



Großraum  
Verkehr  
Hannover



Informationen '82

## Inhalt

---

Zum Beispiel: Großraum-Verkehr Hannover	3
Forderungen des ZGH zum Ausbau des Nahschnellverkehrs der DB	4/5
Das Schienennetz der ÜSTRA nach Inbetriebnahme der Strecke B-Süd	6/7
Stationen der Strecke B-Süd	8/9
Station Kröpcke — Herz von Hannover	10/11
Verkehrslinienplan	12/13
Verkehrsknoten Aegidientorplatz	14/15
ZOB's als Grundelemente des Busverkehrs	16/17
Umsteigeanlagen	18/19
P&R-System im Großraum Hannover	20
Haben Sie schon mal . . .	21
Tarif, Fahrkarten . . . das „Wie“ und „Wo“ im Großraumverkehr	22
Organisation des Großraum-Verkehrs Hannover	23

---

# Zum Beispiel: Großraum-Verkehr Hannover

Eine sich schnell ändernde Zeit braucht Chronisten. Für die hannoversche Region bemüht sich der Großraum-Verkehr, vergangenes, künftiges und aktuelles Verkehrsgeschehen in Wort und Bild festzuhalten.

Vielfalt, Zusammenarbeit, Vorhaben und Leistungen zeichnen hier den öffentlichen Nahverkehr aus. Derzeit wird am Ausbau der eigenen Schienenwege für den S-Bahn-ähnlichen Nahschnellverkehr der Bundesbahn mit der Verlegung des Bahnhofes in Seelze gearbeitet, einer entscheidenden Maßnahme zur Weiterentwicklung des hannoverschen Schnellbahnsystems — DB-Schiene — nach einem Jahrzehnt Pause. In die West-Ost-Richtung Wunstorf über Hauptbahnhof Hannover nach Lehrte kommt wieder Bewegung.

Die Stadtbahn kämpft um ihre planmäßige Entwicklung, insbesondere bei der Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrswege über die Stadtgrenzen Hannovers in die Zentren nach Langenhagen und Garbsen — Städten mit jeweils über 50 000 Einwohnern.

Trotz allem fährt ab Herbst 1982 die Stadtbahnlinie B von Sarstedt — aus dem benachbarten Landkreis Hildesheim — bis in den äußersten Norden Hannovers an die Stadtgrenze zu Langenhagen. Für die ÜSTRA mußten die Verkehrsaufgaben ihrer Stadtbahnlinien teilweise grundsätzlich neu geordnet werden und ergaben erhebliche Netzveränderungen.

Verkehrsanlagen mit Schienenverkehren in mehreren Ebenen und Tunnelstationen erfordern einheitliche Informationssysteme, um den Fahrgästen kurze Wege zu weisen. Die zentralen Stadtbahnhaltestellen Kröpcke und Aegi verfügen u. a. über solche Fußgänger- und Fahrgastleitsysteme.

Verknüpfungen von Stadtbahn und Nahschnellverkehr mit den städtischen und regionalen Busverkehren durch Umsteigeanlagen und zentrale Omnibus-

bahnhöfe sind weitere Schwerpunkte des hannoverschen Verkehrskonzeptes. Mit der vollständigen Inbetriebnahme des ZOB in Wunstorf erfolgte ein weiterer Ausbau.

Kombiverkehre, die mit den Schlagworten „park and ride“, „byke and ride“ und „kiss and ride“ charakterisiert werden, gewinnen auch im hannoverschen Raum an Bedeutung. Partner des Großraum-Verkehrs und der Fahrgäste ist hier vornehmlich der Zweckverband Großraum Hannover als die zentrale kommunale Stelle für Nahverkehr.

Freizeit und Naherholung mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erschließen und für diese Angebote zu werben, ist ein weiteres Ziel. Hier hilft die günstige Lage des hannoverschen Raumes zwischen Steinhuder Meer, Deister und den Ausläufern der Lüneburger Heide bei der Planung von Tagesausflügen im ÖPNV.

Schneller Nahverkehr, ein dichtes Verkehrsnetz von über 2 500 km Linielänge mit 1 600 Haltestellen erfordern einen Verbundservice, der das Benutzen von Bussen und Bahnen attraktiv macht. Dazu gehört ein passender Tarif, der vom Inhalt für den Fahrgast leicht verständlich und in der Praxis gut anwendbar sein muß.

Damit konnten 1981 knapp 4 Mio neue Fahrgäste für Busse und Bahnen gewonnen werden und bestätigen den Trend zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Fuhren 1980 schon 167.9 Mio Fahrgäste, so waren es 1981 bereits 171.6 Mio. Die Tarifeinnahmen hielten mit und stiegen von 124 Mio DM im gleichen Zeitraum auf 137.9 Mio DM, aber auch die kommunalen Leistungen mußten stärker mit 64.5 Mio DM 1981 gegenüber 58.2 Mio DM im Vorjahr zur finanziellen Sicherung des Nahverkehrs beitragen. Darin sind noch nicht die beträchtlichen Leistungen des Bundes aus der Unterdeckung des Schienenpersonennahverkehrs der Bundesbahn im Raum Hannover und

seine Anteile zur Kostenerstattung für Schüler- und Behindertenverkehre mit den dazugehörigen Zahlungen des Landes Niedersachsen enthalten. Diese und die erheblichen Investitionsmittel von Bund, Land und kommunalen Kassen für den Ausbau der Verkehrssysteme ermöglichen erst die vielen hundert verkehrsverbessernden Maßnahmen seit Bestehen des Verbundverkehrs.

Zum Problem der Kostendeckung können für den Verbundverkehr im ganzen keine Zahlen geliefert werden. Hier wird auf die Einzelangaben der Gesellschafter, das sind ÜSTRA, Bundesbahn, Regionalverkehr Hannover, Verkehrsbetriebe Bachstein und Steinhuder Meer-Bahn, verwiesen. Langfristig dürfte aber eine Besserung der angespannten Situation durch die Tarifpolitik der kontinuierlichen Anpassung der Fahrpreise an die Kosten und Einkommensentwicklung zu erwarten sein. Der Großraum-Verkehr geht davon aus, daß der Kostendeckungsgrad in der Form, wie er allgemein errechnet wird, derzeit deutlich höher als 50 % liegt.

Nicht unerwähnt bleiben soll die Einigung der Partner im Großraum-Verkehr auf die zweite Fortschreibung der Rahmenvereinbarung von 1970, die ab 1. Januar 1982 zunächst bis Ende 1984 den Verbundverkehr mit allen Verkehrsmitteln einschließlich des Gemeinschaftstarifs sicherstellt und die Fortentwicklung der Zusammenarbeit erfreulicherweise offenhält.

Hier erwartet die Geschäftsstelle des GVH in den nächsten drei Jahren viel Arbeit in den Bereichen Verkehrszählung, Fortentwicklung des Tarifsystems und der Einnahmenaufteilungsregelung.



# Forderungen des ZGH zum Ausbau des Nahschnellverkehrs der DB

Gemeinsam mit der Stadtbahn bildet der Nahschnellverkehr der Deutschen Bundesbahn das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum Hannover.

Dieser Nahschnellverkehr wird auf den gleichen Gleisen wie der Fernverkehr (z. B. der Intercity-Verkehr) und vielfach auch wie der Güterverkehr abgewickelt. Einige Streckenabschnitte, besonders die Ost-West-Strecke von Lehrte über Hannover/Hauptbahnhof bis Wunstorf sind in den täglichen Verkehrsspitzenzeiten überlastet. Die Fahrpläne des Nahverkehrs können besonders auf den wichtigsten Strecken nicht bedarfsgerecht gestaltet werden. Zudem treten im täglichen Betrieb, insbesondere in den Engpaßabschnitten, häufig Verspätungen ein. Wegen der bei der DB praktizierten Rangfolge mit der Regelung „Fernverkehr vor Nahverkehr“ wirken sich für die Fahrgäste des Nahverkehrs leider nicht nur die von ihren Zügen verursachten Verspätungen, sondern auch die vom Fernnetz herrührenden und auf die Nahverkehrs- und Eilzüge übertragenen Verspätungen aus. Die sich aus der Funktion Hannovers als Verkehrsdrehscheibe des Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrs erklärende Ballung der Fernverkehrszüge zu bestimmten Zeiten blockiert die Züge des Nahverkehrs auf bestimmten Strecken in diesen Zeitlagen vollständig.

Vor allem zwischen Wunstorf und Lehrte sind auf längeren Abschnitten besondere, zusätzliche Gleise für den Nahverkehr unbedingt erforderlich. Angestrebt wird für die Berufsverkehrszeit auf den Hauptabschnitten ein starrer 20-Minuten-Takt mit festen, einprägsamen Abfahrtszeiten. Die regionalen Eilzüge sollten in den Takt nach Möglichkeit integriert werden. Der Taktverkehr käme zugleich sehr vielen Bürgern zugute, die an den sich in Wunstorf und Lehrte verzweigenden Strecken wohnen, z. B. in Richtung Neustadt und Burgdorf; Einzelheiten können Sie aus dem Plan auf der Nebenseite erkennen.

Ausbauabsichten bestehen auch für die Nord-Süd-Achse des Nahverkehrs im Großraum: Im Süden in Richtung Springe und Barsinghausen, im Norden in Richtung Langenhagen—Mellendorf; langfristig ist auch ein Anschluß des Flughafens anzustreben.

Erstes Ziel des angestrebten Ausbaus ist eine angemessene, der Stadtbahn vergleichbare Bedienungsqualität für diejenigen Fahrgäste, die bereits heute die Nahschnellverkehrszüge benutzen.

Der Erfolg der Stadtbahn zeigt, daß auch viele Autofahrer bereit sind, auf die Benutzung ihres Pkw vollständig oder zeitweise zu verzichten, wenn ihnen attraktive Nahverkehrsverbindungen und P&R-Plätze angeboten werden. Deshalb können durch die Verbesserung des Nahschnellverkehrs mit einem Taktplan, pünktlicher Bedienung und einem bedarfsgerechten Platzangebot sicher viele weitere Fahrgäste gewonnen werden. Dies ist das weitere Ziel des Nahschnellverkehrausbaus. So können die täglichen Ströme von Autopendlern in die Stadt Hannover vermindert werden, die Straßen und damit die Umwelt im Stadtgebiet entlastet werden.

Auch auf andere Weise soll der Nahschnellverkehrausbau den Stadtbewohnern zugute kommen: Auch im Stadtgebiet sind einige zusätzliche Stationen vorstellbar, die den Stadthannoveranern den Zugang zum Bundesbahn-Nahverkehr erleichtern würden.

Einige wichtige Ausbaumaßnahmen, jedoch mit geringerem Aufwand, wurden bzw. werden bereits verwirklicht: Sanierung der Bahnkörper und Elektrifizierung der Deisterstrecke nach Barsinghausen, ein zusätzlicher Bahnsteig (Gleise 13 und 14) in Hannover Hauptbahnhof, der Neubau des Bahnhofs in Seelze mit zwei Überholungs-gleisen.

Flankierend investiert der Zweckverband Großraum Hannover große Be-



träge, um den Nahschnellverkehr in das Großraum-Verkehrssystem einzubinden: An mehreren Stationen wurden Zentrale Omnibusbahnhöfe angelegt; die Busse führen den Zügen der DB sehr viele Fahrgäste zu; das Umsteigen soll so bequem wie möglich sein. Viele Park & Ride-Plätze einschl. Fahrradständer wurden im Umland Hannovers bereits angelegt. Musterbeispiel der Verknüpfung aber ist die gemeinsam mit der Stadt Hannover hergestellte Nahverkehrs-drehscheibe Hauptbahnhof/ZOB.

Der Zweckverband Großraum Hannover hat die Federführung in den vorbereitenden Gesprächen für den Nahschnellverkehrausbau übernommen. Die erforderlichen großen Beträge können nur von mehreren Partnern gemeinsam getragen werden. Wenn die Initiative des Zweckverbandes nicht umsonst gewesen sein soll, muß insbesondere das Land Niedersachsen das Ausbauprogramm Nahschnellverkehr politisch und grundsätzlich auch finanziell mittragen.

*Dr. Rudolf Menke*

Das Schienennetz der ÜSTRA nach Inbetriebnahme der Strecke B-Süd

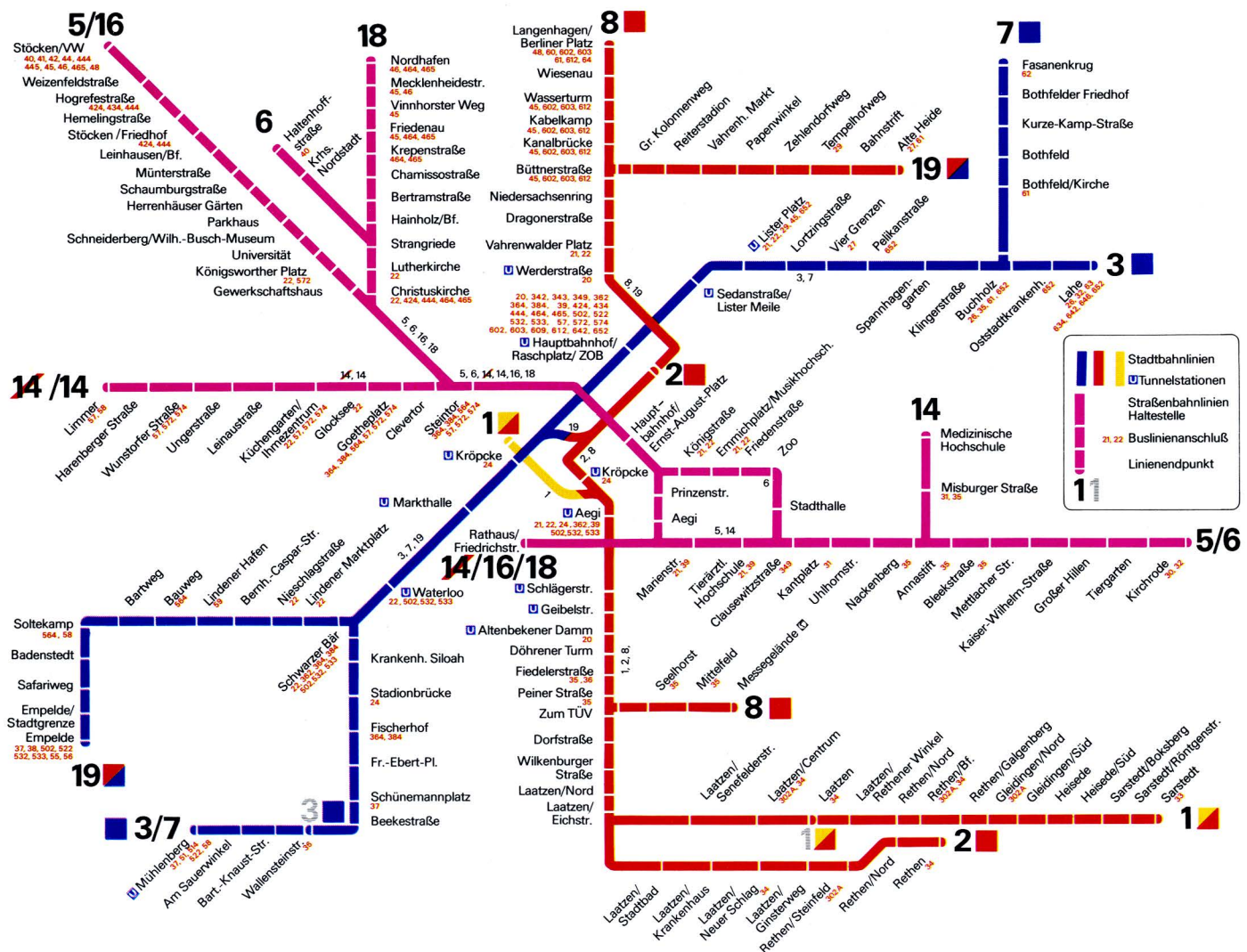
Mit Inbetriebnahme der Strecke B-Süd zu Beginn des Winterfahrplanes 1982/83 vollzieht sich bei der ÜSTRA ein weiterer wichtiger Schritt der Umstellung des Straßenbahnbetriebes auf Stadtbahnbetrieb.

Für die Fahrgäste bedeutet dies einen erheblichen Fahrzeitgewinn sowie eine höhere Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Betriebsablaufes bei erhöhtem Platzangebot; gleichzeitig aber auch ein Abschiednehmen von einigen traditionsreichen Linien mit gewachsenen Direktverbindungen und eine Gewöhnung an neue Linienbezeichnungen und Linienführungen.

1. Streckenführung

Die Strecke B-Süd umfaßt sämtliche Schienenstrecken ab Innenstadt in Richtung Döhren bis Messegelände, Laatzten, Rethen und Sarstedt.

Die zum 26. 9. 82 im Anschluß an die Station Schlägerstr. in Richtung Süden in Betrieb gehende Strecke verläuft bis in Höhe Elkartallee im Tunnel. In



diesem Abschnitt befinden sich die Tunnelstationen Geibelstraße und Altenbekener Damm.

Über eine Rampe in Höhe Elkartallee gelangen die Stadtbahnzüge dann an die Oberfläche. Von hier verläuft die Strecke bis zur Haltestelle Döhrener Turm — diese Haltestelle erhält zum Fahrplanwechsel wieder ihren altangestammten Namen — auf nach beiden Seiten durch Gitter abgetrenntem, unabhängigen Bahnkörper. Unmittelbar vor der Haltestelle Döhrener Turm endet die Zugsicherungsstrecke; das ist der Streckenabschnitt, auf dem wie eine U-Bahn ausschließlich nach Signalen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von in der Regel 70 km/h gefahren wird.

Im Anschluß an die Haltestelle Döhrener Turm bis zu den verschiedenen Endpunkten verkehren die Züge dann überwiegend auf besonderen Bahnkörpern, die im Herbst 1982 noch nicht vollständig fertiggestellt sind bzw. in den Abschnitten Döhren, Würfel und Alt-Laatzen erst in den folgenden Jahren verlegt werden. Die Fahrzeuge fahren in diesen Bereichen „Auf Sicht“, d. h. ohne Zugsicherungsanlagen, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Regel von 50 km/h.

Sämtliche Schienenbahnen aus dem südlichen Raum werden diesen Fahrweg bis zur Innenstadt nehmen. Eine Schienenverbindung an der Oberfläche zwischen Döhren ab Elkartallee und der City besteht ab diesem Zeitpunkt nicht mehr.

## 2. Linienführung

Die Anbindung sämtlicher Schienenbahnen aus Richtung Döhren an das Tunnelnetz führt zu umfangreichen Veränderungen im Liniennetz der ÜSTRA. Bestehende durchgehende Verbindungen von Döhren nach Limmer, Stöcken und Nordhafen müssen aufgegeben werden, da es derzeit keine Möglichkeit gibt, diese Anschlußstrecken vom Tunnel B-Süd her zu bedienen.

### A. Stadtbahn

Linie 1: Kröpcke—Laatzen—Sarstedt  
Die Linie 1 ersetzt auf dem Abschnitt südlich Laatzen die traditionsreiche Linie 11.

Linie 2: Hauptbahnhof—Rethen  
Die Linie 2 übernimmt damit die Fahrten der heutigen Linie 18.

Linie 8: Langenhagen—Messegelände  
Die Linie 8 ersetzt ab Station Schlägerstr. bis Langenhagen die Linie 17.

Die Stadtbahnlinien 3, 7 und 19 bleiben gegenüber der derzeitigen Führung unverändert.

### B. Straßenbahn

Linie 16: Stöcken/VW—Rathaus/Friedrichstraße

Die Linie 16 verkehrt nur noch als Halbmesserlinie ab Stöcken bis zur Innenstadt.

Linie 18: Nordhafen—Rathaus/Friedrichstraße

Die Linie 18 übernimmt künftig die Fahrten des Streckenastes Nordhafen der heutigen Straßenbahnlinie 8. Nach Nordhafen fährt damit nach 28 Jahren wieder eine Linie 18.

Linie ~~14~~ Limmer—Rathaus/Friedrichstraße

Das Fahrtenangebot der Linie 14, Limmer—MHH, wird auf dem Abschnitt Limmer—Innenstadt verdichtet. Diese Züge werden zur besseren Information der Fahrgäste mit ~~14~~ gekennzeichnet.

Die Straßenbahnlinien 5, 6 und 14 bleiben gegenüber der derzeitigen Führung unverändert.

Bei diesem neuen Linienführungskonzept ist u. a. von folgenden Überlegungen ausgegangen worden:

- Insbesondere für Veranstaltungen auf dem Messegelände ist es unabdingbar, die Linie 8 vom Messegelände aus die Station Hauptbahnhof bedienen zu lassen.
- Die „starke“ Linie 1 zur Station Kröpcke und nicht zur Station Hauptbahnhof zu führen, ist aus zweierlei Gründen zweckmäßig und notwendig. Zum einen wäre bei einer Führung bis zur Kehranlage Hauptbahnhof die Leistungsfähigkeit dieser Kehranlage soweit ausgeschöpft, daß für E-Wagen-Sonderverkehre zum Messegelände etc. kaum noch Reserven vorhanden sind; zum anderen kann bei dieser jetzt gewählten Führung bis Kröpcke ohne große Umstellungen im Netz die Linie 1 schrittweise entsprechend dem Baufortschritt der Strecke C-West bis Steintor (ca. 1984), Königsworther Platz und schließlich bis Stöcken (ca. 1985) verlängert werden.
- Die Linie 2, auf der weniger Fahrten als auf der Linie 1 eingesetzt werden, muß dann zur Kehranlage Hauptbahnhof geführt werden, da wegen des vorhandenen einen Kehrgleises hinter der Station Kröpcke ein Betrieb mit 2 Linien nicht möglich ist.

Bei der Wahl der neuen Linienbezeichnungen ist davon ausgegangen, die Stadtbahnlinien möglichst mit Liniennummern von 1—10 (s. Linie 1, 2, 8) und die Straßenbahnlinien mit Liniennummern von 11—19 (s. Linie 14, 16, 18) zu bezeichnen. Dieser Konzeption liegt zu Grunde, daß langfristig mit Vollendung des gesamten Stadt-

bahnnetzes nur noch ca. 10 Liniennummern für die Schienenbahnen benötigt werden.

Die Linien 5 und 6 als Straßenbahnlinien sowie 19 als Stadtbahnlinie, passen gegenwärtig noch nicht in dieses Bezeichnungskonzept hinein. Die Linie 19 wird später, wenn ggfs. nochmals eine Änderung in ihrer Linienführung erforderlich wird, in ihrer Bezeichnung angepaßt; die Linien 5 und 6 werden nach Inbetriebnahme der Strecke C-Ost ohnehin Stadtbahnlinien, so daß ein zwischenzeitliches Umbenennen dieser Linien nicht sinnvoll ist.

## 3. Fahrzeiten

Die Fahrzeiten können auf dem Abschnitt zwischen Döhren und der Innenstadt erheblich reduziert werden, während sie auf den Abschnitten südlich Döhren vorerst unverändert bleiben.

Die prozentualen Fahrzeitgewinne in den Verkehrsspitzen liegen — unter Berücksichtigung mittlerer Verspätungen im Straßenbahnbetrieb — in etwa für Fahrgäste aus dem Bereich Sarstedt bei 15—20 %, aus dem Bereich Laatzen bei 28—33 %, aus dem Bereich Döhren bei 40—45 % und aus dem Bereich Südstadt 55—60 %.

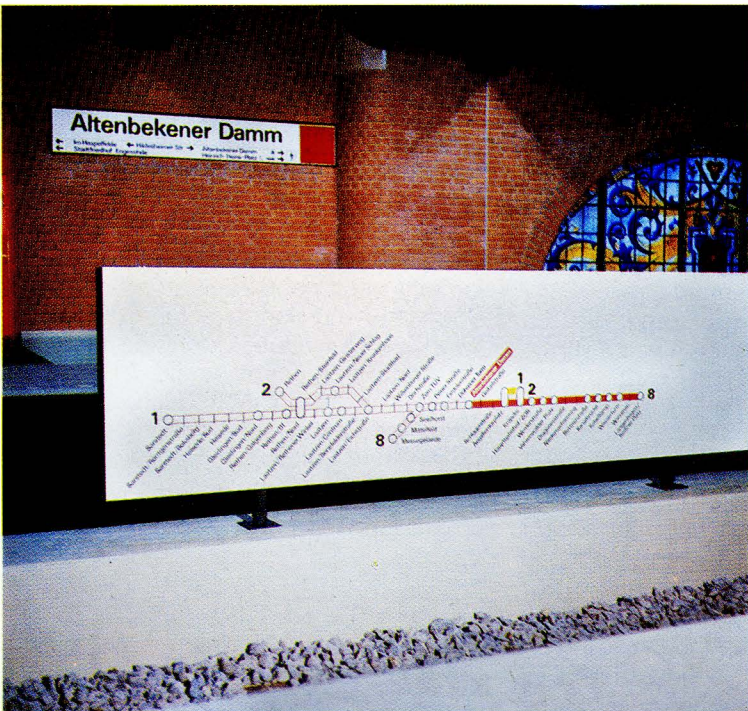
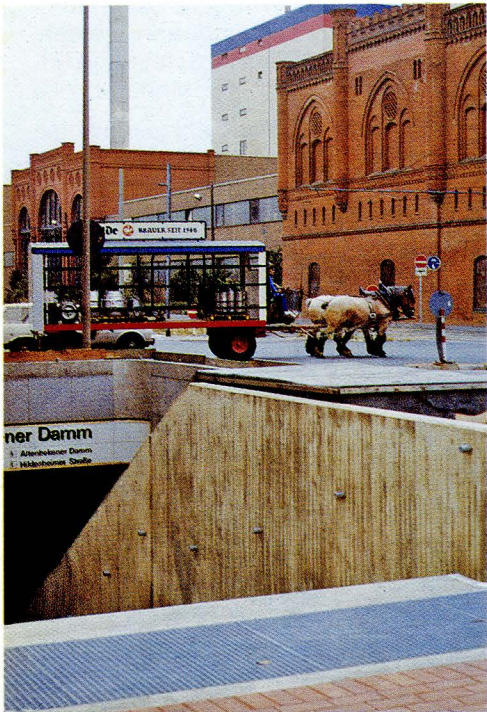
Auf den Stadtbahnlinien der Strecke B-Süd werden — wie bereits auf den vorhandenen Stadtbahnlinien — fast ausschließlich Langzüge, d. h. zwei aneinander gekuppelte Achtachser, eingesetzt.

Die Zugfolge auf den Stadtbahnlinien der Strecke B-Süd wird in Anpassung an die Zugfolge der bereits bestehenden Stadtbahnlinien verdichtet.

Damit wird sowohl der Nachfrage entsprochen als auch ein attraktives Angebot gemacht.

Fein differenziert wird montags—freitags nach Frühspitze, Normal- und Abendverkehrszeit sowie einer weiteren Hauptverkehrszeit am Nachmittag. Mit Takten zwischen 6—20 Minuten je Linie fahren auf der Hauptstrecke Kröpcke—Döhren dann in der Frühspitze über zwanzig und im Abendverkehr noch neun Züge stündlich. Samstags und Sonntags fährt die Stadtbahn weniger häufig. Hier sind für jede der drei Linien überwiegend 15 Minuten Takte vorgesehen. Aber auch an diesen Tagen gibt es zu den Endpunkten Rethen und Sarstedt mit mindestens alle 30 Minuten eine ansprechende Verbindung.

*Dipl.-Math. Eberhard Geist*





## Stationen der Strecke B-Süd



Der Hauptbahnhof ist mit den Stationen Steintor, Kröpcke und Aegidientorplatz auch in Zukunft einer der vier wichtigsten Verkehrsknoten Hannovers. Die Änderungen, die zum Fahrplanwechsel am 26. September 1982 eintreten, vermehren seine Umsteigebeziehungen und festigen dadurch seine Bedeutung. Denn neben den unterirdisch verkehrenden Stadtbahnen fahren alle verbleibenden Straßenbahnlinien über die Haltestellen am Ernst-August-Platz. Das sind: die 14 von Limmer, die 16 von Stöcken, die 18 vom Nordhafen, jeweils zum Rathaus/Friedrichstraße sowie die durchgehenden Linien 5 Stöcken—Kirchrode, 6 Haltenhoffstraße—Kirchrode und 14 von Limmer zur Medizinischen Hochschule.



Die Station Schlägerstraße hat ihre Bewährungsprobe längst bestanden. Im Mai '81 mit der künftig nicht mehr verkehrenden Linie 17 eröffnet, ist sie auch in Zukunft ein wichtiger Bestandteil der nunmehr fertiggestellten Strecke B-Süd, denn sie besitzt eine Kehranlage, die künftig noch für Einsatzfahrten im Betriebsablauf und Störungsfälle benötigt wird. Gestalterisch darf sie nach wie vor als besonders gelungen betrachtet werden.

Stationen an Verkehrsadern sind nicht nur Haltepunkte mit technisch-funktionaler Bedeutung, sie sind auch Spiegelbilder sowohl ihrer Zeit als auch ihrer Umwelt. Bei der Gestaltung der Stationen Geibelstraße und Altenbekener Damm haben die Stadtbahnbauer dies bedacht und die Moderne mit der Historie verbunden. So zieren eine Büste und Bilder des Dichters Emanuel Geibel, der von 1815 bis 1884 lebte und dem wir neben vielem anderen auch das Lied „Der Mai ist gekommen“ zu verdanken haben, die gleichnamige Station. Die Straße selbst, die 1876 zunächst als Weg angelegt worden war, bekam 1887 den Namen des Dichters. Baulich ist die Station mit einer tonnenförmigen Decke versehen, durch die sich ein Lichtband zieht. Fünf Öffnun-



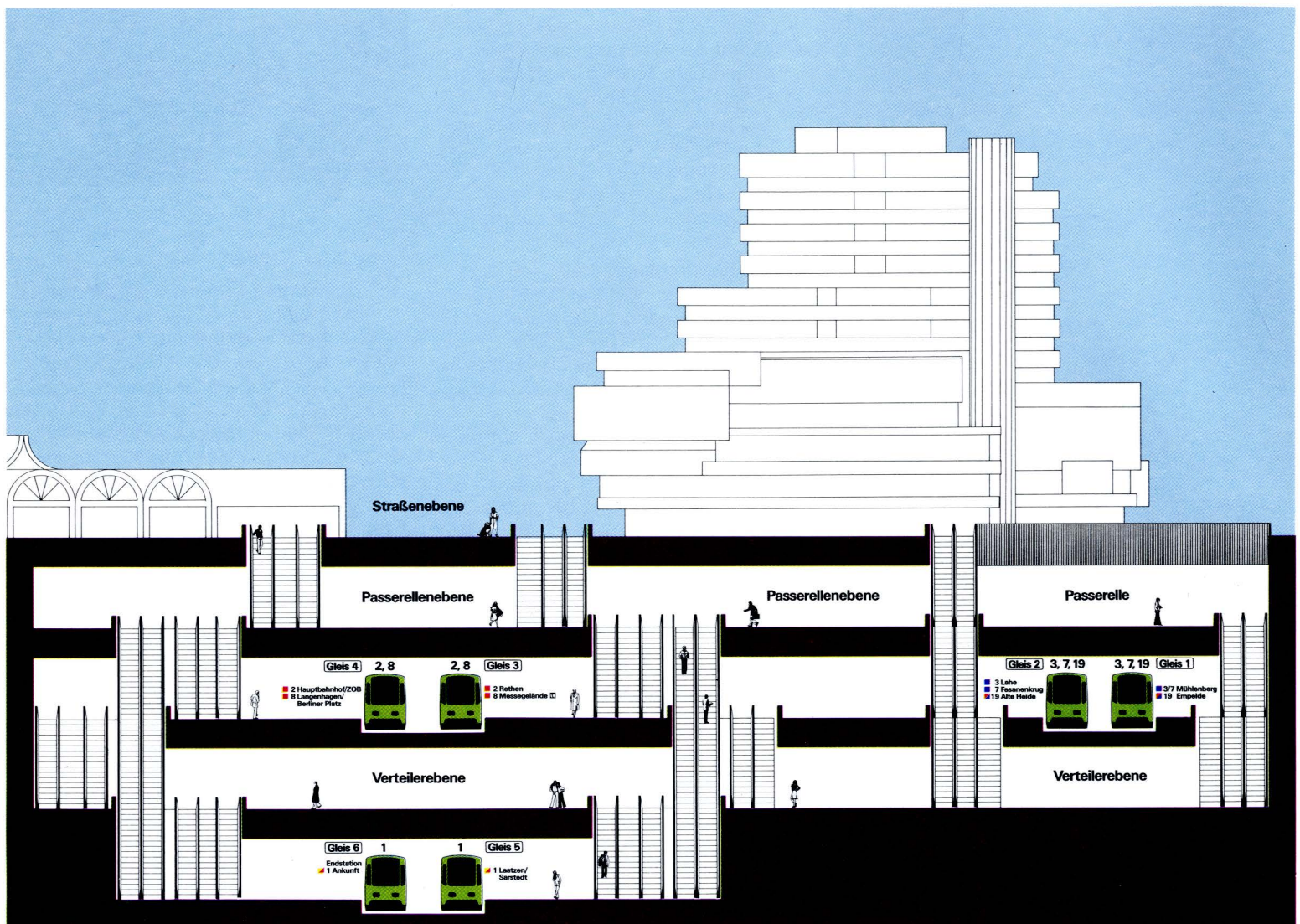
gen im Halbkreis lockern die ansonsten klassische Strenge auf.

Die Station Altenbekener Damm ist in ihrer architektonischen Ausstattung ganz auf die Vergangenheit dieses Bereichs abgestimmt. Großfotos erinnern an die Hannover—Altenbekener-Eisenbahn (HAE), die von 1872 bis 1909 an dieser Stelle die Hildesheimer Straße kreuzte und mit einer mächtigen Brücke über die Bahnlinie hinwegführte. Ferner sind der Querschnitt einer bei der damaligen Lokomotiv- und Maschinenbau-fabrik von Dr. Strousberg im Jahre 1874 für die HAE gebauten Lokomotive zu sehen, eine Zeichnung der Gilde-Brauerei um 1900 und ein Stadtplan von 1890 mit der Eisenbahnstrecke. In Anlehnung an die vorhandene Bebauung der Südstadt wurde für die Gestaltung der Station eine Verkleidung aus rotem Ziegelstein gewählt, wobei an der Südwand Pfeiler und Bögen des darüber liegenden Traditionsbaues der Gilde-Brauerei nachempfunden wurden. Ober-teile alter Sudpfannen geben der Station die besondere Note.

*Franz Rehn*



# Ebenenübersichtsplan Station Kröpcke



# Station Kröpcke — Herz von Hannover

Hier schlägt das Herz von Hannover seit Jahrzehnten: Die Stadtbahnstation Kröpcke, früher als oberirdischer Knotenpunkt der Straßenbahnen schon immer ein Kreuzungspunkt der bedeutendsten Verkehrslinien, ist jetzt auch mit den unterirdischen Schienestrecken ein echter Verkehrsbrennpunkt geworden. Auf drei verschiedenen Ebenen fahren vom 26. September 1982 an die lindgrünen Stadtbahnzüge. Kröpcke, der Mittelpunkt der Landeshauptstadt, ist die Drehscheibe der hannoverschen Stadtbahn.

Die Umsteigefunktion der Station Kröpcke soll den Fahrgast nicht verwirren. Dabei hilft ihm das Fahrgastinformationssystem mit optischen Farbsignalen. Da sich der Schienenverkehr am Kröpcke auf drei Bahnsteigebenen abwickelt, spielen die Farben Rot, Gelb und Blau eine einprägsame Rolle.

Am wenigsten gegenüber dem bisherigen Zustand der U-Bahnstation ändert sich die Situation in der „Minus-2-Ebene“ mit den Gleisen 1 und 2. Hier fahren, wie bisher, die Linien 3, 7 und 19 in Nord-Süd-Richtung von Mühlenberg nach Lahe/Fasanenkrug und von Empelde zur Alten Heide und zurück. Auf den Gleisen 3 und 4 in der „Minus-2-Ebene“ fahren die 2 und 8.

Sie fahren auf dem Gleis 3 in Richtung Rethen und Messe, auf dem Gleis 4 bis Hauptbahnhof (Linie 2) und Langenhagen. Die bisher auf diesem Bahnsteig schon verkehrende Linie 17 zwischen Langenhagen und Schlägerstraße gibt es mit dem Beginn des Winterfahrplans nicht mehr.

Neu geöffnet wird u. a. auch die „Minus-4-Ebene“, die die beiden tiefsten Gleise der Station Kröpcke enthält. Sie liegt ca. 19 Meter unter der Oberfläche und ist (vorerst) Endpunkt der Linie 1, die ab Gleis 5 nach Sarstedt bzw. Laatzen fährt und auf dem Gleis 6 ankommt. (Später einmal, wenn der Ost-West-Tunnel bis zum Königsworther Platz fertig sein wird, rollen

Stadtbahnzüge von hier aus in Richtung Stöcken weiter!)

Orientierungshilfen zum Umsteigen am Kröpcke geben dem zunächst Unkundigen die zahlreichen Piktogramme und die Farbmarkierungen der Fahrgastinformationssysteme für die einzelnen Linien auf den unterschiedlichen Abfahrtebenen. Sie sind so angelegt, daß sich auch auswärtige Besucher schnell in der unterirdischen Umsteigewelt zurechtfinden werden. Sämtliche Bahnsteige sind außer durch Treppen mit Rolltreppen miteinander verbunden.

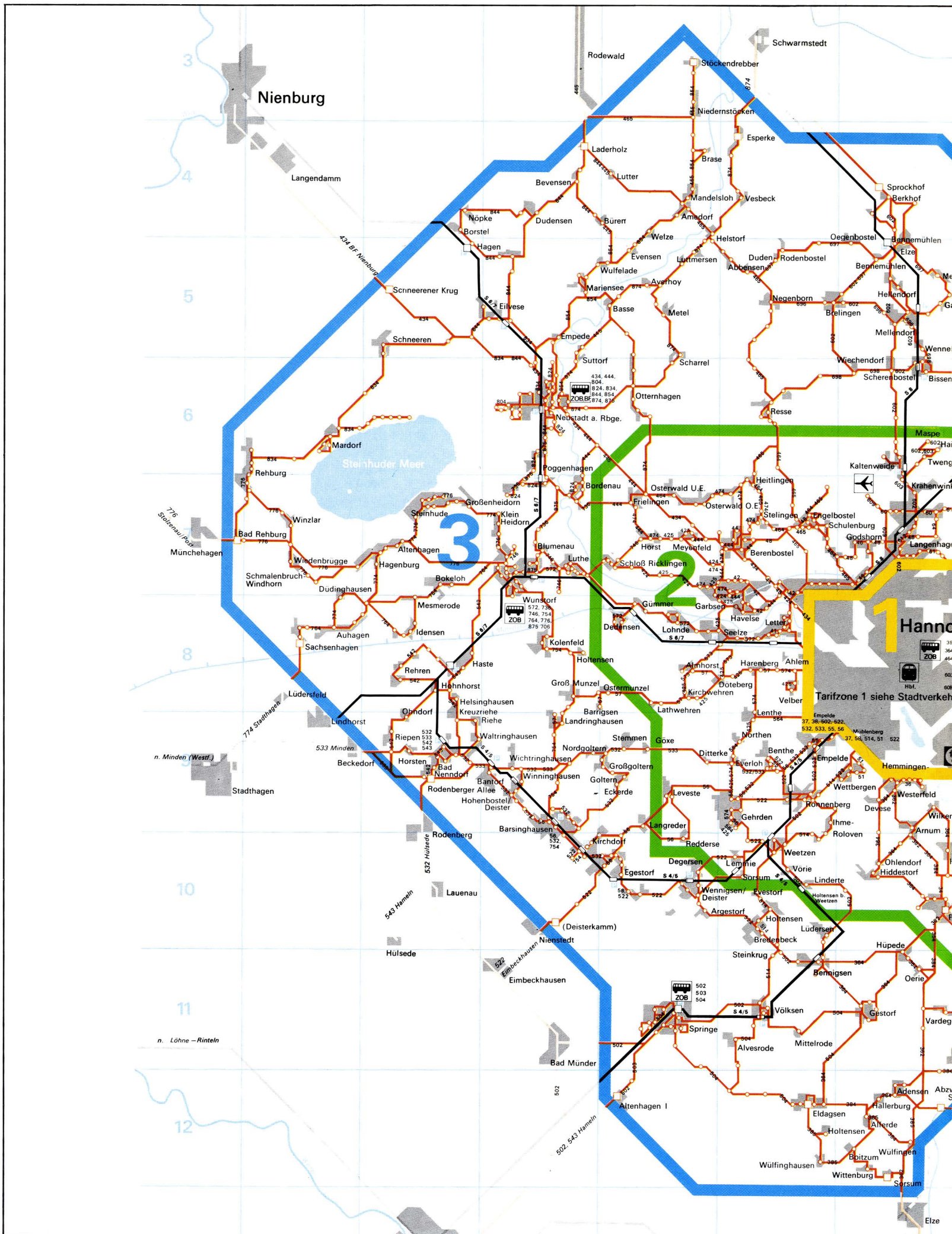
Mehr noch als bisher wird die Station Kröpcke die Funktion einer Umsteigeanlage erhalten, wie das früher die Straßenbahnhaltestellen Hauptbahnhof und Kröpcke waren, weil sich am Kröpcke nun tatsächlich Linien treffen, die in unterschiedliche Stadtbezirke fahren, was bisher, von der Linie 17 abgesehen, nicht der Fall war. Wer etwa von Ricklingen oder Empelde nach Döhren fahren will, steigt zweckmäßigerweise am Kröpcke um. Das gleiche gilt für Fahrgäste aus Laatzen und Sarstedt nach Buchholz.

Darüber hinaus ist Kröpcke, wie bisher, Zielpunkt für die Innenstadt mit ihrem vielschichtigen Angebot. Aus diesem Grund ist die Station Kröpcke auch von allen hannoverschen Untergrundanlagen am großzügigsten ausgebaut und vermittelt auch denjenigen Benutzern Möglichkeiten zum flanieren, die nicht oder noch nicht mit den Stadtbahnzügen fahren. Die Fußgängerpasserelle zwischen Kröpcke und Hauptbahnhof, die im unterirdischen Bereich direkt über der Nord-Süd-U-Bahntrasse verläuft, ist längst zu einem Begriff geworden. Vom Kröpcke aus erreicht man wettergeschützt die Innenstadtkaufhäuser, wichtige Behörden, Restaurants, das Opernhaus und vieles mehr. Bei schlechtem Wetter empfiehlt es sich, den dem Ziel am nächsten gelegenen Ausgang zu wählen, um auf den Schirm verzichten zu können.

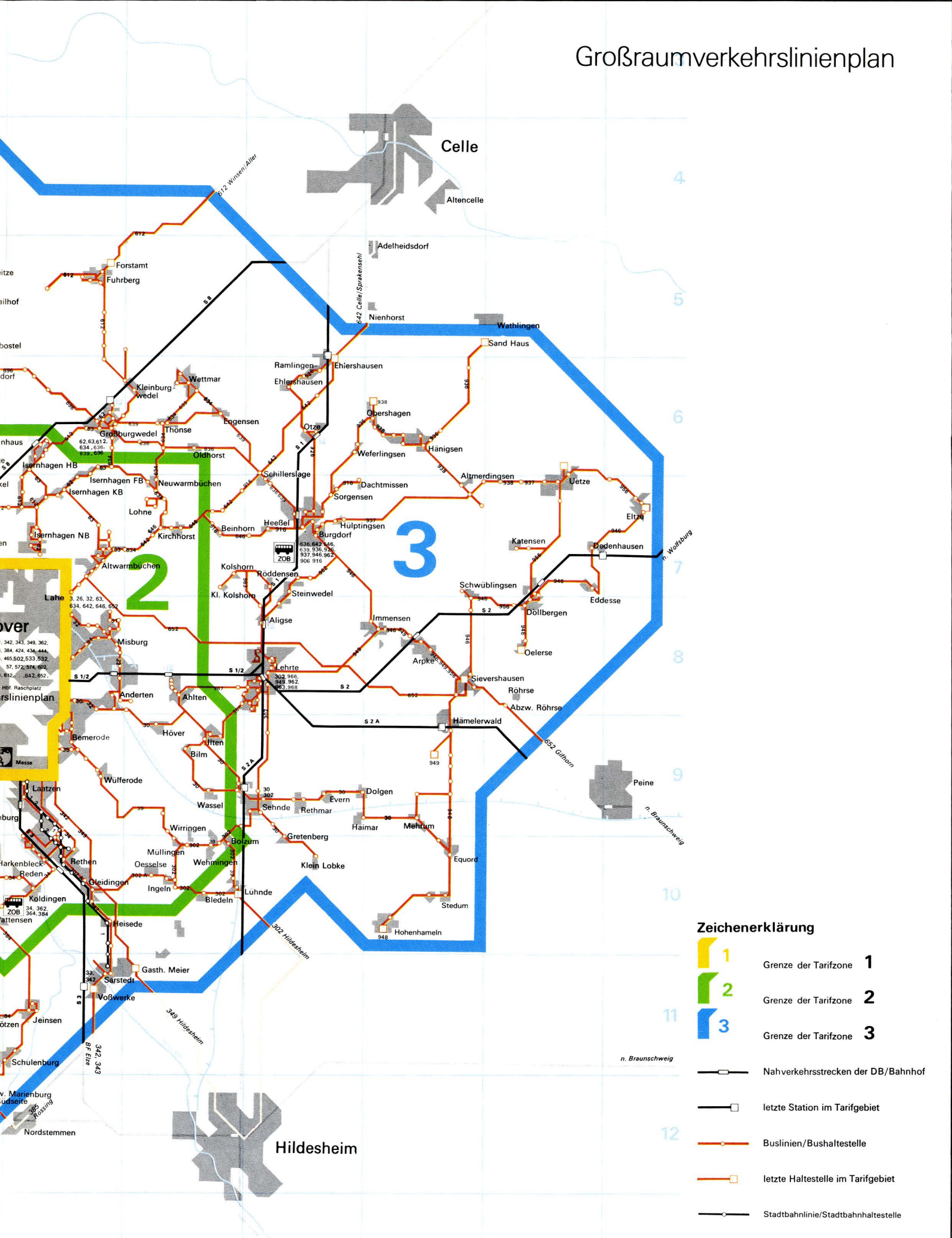
Die zentrale Stadtbahnstation Kröpcke als größte derartige Anlage und im Herzen der Landeshauptstadt gelegen, wird vom Winterfahrplan 1982/83 an mit noch mehr pulsierendem Leben erfüllt sein. Trotz ihrer Dimensionen soll sie aber für Fahrgäste und Passanten kein undurchschaubares Labyrinth sein. Dafür sorgen zahlreiche Orientierungshilfen, daß im unterirdischen Herzen von Hannover alles in geordneten Bahnen verläuft.

Natürlich ist auch das komplette Informationsangebot zum schnellen und sicheren Finden der Fahrtziele und Abfahrzeiten vorhanden. Dabei helfen die sinnvollen Systemteile wie Abfahrt-Zeitabellen, Anschlüssen zu den Buslinien der Umsteigeanlagen, Verkehrslinienpläne für das Stadtgebiet und die Außenstrecken mit Straßen- bzw. Ortsteilverzeichnissen, besondere Streckendarstellungen mit ihren Haltestellen, Umgebungspläne und Ebenenübersichtsplan der Station. Ergänzt um den Service moderner Fahrkartensysteme, ihren mehrsprachigen Bedienungshinweisen und den Tarifschemaplänen zum Kauf der richtigen Fahrkarten ist Kröpcke eine Visitenkarte des Nahverkehrsangebotes.

*Hans Wolfgang Rogl*



# Großraumverkehrslinienplan



## Zeichenerklärung

- █ 1 Grenze der Tarifzone 1
- █ 2 Grenze der Tarifzone 2
- █ 3 Grenze der Tarifzone 3
- Nahverkehrsstrecken der DB/Bahnhof
- letzte Station im Tarifgebiet
- Buslinien/Bushaltestelle
- letzte Haltestelle im Tarifgebiet
- Stadtbahnlinie/Stadtbahnhaltestelle

# Verkehrsknoten Aegidientorplatz

Für die Station Aegidientorplatz ist der 26. September 1982 ein wichtiger Tag. War diese mehrgeschossige unterirdische Anlage mit Passerelle für die Fußgänger bislang nur Haltepunkt für die Stadtbahnlinie 17, so kommt sie zum Winterfahrplanwechsel mit der Eröffnung der Stadtbahnlinie B-Süd der ihr zugedachten Bedeutung, Drehscheibe des Verkehrs im Süden des Zentrums von Hannover zu sein, einen wesentlichen Schritt näher. Alle Linien in Richtung Süden, also zum Messegelände, nach Laatzen und seinem Ortsteil Rethen sowie nach Sarstedt, fahren den Aegi nicht mehr oberirdisch, sondern in der Tunnelstrecke an. Das bringt der Station vor allem zu den Verkehrsspitzenzeiten einen lebhaften Fahrgastverkehr, zumal der Aegi gleichzeitig auch Schnittpunkt für noch verbleibende Straßenbahnen und fünf Omnibuslinien ist. Fahrgäste, die künftig von den drei Stadtbahnlinien der B-Süd auf eine Straßenbahnlinie — Ausnahme Linie 6 — umsteigen müssen, tun dies am besten hier.

Nicht weniger als sechs Ein- und Ausgänge, mit Rolltreppen, Freitreppen und Rampen ausgestattet, ermöglichen einen raschen Wechsel der Fahrtrichtung. Der Uhrenturm mit Fahrstuhl am Eingang Georgstraße ermöglicht es auch Behinderten, gefahrlos und schnell zu den gewünschten Fahrbahnebenen zu gelangen.

An dieser Stelle sei auf eine Besonderheit der Station Aegidientorplatz hingewiesen.

Die gewohnte Anordnung, daß Ankunft und Abfahrt einer bestimmten Linie quasi einer Ebene zugeordnet werden — also links und rechts vom selben Bahnsteig erfolgen — wird hier zu Gunsten einer vertikalen Anordnung dem Oben (minus zwei Ebene) und Unten (minus drei Ebene) geändert.

Obwohl mit der Inbetriebnahme der Strecke B-Süd zeitgleich — von den

meisten Fahrgästen sicherlich un bemerkt — ein erstes Teilstück der Strecke C-West zwischen Kröpcke und Aegidientorplatz befahren wird und die Stadtbahnlinie 1 (Farbsignal gelb/rot) am Aegi die rote Strecke verläßt, um die Fahrt zum Kröpcke auf der gelben Strecke fortzusetzen oder von dort auch in der Station Aegi so einzulaufen, gilt jetzt und in Zukunft:

Ankunft aus Richtung Döhren  
Abfahrt in Richtung Kröpcke  
immer Ebene minus zwei

Ankunft aus Richtung Kröpcke  
Abfahrt in Richtung Döhren  
immer Ebene minus drei

für die Linie 1, aber auch die Schwesternlinien 2 und 8 als reinrote B-Linien.

Aus dem Zwang, die große Stadtbahnstation unter einem etwas engen Aegidientorplatz auszubauen, entstand die Idee der vertikalen Lösung. Sie wurde aber seit Mai '81 von den Fahrgästen ohne Komplikationen angenommen. Wenn die Linie C-Ost einmal gebaut ist, wird sich die Leistungsfähigkeit durch vier ebengleiche Umsteigemöglichkeiten erweisen.

Was der Fahrgast in Zukunft aber noch mehr beachten muß als bisher, das ist das gesamte umfangreiche Informationssystem. Für die Station Aegidientorplatz wurde dieses System quasi maßgeschneidert. Es führt den Fußgänger auf kürzestem Weg zu seinem Ziel an irgend einen der sechs Eingänge und der Fahrgast bekommt Orientierungshilfen für alle Stadtbahnen, Straßenbahnen und Busse, darüber hinaus selbstverständlich Informationen über Fahrzeiten, Tarife, Tarifzonen und was sonst noch alles zu einem perfekten System gehört, das schnell und umfassend sein will. Benutzer der bisherigen Linie 17 konnten sich schon seit Ende Mai vergangenen Jahres von der Perfektion dieses Angebotes überzeugen. Von nun an ist es wichtiger denn je.

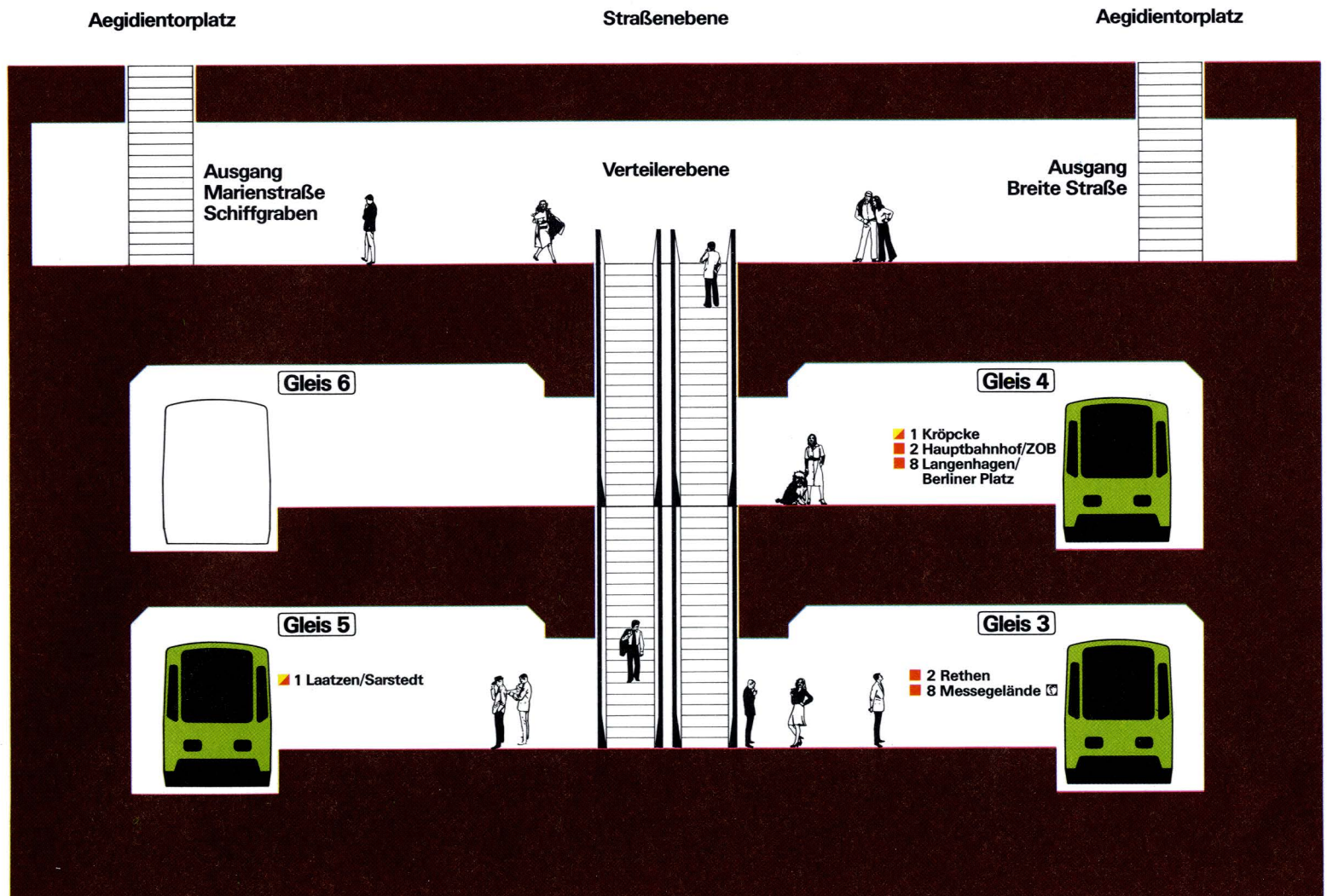
Aber damit nicht genug. In der Passerellenebene finden Fußgänger wie Fahrgast die komplette Information über die unmittelbare Umgebung der Station, der es an kulturellen, behördlichen, wirtschaftlichen und Freizeiteinrichtungen nicht mangelt. Theaterpläne zum Beispiel, und Hinweise auf die Museen gehören dazu, schließlich auch noch Ortsteilverzeichnisse für das Umland und natürlich das Straßenverzeichnis von Hannover.

Dieses vielfältige Angebot, gepaart mit der technischen Funktionalität, wird seine Wirkung haben und ausstrahlen bis in die Hildesheimer Straße hinein, für die der Aegi Beginn und Endpunkt ist. Die letzte und endgültige Stufe erreicht die Station Aegi aber erst in einigen Jahren, dann nämlich, wenn auch die Linie C-Ost durch die Marienstraße, Hans-Böckler-Allee, Kleefeld bis Kirchrode fertiggestellt ist.

*Franz Rehn*



# Ebenenübersichtsplan Station Aegidientorplatz



# ZOB's als Grundelemente des Busverkehrs



Den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Raum Hannover als Einheit zu sehen, geht über die gemeinsame Fahrplan-, Fahrpreis und Linienetzgestaltung hinaus und ordnet darum auch konzeptionell die Einsatzbereiche der vorhandenen unterschiedlichen Verkehrssysteme, so z. B.:

Die zwei sich ergänzenden Schienensysteme mit Stadtbahn für die Stadt Hannover und angrenzende Siedlungsschwerpunkte und Nahschnellverkehr der DB zu den entwickelten Mittelzentren im Landkreis — kurz Schnellbahnen genannt — als Rückgrat des Verkehrs und ihre Ergänzung durch das Busnetz.

Der Busverkehr bedient einerseits Siedlungsgebiete, die durch die Schnellbahnen nicht oder nur unzureichend angefahren werden, andererseits übernimmt der Busverkehr die Funktionen des Zubringer- und Verteilerverkehrs zu den Schnellbahnen.

Eine solche Aufgabenteilung zwischen den Verkehrssystemen erfordert Verknüpfungspunkte, an denen der Fahrgast umsteigen kann:

Das sind die zentralen Omnibusbahnhöfe — ZOB — an den DB-Bahnhöfen in den regionalen Zentren. Sie sind Verknüpfungspunkte zwischen dem Nahschnellverkehr der Bundesbahn und dem Omnibus. Für das Umsteigen zwischen Stadtbahn und Omnibus sind sie die ausgebauten Umsteiganlagen an den Endpunkten der Stadtbahn.

Die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs mißt der Fahrgast wesentlich an der Bequemlichkeit und einer attraktiven Gesamtreisezeit. Da die Verkehrskonzeption dieses Raumes mit ihrer Aufgabenteilung für die einzelnen Verkehrssysteme ein Umsteigen vorsieht, müssen zentrale Omnibusbahnhöfe sorgfältig geplant und ausgeführt werden. Zwar ist Umsteigen im Grunde lästig und auch unattraktiv, jedoch können durch die ZOB's diese Nachteile gemindert werden, da sie ein bequemes

Überwechseln ermöglichen und sich die Reisezeit nicht verlängert.

Für die Planung und Ausführung ergeben sich daraus besondere Anforderungen.

Einige davon sind aus der Sicht des Fahrgastes

- eine gute Gesamtinformation,
- kurze Umsteigewege,
- größtmögliche Benutzerbequemlichkeit,
- Sicherheit für den Fahrgast,
- weitgehender Witterungsschutz.

Für den Verkehrsbetrieb gehören

- rationelle Betriebsabläufe durch entsprechende Gestaltung und Zuordnung der Fahr- und Abstellflächen,
- geringe Anlagen- und Betriebskosten dazu.

Unbestritten ist es schwierig, die zum Teil differierenden Vorstellungen zusammenzufassen. Kompromisse sind hier aber zwischen einer bestmöglichen Trassierung der zu verknüpfenden Verkehrswege und kurzen, weitgehend ebenengleichen — vom motorisierten Individualverkehr freien — Umsteigewege möglich. Sind darüber hinaus Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit gewährleistet und eine verständliche Information vorhanden, so steht für Fahrgast und Busfahrer eine durchaus funktionale Verkehrsanlage zur Verfügung.

Diese Kriterien wurden bei der Entwicklung der ZOB's in und um Hannover weitgehend berücksichtigt. Am Anfang stand die Großanlage hinter dem Hauptbahnhof, und im Jahre 1982 wurde der ZOB am Bahnhof Wunstorf fertig. Für alle aber soll beispielhaft der ZOB in Neustadt beschrieben werden.

Dieser ZOB wird von sieben Regional- und zwei Stadtverkehrslinien der Regionalverkehr Hannover GmbH (RVH), einem Bundesunternehmen als Partner im Großraum-Verkehr Hannover, angefahren. Das Liniennetz verbindet die Kernstadt Neustadt mit den umliegenden Stadtteilen und stellt den An-





schluß an das Schnellbahnverkehrsnetz der Bundesbahn her. Günstig liegt der ZOB direkt gegenüber dem Bahnhofsgebäude und schafft kurze Umsteigewege.

Der ZOB hat drei Bahnsteigkanten, zwei davon befinden sich an dem breiten Inselbahnsteig; alle Kanten sind in einer Ebene erreichbar. Fahrgäste können sich vor schlechter Witterung auf dem überdachten Inselbahnsteig schützen. Die Abfahrtspositionen der Linien, Hinweisschilder zur Benutzung der Anlage und die Fahrpläne, die Tarifhinweise und das abgebildete Verkehrsnetz bilden ein umfangreiches Informationssystem.

Diese Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale bedeuten fachtechnisch eine Verbesserung der Systemkomponente „Fahrweg und Haltestelle“ innerhalb des Bussystems. Für die Fahrgäste hingegen sind sie eine Hilfe, von der Schnellbahn ihren Stadtteil mit den Bussen zu erreichen. Sie orientieren sich an einer Stelle, können warten, wo sie

geschützt sind, um anschließend mit ihrem Großraumfahrtschein zu ihrem Ziel weiterzufahren.

Eine enge Abstimmung bei der Fahrplangestaltung innerhalb des Großraum-Verkehrs sorgt für ansprechende wechselseitige Anschlüsse. Die Übergangszeiten müssen dabei auch so ausreichend sein, daß bei Normalverkehr keine Schwierigkeiten auftreten, so z. B. ist der Übergang vom Stadtverkehr auf die Schnellbahn im allgemeinen auf 5–10 Minuten bemessen.

Als Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Schnellbahn haben die zentralen Omnibusbahnhöfe sich in jahrelanger Praxis bewährt, sie sind ein Grundelement eines attraktiven Busverkehrs im Großraum Hannover.

*Dipl.-Ing. Gottfried Heinzerling*

# Umsteigeanlagen

## Verknüpfung des Bus- und Schienenverkehrs im Großraum Hannover an Umsteigeanlagen

Das Gesamtkonzept für den öffentlichen Personennahverkehr im Großraum Hannover geht von einem integrierten Einsatz der Schienenbahnen und Busse aus, bei denen die systemspezifischen Eigenschaften jeweils optimal für die Bedienung des Verkehrsgebietes ausgenutzt werden.

Die Stadtbahn der ÜSTRA — neben dem Nahschnellverkehr der Deutschen Bundesbahn eines der beiden sich ergänzenden Schnellbahnsysteme im Großraum-Verkehr — übernimmt die direkte, schnelle und störungsfreie Bedienung der städtischen Hauptachsen zum Zentrum Hannovers. Die Omnibusse erfüllen im Gesamtsystem Ergänzungsfunktionen und Zubringer- bzw. Verteilerfunktionen sowohl innerhalb des Stadtgebietes als auch in der Region.

Dieses zweistufige Verkehrssystem kommt den Fahrgästen und den Verkehrsbetrieben in gleicher Weise zugute:

- Die Fahrgäste können für die Fahrten in Richtung Innenstadt die schnelle Verbindung der Stadtbahn nutzen.
- Unwirtschaftlicher und kostspieliger Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn zur Innenstadt wird vermieden.

Das System ist aber nur dann funktionsfähig, wenn die einzelnen Teilsysteme effektiv miteinander verknüpft werden. Dies erfordert den Bau funktionsgerechter Umsteigeanlagen zwischen Stadtbahn und Omnibussen. Diese Anlagen werden in Hannover in beispielhafter Weise konzipiert und realisiert.

Beispiele solcher Umsteigeanlagen im hannoverschen Liniennetz sind an der Stadtbahnstrecke A Lahe und Empelde, in denen pro Werktag jeweils mehr als 5 000 Fahrgäste umsteigen.

Auf der Strecke B-Süd wird beispielsweise in Sarstedt eine neue Umsteigeanlage verwirklicht.

Eine fahrgastfreundliche Anlage erfordert kurze, möglichst niveaugleiche und sichere Umsteigewege, wobei besonderer Wert auf Witterungsschutz gelegt werden muß. Das in Hannover verwirklichte Gestaltungsprinzip erfüllt diese Forderungen in vollem Umfang. Die Ankunfts-/Abfahrtsposition der Stadtbahn ist den Abfahrts-/Ankunftspositionen der Busse an der gegenüberliegenden Bahnsteigkante zugeordnet. Ein Anheben der Busfahrstreifen ermöglicht niveaugleiches Ein-/Aussteigen an den Hochbahnsteigen der Stadtbahn.

Neben den Einrichtungen für den ÖPNV weisen die Umsteigeanlagen P&R-Plätze sowie Fahrradständer auf, durch die eine attraktive Möglichkeit des Umsteigens vom individuellen Verkehrsmittel auf das öffentliche Verkehrsmittel geboten wird.

Neben den baulichen Voraussetzungen sind betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Optimierung des Umsteigens erforderlich. Dies sind insbesondere

- Tarifgestaltung
- Fahrplanabstimmung
- Anschlußsicherung
- Fahrgastinformation.

Der Gemeinschaftstarif im Großraum-Verkehr Hannover ermöglicht das freizügige Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln, auch wenn die Zubringerbuslinien von einem anderen Verkehrsträger des Großraum-Verkehrs als der ÜSTRA betrieben werden.

Die Fahrpläne aller Bus- und Bahnlinsen, die eine Umsteigeanlage bedienen, werden innerhalb des Großraum-Verkehrs aufeinander abgestimmt. Dies führt zur Vermeidung von Zeitverlusten; der durch die Schnelligkeit der Stadtbahn erzielte Zeitgewinn bleibt trotz des Umsteigens erhalten.



Dem Fahrtenangebot der Stadtbahn wird insbesondere hinsichtlich der Umsteigeanlagen besonderes Augenmerk gewidmet.

Bei störungsfreiem und fahrplanmäßigem Betrieb ist der Umsteigeverkehr unproblematisch. Doch trotz sehr intensiver und erfolgreicher Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Eingrenzung von Störungen werden auch in Zukunft in Einzelfällen Verspätungen auftreten. Falls daraus Gefährdungen von Anschlüssen entstehen, sind betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, um die vorgesehenen Anschlußbeziehungen dennoch sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für die Richtung von der Stadtbahn zum Bus, da hier die Kursfolgezeiten im allgemeinen größer sind.

Gefährdete Anschlüsse können mit Hilfe verschiedener technischer Komponenten sichergestellt werden. Im ÜSTRA-Netz haben sich seit längerer Zeit Anschlußsignale bewährt. Durch

Meldeeinrichtungen an den Stadtbahnstrecken im Zulauf zur Umsteigeanlage werden Leuchten an den Abfahrtspositionen der Busse angesteuert. Dadurch kann der Bus durch kurzzeitig längeres Warten den Anschluß gewähren.

Durch Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme, wie sie bei der ÜSTRA eingesetzt und fortentwickelt werden, wird ein sehr wirkungsvolles Mittel zur Anschlußsicherung bereitgestellt. In der zentralen Betriebsleitstelle sind zu jeder Zeit aktuelle Betriebszustände, also auch gefährdete Anschlüsse, bekannt. Durch Information der Fahrer mittels Datenfunk und Anzeigegeräten im Fahrzeug oder mittels Sprechfunk können von der Zentrale aus die Anschlüsse gesichert werden.

Eine der wichtigsten Aufgaben ist die ausreichende und gezielte Information der Fahrgäste über das Verkehrsangebot. Im Großraum-Verkehr Hannover werden bezogen auf einzelne Umsteige-

anlagen Fahrplanhefte zur gezielten Information herausgegeben. Darüber hinaus sind in der Innenstadt an den Stadtbahnstationen besondere Fahrpläne ausgehängt, die über die Busanschlüsse an den Umsteigeanlagen in Verbindung mit den günstigsten Stadtbahnverbindungen zu den Umsteigeanlagen informieren. Trotz Umsteigens kann sich der Fahrgast direkt über seine Verbindung zwischen der City und seinem Ziel im Umland informieren.

An der Umsteigeanlage selbst geben Tafeln Auskunft über Abfahrtspositionen der einzelnen Linien. Im Zusammenhang mit Rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen werden bei der ÜSTRA gegenwärtig Fahrgastinformationssysteme entwickelt, die entsprechend der augenblicklichen Betriebsituation aktuell über die Verkehrsbedienung informieren.

*Dipl.-Ing. Michael Budig*



# P&R-System im Großraum Hannover

Die Schlagworte kommen aus dem Englischen, haben sich aber hierzulande seit Jahren eingebürgert, „park and ride“ oder „kiss and ride“ — Park das Auto und fahre mit dem öffentlichen Verkehrsmittel — Küßchen der Ehefrau daheim oder beim Bringedienst zum nächsten Bahnhof inbegriffen. Auch „byke and ride“ ist ein solcher Begriff. Denn man muß an einer Umsteigestelle nicht unbedingt das Auto abstellen, auch vom Fahrrad kann man vorzüglich auf Nahschnellverkehr beziehungsweise Stadtbahn im Großraum-Verkehr umsteigen.

Hunderte von Parkplätzen an den Bahnhöfen der DB-Strecken des Nahschnellverkehrs und den Umsteigeanlagen der ÜSTRA sind heute vorhanden. Im Zeichen sehr viel höherer Benzinpreise, aber auch wegen der Tatsache, daß der schienengebundene Verkehr besonders in den Hauptverkehrszeiten viel schneller sein kann als das Auto, ist das Park&Ride-System längst ein Renner. Von 1976 bis 1981 machte die Steigerungsrate mehr als zwei Drittel aus. Täglich werden allein auf den Parkplätzen für Berufspendler an DB-Stationen mehr als 2 500 Pkw und fast genauso viele Fahrräder gezählt.

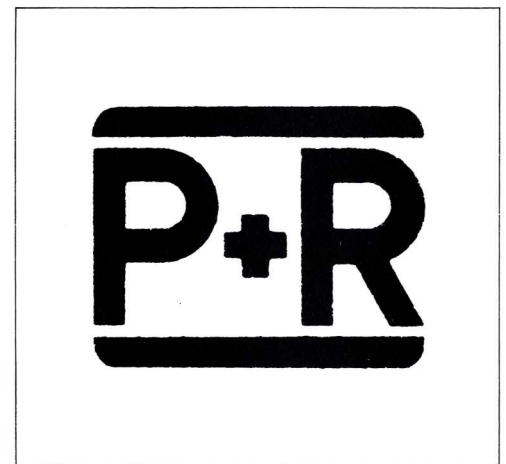
Dort, wo neue Anlagen erstellt worden sind, ist auch die Zahl der Parkplatzbesucher kontinuierlich gestiegen, wie zum Beispiel in Wunstorf, dessen neuer ZOB am Bahnhof auch mit Parkplätzen für Berufspendler versehen worden ist. Gerade Bahnhöfe wie Wunstorf mit einer hohen Zugdichte — außer den mehr als 30 Nahschnellverkehrszügen in Richtung Hannover halten in Wunstorf zusätzlich fast alle Eilzüge der DB-Strecken von Minden und Bremen — strahlen auf P & R-Benutzer eine hohe Anziehungskraft aus. Nur durch dieses Angebot ist es möglich, daß Umlandbewohner weit außerhalb der Kernstadt Hannover etwa gleich kurze Fahrzeiten zur Arbeitsstätte erreichen wie Stadthannoveraner. Darüber hinaus spielt der attraktive Preis des Zwei-Stufen-Tarifs

eine Rolle. Bemerkenswerte tägliche Abstellzahlen von Fahrzeugen erreichen so beispielsweise folgende DB-Stationen: Lehrte, 240 Pkw, 420 Fahrräder; Springe, 162/78; Wunstorf, 478/494; Haste 198/130.

Aus diesem Grund forciert der Zweckverband Großraum Hannover sein Ausbauprogramm für Stellplätze an Bahnhöfen. Radfahrern sollen vermehrt überdachte Stände angeboten werden. Für Pkw genügen freie Flächen, die allerdings auf ausgebauten und markierten Plätzen liegen sollen.

Ähnliche Maßnahmen wie bei der DB sind an den Umsteigeanlagen Empelde, Mühlenberg und Lahe der ÜSTRA getroffen worden. Auch hier werden die Parkplätze im P&R besonders von jenen Autofahrern angenommen, die in Richtung Hannover aus Orten ohne Schienenanschluß kommen.

Prinzipiell wird der Großraum in den kommenden Jahren der P & R-Idee eine



hohe Priorität einräumen und dafür Sorge tragen, daß auch ein attraktives und aufnahmefähiges Schienensystem dem autofahrenden Berufspendler die Wahl des Umsteigens nicht allzu schwer macht.

*Hans Wolfgang Rogl*



## Haben Sie schon mal . . .

Haben Sie schon mal Aal in Steinhuder gegessen? Kennen Sie die Tiere im Zoo Hannover? Oder wollen Sie Ihr Geschick beim Surfen auf dem Altwarmbüchener See testen? Vielleicht einen Spaziergang durch den Saupark Springe? Der Maschsee lädt zum Bootfahren ein. Und ein Bummel durch die Herrenhäuser Gärten lohnt sich immer. Das sind nur einige Kostproben aus dem vielseitigen Freizeitangebot im Großraum Hannover. Tages- und Wochenendausflüge von der Landeshauptstadt Hannover ins Umland oder aus dem Landkreis in die Leinemetropole machen Freizeit zum Erlebnis.

Viele Ziele werden Sie sicherlich kennen. Doch kennen Sie auch die einfachste und billigste Reisemöglichkeit? Die bietet nämlich der Großraum-Verkehr Hannover. Das öffentliche Verkehrsnetz — von Nahverkehrs- und Eilzügen der Bundesbahn über Stadt- und Straßenbahnen der ÜSTRA bis zu den Bussen der drei regionalen Busunternehmen — umfaßt 111 Linien mit über 1600 Haltestellen und Bahnhöfen.

Jedes Ziel erreichen Sie mit nur einem Fahrschein. Und Sie zahlen immer nur einmal. Fahrkarten gibt es in zwei Preisstufen für drei Tarifzonen. Die Zone 1 gilt für den Stadtbereich, die Zone 2 für die angrenzenden Kommunen — hier gilt auch das attraktive Tageskartenangebot — und Zone 3 für den äußeren Landkreis-Ring.

Mit einer Karte der Preisstufe 1 können Sie innerhalb einer Tarifzone fahren und auch noch in der jeweils benachbarten Zone. Für die großen Ausflüge benötigen Sie Fahrkarten der Preisstufe 2, hier gilt es dann den hohen Rabatt auszunutzen, den man auf Sammelkarten erhält. Jeder Mitfahrer entwertet einen Streifen, und schon liegt einem der ganze Großraum zu Füßen.

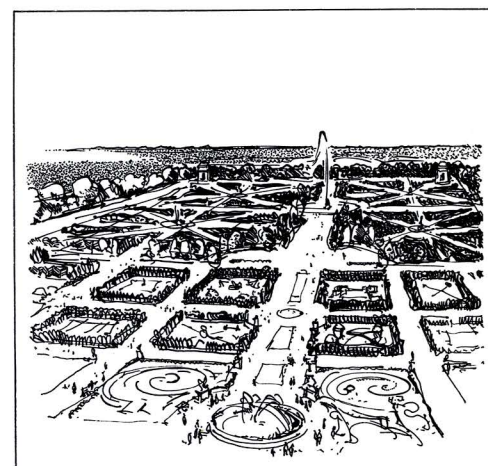
Die Fahrt kann beginnen: Da ist einmal die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover mit ihrem prallen

Angebot an Kultur, Freizeitstätten und Sehenswürdigkeiten. Zum absoluten „Muß“ gehören die Herrenhäuser Gärten. Sie erreichen sie am leichtesten mit den Straßenbahnlinien 5 und 16. Europas größte Fontäne in den Königsgärten, das tropische Orchideenhaus im Berggarten gegenüber sind immer einen Ausflug wert. In Gegenrichtung bringt die 5 Sie zum Tiergarten in Kirchrode. Zutrauliches Damwild, einheimische Vögel und widerborstige Wildsauen laden zu Tierstudien ein.

Eine weitere Kostprobe: Der hannoversche Zoo. Die Straßenbahnlinie 6 führt Sie zum Eingang. Durch das neue Urwaldhaus mit den drolligen Menschenaffen wird ein Zoobesuch zum Dschungel-Abenteuer. Den Maschsee rückt die Stadion-Buslinie 24 in greifbare Nähe. Baden, Sonnen und Faulenzen im Strandbad, Segeln und Surfen auf dem Wasser — der Maschsee bietet für jeden etwas. Oder lassen Sie sich doch einfach von einem Kapitän der weißen Maschsee-Flotte vom Westanleger am Fährhaus bis zum Nordufer schippern. Ganz in der Nähe: Das Kunstmuseum und das Kestner-Museum. Kunstfreunde finden von der Moderne bis zur Antike mindestens in einem der Museen das passende Angebot.

Mit den Verkehrsmitteln des Großraum-Verkehrs (GVH) haben Sie übrigens weder Parkplatzsorgen, noch müssen Sie werktags die lästigen Parkuhren füttern.

Deister, Steinhuder Meer und Altwarmbüchener See sind nur einige wenige Bonbons aus dem Landkreis. Nach Springe am Deister gelangen Sie am bequemsten mit der Bundesbahn Linie S 4/5. Zum naheliegenden Wisentgehege fährt der Bus 504, Richtung Eldagsen. Er hält nur fünf Fußminuten vom Eingang entfernt. Über 400 Tiere 59 verschiedener Arten warten auf Ihren Besuch. Vorschläge für Wanderungen sind auch in den Faltblättern „Wann — Wie — Wohin?“ für Wande-



rungen rund um das Steinhuder Meer und durch Deister und Osterwald enthalten. Sie erhalten sie beim Zweckverband Großraum Hannover, Arnswaldtstraße 19, 3000 Hannover 1.

Die Großraumkarte bringt Sie sogar bis ans Steinhuder Meer. Mit dem Nahverkehr der Bundesbahn Linie S 6/7 geht es nach Wunstorf — von dort aus befördert Sie ein Rufbus (Retax-Bus) direkt ans Ufer (Haltestelle Friedenseiche). Jegliche Wasserfreuden, die Insel Wilhelmstein mit Museum und natürlich der Steinhuder Aal gelten als Markenzeichen des Naturparks.

Das alles zum Großraumtarif — ohne Aufregung im Straßenverkehr: Einfach die Beine ausstrecken, die Landschaft während der Fahrt genießen. Also gehen Sie auf Entdeckungsreise im Großraum Hannover. Busse und Bahnen warten auf Sie.

Am besten ist man natürlich mit dem Gemeinschaftsfahrplan des GVH ausgestattet.

*Sybille Nobel-Sagolla*

## Tarif, Fahrkarten

. . . das „Wie“ und „Wo“ im

### Großraum-Verkehr

Busse und Bahnen — richtig genutzt — bieten als Verkehrsangebot für viele Einwohner der hannoverschen Region manchen persönlichen Vorteil. Berufspendler, Schüler und Auszubildende finden ebenso wie Senioren oder Einkaufsfahrer und Naherholungssuchende im Großraum-Verkehr — GVH — einen attraktiven Nahverkehr.

Die Gestaltung von Linienführung, Haltestellenfolge, Fahrplan, Fahrpreis, Information und Service richtet sich sowohl nach den vorhandenen Bedürfnissen als auch den finanziellen Möglichkeiten und räumlichen Gegebenheiten. Denn es gilt nicht nur die derzeitige Nachfrage zu befriedigen, sondern darüber hinaus den Wechsel vom Pkw zum öffentlichen Nahverkehr als vernünftige und attraktive Alternative anzubieten.

Darum sind Verkehrssystem und Technik durch einen unkomplizierten Tarif, wenig Fahrkartenarten, aber mit individueller Wahlmöglichkeit zu günstigen Fahrpreisen, einem breitgefächerten Fahrausweis-Vorverkauf, einer einfachen Abfertigung (Benutzungssystem) und einer leicht verständlichen Information — handlich, für den persönlichen Bedarf sowie praxisingerecht an den Haltestellen — zu ergänzen. Schwerpunkte bilden dabei der Tarif und die Abfertigung.

Im GVH fährt man zum Gemeinschaftstarif mit zwei Preisstufen (PS) für drei Tarifzonen (TZ). Er trägt den siedlungs- bzw. raumordnerischen Belangen Rechnung und ist leicht handhabbar. Sowohl die Stadt Hannover als auch jede zum Landkreis gehörende Gemeinde sind praktisch Einheitstarifgebiet, weil zum Fahren in einer der zwei benachbarten Tarifzonen nur ein Fahrausweis der PS 1 benötigt wird.

Durch die Zuordnung Hannovers zur TZ 1, der im unmittelbaren Umland liegenden, sich durch besonders starke Konzentration von Wohn- und Arbeitsstätten auszeichnenden Gemeinden zur TZ 2 und der im Abstand von 20 bis 30 km als Kranz um die Landeshauptstadt gelegenen Regionalstädte zur TZ 3, können knapp 90 % aller Fahrgäste Fahrausweise der PS 1 benutzen.

Durchschaubare, an der laufenden Kosten- und Einkommensentwicklung orientierte Tarifveränderungen wurden von den Fahrgästen weitgehend akzeptiert. Den Eckpreis bildet dabei die Sammelkarte mit rd. 1,33 DM/2,37 DM je Einzelabschnitt für PS 1 und PS 2 in 1982. Einzelfahrscheine kosten 2,— DM/3,40 DM (PS 1 und PS 2). Es wird zu untersuchen sein, ob der Tarif und die angebotenen Kartenarten den künftigen Bedürfnissen der Kunden entsprechen.

Eine Spitzenstellung in der Auswahl der Kartenarten in beiden Preisstufen hat die stark rabattierte Sammelkarte mit ihren Vorzügen, preiswert, freizügig und übertragbar zu sein. Sie wird fast überall von den vielen Verkaufsstellen, Fahrkartenautomaten, DB-Fahrkartenschaltern und den Fahrern der regionalen Buslinien verkauft.

Die einzelnen Abschnitte sind genauso wie die Einzelkarte vor bzw. bei Fahrtantritt an den Entwertungsgeräten in DB-Bahnhöfen, Tunnelstationen, Umsteigeanlagen, Fahrzeugen und durch die Fahrer in den Bussen der Außenlinien zu entwerten.

Ständig steigende Verkaufszahlen unterstreichen die Bedeutung der GVH-Zeitkarten mit Monatskarten für Erwachsene — verbilligt —, für Senioren und für den Ausbildungsverkehr, als Alternative gibt es im Ausbildungsverkehr auch Wochenkarten. Servicefreundlich wirken sie in den gewählten Tarifzonen wie Netzkarten und bestehen aus:

— der Kundenkarte mit Angaben zur Person einschließlich Lichtbild, der gewählten Tarifkombination und eventuellen persönlichen Tarifvergünstigungen ist sie regelmäßig unbegrenzt verwendbar (nur bei befristeten und besonderen Berechtigungen sind Zeitgrenzen vorgegeben) und

— der Wertmarke zur Bestimmung des Fälligkeitszeitraumes, als Monats-, Wochen- oder gebündelte Zeitkarte, ständig oder mit Unterbrechungen zu verwenden. Vornehmlich eigene und ausgewählte Fremdverkaufsstellen, darüber hinaus alle DB-Fahrkartenschalter und die Fahrer der regionalen Busgesellschaften verkaufen Zeitkarten.

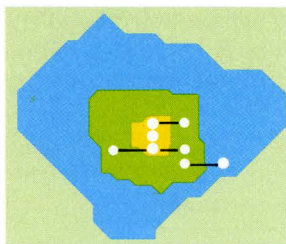
Monats- und Wochenkarten innerhalb der gesetzlich geregelten Schülerbeförderung kaufen die Schulträger zentral beim GVH.

Ein Ergänzungsangebot im Fahrkartensortiment des Gemeinschaftstarifes — mit relativ geringem Kundeninteresse — ist der Einzelfahrausweis. Bei Bus- und Straßenbahnfahrern gekauft, ist er schon entwertet. In Automaten oder an DB-Fahrkartenschaltern erworben, ist er durch den Fahrgast zu entwerten (s. Sammelkarte). In den DB-Zügen und in der Stadtbahn auf den Tunnelstrecken werden keine GVH-Fahrkarten verkauft. Hier sind Vorverkauf und vorherige Entwertung obligatorisch.

Zu den beiden tariflichen Sonderangeboten — Tageskarte und Schülerferienkarte — bleibt noch anzumerken, daß sie in Vertrieb und Benutzung wie persönliche Zeitkarten behandelt werden. Sie weisen zwei Besonderheiten aus: während die Tageskarte nur in den Tarifzonen 1 und 2 gilt, kennt die Schülerferienkarte keine Beschränkung; man kann mit ihr im ganzen Verkehrsgebiet fahren.

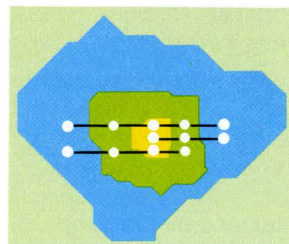
Beschränkungen gibt es außer Einhaltung der Tarifzonen/Preisstufenrelation noch für die Benutzung der Seniorenmonatskarte. Sie gilt montags bis freitags von 8.00 Uhr bis 3.00 Uhr des nachfolgenden Tages, samstags, sonntags und feiertags ohne zeitliche Einschränkung. Ausnahme: Bei der Deutschen Bundesbahn gelten die Seniorenmonatskarten jedoch nicht montags bis freitags von 16.00 bis 18.00 Uhr.

Neben den Karten des Ausbildungsverkehrs werden für Kinder vom 4. bis zum vollendeten 12. Lebensjahr ermäßigte Sammel-, Einzel- und Tageskarten angeboten.



Preisstufe 1

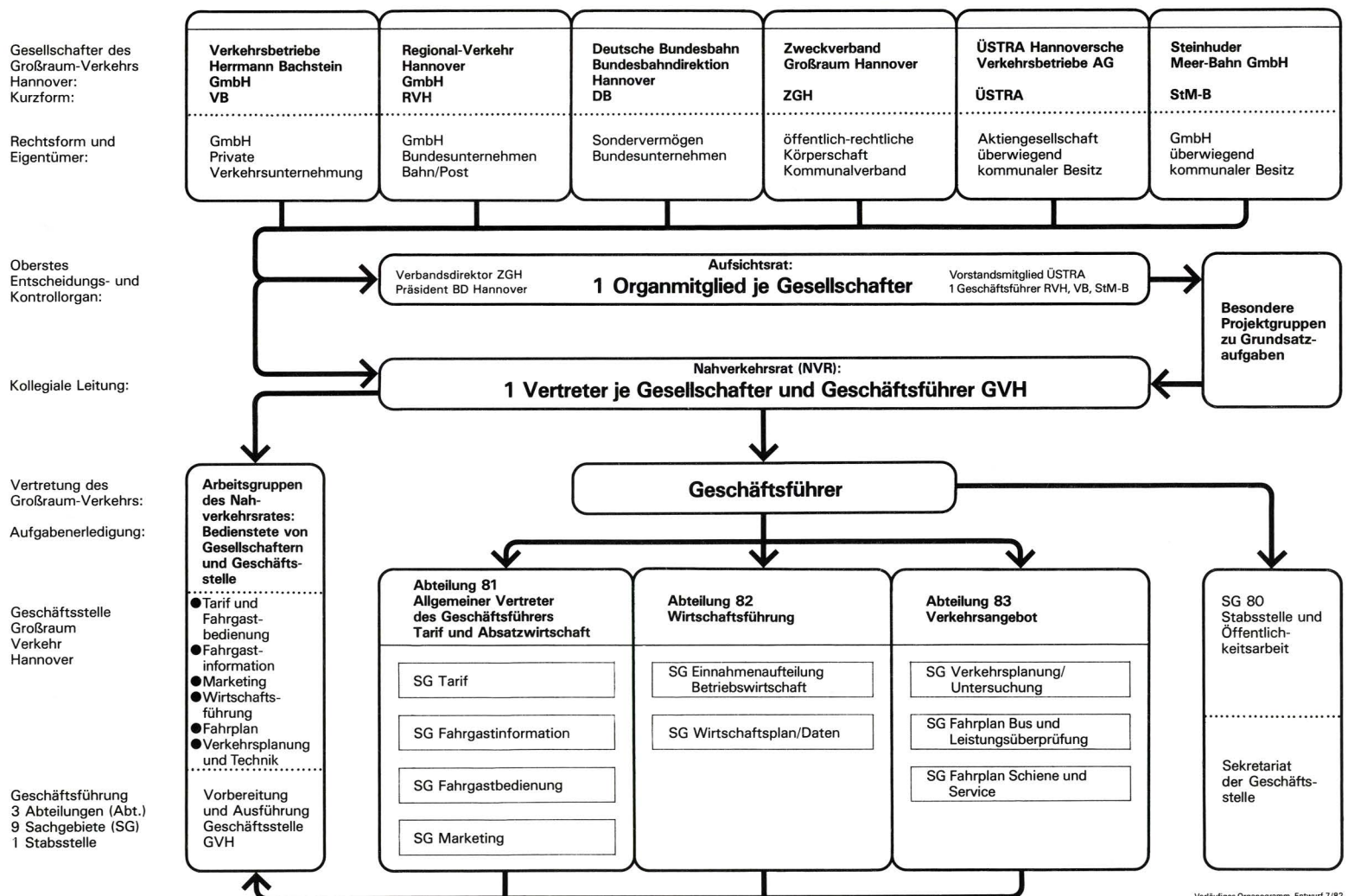
Beim Befahren von einer oder zwei benachbarten Tarifzonen ist der Fahrpreis der Preisstufe 1 zu entrichten.



Preisstufe 2

Beim Befahren der 3 Tarifzonen ist der Fahrpreis der Preisstufe 2 zu entrichten.

# Organisation des Großraum-Verkehrs Hannover



The logo for ÜSTRA features a stylized 'U' with three horizontal bars above it, followed by the letters 'STRA' in a bold, sans-serif font.

HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE  
AKTIENGESELLSCHAFT

The logo for V/B Reisen consists of the letters 'V/B' in a stylized, italicized font, followed by the word 'Reisen' in a clean, sans-serif font.

Verkehrsbetriebe Herrmann Bachstein  
GmbH

The logo for SLMB is the letters 'SLMB' in a very bold, blocky, sans-serif font.

Steinhuder Meer-Bahn GmbH

The logo for RVH features the letters 'RVH' in a bold, sans-serif font, enclosed within a stylized rectangular frame that resembles a train track or a window.

Regional-Verkehr Hannover  
GmbH

The logo for Deutsche Bundesbahn (DB) consists of the letters 'DB' in a bold, sans-serif font, enclosed within a rounded rectangular frame.

Deutsche Bundesbahn

The logo for Zweckverband Großraum Hannover is a stylized, thick green 'C' shape.

Zweckverband  
Großraum Hannover