

Informationen '81

**Großraum
Verkehr
Hannover**



Vorwort

Dr. Heinrich Ganseforth

Mit dem Sommerfahrplan 1981 wird die seit 1979 bis zur Station Kröpcke führende Stadtbahnlinie 17 in die Hildesheimer Straße — zunächst bis zur Station Schlägerstraße — verlängert. Damit wird der Ausbau der Stadtbahnlinie B, die die Verbindung der wichtigen Städte Langenhagen und Laatzen mit Hannover verbessern soll, um ein weiteres Stück verwirklicht.

Der intensive Ausbau des Netzes aller in und um Hannover verkehrenden Stadt-, Straßenbahn- und Busverkehre führt zu einem stetig verbesserten Nahverkehr, der Vergleiche mit anderen Gebieten der Bundesrepublik nicht zu scheuen braucht. Die Lücken in diesem Verkehrskonzept zu schließen, insbesondere im Angebot des Nahschnellverkehrs, sind vordringliche Zukunftsaufgaben, für die alle Beteiligten — Bund, Land, Zweckverband Großraum Hannover und Deutsche Bundesbahn — ihre Anstrengungen in den nächsten Jahren erheblich verstärken sollten.

Seit den tiefen Einbrüchen bei den Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr in den 60er Jahren wurde viel bewirkt. Wir haben, wie fünf andere große Verdichtungsräume — Hamburg, München, Frankfurt, Stuttgart und Rhein-Ruhr —, einen Verbundverkehr mit allen Vorzügen des Angebotes, der Übersichtlichkeit und der Wirtschaftlichkeit. Wir haben den von allen Verkehrsunternehmen anerkannten Gemeinschaftstarif, einen Gemeinschaftsfahrplan und ein kundennahes Netz von 500 Vorverkaufsstellen in den Stadtteilen und Orten des Großraumes Hannovers.

Neben den zusammenarbeitenden Verkehrsunternehmen ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe, Deutsche Bundesbahn, Regionalverkehr Hannover — früher einmal Bahn- und Postbusse —, der Steinhuder-Meer-Bahn und den Verkehrsbetrieben Bachstein ist mit dem heutigen Zweckverband Großraum Hannover eine politische Institution vorhanden, die nach wie vor willens und in der Lage ist, auf der kommunalpolitischen Ebene dieser wichtigsten niedersächsischen Großstadtregion verkehrspolitische Zielsetzungen in die Hand zu nehmen.

Im Gegensatz zu dem bundesweiten Trend abnehmender Fahrgastzahlen verbesserte der Großraum-Verkehr bereits ab 1970 die Zahl seiner Fahrgäste und befördert heute jährlich 50 Millionen mehr als noch 1969.

Neben einem marktgerechten Tarifangebot wurde das Verkehrsangebot ständig verbessert, z. B. durch Einrichtung von 18 neuen Linien, 72 Linienverlängerungen oder Fahrweg-erweiterungen und letztlich 463 Einzelmaßnahmen, die das Fahrplanangebot verdichteten. Verkehrte z. B. 1969 die Straßenbahn etwa alle 20 Minuten, so bietet die Stadtbahn auf ihren Strecken Taktzeiten von 4 Minuten bei durchaus beachtenswerten Fahrzeitverkürzungen.

Die große Verkehrsanlage „Aegi“, die jetzt eröffnet wird, ist ein wichtiger Baustein im Gesamtkonzept unseres Verkehrssystems, das als ständige Herausforderung zu noch besseren Lösungen verstanden wird.



Vorsitzender des Nahverkehrsrates

Die Schiene — Rückgrat der Verkehrsbedienung im Großraum-Verkehr in und um Hannover

Dipl.-Ing. Horst Lehmann

Stadtplaner und Verkehrsexperten sind sich heute darin einig, daß die großstädtischen Verkehrsprobleme nur mit einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr zu lösen sind. Beide Verkehrsarten sind unersetzlich; sie müssen konsequent weiterentwickelt werden und künftig mehr als bisher als Teile eines Ganzen im großstädtischen Verkehr zusammenwirken.

In den größeren Städten der Bundesrepublik sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit nur Schienenverkehrsmittel in der Lage, als Hauptträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine befriedigende Verkehrsbedienung mit hoher Reisegeschwindigkeit und jederzeit ausreichender Beförderungskapazität zu gewährleisten.

Bedienungskonzept für den Öffentlichen Personennahverkehr im Großraum Hannover

Das Gesamtkonzept für den Öffentlichen Personennahverkehr im Großraum Hannover geht von einem integrierten Einsatz von Schienenbahnen und Bussen aus. Siedlungsschwerpunkte sollen im Einsatzbereich von Schnellbahnen liegen. Mit der Stadtbahn Hannover und dem Nahschnellverkehr der Deutschen Bundesbahn sind zwei sich ergänzende Schienenverkehrsmittel vorhanden.

Die Stadtbahnlinien der ÜSTRA übernehmen die Bedienung der städtischen Hauptachsen mit dem Ziel einer direkten, schnellen und störungsfreien Verbindung zur Innenstadt Hannovers. Die Netzkonzeption der Stadtbahn stellt darüber hinaus eine Verbindung der Stadtteile untereinander mit höchstens einmaligem Umsteigen im Zentrum sicher.

Der Nahschnellverkehr der Deutschen Bundesbahn hat vorrangig die Funktion, gebündelte Verkehrsströme aus dem Umland in die Stadt Hannover zu führen.

Omnibusse haben Ergänzungsfunktionen durch den Einsatz auf Fahrbeziehungen, die durch Schnellbahnen nicht oder nur unzureichend bedient werden können. Sie erfüllen weiterhin die Aufgabe des Zubringer- und Verteilersystems für die Stadtbahn und den Nahschnellverkehr. Dabei geschieht die Abstimmung des Einsatzes von Bussen und Bahnen entsprechend den günstigsten Einsatzbereichen beider Systeme. Die Abgrenzung erfolgt nach Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit im Zusammenhang mit den angestrebten Erschließungswirkungen der Regionalplanung.

Die Hannoversche Stadtbahn

In Hannover wird die Straßenbahn erfolgreich zur Stadtbahn umgebaut. Dabei werden die Streckenabschnitte des Schienennetzes entweder auf besonderem Bahnkörper im Straßenraum oder in der Innenstadt in der zweiten Ebene — also im Tunnel — geführt. Gleichzeitig mit dem Ausbau seines Streckennetzes hat die ÜSTRA durch betriebliche Maßnahmen ihr Verkehrsangebot wesentlich verbessert. So hat sie für die Stadtbahn neue Fahrzeuge beschafft, das Platzangebot durch Einsatz von Langzügen und Verbesserung des Fahrplantaktes erheblich vergrößert, Maßnahmen zur Abwicklung eines pünktlichen und regelmäßigen Fahrbetriebes durchgeführt, neue Technologien, wie z. B. rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme zur Verbesserung der Betriebsabläufe eingeführt, die Fahrgastinformation verbessert u. a. m.

Der Ausbau des Stadtbahnsystems in Hannover hat in den letzten 10 Jahren gezeigt, daß ein attraktives Nahverkehrsangebot die Ziele der Stadtentwicklung im Zusammenhang mit dem Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel erreichbar macht. Diese beispielhafte Entwicklung wird deutlich durch eine außergewöhnlich große Zunahme der Fahrgastzahlen dokumentiert.

Ein Vergleich zwischen dem Fahrgastaufkommen vor und nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinien zeigt, daß sich beispielsweise die täglichen Fahrgastzahlen bei der Stadtbahnstrecke A (Linie 3 und 7) von 70 000 (1975) auf 105 000 (1978) erhöht haben, und auch die 1979 erfolgte Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie B-Nord hat schon heute ähnlich hohe Steigerungsraten aufzuweisen.

Die Attraktivität der Stadtbahn hat sich auf den gesamten öffentlichen Verkehr in Hannover belebend ausgewirkt. Insgesamt betrug der Verkehrszuwachs der ÜSTRA in den Jahren 1975 bis 1980 rd. 25 %. Dieser Erfolg ist umso bemerkenswerter, als sich wichtige Faktoren für die Nachfrage im öffentlichen Verkehr in der letzten Zeit ungünstig auf den ÖPNV entwickelt haben. So ist beispielsweise der Motorisierungsgrad erheblich angestiegen und die Einwohnerzahl hat kontinuierlich abgenommen.

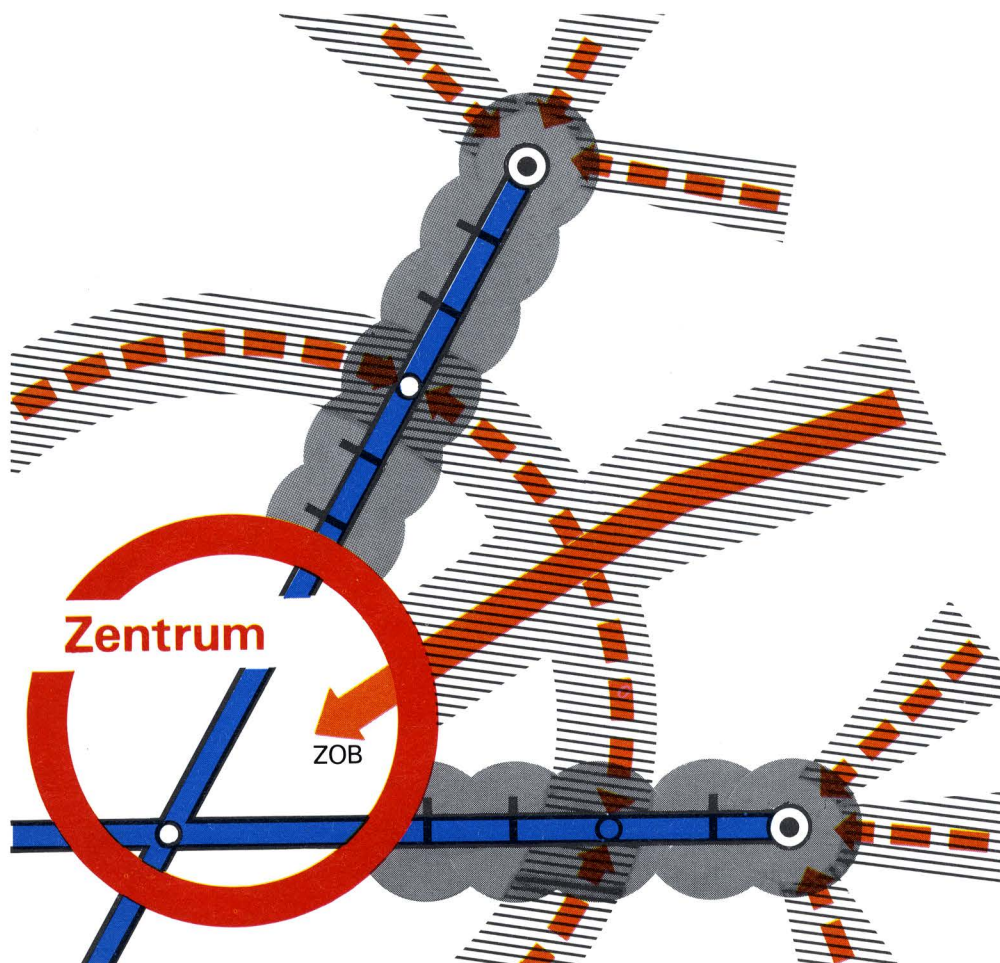
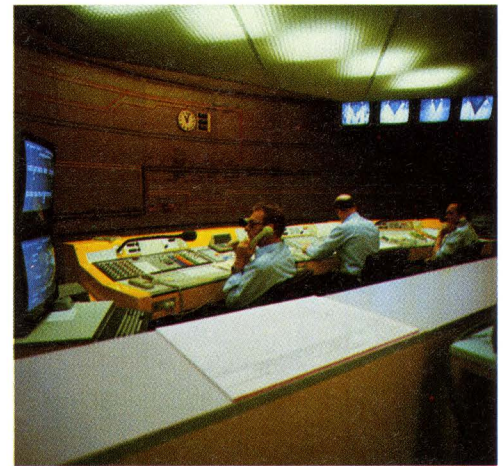
Die Stadtbahn als Alternative für Autofahrer

Die Konkurrenzfähigkeit der öffentlichen gegenüber den individuellen Verkehrsmitteln läßt sich insbesondere aus der „Verzichtsquote“ auf den Pkw ablesen, die bei Wahlmöglichkeiten zwischen Pkw und Bussen bzw. Bahnen erfragt werden kann. Von allen Befragten, die jederzeit über einen Pkw verfügen, benutzen trotzdem 19 % am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel. Beim Innenstadtbesuch liegt diese Verzichtsquote mit 50 % außergewöhnlich hoch. Die Tatsache, daß die Hälfte derjenigen Befragten, die jederzeit über einen Pkw verfügen können, für Fahrten in die Innenstadt häufiger die Stadtbahn benutzen, weist sehr eindrucksvoll nach, daß die durch den Stadtbahnausbau u. a. beabsichtigte Verlagerung des Individualverkehrs im Innenstadtbereich auf öffentliche Verkehrsmittel bewirkt wird.

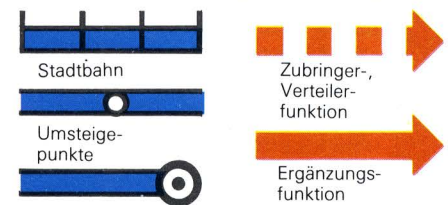
Einer der maßgebenden Gründe für den Erfolg der Stadtbahn in Hannover ist sicher darin zu sehen, daß die Stadtbahn von Anfang an als ein Stadtbahn-Verkehrssystem begriffen, gebaut und betrieben wurde. Bei diesem Stadtbahn-system sind die Komponenten Fahrweg, Fahrzeug und Fahrbetrieb gleichermaßen auf hohem Niveau entwickelt und verwirklicht worden.

Der Erfolg des Stadtbahnsystems Hannover ist jedoch nicht zuletzt auch darin begründet, daß eine günstige Abstimmung des Busverkehrs als Zubringer- und Verteilersystem zur Stadtbahn in einem Verbundverkehr mit

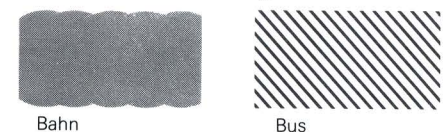
111 Linien, einem Gemeinschaftsfahrplan und einem Gemeinschaftstarif, der ein jederzeitiges Wechseln des Verkehrsmittels ohne Nachlösen bis zum Ziel möglich macht, durch den Großraum-Verkehr Hannover realisiert wurde.

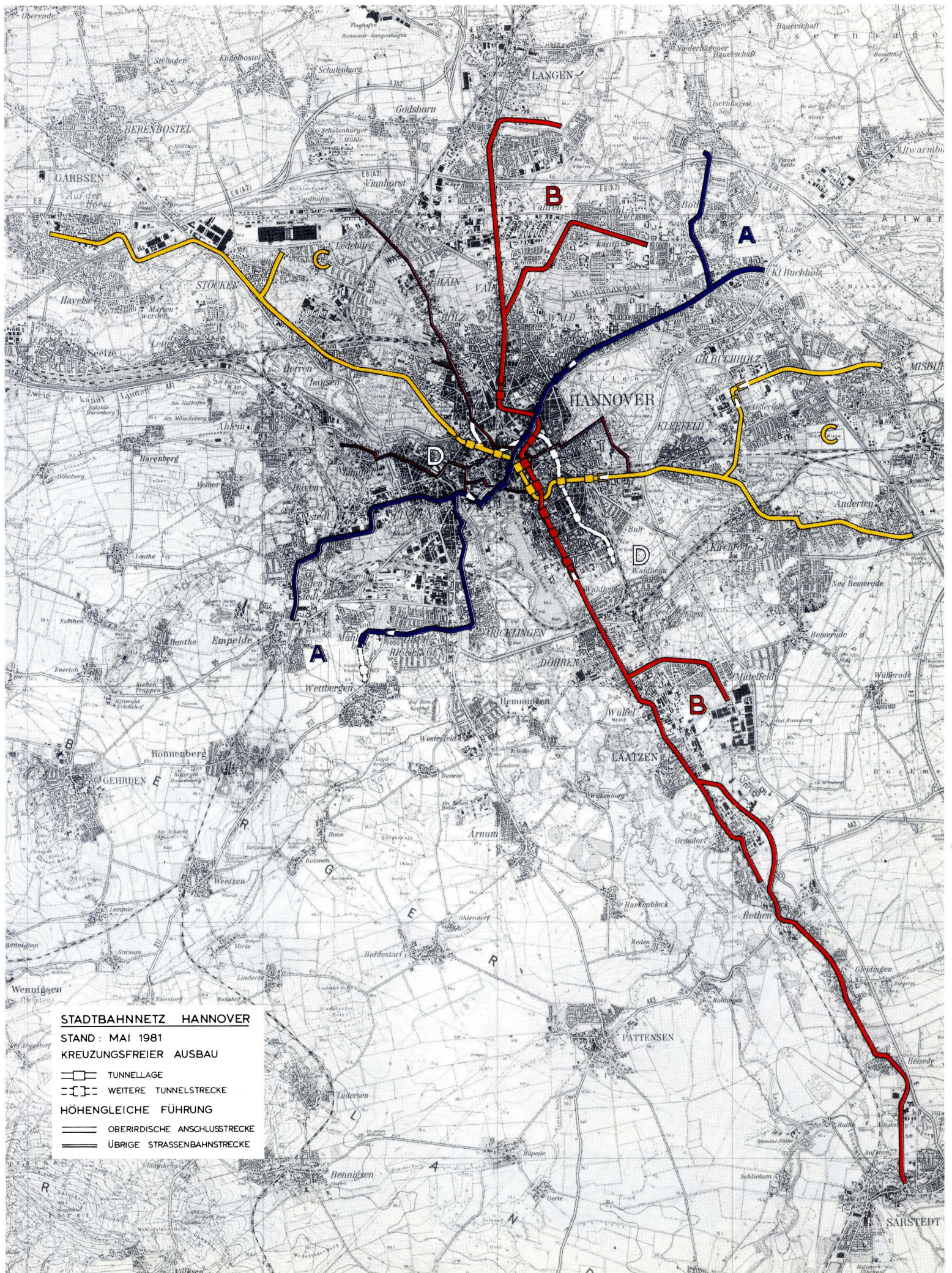


Omnibusse als Ergänzungssystem zur Stadtbahn



Erschließungsband





STADTBAHNNETZ HANNOVER

STAND: MAI 1981

KREUZUNGSFREIER AUSBAU

☐ TUNNELLAGE

⊞ WEITERE TUNNELSTRECKE

— HÖHENGLEICHE FÜHRUNG

— OBERIRDISCHE ANSCHLUSSTRECKE

— ÜBRIGE STRASSENBAHNSTRECKE

Das Stadtbahnnetz — Planung und Ausbauzustand 1981 Dipl.-Ing. Klaus Scheelhaase

In den Jahren 1963/64 wurde auf der Grundlage von mehreren Verkehrsgutachten ein Konzept für die Nahverkehrserschließung der Landeshauptstadt entwickelt. Dieses Konzept war dann im Jahre 1965 Grundlage für den Beschluß des Rates, zur Verbesserung des Gesamtverkehrs und zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs eine U-Bahn zu bauen.

Grundlegender Gedanke des Nahverkehrskonzeptes ist die Erkenntnis, daß langfristig eine kreuzungsfreie Schnellbahn die verkehrlich optimale Lösung ist, mittelfristig jedoch die „Stadtbahn“ das anzustrebende Ziel sein sollte. Das „Stadtbahnkonzept“ besteht aus Tunnelstrecken, oberirdischen Anschlußstrecken und Umsteigeanlage. Die Tunnelstrecken werden zuerst dort gebaut, wo die Verkehrsbehinderungen für den öffentlichen Nahverkehr am stärksten sind, in der Innenstadt. Die oberirdischen Anschlußstrecken folgen den alten Straßenbahnlinien, jedoch werden die Straßen so umgebaut, daß die Stadtbahngleise überwiegend frei vom parallel verlaufenden Autoverkehr sind. Umsteigeanlagen sollen an den Schnittpunkten von Omnibuslinien und Stadtbahn das bequeme und schnelle Überwechseln zu anderen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Das Stadtbahnnetz ist so geplant, daß künftig vier unterirdische Linien (A, B, C und D) die Innenstadt unterqueren. Das Tunnelnetz ist so entworfen, daß die Linienführung den Hauptverkehrsströmen folgt und alle Streckenäste durch nur einmaliges Umsteigen an einer der fünf Umsteigestationen erreicht werden können.

Umsteigestationen sind Hauptbahnhof, Kröpcke, Steintor, Aegidientorplatz und Marienstraße. Bei der Planung dieser Stationen ist besonderer Wert auf bequeme und kurze Umsteigewege gelegt. Bei der Anordnung der Stationen und deren Zugänge kam es auf eine gute Erschließung der Innenstadt an. So

kann man von jedem Punkt der Innenstadt — meist über ein vom Autoverkehr unabhängiges Fußwegnetz — in höchstens fünf Minuten Fußweg zur nächsten Station gelangen.

Der erste Schritt, und damit der Beginn des Stadtbahnzeitalters, erfolgte am 28. 9. 1975 mit der Eröffnung des südlichen und am 4. 4. 1976 mit der Eröffnung des nördlichen Teiles der Linie A sowie am 25. 9. 1977 mit der Verlängerung zum Mühlenberg.

Der zweite Schritt wurde im Mai 1979 getan, als man die Linie B-Nord in Betrieb nahm. Die Linie B-Nord führt von der Abstell- und Kehranlage unter der Georgstraße südlich des Kröpcke bis zum Gr. Kolonnenweg, dort verzweigt sich die Strecke. Eine führt in den Stadtteil Sahlkamp, die andere nach Langenhagen. Während der Abschnitt von Kröpcke bis Alte Heide mit ca. 8,6 km fertiggestellt ist, wird auf dem Abschnitt nach Langenhagen noch längere Zeit gebaut, zumal diese Strecke noch bis in das Zentrum von Langenhagen verlängert werden soll.

Der dritte Schritt zum Stadtbahnsystem erfolgt nun am 30. 5. 1981. Dann wird der erste Abschnitt der Linie B-Süd von Kröpcke bis zur Schlägerstraße mit den Stationen Aegidientorplatz und Schlägerstraße in Betrieb genommen. Wenn dieser Abschnitt von ca. 1,6 km Tunnel in Betrieb gegangen ist, wird das Stadtbahnnetz ca. 9 km Tunnelstrecke und 10 unterirdische Stationen enthalten.

Der vierte Schritt wird darin bestehen, die gesamte Linie B-Süd mit den unterirdischen Stationen Geibelstraße und Altenbekener Damm und den oberirdischen Streckenästen zur Messe und nach Sarstedt in Betrieb zu nehmen. Die Inbetriebnahme dieses Abschnittes ist — die erforderliche Finanzierung vorausgesetzt — für Herbst 1982 bzw. Frühjahr 1983 vorgesehen. Zu diesem Schritt gehört auch

die Teilfertigstellung des z. Z. in Bau befindlichen neuen Betriebshofes Döhren, der Umbau der Hildesheimer Straße zwischen Elkartallee und Garkenburgstraße und der Umbau der Wendeschleife an der Messe.

Mit dem fünften Schritt ist bereits begonnen worden, es ist die Stadtbahnlinie C-West, mit einem Tunnel vom Kröpcke unter dem Steintor zum Königsworther Platz und einer Rampe in der Nienburger Straße. Es wird damit gerechnet, daß dieser Abschnitt etwa 1985/86 fertiggestellt sein wird, die dazugehörige oberirdische Anschlußstrecke in der Stöckener Straße konnte bereits 1980 dem Betrieb übergeben werden. Hier ist auch eine Streckenverlängerung nach Garbsen geplant.

Als sechster Schritt ist die Linie C-Ost mit den Tunnelstationen Marienstraße/Sallstraße und Braunschweiger Platz und der oberirdischen Verlängerungsstrecke in das Neubaugebiet Roderbruch geplant. Hierfür liegen die erforderlichen Beschlüsse des Rates vor, die planungsrechtlichen Voraussetzungen werden z. Z. geschaffen und die entsprechenden Verhandlungen wegen der Finanzierung geführt. Es besteht die berechtigte Hoffnung, mit dem Bau dieses Abschnittes in den nächsten Jahren zu beginnen, so daß dann in diesem Jahrzehnt noch die Inbetriebnahme möglich wäre.

Station Aegidientorplatz

Franz Rehn

Auf den ersten Blick ist es verwirrend: Doch das lichtdurchflutete Untergeschoß der neuen Stadtbahnstation Aegidientorplatz mit den Ausmaßen eines halben Fußballfeldes hat eine bedeutende Funktion, nämlich Drehscheibe für die Laufbeziehungen der Fußgänger und der Benutzer der Stadtbahn zu sein. Nicht weniger als sechs Ein- und Ausgänge mit Rolltreppen, Freitreppen, Rampen und später sogar noch mit einem Fahrstuhl stehen zur Verfügung: zwei zur Georgstraße bzw. zum Georgsplatz, zur Marienstraße, zur Hildesheimer Straße, zum Theater am Aegi und schließlich zur Breiten Straße. Damit ist der Platz nach allen Himmelsrichtungen an diese unterirdische Verkehrsinsel angebunden.

Ein einfaches und daher leicht verständlichen Leitsystem rund um den „Aegi minus Eins“, das seine Ergänzung in der Decke der weiten Halle findet, führt den Fahrgast der Stadtbahn auf kürzestem Wege an sein Ziel. unmißverständliche Piktogramme und Fahrgastinformationen vervollständigen die Wegweiser, die auch dem Fußgänger, der den Aegi künftig unterirdisch und damit gefahrlos durchqueren kann, die richtige Richtung anzeigen.

Nach gut fünf Jahren Bauzeit ist die Stadtbahnstation „Aegidientorplatz“ nunmehr fertiggestellt. Damit bekommt der südliche Endpunkt der Georgstraße seine ihm ursprünglich zugeordnete Bedeutung wieder zurück, Bindeglied zwischen Zentrum und Südstadt von Hannover zu sein.

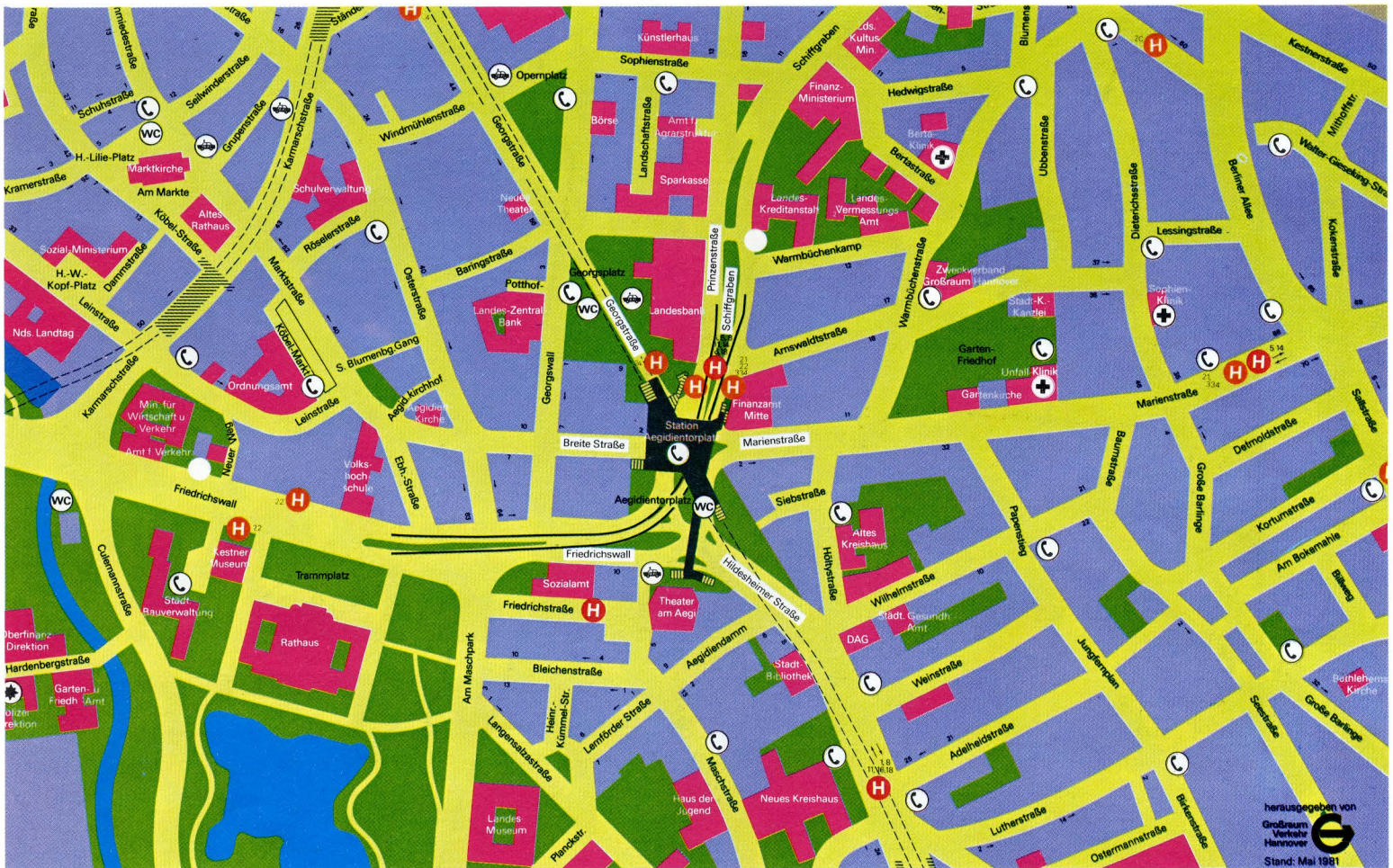
Aufgewertet wird diese Bedeutung noch durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 17 vom Kröpcke über den Aegi hinaus bis zur Schlägerstraße. Diese neue Verkehrsbeziehung im Vorfeld des Stadtzentrums bringt den Fahrgästen der Stadt- wie der Straßenbahn schon jetzt Vorteile. Und die Fußgänger brauchen den Platz nicht mehr zu umrunden, sie können ihn quasi im Souterrain gefahrlos durchqueren.

Dank dieser außerordentlich praktischen Anbindung des Aegidientorplatzes an das Zentrum erhält diese Verkehrsdrehscheibe eine neue Qualität innerhalb Hannovers. Im Umkreis von nur 500 Metern vom Schnittpunkt Aegi befindet sich eine Vielzahl von Dienstleistungsunternehmen, Banken, Verwaltungen, kulturellen Einrichtungen und Handelshäusern wie sonst kaum noch in der Stadt. Deshalb wird es für eine beträchtliche Anzahl von Mitarbeitern dieser Institution in Zukunft attraktiv sein, die Stadtbahn für den Weg zum und vom Arbeitsplatz zu benutzen statt dem Auto. Aber auch die Klienten und Kunden diese Einrichtungen profitieren von der neuen Stadtbahnverbindung, die übrigens ein Jahr vor dem geplanten Termin dem Verkehr übergeben werden kann.

Auf dieser Fläche von etwa einem Quadratkilometer sind versammelt: Gleich mehrere Geldinstitute mit der Börse und der Niedersächsischen Landeszentralbank an der Spitze, einige Versicherungen, das Finanzamt Hannover-Mitte, die Niedersächsischen Ministerien für Finanzen, Kultur, Kunst und Wissenschaft. Etwas weiter östlich das Landesvermessungsamt, der Zweckverband Großraum Hannover, die Berta-Klinik, das Unfallkrankenhaus und die Sophienklinik. Südlich der Marienstraße dann das Gesundheitsamt, die Hauptverwaltung der Deutschen Angestellten Gewerkschaft Niedersachsen/Bremen. Auf der Westseite der Hildesheimer Straße sind die Stadtbibliothek, die Landkreisverwaltung, das Haus der Jugend, das Haus des Sports, die Niedersächsische Staatskanzlei und im Dreieck Friedrichswall/Georgstraße schließlich die Volkshochschule, die Aegidienkirche, das Rathaus mit der Bauverwaltung, das Ordnungsamt und noch einiges mehr zu finden.

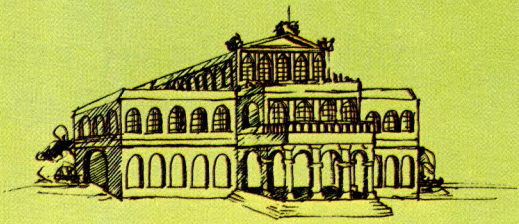
Doch damit noch nicht genug. Die neue Station Aegi liegt auch im Schnittpunkt für einen wesentlichen Teil des



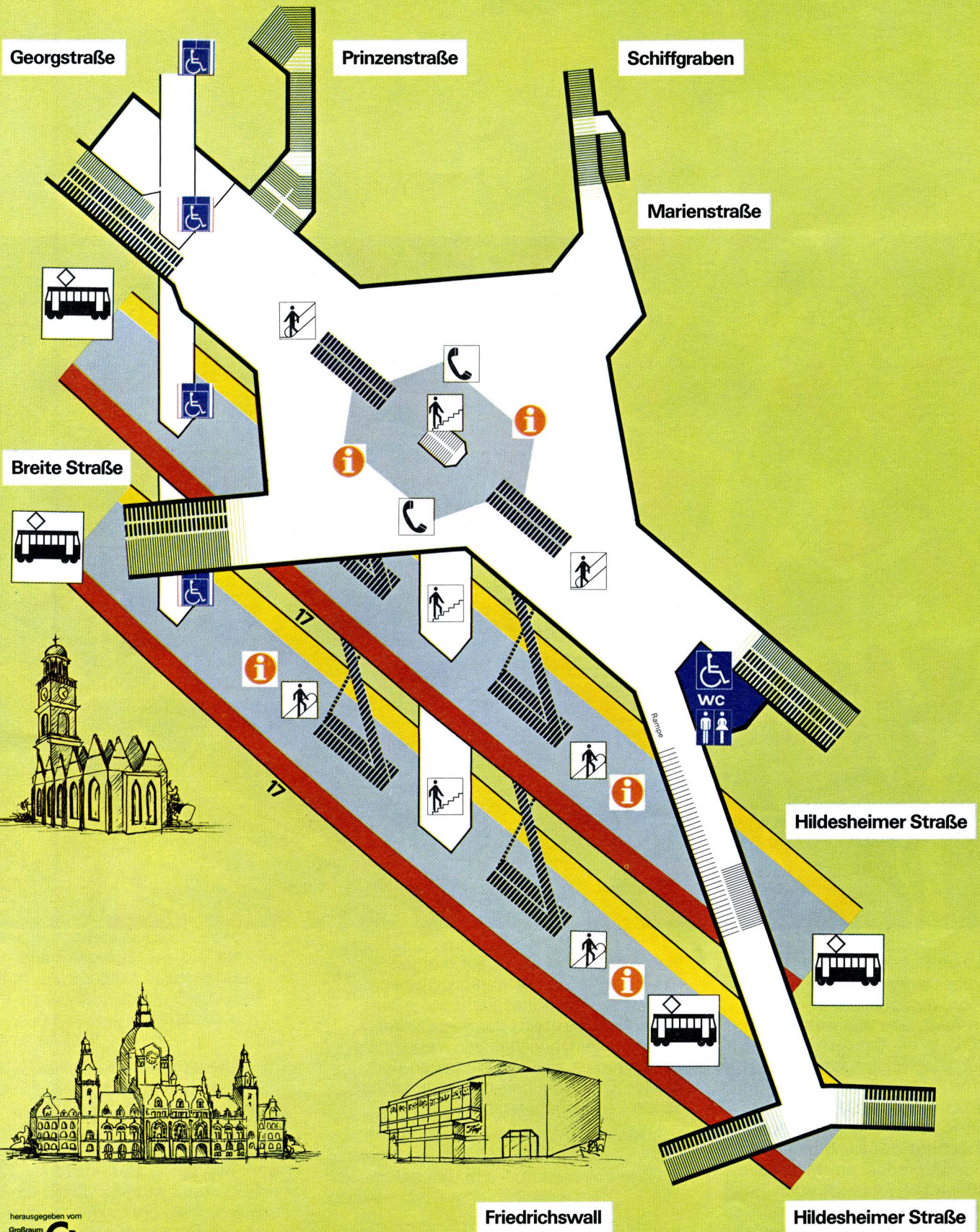


hannoverschen Kulturbereichs. Unmittelbar und über einen direkten Zugang an die Station angebunden ist das Theater am Aegi, und nur wenige hundert Meter in die Georgstraße hinein befindet sich das Neue Theater. Auch der Weg zum Landesmuseum ist vom Aegidientorplatz aus noch relativ kurz, gleiches gilt für das Kestner-Museum und auch noch für das Kunstmuseum mit Sammlung Sprengel am Maschsee. Und schließlich befindet sich auch Hannovers Naherholungszone mit Maschsee und Maschpark noch im Einzugsgebiet des Aegis und seiner Stadtbahnstation. Die Bedeutung dieser Station wird

sicher nicht von heute auf morgen in das Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer eingehen. Aber eines steht auf jeden Fall schon jetzt fest: der Aegidientorplatz mit seinen vielfältigen Verkehrsbeziehungen ist eine der wichtigen und großen Drehscheiben der niedersächsischen Landeshauptstadt.



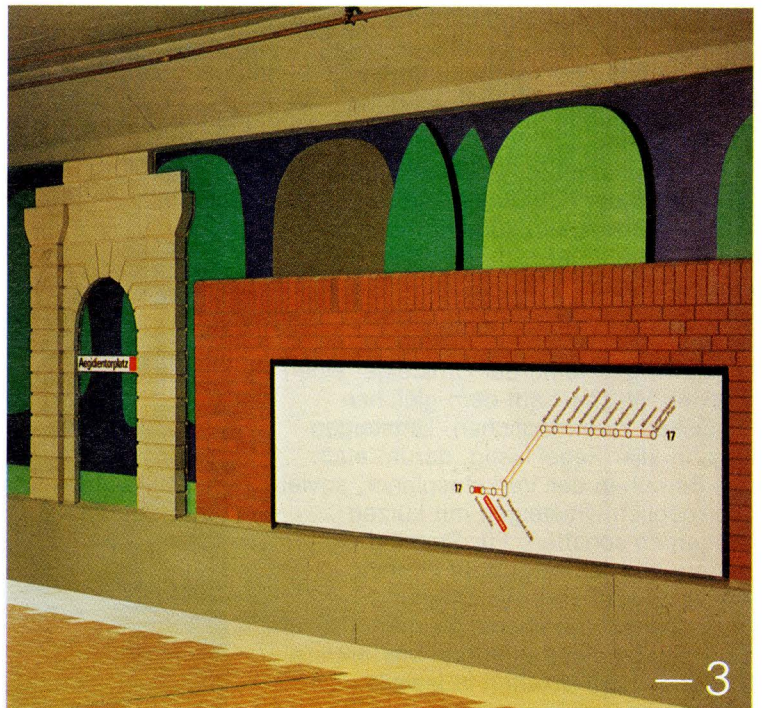
Station Aegidientorplatz



herausgegeben vom
Großraum
Verkehr
Hannover
Stand: Mai 1981



Die vier Ebenen des Aegis



Verkehrsknoten Aegi

Vier Ebenen für den Verkehr hat die Stadtbahnstation Aegidientorplatz, als eine der zentralen Umsteigeanlagen ist sie für die aus dem Norden Hannovers ankommenden Fahrgäste, die den Süden und Osten Hannovers bzw. des angrenzenden Umlandes zum Fahrziel haben oder in umgekehrter Richtung nach Norden fahren wollen, von besonderer Bedeutung.

Am Aegi verknüpfen sich die Fahrziele der innerstädtischen Buslinien der ÜSTRA 21 + 22 + 24, der regionalen Buslinien 334 (ÜSTRA) + 362 (RVH) mit den Straßenbahnlinien 1; 8; 11; 16; 18 bzw. 5 + 14 aus dem Verkehrsraum Straße (O-Ebene) mit der Stadtbahnlinie 17.

Neu für alle Stadtbahnfahrer

Erstmalig und für die Fahrgäste ganz neu wurde in der Station Aegi, die in ihrem Endausbau sowohl von der Stadtbahnlinie B (rote Linie Laatzen — Langenhagen) als auch der im Bau befindlichen Linie C (gelbe Linie Stöcken — Kleefeld/Kirchrode) angefahren wird, eine Trennung von Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteig in verschiedenen Ebenen vorgenommen.

Eine ganz schlichte Überlegung, wonach in der Regel niemand aus einer Bahn aussteigt, um sofort zurückzufahren, führte dazu, das andere Gleis des Bahnsteigs nicht für die entgegengesetzt fahrende Bahn, sondern für andere Stadtbahnen zu nutzen, um damit für die Hälfte der Umsteiger einen direkten Wechsel auf dem gleichen Bahnsteig zu ermöglichen. Umsteigen ist ja in aller Regel lästig, darum auch das Bemühen der Verkehrsplaner, soviel wie möglich Umsteigen mit kurzen Wegen zu schaffen. Für Stadtbahnfahrer über den Aegi sieht es dann später so aus, daß vier Direktbeziehungen vier ebenengleiche Umsteigemöglichkeiten und vier andere Umsteigemöglichkeiten in jeweils einer Richtung gegenüberstehen.

Bei herkömmlicher Bauweise hätten den vier Direktfahrten acht Umsteigevarianten gegenübergestanden, bei denen die Fahrgäste jedesmal hätten hinauf- oder herabfahren müssen.

Aber Achtung — Umsteigen ist realistische Zukunft. Für die Zeit nach dem 31. Mai 1981 gilt zunächst:

Ankunft aus Richtung Kröpcke,
Ebene minus 3,
aus Richtung Schlägerstr.,
Ebene minus 2,

Abfahrt in Richtung Kröpcke,
Ebene minus 2,
in Richtung Schlägerstr.,
Ebene minus 3.

Umsteigen am Aegi für Stadtbahnfahrer

Bei Ankunft aus Richtung Norden bietet der Aegidientorplatz ein günstiges Umsteigen in Richtung Süden und Osten mit den Straßenbahnen

- 1 Laatzen
- 8 Messegelände
- 16 Mittelfeld
- 18 Rethen
- 11 Sarstedt
- 5 Kirchrode
- 14 Kleefeld/MHH



oder den Bussen

- 21 Südstadt
- 22 Ringlinie südlicher Teil
- 24 Maschsee

und umgekehrt.

Ein weiteres Umsteigen ist auf die regionalen Buslinien nach Löhnde mit dem Bus 334 und nach Sorsum mit dem Bus 362 möglich.

Selbstbedienung im Fahrkartenverkauf und in der Fahrgastinformation

Für Stadtbahnfahrten benötigt der Fahrgast vor Betreten der Bahnanlagen



gültige Fahrausweise, die er im Sperrbereich der Stadtbahnstation Aegidientorplatz gleich an 4 Fahrkartenverkaufautomaten, nicht jedoch in der Stadtbahn, kaufen kann. Hier gibt es alle Gattungen von Einzel- und Sammelfahrkarten, in beiden Preisstufen für Erwachsene und Kinder.

Dieses Automatenangebot ist marktkonform, weil es 40 % der Fahrkartenswünsche, insbesondere nach Sammelfahrkarten, befriedigen kann. Die anderen Fahrgäste haben für den Erwerb ihrer Zeitkarten ja die von ihnen bevorzugten Vorverkaufsstellen.



In Zusammenarbeit zwischen Flughafenwerbung Frankfurt, der Fachhochschule Hannover — Fachbereich Kommunikation — und Großraum-Verkehr wurde ein im Bundesgebiet beispielhaftes Informationssystem geschaffen, das sich seit 1976 zunächst im Verkehrsknoten Hauptbahnhof/ZOB und später in der Stadtbahnstation Kröpcke bewährte.

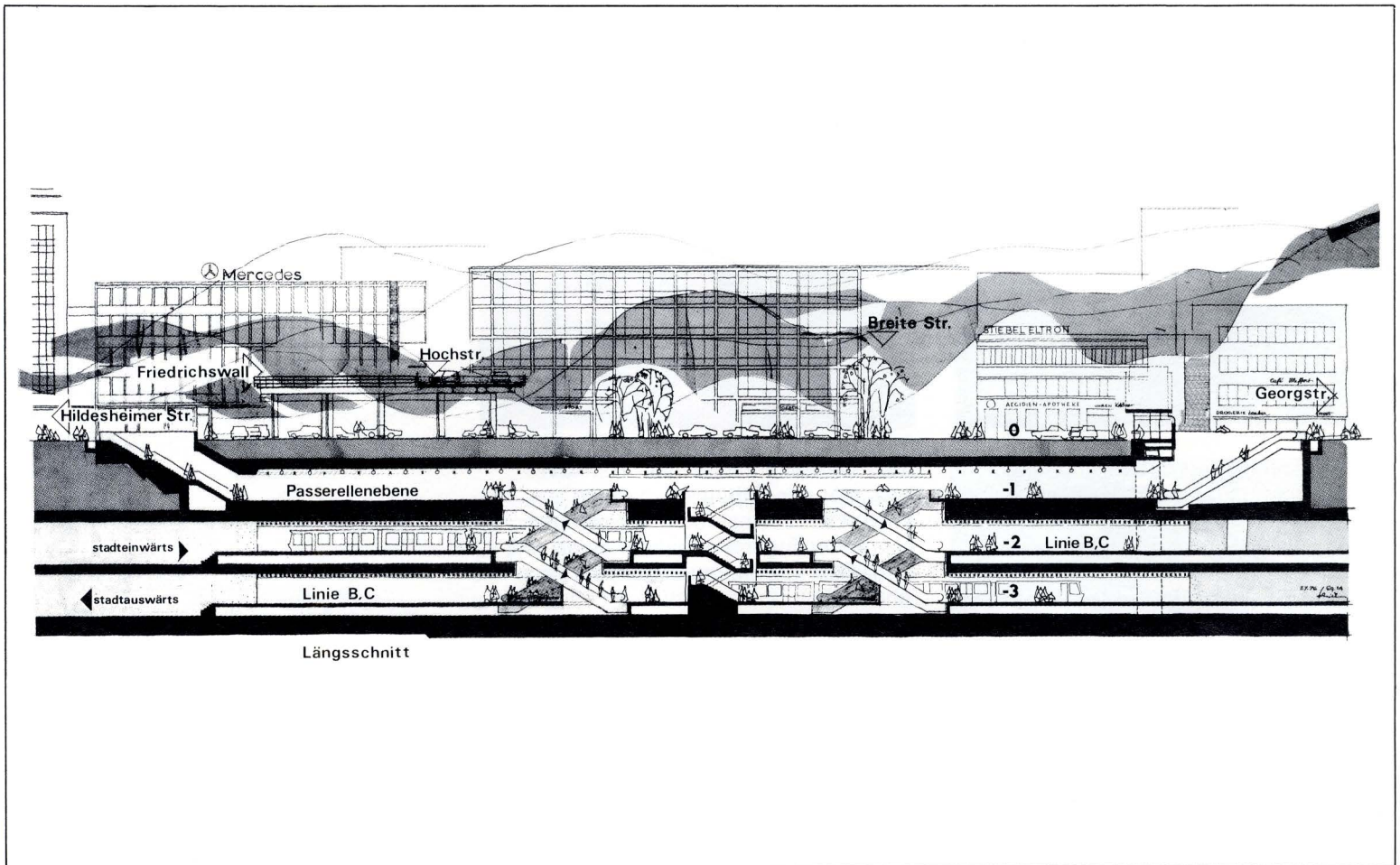
Für die Stadtbahnstation „Aegidientorplatz“ wurde aus diesem System ein regelrechter Maßanzug hergestellt. Der Fußgänger wird auf dem kürzesten und sichersten Weg zu seinem Ziel geleitet, und dem Fahrgast wird eine sehr detaillierte Information mit Verkehrslinienplänen, dazugehörigen Straßenverzeichnis für Hannover bzw. Ortsteilverzeichnis für das Umland, Tarifschema, Tarifübersicht, Angaben zu den Tarifzonen und die ihn besonders interessierenden Abfahrtszeiten gegeben. Der Aegi selbst wird darüber hinaus in neu entwickelten Ebenenübersichts- und Umgebungsplänen dargestellt. Diese Information findet der Fahrgast in allen Ebenen.

Ohne fremde Hilfe ist er darum in der Lage, seine Zielhaltestelle, den erforderlichen Fahrpreis, benötigte Fahrkarte und seine Abfahrtszeit zu ermitteln. Ohne Scheu kann darum



auch der Seltenfahrer oder Hannover-Besucher den Öffentlichen Personennahverkehr in Anspruch nehmen und sich in der Station Aegidientorplatz wie im ganzen Großraumverkehr heimisch fühlen.

Verkehrsanlage Stadtbahnstation „Aegidientorplatz“ Dipl.-Ing. Detlev Draser



Ziele der Planung waren

1. Das bequeme und rasche Umsteigen der Fahrgäste zwischen den Zügen der Stadtbahnlinien B und C.
2. Eine vom Straßenverkehr unabhängige, witterungsgeschützte Passage für Fußgänger.
3. Die leichte Orientierung innerhalb der Station durch Übersichtlichkeit.
4. Das Herstellen von Bezügen zum historischen Standort im Rahmen der Gestaltung.

5. Die verkehrliche Entlastung und entsprechende Neugestaltung des Aegidientorplatzes.

Realisierung

Die Stadtbahnstation wurde als dreigeschossiges Kreuzungsbauwerk gebaut. Sie wird über sechs Zugänge mit acht Fahrtreppen und die große Verteilerebene erschlossen. Acht weitere Fahrtreppen und eine Massivtreppe verbinden die Verteilerebene mit den beiden darunter liegenden Bahnteilerebenen.

Ein Aufzug wird u. a. für Behinderte und alte Menschen zur Verfügung stehen. Mit Hilfe des Aufzuges werden alle Ebenen leicht erreichbar sein.

Die Züge der B- und C-Linie werden nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen in der Hildesheimer Straße und Marienstraße den Mittelbahnsteig in der -2 Ebene in Richtung Stöcken und Vahrenwald und in der -3 Ebene in Richtung Kirchrode und Döhren bedienen. Das Umsteigen erfolgt dann wie in der Station Hauptbahnhof über Kantenwechsel.

Zum Sommerfahrplan 1981 wird die Linie 17 aus Langenhagen über Kröpcke hinaus verlängert werden und über den Aegidientorplatz bis zur Schlägerstraße fahren. Dadurch wird es am Aegidientorplatz wieder eine direkte Umsteigemöglichkeit von Bus und Straßenbahn zur Stadtbahn geben. Die Arbeitsplätze dieses Gebietes werden leichter und bequemer erreichbar.

Bis zur Aufnahme des durchgehenden Stadtbahnverkehrs in der Hildesheimer Straße im Zeitraum 1982/83 steht südlich der Station Schlägerstraße für die Stadtbahnzüge eine Kehranlage zur Verfügung.

Die Funktion der Straßenebene und der drei Stationsebenen

Der oberirdische Straßenbahnverkehr wird durch den Stadtbahnanschluß nicht beeinflusst. Erst nach 1982/83 kann der gesamte Schienenverkehr auf dem südlichen Streckenast in den Tunnel verlegt werden.

Die große, übersichtliche Verteilerebene dient sowohl den Fußgängern als auch den ein-, um- und aussteigenden Fahrgästen auf ihrem Wege zu anderen

Verkehrsmitteln oder ihren Zielen im näheren Umkreis.

Neben den Abfertigungseinrichtungen, wie Fahrscheinautomaten, Entwertern und Informationsvitrinen, welche mit öffentlichen Fernsprechern in zentraler Lage der Verteilerebene angeordnet sind, wird durch Bildtafeln und Vitrinen an den Außenwänden der Westseite auf kulturelle Einrichtungen der Stadt, z. B. Museen und Theater, aufmerksam gemacht.

Die verkehrlichen Funktionen der beiden Bahnsteigebenen werden durch die beiden Mittelbahnsteige und ihre betrieblichen Einrichtungen optimal erfüllt. Alle Wege von den Zügen zu den Fahrtreppen wie auch in umgekehrter Richtung sind übersichtlich und kurz. Das Umsteigen von Bahnsteigkante zu Bahnsteigkante ist aufgrund des Richtungsverkehrs möglich und stellt die rascheste und bequemste Form des Umsteigens dar.

Jeweils an einer Außenwand der beiden Bahnsteigebenen ist das Tormotiv in Verbindung mit der Stadtmauer auf farbigem Untergrund als Gestaltungselement in stilisierter Form verwendet worden. Die Vorlage für das

Doppeltor stand um 1830 an der Marienstraße. Eine Rekonstruktion des mittelalterlichen Tores aus dem Jahre 1620 ist auf einer Bildtafel der Verteilerebene zu sehen.



Station Schlägerstraße



Für die hannoversche Südstadt beginnt 1981 in der Tunnelstation „Schlägerstraße“ das Stadtbahnzeitalter.

Einzugsbereich sind das traditionelle Wohnquartier, aber auch die vielen Arbeitsplätze in Dienstleistungsunternehmen und Verwaltung. Für viele Fahrgäste täglich Beginn und Ende ihrer Fahrten im Netz des Großraum-Verkehrs, andere werden nur gelegentlich ein- oder aussteigen. Allen präsentiert sie sich attraktiv und auskunftsfreudig im Service.

Gewohnte Formen der Orientierung aus dem Straßenraum sind untauglich, Techniken wie ein schneller Rundumblick oder Seitenwechsel an den Schienen unmöglich. Hier hilft die Information in Schrift, Bild — auch Piktogramm genannt — und Farbe.

Beispielhaft dafür die Tunnelstationen „Schlägerstraße“ an der „roten Linie“. Ob Stationsschild, Linientafel, Streckenband, das rote Quadrat als Kennzeichen fehlt nie. Selbst bei guter Ortskenntnis und der funktionalen und übersichtlichen Baugestaltung der Tunnelstationen kennen viele Fahrgäste die leichte Unsicherheit bei der Suche nach dem richtigen Weg. Mit einem System aus Verkehrsmittel-, Richtungs-

und geographischen Zeichen wird der Fahrgast auf kürzestem Weg zu seinem Ziel, sei es die Stadtbahn in der richtigen Richtung oder der günstigste Ausgang, geleitet. Bereits auf dem Bahnsteig kann er im Umgebungsplan sein oberirdisches Ziel orten und, den Richtungszeichen folgend, den günstigsten Ausgang ansteuern. Umgekehrt verhindern Linientafeln vor den Abgängen die Wahl des falschen Bahnsteigs.

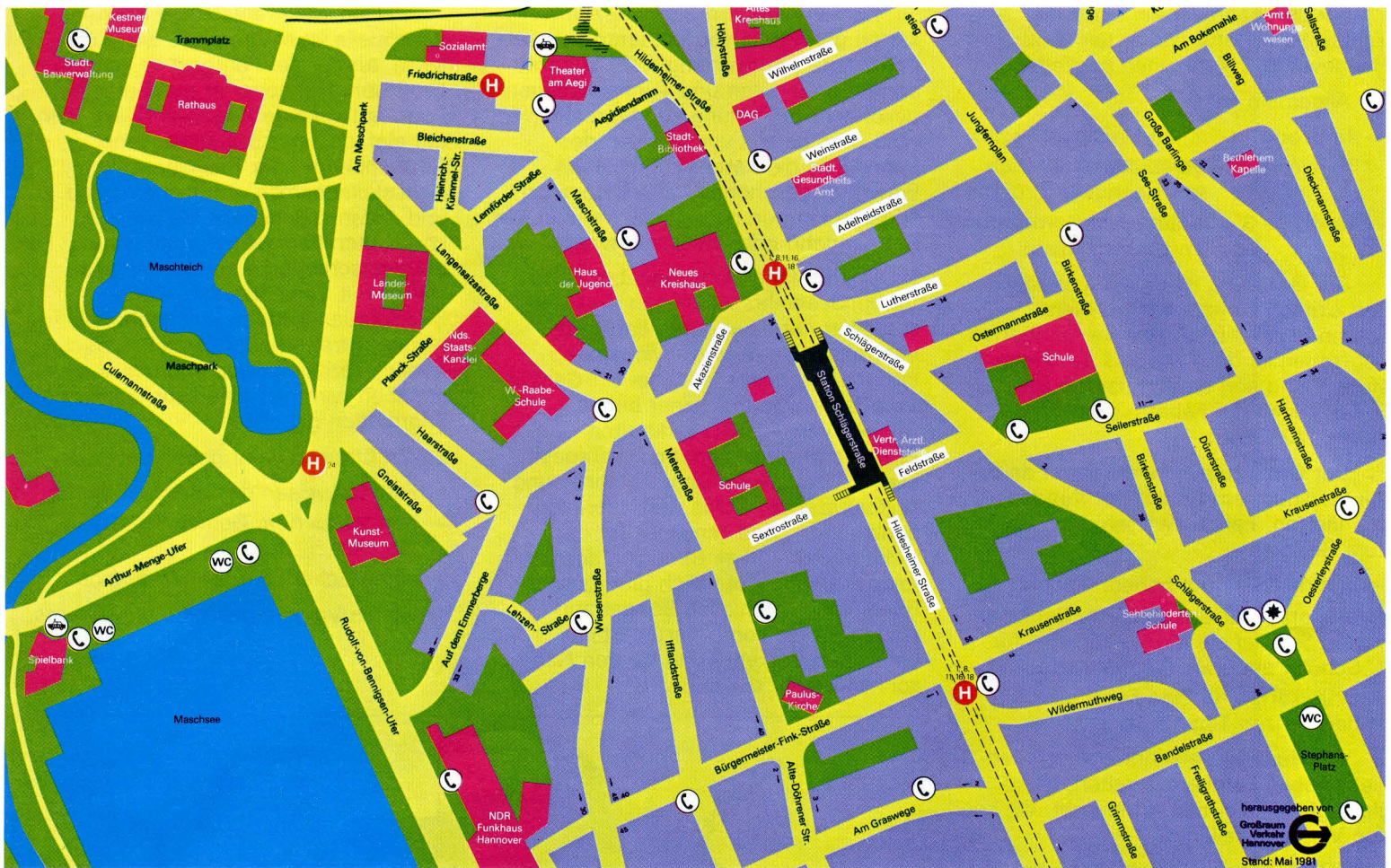
Die Stadtbahn fährt im Großraum-Verkehr Hannover. Sie ist mit den anderen Verkehrsmitteln — Nahverkehrszug, Straßenbahn und Bussen — zu einem Verbundverkehr verknüpft. Darum gilt: Von der „Schlägerstraße“ ist jeder Bahnhof und jede Haltestelle im Großraum Hannover mit einem Fahr-schein erreichbar.

Hier setzt jetzt ein weiterer Schwerpunkt — die Fahrgastinformation — ein. In allen Ebenen der Station gibt es Auskünfte zum Erreichen der stadthannoverschen Ziele durch den Stadtverkehrslinienplan mit Straßenverzeichnisse und den speziellen Liniennetzplan Schiene der ÜSTRA. Ziele im Landkreis, ob Barsinghausen, Burgdorf oder Wunstorf, findet man im Großraum-Verkehrs-Linienplan mit Ortsteilverzeichnis. Alle diese Pläne geben Aus-

kunft über Anschlußverbindung mit Linie und günstigstem Umsteigepunkt. Schließlich enthält die Information die Preissystematik zur Wahl der richtigen Fahrkartenart, die Beförderungs- und Tarifbedingungen und Abfahrtszeit-tabellen.

Mit wenigen Ausnahmen über Anschlußverbindung an den Umsteigeanlagen Lahe, Mühlenberg und Empelde gibt es aber aus Platzgründen keine Zeitangaben für günstiges Umsteigen. Diese Information kann nur der Gemeinschaftsfahrplan oder das Instrument der Telefonauskunft leisten. Jedem Fahrgast wird darum angeraten, bei weiteren Fahrten sich seine günstigsten Reisezeiten nach dem Fahrplan zusammenzustellen oder zusammenstellen zu lassen, denn ganz selbstverständlich ist der öffentliche Nahverkehr nicht überall so dicht wie in der Stadt Hannover.

Zur Standardausrüstung der Tunnelstation, der Umsteigeanlagen und der DB-Bahnhöfe gehören obligatorisch Fahrkartenverkaufsautomaten. An ihnen kann man während der ganzen Betriebszeit, also auch außerhalb üblicher Öffnungszeiten der Vorverkaufsstellen sowie an Sonn- und Feiertagen, Fahrkarten kaufen.



Fahren im Verbund Gemeinschaftstarif, Fahrausweise, Fahrgastinformation.



Für den Fahrgast ein einfaches Tarifsystem. Dafür wurde der Großraum Hannover in 3 Tarifzonen gegliedert.

Allgemein gilt

- Tarifzone 1 — Stadt Hannover (gelb)
- Tarifzone 2 — verstärkter Bereich um Hannover (grün)
- Tarifzone 3 — Städte und Gemeinden im Umland (blau)

Die Einteilung ist kundenfreundlich und einfach zu handhaben. Beim Fahren in einer bzw. zwei benachbarten Tarifzonen ist der Fahrpreis der Preisstufe 1 und erst beim Befahren aller 3 Tarifzonen der Fahrpreis der Preisstufe 2 zu zahlen.


Der Großraumverkehr kommt darum mit wenigen, am Bedarf der Kunden orientierten, Fahrausweisen aus. Zum Beispiel:

- Sammelkarte mit hohem Rabatt,
- Zeitkarten für Erwachsene, Senioren und Schüler als Monatskarte — für Schüler auch als Wochenkarte,
- Einzelkarten für eine Fahrt oder für den ganzen Tag als Tageskarte.

Weil für alle Verkehrsunternehmen die gleichen Fahrkarten gelten, ist es gleichgültig, wo man sie erwirbt. Ob bei den Verkaufsstellen der

- ÜSTRA Hann. Verkehrsbetriebe
- Regionalverkehrsges.
- Verkehrsbetriebe Bachstein
- Steinhuder Meer-Bahn,

den Fahrkartenschaltern der Bundesbahn,

den Busfahrern der Überlandbusse oder den vielen Agenturen mit  Zeichen.

Zunehmend stehen für Fahrgäste der Nahverkehrszüge und der Stadtbahnen moderne Verkaufsautomaten zum unkomplizierten Fahrkartenerwerb zur Verfügung, die der Kunde auch in den großen Verkehrsanlagen findet.

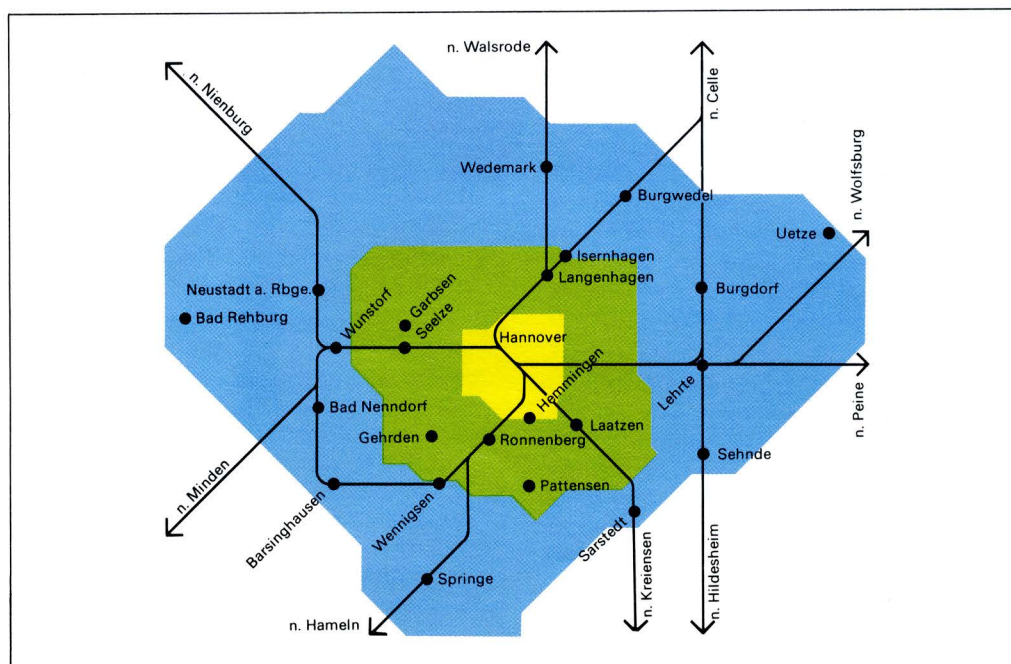
Zum Erwerb von Sammel-/Einzelkarten gehört die vor Fahrtantritt vorzunehmende „Entwertung“. Ihr kommt an den Bahnhöfen und Tunnelstationen besondere Bedeutung zu, denn hier muß man bereits vor Betreten des Bahnsteigs die Karte in den blauen Entwerter geschoben haben. Bei allen anderen Fahrten genügt es, wenn in der Straßenbahn oder im Bus entwertet wird.

Das umfangreiche Angebot eines Verbundverkehrs ist leichter und vollständiger mit einer guten Fahrgastinformation zu nutzen. Wichtigste Informationsquelle ist dabei der Gemeinschaftsfahrplan mit seiner hohen Auflage von 70 000 verkauften Exemplaren. Hier findet der Fahrgast alles Wissenswerte über Abfahrts- und Ankunftszeiten, Tarife, Beförderungsbedingungen und Hinweise für das sichere und richtige Benutzen des Großraumverkehrs. Zusätzlich gibt es eine Reihe von kostenlosen Sonderfahrplänen für die kombinierten Stadt-/Straßenbahn-/Bus-Verkehre und für den Nahschnellverkehr der DB.

Eine weitere wichtige Informationsquelle ist naturgemäß die Haltestelle, an der der Fahrgast im ganzen Großraum Hannover in gleichartiger Form notwendige Angaben findet. Von der einfachsten Ausstattung einer Straßenbahn- oder Bushaltestelle mit Haltestellennamen, Tarifschemaplan und Abfahrtszeittabelle bis zur kompletten Fahrgastinformation an unterirdischen oder zentralen Haltestellen mit Verkehrslinienplänen, Streckendarstellungen, Umgebungsplänen, Straßen- oder Ortsteilverzeichnissen, Tarifhinweisen und Umsteigeangaben wird hier eine sehr detaillierte Information gegeben.

Im Großraumverkehr gelten mit

- Fahrausweisen des gleichen Tarifs,
 - harmonisiertem Gemeinschaftsfahrplan,
 - einheitlicher Fahrgastinformation
- die vielen Vorteile des Verbundverkehrs.



ÜSTRA

HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE
AKTIENGESELLSCHAFT

VB Reisen

Verkehrsbetriebe Herrmann Bachstein
GmbH

Steinhuder
Meer-Bahn
GmbH



Regional-Verkehr Hannover
GmbH



Deutsche Bundesbahn



Zweckverband
Großraum Hannover