Erwerbstätigen (rund minus 20 %),
- wesentliche Zunahme der Rentner mit Pkw-Verfügbarkeit (rund plus 25 %).

Bis 2030 werden die Schüler im „Fahrschüleralter“ (11 bis 18 Jahre) um rund 5.100 abnehmen. Diese Entwicklung wird unmittelbare Folgen auf die Einnahmensituation der regiobus haben.

Tabelle 3: Eckdaten der demografischen Entwicklung 2015 - 2030 nach Siedlungsräumen

	Umland LHH	Ländlicher Raum
Gesamt	- 2.620 (- 0,9%) Einwohner	- 10.890 (- 3,4%) Einwohner
Gesamt „Wahlfreie“	+ 3.710 (+ 1,9%)	+ 1.130 (+ 0,5%)
davon	+ 1.970 (+1,8%)	+ 420 (+ 0,3%)
• Erwerbstätige mit Pkw	- 9.410 (- 27,1%)	- 14.260 (-38,2%)
• Nicht-Erwerbstätige mit Pkw	+ 11.140 (+ 22,1%)	+ 14.960 (+ 29,0%)
• Rentner mit Pkw		
Gesamt „ÖPNV-Gebundene“	- 6.330 (- 6,2%)	- 12.010 (- 11,4%)
davon	- 1.090 (- 5,0%)	- 4.010 (- 16,7%)
• Schüler 11 bis 18 Jahre	- 550 (- 2,2%)	- 1.620 (- 7,1%)
• Erwerbstätige ohne Pkw		

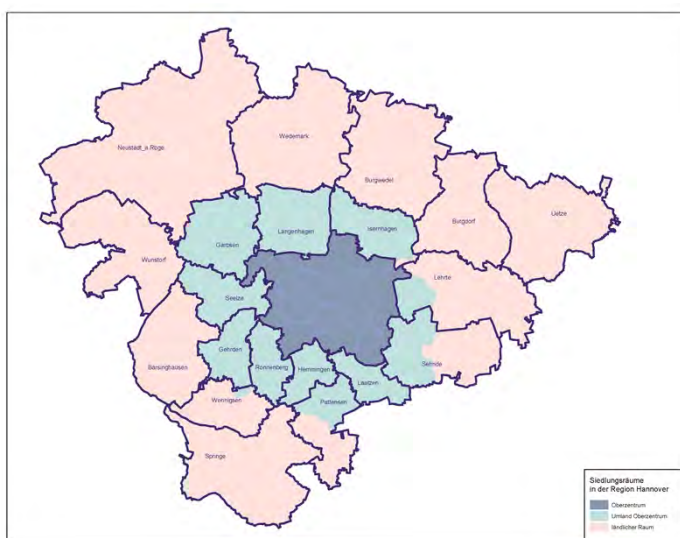


Abbildung 4: Abgrenzung der Siedlungsräume

2.6 Detailbetrachtung der „auffälligen Linien“

Die „auffälligen Linien“ wurden vertiefend im Hinblick auf die räumliche und zeitliche Nachfrageverteilung und Auslastung untersucht. Als Beispiel seien zwei Linien erläutert:

- Linie 350: Die Linie zeigt nur bei acht Fahrten eine maximale Besetzung von über sechs Fahrgästen auf einer Strecke von mindestens drei Haltestellen. Auffällig ist bei vielen Fahrten, dass die Auslastung auf längeren Streckenabschnitten unter zwei Fahrgäste bleibt.
- Linie 533: Für eine solche langlaufende Linie ist herauszustellen, dass nur einzelne Fahrten eine durchgängige Nutzung in nennenswerter Größenordnung über den Großteil der Linienlänge aufweisen.

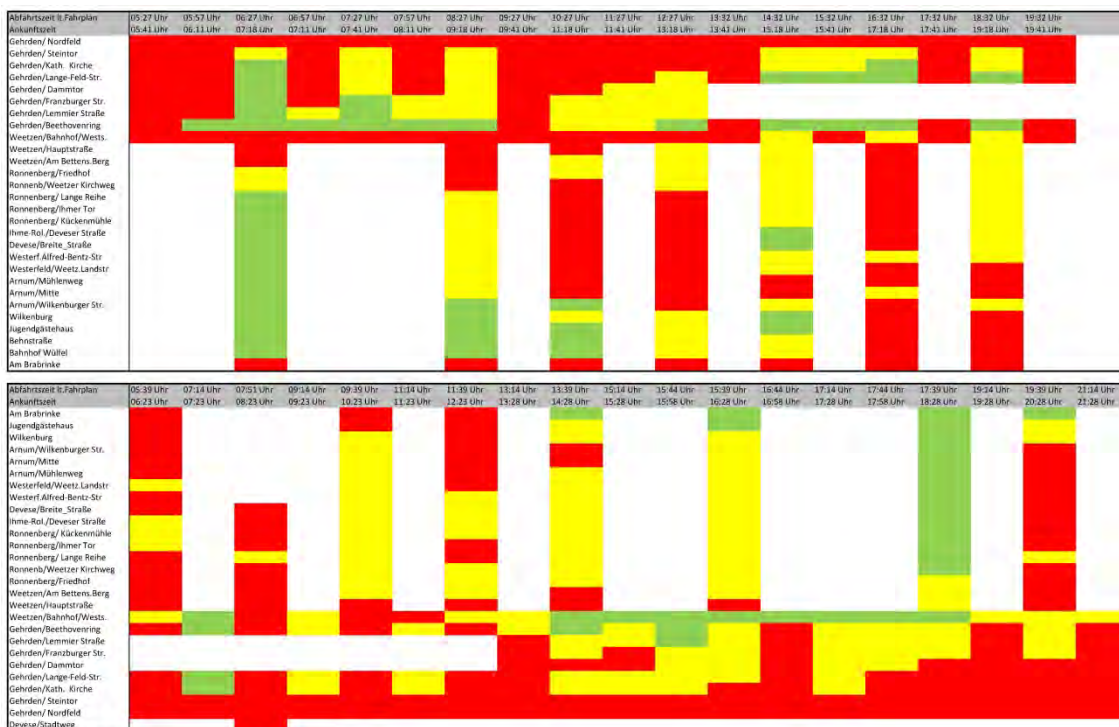


Abbildung 5: Linie 350 - Auslastung und Besetzung pro Fahrt (ROT: Besetzung 0 bis 2 Fahrgäste; GELB: Besetzung 3 bis 5 Fahrgäste; GRÜN: Besetzung > 5 Fahrgäste)

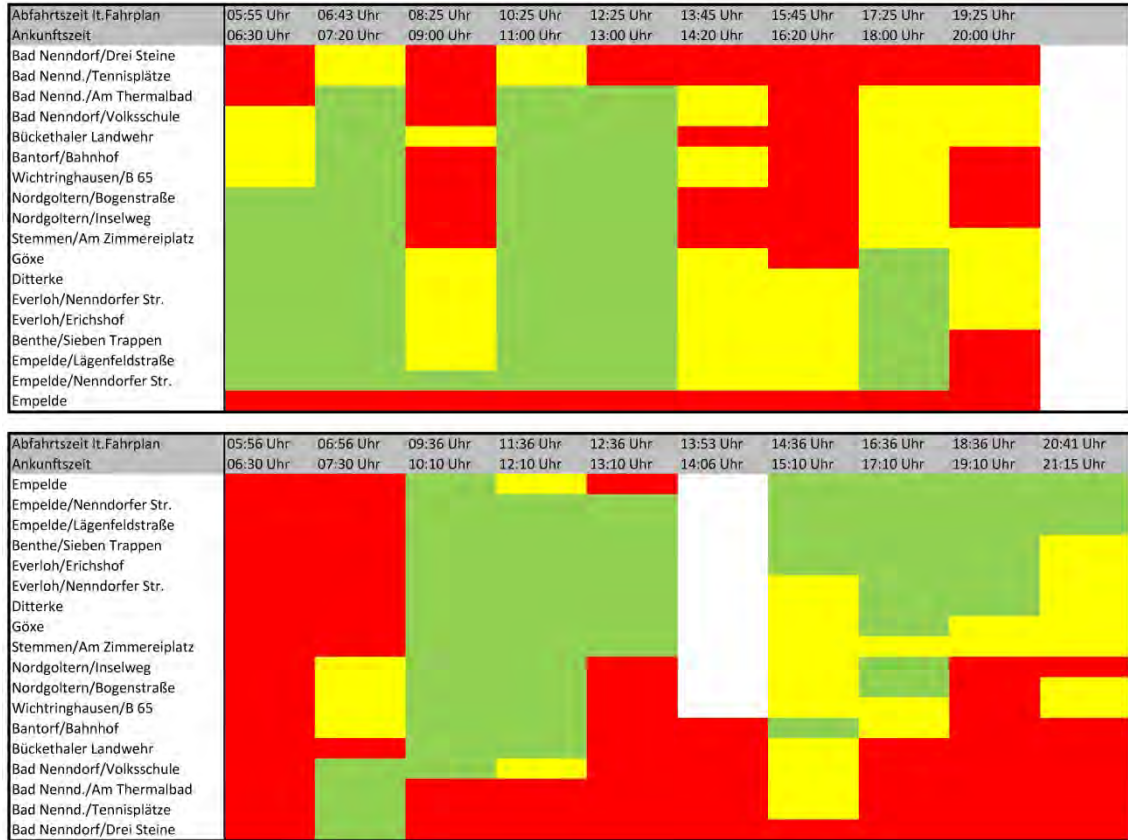


Abbildung 6: Linie 533 - Auslastung und Besetzung pro Fahrt (ROT: Besetzung 0 bis 2 Fahrgäste; GELB: Besetzung 3 bis 5 Fahrgäste; GRÜN: Besetzung > 5 Fahrgäste)

3 Leitsätze für die Überplanung des Regionalbusverkehrs

Für die weitere Bearbeitung wurden sieben Leitsätze formuliert und mit der Region Hannover und der regiobus abgestimmt.

Diese sieben Leitsätze werden als „Richtschnur“ für die Erarbeitung von konkreten Maßnahmen verstanden. Sie sind somit auch die „Messlatte“ für die Konsequenz der Orientierung der Maßnahmen an den zum Abschluss der Analyse (Phase I) abgestimmten „leitenden Grundsätzen“.

Seite | 11

Die politischen Gremien der Region Hannover haben diese sieben Leitsätze zur Überplanung des Regionalbusliniennetzes in Phase II im Februar 2017 beschlossen.

1. Leitsatz: Herausbildung eines neuen Premiumproduktes auf der Basis des bestehenden Produktes „RegioSprinter“

- ❖ *Herausheben der attraktiven Linien aus dem sonstigen Busnetz*
- ❖ *Planungsansatz: Weiterentwicklung ausgewählter „Oer-Linien“ in den Teilräumen, als verlässliches Busangebot mit „Ankerfunktion“ für alle weiteren Buslinien*
- ❖ *Bündelung auf verkehrswichtige Korridore mit Verdichtung des Angebotes, d. h. Straffung des Netzes*

2. Leitsatz: Verlängerung von Regionalbuslinien zu verkehrsbedeutsamen Zielen im Gebiet der LHH bzw. im Randbereich zu den Nachbarkommunen

- ❖ *umsteigefreie Führung zu Zielen mit wesentlichen Nachfragepotenzialen im Gebiet der LHH (z.B. A2 Center Altwarmbüchen)*

3. Leitsatz: Angebotsanpassung bei ausgewählten Linien in nachfrage-schwachen Bereichen auf den Mindestbedienungsstandard

- ❖ *Berücksichtigung nachfragebezogener Besonderheiten*
 - *räumliche Differenzierung des Angebots*
 - *verstärkter Einsatz nachfragegesteuerter Bedienungsformen*
 - *Prüfung langlaufender Linien; ggf. verstärkte Ausrichtung auf S-Bahn*

4. Leitsatz: Angebotsanpassungen auf die Mindestbedienungsstandards bei Linien/ Korridoren mit geringer Nachfrage an Ferientagen

- ❖ *Ansatz 1: eigener Ferienfahrplan (Ausdünnung auf Mindestbedienung in Ferienzeiten)*
- ❖ *Ansatz 2: Ruftaxi-Einsatz außerhalb Berufsverkehr*
- ❖ *Ansatz 3: Zusammenführen von Linien zur Richtungsband- oder Sektorbedienung mit bedarfsgesteuerten Elementen*
- ❖ *oder Mix aus den drei Ansätzen*

5. Leitsatz: Anpassung des Bedienungsangebots im Abendverkehr, samstags und sonntags unter Beachtung der Mindestbedienungsstandards

- ❖ *Ansatz 1: verstärkter Ruftaxi-Einsatz*

- ❖ *Ansatz 2: Zusammenführen von Linien zur Richtungsband- oder Sektorbedienung mit bedarfsgesteuerten Elementen*

6. Leitsatz: Entflechtung von Teilnetzen in Bereichen mit „überladenen Netzstrukturen“

- ❖ *Ansatz: Stärkung der Hauptverbindung*

7. Leitsatz: Konsequente Vertaktung der Hauptlinien

- ❖ *Schaffung einer besseren Merkbarkeit*

4 Strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des Regionalbusnetzes

Die Regionalbuslinien wurden auf Ansätze zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (Leistungseinsparungen) sowie auf Potenziale zur Erhöhung der Fahrgastnutzung (Angebotsverbesserungen) untersucht.

Seite | 13

Im Kontext mit der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung („Schrumpfung am Rand“ und „Wachstum im Umfeld der LHH“) wird als strategischer Ansatz

- eine Stärkung der potenzialstarken Busverbindungen im Umland der LHH sowie
- eine Anpassung der nachfrageschwachen und/ oder nicht ausreichend ausgelasteten Linien, insbesondere an der Peripherie der Region (Hintergrund: Freimachen von Leistungsressourcen für die Stärkung der potenzialstarken Verbindungen)

verfolgt.

Im Mittelpunkt der Untersuchung von Leistungseinsparungen stehen die „auffälligen Linien“ (siehe Kapitel 2.3). Die Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes (Bandbreite von „Einstellung der Linie“ bis zu „Streichung von einzelnen Fahrten“) basieren somit auf einer Methodik, die einheitlich für alle Regionalbuslinien in der Region mit einem bewährten Kennwertevergleich angewandt wurde.

Die Einsparvorschläge wurden im Hinblick auf ihre Auswirkungen mit nachfolgenden Kriterien geprüft.

- mittlere Fahrgastzahl pro Fahrt
- durchschnittliche Besetzung
- Vergleichbarkeit des Angebots mit anderen Räumen in der Region Hannover („Überbedienung“)
- Erfüllung der Mindestbedienungsstandards des Nahverkehrsplans
- soziale Sensibilität (Senioreneinrichtungen u. Ä.)
- mögliche Fahralternativen bei Wegfall des Angebots

5 Planungsvorschläge

5.1 Profilierung und Etablierung von RegioSprintern als Premiumprodukt

Mit den Linien 300, 500 und 700 bestehen in der Region Hannover Qualitätsprodukte im Regionalbusverkehr, die durch die höchste Fahrgastnachfrage aller Regionalbuslinien und eine überdurchschnittlich hohe Angebotseffizienz (und damit Wirtschaftlichkeit) geprägt sind. Im Vergleich zur Produktprofilierung und -kommunikation in anderen Nahverkehrsräumen erscheint aus gutachterlicher Sicht jedoch die Wahrnehmbarkeit und Angebotsschärfung dieser drei Linien ausbaufähig. Es wird eingeschätzt, dass die Nachfragewirksamkeit dieser Linien noch nicht vollständig gesättigt ist.

Abbildung 7: Beispiele für Premium-Produkte in anderen Nahverkehrsräumen



SchnellBus im Münsterland



SchnellBus im Ruhrgebiet



ExpressBus im Landkreis Eichsfeld



MetroBus in München

Die prägenden Merkmale des modifizierten Premium-Produktes sollen sein:

- dichter Takt (mindestens halbstündlich an Werktagen⁵)
- direkte Führung in das Stadtzentrum der Landeshauptstadt Hannover oder zu einer Stadtbahnhaltestelle
- moderne Fahrzeuge
- (sukzessive) barrierefreie Haltestellen
- weitere Qualitäten (Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Haltestellen, WLAN im Bus u. a.).

Seite | 15

Die relevanten Linien beinhalten somit ein umfassendes Qualitätsversprechen an den Fahrgast. Durch einen passenden Markennamen wird dem ungeübten Fahrgast eine schnellere, bessere Identifizierung der hochwertigen Buslinien ggü. den anderen Buslinien ermöglicht.

Produktprofil „Premium-Linie“

Verkehrsfunktion

- **bindet (größere) Orte außerhalb der LHH an die Stadtbahn oder an das Stadtzentrum der LHH an**

Produktqualitäten in der Kundenkommunikation

- **mindestens 30-Minuten-Takt Montag bis Freitag in HVZ und NVZ, ansonsten 60-Minuten-Takt**
- **samstags 30-Minuten-Takt 10 bis 18 Uhr**
- **Betrieb bis 23 Uhr**

Planungsgrundsätze

- **direkte, schnelle Linienführung**
- **hohe Transparenz (stringenter Taktfahrplan, keine Abweichungen im Linienverlauf)**

Abbildung 8: Produktprofil „Premium-Linie“

⁵ Für Sonn- und Feiertage wird kein spezifischer Standard definiert, da die „Premium-Linie“ in ihrer Zielgruppenausrichtung primär auf den Berufs-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr, und weniger auf den Freizeitverkehr, ausgerichtet wird.

Im Regionalbusgutachten werden die relevanten Linien vorläufig als „SprinterLinien“ bezeichnet und mit „X00“-Nummern versehen. Als SprinterLinien werden folgende Linien vorgesehen:

- 300 Pattensen – Stadtbahnendpunkt Hemmingen – Hemmingen – Peiner Straße
- 400 (heute 440) Neustadt – Bordenau – Horst – Berenbostel - Marienwerder
- 500 Gehrden – Ronnenberg – Hannover ZOB
- 600 (heute 650) Langenhagen – Isernhagen – Großburgwedel
- 700 Wunstorf – Seelze – Hannover ZOB
- 800 (heute 370) Mehrum – Sehnde – Hannover/Altenbekener Damm
- 900 (heute 640) Burgdorf – Altwarmbüchen – A2-Center

Die Linien erfüllen bereits im Status Quo weitgehend die definierten Anforderungen der Bedienungshäufigkeit. Angebotsverdichtungen mit der Folge einer Leistungssteigerung wären auf den heutigen Linien 440, 640 und 650 erforderlich.

Tabelle 4: Grundtakte der SprinterLinien

Linie	Grundtakt in der Ist-Situation		
	Mo -Fr	Sa	So
Soll: Profil „SprinterLinie“	30	30	Keine Anforderung
Ist-Situation			
300	10/ 15	20/ 30	30
400 (ex 440)	20/ 40	30/ 60	30 (60)
500	15	30	30
600 (ex 650)	30/ 60	60	120
700	7,5/10	15	30
800 (ex 370)	30	30	30 (60)
900 (ex 640)	30/ 60	60	120

Für die angedachten „SprinterLinien“ sind Angebotsverbesserungen vorgesehen, so dass die Einführung und Kommunikation des Produktes auch mit nachvollziehbaren Vorteilen für den Fahrgast verbunden wäre.

Tabelle 5: Angebotsverbesserungen auf den vorgesehenen „SprinterLinien“

Linie	Angebotsverbesserung
300	<ul style="list-style-type: none"> • 10-Minuten-Takt in HVZ im Abschnitt Pattensen – Stadtbahnhofpunkt Hemmingen • Gutachternvorschlag: Führung zur Haltestelle „Peiner Straße“
500	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängiger 10-Minuten-Takt tagsüber (Mo - Fr) • systematische Verknüpfung mit Linie 560/ 561 in Gehrden Steintor
700	<ul style="list-style-type: none"> • Systematisierung der Endpunkte (Erhöhung der Fahrplantransparenz)
400 (ex 440)	<ul style="list-style-type: none"> • tagsüber 20-Minuten-Takt (Mo - Fr) bzw. 30-Minuten-Takt (Sa) im gesamten Linienvverlauf Marienwerder – Neustadt • systematischer Anschluss an RE in Neustadt
600 (ex 650)	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängiger 30-Minuten-Takt tagsüber (Mo - Fr) • 30-Minuten-Takt samstags
800 (ex 370)	<ul style="list-style-type: none"> • keine Veränderung
900 (ex 640)	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängiger 30-Minuten-Takt tagsüber (Mo - Fr) • 30-Minuten-Takt samstags • Führung zum A2-Center

Mit der Etablierung der „SprinterLinien“ wird ein ganzheitlicher Ansatz der Produktgestaltung verfolgt (siehe Abbildung 7). Die Linien sollen neben den Angebotsparametern (dichter Takt, direkte Linienführung) in ihrer Ausstrahlung mit weiteren Qualitäten flankiert werden:

- sukzessiver barrierefreier Ausbau der Haltestellen,
- Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen (Querungsanlagen usw.), ggf. Verbesserung der Lagegunst der Haltestellen in der Ortslage,
- Ausstattung der aufkommensstarken Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI),
- Entwicklung von relevanten Haltestellen zu intermodalen Verknüpfungspunkten (insbesondere moderne Fahrradabstellanlagen; „B+R 2.0“),
- WLAN in den Bussen.



Abbildung 9: Ganzheitlicher Ansatz der Produktgestaltung

Die „Premium-Linien“ sind auch prädestiniert für die mögliche Einführung von weiteren Innovationen im Regionalbusverkehr, wie emissionsarme Antriebsarten (E-Mobilität).

Ziel der Ausstattung von ausgewählten Haltestellen mit modernen, diebstahlssicheren Fahrradabstellanlagen ist, den „Wirkungskorridor“ einer Premium-Linie zu vergrößern. Eine solche Anlage wird aktuell von der Region Hannover in Pattensen (Haltestelle „Schöneberger Straße“) geplant.



Abbildung 10: Ausstattung einer SchnellBus-Haltestelle mit abschließbaren „Fahrradkäfigen“ (Beispiel Regionalverkehr Münsterland GmbH: Projekt „ST mobil“ (Kombination mehrerer Maßnahmen auf der Schnellbus-Linie S10 Recke - Osnabrück))

5.2 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie I „Angebotsverbesserungen“

Maßnahmen zur Angebotsverbesserung verfolgen als primäre Zielsetzung eine signifikante Erhöhung der Fahrgastnachfrage. Eine hohe Wirksamkeit wird vorrangig von folgenden Maßnahmen erwartet:

- Linie 440: Montag bis Freitag durchlaufender 20-Minuten-Takt Marienwerder – Neustadt und Anpassung der An- und Abfahrtszeiten in Neustadt zur Schaffung einer systematischen RE-Anbindung insbesondere für Bordenau (samstags 30-Minuten-Takt),
- Linie 500: 10-Minuten-Takt tagsüber,
- Linie 640: Verlängerung bis zum A2-Center zu den Geschäftsöffnungszeiten in Verbindung mit einem durchgängigen 30-Minuten-Takt tagsüber.

5.3 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie II „Strukturelle Anpassung der Linie/ des Angebotes“

In der Maßnahmenkategorie II sind Einsparungsmaßnahmen zusammengefasst, welche eine grundsätzliche („strukturelle“) Veränderung einer Linie durchgängig an den Wochentagen umfassen:

- Einstellung der Linie,

- Auflassen/ Einkürzen eines Teilabschnittes einer Linien,
- Veränderung der Linienführung,
- Ausdünnung des Taktes.

Die Maßnahmen der Kategorie II verfolgen eine – möglichst ganztägige – Reduzierung des Fahrzeugeinsatzes, um neben variablen Laufleistungs- und Personalkosten auch fixe Fahrzeugkosten einsparen zu können. Die Einstellung von Linien besitzt dabei die höchste Wirksamkeit.

5.4 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie III „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr (Montag bis Freitag)“

Im Frühverkehr vor 06:30 Uhr zeigen teilweise Fahrten auch in Lastrichtung LHH eine geringe Nutzung. Kriterien für die Einsparung solcher Fahrten sind:

- Nachfrage kleiner 6 Einsteiger,
- wirksame Einsparung der Leistung in der Umlaufplanung,
- Einhaltung der Mindestbedienungsstandards des NVP.

5.5 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie IV „Einsparungsvorschläge im Spätverkehr (Montag bis Donnerstag)“

Die Einsparvorschläge im Spätverkehr entsprechen der Planungshistorie und der angewandten Kriterien der Maßnahmenkategorie III (s. unter 5.4). Bei einzelnen Linien ist auch im Zeitraum deutlich vor 23 Uhr eine sehr geringe Auslastung Nachfrage vorhanden, im Hinblick auf die Mindestbedienungsstandards soll kurzfristig aber keine Angebotsstreichung in diesem Zeitraum vorgenommen werden.

Der Freitag wurde bei den Einsparvorschlägen zurückgestellt, da für diesen Verkehrstag keine belastbaren Fahrgastzahlen vorliegen und am Freitag eine signifikant höhere Nachfrage ggü. der „Montag-Donnerstag-Situation“ vermutet wird. Zusätzlich sollte keine Angebotslücke zum Nachtverkehrsangebot (ca. 1:00 – 4:00 Uhr) entstehen.

5.6 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie V „Einsparungsvorschläge Tagesverkehr Samstag“

Am Verkehrstag „Samstag“ wurden vom Gutachter u.a. die Linien mit Stundentakt-Bedienung auf eine Anpassung auf einen 120-Minuten-Takt beleuchtet. Kriterium war dabei eine Nachfrage von weniger 7,5 Einsteigern pro Fahrt im Durchschnitt einer Linie am Samstag. Sieben Linien werden auf Basis dieses Kriteriums für eine Anpassung vorgeschlagen.

Linien mit sehr geringer Nachfrage am Samstag werden zur Einstellung empfohlen (Linien 562, 692 und 946).

Am Samstagabend sind keine Angebotskürzungen vorgesehen, da an diesem Verkehrstag die Nachfrage im Spätverkehr deutlich höher ausfällt und auch aus betrieblicher Sicht im Übergang auf das Nachtbusnetz die Einsparung von Leistungen nicht sinnvoll ist.

5.7 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie VI „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr Samstag“

Planungshistorie und angewandte Kriterien siehe Maßnahmenkategorie III (s. unter 5.4)

5.8 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie VII „Einsparungsvorschläge Tagesverkehr Sonntag“

Am Verkehrstag „Sonntag“ wurde vom Gutachter, wie für den „Samstag“, eine Anpassung auf einen 120-Minuten-Takt untersucht. Sechs Linien kommen auf Basis der angewendeten Kriterien für eine Anpassung in Frage.

5.9 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie VIII „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr Sonntag“

Planungshistorie und angewandte Kriterien siehe Maßnahmenkategorie III (s. unter 5.4)

5.10 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie IX „Einsparungsvorschläge im Spätverkehr Sonntag“

Planungshistorie und angewandte Kriterien siehe Maßnahmenkategorie III (s. unter 5.4)

5.11 Mögliche Einsparungen an Ferientagen

Der Leitsatz 4 formulierte den Grundsatz „Angebotsanpassungen auf die Mindestbedienungsstandards bei Linien/ Korridoren mit geringer Nachfrage an Ferientagen“.

Vom Gutachter wurde bei 30 Linien an Ferientagen

- ein schlechtes Verhältnis von „Nachfrage Ferientag“ zu „Nachfrage Schulwerktag“ (Grenzwert: ein Drittel oder schlechter)
- und gleichzeitig eine sehr geringe Auslastung (Grenzwert durchschnittlich 7,5 Einsteiger je Fahrt an Ferientagen oder schlechter)

festgestellt.

Die Linie 820 Neustadt – Poggenhagen verzeichnet bspw. an Schultagen durchschnittlich 19,2 Fahrgästen pro Fahrt, an Ferientagen jedoch nur 4,4 Einsteiger pro Fahrt.

Der Gutachternvorschlag sieht einen systematischen Ansatz zur Angebotsgestaltung auf diesen 30 Linien an Ferientagen vor:

- 60-Minuten-Takt 5 bis 8 Uhr sowie 15 bis 19 Uhr
- 120-Minuten-Takt 8 bis 15 Uhr sowie abends

Es handelt sich somit um ein konsequent nachfrageorientiertes Konzept, verbunden mit dem Nachteil einer unterschiedlichen Bedienung an Schultagen und Ferientage in der NVZ und der SVZ (jedoch i. d. R. nur geringe Betroffenheit für Pendler). Mit diesem Ansatz könnten rund 210.000 Fahrzeug-km pro Jahr eingespart werden.

Die Realisierung dieser Einsparvorschläge wird von der Region Hannover vorerst zurückgestellt, da eine betriebliche Umsetzung problematisch ist.

5.12 Teilbereich „Hemmingen“

Das Buskonzept nach der Stadtbahnverlängerung Hemmingen ging nach den bisherigen Planungen von einer Einkürzung der Linie 300 (bisher Pattensen – Hemmingen – ZOB Hannover) am neuen Stadtbahnendpunkt Hemmingen aus.

Die Linie 300 als heutiges Hauptprodukt im Regionalbusverkehr würde mit ihrer eingekürzten Strecke konsequenterweise ihren Premiumcharakter verlieren, was im Widerspruch zum Leitsatz 1 stehen würde (siehe Kapitel 3).

Der Gutachternvorschlag sieht eine Führung vom neuen Stadtbahnendpunkt über Göttinger Landstraße, Berliner Straße, Döhrener Straße, Brückstraße und Abelmannstraße zur Stadtbahnhaltestelle „Peiner Straße“ vor. Die Linie würde nach diesem Konzept im 20-Minuten-Takt Pattensen, Arnum und den südlichen Teil Hemmingens sowie Springer Stadtteile über durchgehende Fahrten der Linien 310 und 320 mit Döhren und der dortigen Stadtbahnstrecke (Linien 1,2 und 8 mit Verbindung in die Südstadt) verbinden. Die Linie 300 würde anstelle einer vergleichsweise kurzen Stadtbahnzubringerstrecke zwischen Pattensen und Hemmingen-Westerfeld ein breiteres Aufgabenspektrum erhalten (z. B. Direktanbindung der KGS Hemmingen und der Südstadt aus Richtung Süden).

Mit diesem Planungsansatz erhält die Linie 300 ggü. dem bisherigen Buskonzept der Stadtbahnverlängerung Hemmingen eine neue Funktion und bleibt im Kontext mit den Planungsüberlegungen zur Schaffung eines modifizierten Premiumproduktes im Regionalbusverkehr (siehe Kapitel 5.1) als Premium-Linie im Südraum der Region erhalten.

Mit der Umsetzung dieser Führung der Linie 300 zur Peiner Straße sind Anpassungen im Buskonzept der Stadtbahnverlängerung erforderlich. Die Linie 360 ist entbehrlich (siehe Einsparvorschlag Maßnahmenkategorie II). Die Linie 363, welche im Stadtbahnkonzept der Erschließung des neuen Baugebietes „In der Rehre“ dient, soll vom Stadtbahnendpunkt Wettbergen kommend einen Endpunkt in Hemmingen erhalten.

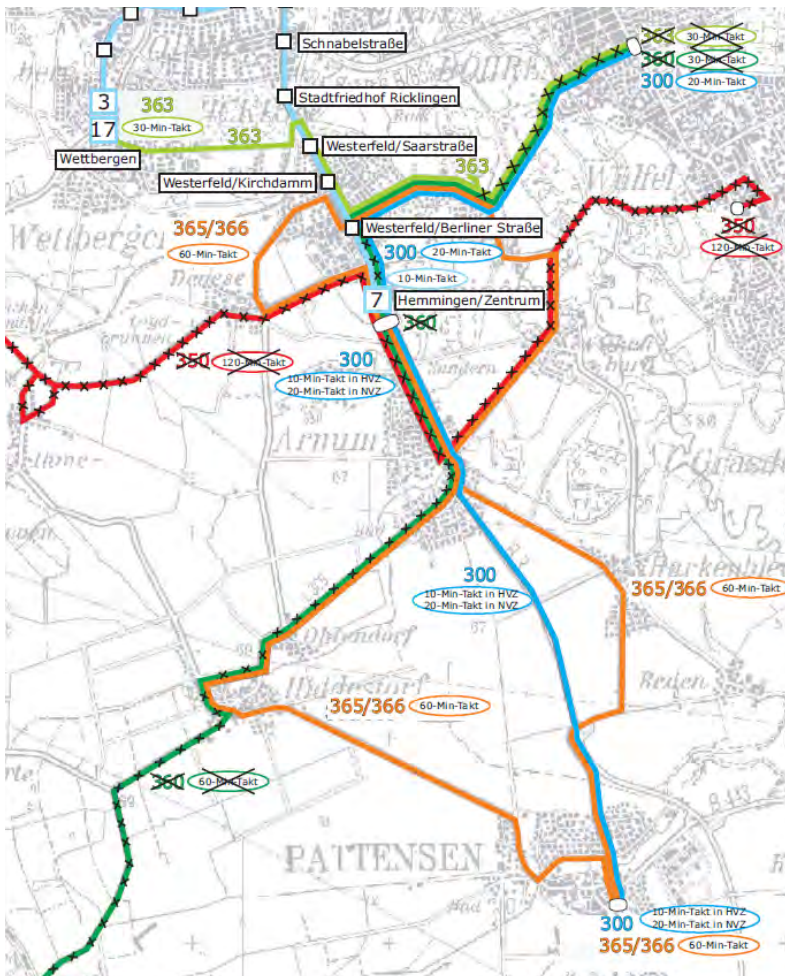


Abbildung 7: Vorschlag zur Modifikation des Busnetzes der Stadtbahnverlängerung Hemmingen

5.13 Teilraum „Steinhuder Meer“

Der Teilraum „Steinhuder Meer“ ist durch eine vergleichsweise komplexe Linienetzstruktur und die Führung der Linien 715 und 835 über das Gebiet benachbarter Aufgabenträger geprägt. Eine Überplanung erfordert eine intensive Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern, die im engen Zeitrahmen des Regionalbusgutachtens bisher nicht leistbar waren. Der Planungsprozess für den Teilbereich soll 2018 ff. durchgeführt werden.

Aus Sicht der Region Hannover sind auf Basis der ersten Gutachternvorschläge folgende Ansätze zu beleuchten:

- Linie 835 im Zweistundentakt von Anfang April bis Ende Oktober,
- am Nordufer (Mardorf) Realisierung eines Stundentaktes in direkter Führung nach Neustadt,
- Überplanung der Linie 830,
- Anpassung der Linie 715 an der realisierten Nachfrage.

5.14 Überplanung der Stadtverkehre

Die Stadtverkehre in der Region Hannover zeigen zwar ein gutes Verhältnis zwischen Aufwand und Erfolg (siehe Abbildung 2), sind jedoch, bedingt durch ihre kurzen Linienlängen, durch eine geringe mittlere Besetzung geprägt. Da sowohl Optimierungsbedarfe bestehen als auch von den Städten regelmäßig Wünsche zu Angebotsverbesserungen geäußert werden, sollen die Stadtverkehre in 2018 ff. separat untersucht werden. Folgende Anforderungen und Ansätze sind zu beachten:

- Stadtbus Barsinghausen: Prüfung der Anbindung des Gewerbe- und Einkaufsgebietes „Reihekamp“ (REWE, ALDI, dm usw.);
Planungsansatz: gegenläufiger Ringverkehr in Form einer „Acht“,
- Stadtverkehr Neustadt:
Handlungsbedarf:
 - mäandrierender Linienführung der nachfragestärksten Linie 804
 - Linie 802 und 803 mit geringer Nutzung
 - Marktstraße nicht optimal angebunden (Haltestelle Herzog-Erich-Allee wird nicht von Linie 801 bedient)
 - Siedlungsentwicklung im Nordwesten (Wohngebiet „Auenland“) liegt ungünstig zur Netzstruktur
 - Bildung von DurchmesserlinienModifizierte Netzvarianten sollen unter Nutzung der Verbindung Dietrich-Bonhoeffer-Straße/ Siemensstraße geprüft werden. Optimierungsbedürftig ist wegen geringer Nachfrage der Samstagsverkehr.
- Stadtverkehr Wunstorf: Anpassung der Bedienung zur Verbesserung der Angebotseffizienz,

- Stadtverkehr Burgdorf: Neuordnung der Linie 905 (im Mittel nur 8 Einsteiger pro Fahrt).

6 Leistungsbilanz der Planungsvorschläge

In der Summe der Angebotsverbesserungen, der Einsparvorschläge und der Zielgröße für die Überplanung des Teilbereiches „Steinhuder Meer“ kann eine Reduktion des Leistungsaufwandes um rund 1,4 Mio. km p.a. erreicht werden.

Tabelle 6: Leistungsbilanz

Maßnahmenkategorie	Leistungsbilanz (Fahrzeug-Km p.a.)
I „Angebotsverbesserungen“	-794.500 km
II „Strukturelle Anpassung der Linie/ des Angebotes“ ⁶	
III „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr (Montag bis Freitag)“	-107.500 km
IV „Einsparungsvorschläge im Spätverkehr (Montag bis Donnerstag)“	-164.200 km
V „Einsparungsvorschläge Tagesverkehr Samstag“	-76.000 km
VI „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr Samstag“	-50.200 km
V „Einsparungsvorschläge Tagesverkehr Sonntag“	-49.500 km
VIII „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr Sonntag“	-54.100 km
VIX „Einsparungsvorschläge im Spätverkehr Sonntag“	
Überplanung „Steinhuder Meer“ (Zielgröße)	-100.000 km
Gesamt	-1.396.000 km

⁶ inkl. Einkürzung und modifizierte Führung der Linie 300

Tabelle 1: Maßnahmenkategorie I „Angebotsverbesserungen“				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
430	Osterwald – Heitlingen – Steilingen – Berenbostel – Garbsen	<ul style="list-style-type: none"> • Auflassen der nicht im Schülerverkehr nachgefragten Schleifenfahrten über Schulzentrum III 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Reisezeit für durchfahrende Fahrgäste • Verbesserung der Angebotstransparenz
440	Marienwerder – Berenbostel – Horst – Frielingen – Neustadt	<ul style="list-style-type: none"> • Profilierung zur Premium-Linie • Führung alle Fahrten bis Neustadt, dadurch tagsüber durchgängiger 20-Minuten-Takt (Mo-Fr) bzw. 30-Minuten-Takt (Sa) • Mo-Fr: Schieben der Fahrplanzeiten um 10 Minuten, dadurch direkte RE-Anschlüsse in Neustadt <p>Hinweis: Linie 450 muss in Marienwerder ebenfalls in der Fahrplanzeit um 10 Minuten verschoben werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsausbau zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung auf potenzialstarker Achse (mit 3.100 Fahrgästen pro Tag viertstärkste Linien der regiobus nach Linien 300, 500 und 700) • Schaffung der RE-Verknüpfung in Neustadt
500	Gehrden – Ronnenberg – Hannover ZOB	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängiger 10-Minuten-Takt in HVZ und NVZ • 30-Minuten-Takt in Abendverkehr ab 21 Uhr bis Betriebsschluss 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsausbau zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung auf potenzialstarker Achse • Linie bereits im Status Quo mit hoher Nachfrage (im Durchschnitt über 40 Einsteiger pro Fahrt) • Hinweis: 10-Minuten-Takt erreicht nach Erfahrungen in Großstädten eine signifikant höhere Marktausschöpfung im Vergleich zum 15-Minuten-Takt

560/ 561	Barsinghausen – Leveste – Gehrden – Benthe – Empelde	<ul style="list-style-type: none"> • Führung aller Fahrten über Benthe • Drehen der Fahrtrichtung in Gehrden (neu: entgegen Uhrzeigersinn) 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • kompensiert geplante Einkürzung der Linie 510 in Empelde • am Steintor direkter Umstieg auf Linie 500 in/ aus Richtung LHH an einer Haltestellenkante möglich
630	Großburgwedel – Altwarmbüchen	<ul style="list-style-type: none"> • Integration des entfallenden Fahrtenangebots der Linie 634 (Einstellung) in die Linie 630 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • kompensiert entfallendes Angebot der Linie 634 auf dem Abschnitt Altwarmbüchen – Neuwarmbüchen • Angebotsausbau auf potenzialstärkerem Abschnitt zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung insgesamt
640	Burgdorf – Altwarmbüchen	<ul style="list-style-type: none"> • Profilierung zur Premium-Linie • Mo-Sa Verlängerung der Linie bis zum A2-Center • Hinweis: sonntags Beibehaltung des 120-Min.-Taktes, aufgrund der an diesem Verkehrstag fehlenden Nachfrager zum A2-Center und heutiger schwacher Fahrgastnachfrage am Sonntag 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansatz gemäß Leitsatz 2: „Verlängerung von Regionalbuslinien zu verkehrsbedeutsamen Zielen im Gebiet der LHH bzw. im Randbereich zu den Nachbarkommunen“
650	Großburgwedel – Langenhagen	<ul style="list-style-type: none"> • Profilierung zur Premium-Linie 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsausbau zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung auf potenzialstärkerer Achse • Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklungen in Langenhagen

Tabelle 2: Maßnahmenkategorie II „Strukturelle Anpassung der Linie/ des Angebotes“				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
350	Gehrden – Weetzen – Ronnenberg – Arnum – Wülfel	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung der Linie • Kompensationsmaßnahme: Einrichtung einer neuen Linie Gehrden – Weetzen/ Bahnhof: Ca. 3 Fahrtenpaare HVZ früh und ca. 3 Fahrtenpaare HVZ nachmittags und Beibehaltung einzelner abschnittsweiser Schulfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • langer Abschnitt Weetzen – Arnum – Wülfel mit geringer Nachfrage (ca. 160 Fahrgäste pro Tag) • sehr geringe „mittlere Besetzung“ • Linie verkehrt weitgehend parallel zu anderen Linien im Tangentialverkehr (bedient nur Jugendgästehaus exklusiv; 10 Ein- und Aussteiger pro Tag) • Betroffenheit: rund 380 Fahrgäste pro Tag(ohne Fahrgäste, die neue Linie Gehrden – Weetzen in HVZ nutzen können)
360	Bennigsen – Lüdersen – Hiddestorf – Devese – Wallensteinstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung der Linie • Kompensationsmaßnahme: zusätzliche Bedienung Lüdersen zur Sicherung der Mindestbedienung (z. B. Zusatzfahrten Linie 383 und/ oder Ruftaxi) 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe Nachfrage im südlichen Abschnitt Bennigsen – Hiddestorf (Auslastung im Mittel < 5 Fahrgäste pro Fahrt) • sehr geringe „mittlere Besetzung“ (im Mittel 4,9 Fahrgäste; viertschlechteste Regionalverkehrslinie der regiobus) • Betroffenheit: rund 440 Fahrgäste • Lüdersen: 75 Ein- und Aussteiger pro Tag.

380	Eldagsen – Gestorf – Bennigsen	Einstellung von sieben Fahrtenpaaren mit geringer Auslastung (Reduzierung von 30- auf 60-Minuten-Takt)	• ja	• gesamte Linie mit sehr geringer „mittlere Besetzung“ (im Mittel 7,0 Fahrgäste)
410	Garbsen – Horst – Schloß Ricklingen – Wunstorf	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des 20-Minuten-Takt am Nachmittag auf 30-Minuten-Takt • ab 19:30 Uhr Anpassung auf 60-Minuten-Takt 	• ja	<ul style="list-style-type: none"> • geringe „mittlere Besetzung“ (im Mittel 8,6 Fahrgäste) • 20-Minuten-Takt nicht erforderlich • Bedienung Meyenfeld und Horst wird durch Linie 440 (20-Minuten-Takt) abgedeckt • nur Schloß Ricklingen wird von Linie 410 exklusiv bedient
431	Seelze – Garbsen	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Führung über Alt-Garbsen • umlauftechnische Verknüpfung mit Linie 430 	• ja	<ul style="list-style-type: none"> • Verkürzung des Linienweges (Einsparung Laufleistung) • Schaffung einer neuen Direktverbindung von Alt-Garbsen nach Garbsen-Mitte • Auflassen der Bedienung Am Hasenberge (betrifft 80 Ein- und Aussteiger pro Tag) Bedienung durch Linie 420) und Mühlenbergsweg (betrifft 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)

460	Nordhafen – Engelbostel – Resse – Helstorf – Stöckendrebber/ Esperke	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung der nördlichen Abschnitte Helstorf – Esperke und Mandelsloh – Stöckendrebber • Einstellung der Bedienung Luttmersen/ Kaserne • Führung über Schulenburg als Kompensation für die einzustellende Linie 461 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • gesamte Linie mit sehr geringer „mittlerer Besetzung“ (im Mittel 6,1 Fahrgäste) • beide nördlichen Abschnitte mit gravierend geringer Nachfrage (Summe: 25 Fahrgäste pro Tag*) • nördliche Linienäste über Linien 850 und 870 stündlich nach Neustadt angebunden <p>* einzelne Schulfahrt früh von Stöckendrebber nach Mandelsloh herausgerechnet (Fahrt bleibt erhalten)</p>
461	Nordhafen – Engelbostel	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung der Linie • Kompensationsmaßnahmen: Linie 460 zwischen Nordhafen und Engelbostel an Schultagen <ul style="list-style-type: none"> ○ HVZ: lastrichtungsbezogene Verstärkerfahrten ○ Vormittags-NVZ: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe „mittlere Besetzung“; (im Mittel 4,4 Fahrgäste; dritt schlechteste Regionalverkehrslinie der regiobus) • da Linie 460 in diesem Abschnitt ebenfalls unterdurchschnittlich ausgelastet ist, kann Linie 461 eingestellt werden und Linie 460 die Fahrgäste übernehmen

490/ 491	Stöcken – Stelingen/ Berenbostel – Osterwald – Neustadt	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung der Linie 491 • Einstellung des Abschnittes Osterwald Unterende – Neustadt (Linie 490) • durchgängiger Halbstundentakt auf der Linie 490 (bessere Fahrplantransparenz auf einer Achse) 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe „mittlere Besetzung“ auf beiden Linien (490: im Mittel 8,1 Fahrgäste; 491: im Mittel 9,8 Fahrgäste) • Linie 491 generiert in Berenbostel nur vergleichsweise geringe Nachfrage (ca. 250 Ein- und Aussteiger pro Tag); • Linien 430, 440, 450 und 480 verlaufen in Teilabschnitten parallel zu der nur stündlichen Linie 491 • Anbindung Friedhof wird über Linie 480 abgesichert
510	Linderte – Weetzen – Ronnenberg – Empelde – Benthe	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung des Abschnittes Empelde – Benthe 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau der Überbedienung Benthe, Bedienung übernimmt Linie 560/561 (zukünftig halbstündlich bzw. stündlich alle Fahrten über Benthe) • Betroffenheit: rund 260 Fahrgäste; müssen sich auf Linie 560/561 orientieren

533	Bad Nenndorf – Nordgoltern – Everloh – Empelde	Vollständige Einstellung der Linie	• ja	<ul style="list-style-type: none"> • für langlaufende Linie geringe Nachfrage (240 Fahrgäste pro Tag, relativ harmonisch über der gesamten Linienverlauf verteilt) • sehr geringe „mittlere Besetzung“ (im Mittel 7,1 Fahrgäste) • Alternativbedienung durch andere Linien (insbesondere Linie 532 im Stundentakt; verläuft zu über 50 % parallel zur 533) ohne Alternativbedienung: Haltestelle Nordgoltern/ Bogenstraße (7 Fahrgäste pro Tag)
572	Seelze – Harenberg – Ahlem	<ul style="list-style-type: none"> • Einstellung der Fahrten nach/ von Ahlem (Fahrten im Schülerverkehr werden von Linie 573 übernommen) • Abschnitt Bahnhof – An den Grachten wie im Status Quo als Linie 573 	• ja	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Nachfrage auf dem Liniensegment „Ahlem“ • nur vereinzelte Fahrten zwischen Seelze und Ahlem mit signifikanter Nutzung (i. d. R. nur 0 bis 2 Fahrgäste)
634	Engensen – Altwarmbüchen	• vollständige Einstellung der Linie und Überführung des Fahrtenangebots in die Linie 630	• ja	• Linie mit viertschlechtester Angebotseffizienz bei gleichzeitiger Überbedienung des Bereiches Engensen/ Wettmar
697	Helstorf – Abbensen – Oegenbostel – Bennemühlen – Meitze – Mellendorf	• Einstellung des Abschnittes Helstorf – Oegenbostel	• nein (Dudenbostel und Rodenbostel: 110 EW; Ibsingen kein OT)	• sehr geringe Nachfrage; nur 20 Ein- und Aussteiger im betroffenen Abschnitt, Linie 694 an Schultagen bleibt erhalten
760	Wunstorf – Kolenfeld	• Anpassung auf Stundentakt außerhalb der HVZ	• ja	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe „mittlere Besetzung“ (im Mittel 5,9 Fahrgäste) • außerhalb der HVZ/ des Schülerverkehrs gravierend geringe Nut-

				zung der Fahrten (auch in Lastrichtung häufig nur 0 bis 2 Fahrgäste)
780	Wunstorf – Blumenau – Luthe	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung auf Stundentakt außerhalb der Früh-HVZ; Führung aller Fahrten über Blumenau 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe „mittlere Besetzung“ (im Mittel 6,4 Fahrgäste) • Halbstundentakt stellt Überbedienun- gung dar
790	Wunstorf – Liethe – Poggen- hagen	<ul style="list-style-type: none"> • vollständige Einstellung der Linie • Kompensation durch Linie 785: Rufta- xifahrten zur Sicherung der Mindestbe- dienung in Liethe 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe „mittlere Beset- zung“ (im Mittel 3,5 Fahrgäste; schlechteste Regionalverkehrsli- nie) • gesamte Linie mit geringer Nach- frage (180 Fahrgäste pro Tag) • in Liethe nur 30 Ein- und Ausstei- ger)
910/920	Hänigsen – Burgdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Fahrtenangebots auf einen tagesdurchgängigen stündlichen Grundtakt auf beiden Linien, mit Ver- stärkung des Angebots zu den Ver- kehrsspitzenzeiten (Aufgabe der nach- mittäglichen Verstärkerfahrten auf der Linie 910) 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • bessere Fahrzeugauslastung auf beiden Linien und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit • geringe „mittlere Besetzung“ auf beiden Linien (910: im Mittel 7,6 Fahrgäste; 920: im Mittel 8,9 Fahrgäste) • Beibehaltung des Prinzips der Di- rektverbindung Hänigsen – Burg- dorf und erschließendes Angebot über Obershagen und Weferlings- en
962	Burgdorf – Lehrte – Sehnde	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgabe des Bedienungsabschnitts Il- ten – Sehnde (bis auf ca. 2 schulrele- vante Fahrten) 	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Überbedienung vor dem Hinter- grund des Angebotes der Linien 370, 371 sowie des Angebotes im SPNV (S3)

				<ul style="list-style-type: none"> • Heutiger Nachfrageschwerpunkt Ilten – Sehnde – Burgdorf
--	--	--	--	---

Tabelle 3: Maßnahmenkategorie III „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr (Montag bis Freitag)“				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
382 520 530 630 635 651 696 780 946 962	Springe – Wennigsen Wennigsen – Weetzen Barsinghausen – Bantorf Großburgwedel – Altwarmbüchen Isernhagen – Altwarmbüchen Fuhrberg – Großburgwedel Mellendorf – Helstorf Wunstorf – Luche Dollbergen – Burgdorf Sehnde – Burgdorf	Einstellung von Fahrten vor 6:30 Uhr mit sehr geringer Nutzung (Kriterium: < 6 Einsteiger)	<ul style="list-style-type: none"> • ja (Fahrtmöglichkeit vor 7 Uhr gewährleistet) 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe Auslastung

Tabelle 4: Maßnahmenkategorie IV „Einsparungsvorschläge im Spätverkehr (Montag bis Donnerstag)“				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
320	Springe – Pattensen	Einstellung der letzten ein bis zwei Fahrten nach 22/23 Uhr mit sehr geringer Nutzung (Kriterium: < 6 Einsteiger)	• ja (Fahrtmöglichkeit nach 21 Uhr gewährleistet)	• sehr geringe Auslastung
365	Pattensen – Wallensteinstraße			
380	Eldagsen – Bennigsen			
410	Wunstorf – Schloß Ricklingen			
	Horst – Garbsen			
421	Frielingen – Garbsen			
430	Garbsen – Osterwald			
490	Stöcken – Osterwald – Neustadt			
534	Barsinghausen – Wunstorf			
540	Barsinghausen – Wennigsen			
560/561	Empelde – Gehrden – Barsinghausen			
570	Ahlem – Barsinghausen			
580	Am Soltekanpe – Gehrden – Wennigsen			
620	Großburgwedel – Fasanenkrug			
621	Großburgwedel – Engensen			
630	Altwarmbüchen – Großburgwedel			
640	Altwarmbüchen – Burgdorf			
650	Langenhagen- Großburgwedel			
651	Großburgwedel – Fuhrberg			
710	Wunstorf – Steinhude			
715	Wunstorf – Hagenburg – Wiedenbrügge			
740/741	Wunstorf – Niengraben			
760	Wunstorf – Kolenfeld			
780	Wunstorf – Luthe			

938	Uetze – Obershagen			
460	Nordhafen – Resse – Stöckendrebber/ Esperke	Einstellung des Linienabschnittes nördlich Resse ab 21 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffenheit: 20 Ein- und Aussteiger im Abschnitt Resse – Mandelsloh nach 21 Uhr • AST Wedemark bzw. RufBus Neustadt als Ausweichangebot
AST/ Ruftaxi	Springe Barsinghausen Wedemark	Einstellung der jeweils letzten Fahrt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe Nachfrage

Tabelle 5: Maßnahmenkategorie V „Einsparungsvorschläge Tagesverkehr Samstag“				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
410	Wunstorf – Schloß Ricklingen Horst – Garbsen	Angebotsanpassung auf 60-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 10,7 Einsteiger pro Fahrt • Bedienung Meyenfeld und Horst wird durch Linie 440 (im 30-Minuten-Takt) abgedeckt • Stärkung der Premium-Linie 400 (ex 440)
431	Seelze – Garbsen	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 6,8 Einsteiger pro Fahrt • bestehender Stundentakt ist Überbedienung
520	Wennigsen – Weetzen	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 6,9 Einsteiger pro Fahrt • bestehender Stundentakt ist Überbedienung
562	Nienstedt – Eggestorf – Barsinghausen/ Wennigsen	Einstellung	<ul style="list-style-type: none"> • ja (Nienstedt gehört nicht zur Region Hannover) 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr geringe Nachfrage
692	Langenhagen – Bissendorf – Mellendorf	Einstellung der drei Fahrtenpaare	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 6,7 Einsteiger pro Fahrt • hohe Parallelität zum SPNV • Schwerpunkt der Fahrgastnachfrage zwischen Langenhagen und Langenhagen-Kaltenweide, hier auch Bedienung durch Linie 610/ 611

760	Wunstorf – Kolenfeld	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 7,7 Einsteiger pro Fahrt* <p>* Nutzerzahl liegt knapp über dem als Kriterium angesetzten Wert von 7,5 Einsteigern pro Fahrt als Durchschnitt. Da sich jedoch die Nachfrage lastrichtungsbezogen auf Einzelfahrten fokussiert ist die Anpassung angemessen.</p>
780	Wunstorf – Blumenau – Luthe	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt einzelne stündliche Verdichterfahrten in Lastrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 7,5 Einsteiger pro Fahrt
820	Neustadt – Poggenhagen – Steinhude	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 3,2 Einsteiger pro Fahrt • bestehender Stundentakt ist Überbedienung
926	Ehlershausen – Burgdorf	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 2,2 Einsteiger pro Fahrt
938	Uetze – Obershagen	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • ja 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 6,9 Einsteiger pro Fahrt • bestehender Stundentakt ist Überbedienung
946	Dollbergen – Burgdorf	Einstellung der acht Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> • ja (Kompensation durch Linie 949 und RufTaxi Uetze) 	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlich 4,6 Einsteiger pro Fahrt

Tabelle 6: Maßnahmenkategorie VI „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr Samstag“				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
310	Eldagsen – Pattensen	Einstellung von Fahrten vor 8 Uhr mit sehr geringer Nutzung (Kriterium: < 6 Einsteiger)	• ja	• sehr geringe Auslastung
320	Springe – Pattensen			
365	Pattensen – Wallensteinstraße			
366	Pattensen – Peiner Straße			
381	Altenhagen – Springe			
410	Wunstorf – Schloß Ricklingen – Garbsen			
460	Mandelsloh – Nordhafen			
510	Linderte – Ronnenberg – Empelde – Benthe			
520	Wennigsen – Weetzen			
540	Barsinghausen – Wennigsen			
560	Barsinghausen – Empelde			
570	Barsinghausen – Ahlem			
630	Altwarmbüchen – Groß-burg- wedel			
639	Burgdorf – Großburgwedel			
651	Fuhrberg – Großburgwedel			
830	Mardorf – Neustadt			
840	Mandelsloh – Neustadt			
850	Stöckendrebber – Mandelsloh – Neustadt			
860	Metel – Neustadt			
870	Esperke – Helsdorf – Neustadt			
938	Uetze – Obershagen			

Tabelle 7: Maßnahmenkategorie VII „Einsparungsvorschläge im Tagesverkehr Sonntag“				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
410	Wunstorf – Schloß Ricklingen – Horst – Garbsen	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> ja 	<ul style="list-style-type: none"> Im Durchschnitt 8,2 Einsteiger pro Fahrt bei langer Linienführung* Stärkung der Premium-Linie 400 (ex 440) <p>* Nutzerzahl liegt knapp über dem als Kriterium angesetzten Wert von 7,5 Einsteigern pro Fahrt als Durchschnittswert. Da die Linie 410 im gleichen Korridor wie Linie 440 verkehrt und diese als Premium-Linie gestärkt werden soll, ist Anpassung angemessen.</p>
430	Osterwald – Stelingen – Berenbostel – Garbsen	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> ja 	<ul style="list-style-type: none"> Im Durchschnitt 9,8 Einsteiger pro Fahrt bei langer Linienführung Stärkung der Linie 490 <p>* Nutzerzahl liegt über dem als Kriterium angesetzten Wert von 7,5 Einsteigern pro Fahrt als Durchschnittswert. Da die Linie 430 im Nordabschnitt im gleichen Korridor wie Linie 490 verkehrt und im mittleren Abschnitt von der Linie 450 überlagert wird, ist Anpassung angemessen.</p>
562	Nienstedt – Egestorf – Barsinghausen/ Wennigsen	Einstellung	<ul style="list-style-type: none"> ja (Nienstedt gehört nicht zur Region Hannover) 	<ul style="list-style-type: none"> sehr geringe Nachfrage
760	Wunstorf – Kolenfeld	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> ja 	<ul style="list-style-type: none"> Im Durchschnitt 3,9 Einsteiger pro Fahrt bestehender Stundentakt ist Überbedienung

780	Wunstorf – Luthe	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	• ja	<ul style="list-style-type: none"> • Im Durchschnitt 5,1 Einsteiger pro Fahrt • bestehender Stundentakt ist Überbedienung
938	Uetze – Obershagen	Angebotsanpassung auf 120-Minuten-Takt	• ja	<ul style="list-style-type: none"> • Im Durchschnitt 3,9 Einsteiger pro Fahrt • bestehender Stundentakt ist Überbedienung

Tabelle 8: Maßnahmenkategorie VIII „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr Sonntag“ (Einsparvorschläge regiobus)

Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
380 410 430 490 510 560 620 630	Eldagsen – Bennigsen Wunstorf – Schloß Ricklingen – Garbsen Osterwald – Garbsen Osterwald – Stöcken Linderte – Ronnenberg – Empelde – Benthe Barsinghausen – Empelde Fasanenkrug – Großburgwedel Großburgwedel – Altwarmbüchen	Einstellung von Fahrten vor 9 Uhr mit sehr geringer Nutzung (Kriterium: < 6 Einsteiger)	• ja	• sehr geringe Auslastung

Tabelle 9 Maßnahmenkategorie IX „Einsparungsvorschläge im Spätverkehr Sonntag“ (Einsparvorschläge regiobus)				
Linie	Linienführung	Maßnahme	Einhaltung NVP-Mindestbedienungsstandard	Begründung/ Bewertung
380 410 430 440 460 490 620 621 630 640 650 651 710 740/741 760 780 938	Eldagsen – Bennigsen Wunstorf – Schloß Ricklingen Horst – Garbsen Garbsen – Osterwald Neustadt – Frielingen – Garbsen – Marienwerder Nordhafen – Mandelsloh Stöcken – Osterwald – Neustadt Großburgwedel – Fasanenkrug Großburgwedel – Engesen Altwarmbüchen – Großburgwedel Altwarmbüchen – Burgdorf Langenhagen Großburgwedel Großburgwedel – Fuhrberg Wunstorf – Steinhude Wunstorf – Niengraben Wunstorf – Kolenfeld Wunstorf – Luthe Uetze – Obershagen	Einstellung von Fahrten nach 22/23 Uhr mit sehr geringer Nutzung (Kriterium: < 6 Einsteiger)	<ul style="list-style-type: none"> ja (Fahrtmöglichkeit nach 21 Uhr gewährleistet) 	<ul style="list-style-type: none"> sehr geringe Auslastung
AST/ Ruftaxi	Springe Barsinghausen Wedemark	Einstellung der jeweils letzten Fahrt	<ul style="list-style-type: none"> ja 	<ul style="list-style-type: none"> sehr geringe Nachfrage