

## „Der ÖPNV in der Region Hannover zwischen Klimaschutz und Budgetknappheit“

**Klaus Geschwinder, Region Hannover,  
Teamleiter Verkehrsentwicklung und -management**

Zwei Programme werden derzeit in der Region Hannover zur gleichen Zeit diskutiert und aufgestellt: Der Nahverkehrsplan 2008 ist bereits seit Sommer 2008 verabschiedet, das gleiche ist für das Klimaschutzrahmenprogramm in einigen Tagen geplant.

Also eine gute Gelegenheit für eine Analyse, ob und wie sich diese beiden Prozesse koordinieren lassen.

Zuerst zum Nahverkehrsplan: Die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des ÖPNV Systems sind nicht ideal. Die weiterhin angespannte Haushaltslage erfordert Opfer in allen Bereichen, der Verkehrssektor mit seinen in Relation zu anderen Bereichen immensen Ausgaben wird hierbei besonders angefragt. Bisher beschränkten sich die Kürzungen auf einige wenige schwach nachgefragte Linien, die ganz oder z.T. eingestellt worden sind. Allmählich gelangt man in Bereiche, die den Bürgerinnen und Bürgern richtig weh tun.

Weiterhin macht der demografische Wandel zu schaffen. Obwohl in der Region Hannover die Einwohnerzahl mittelfristig konstant bleiben wird, nehmen relativ gesehen die Personen ab, die zu den Stammkunden des ÖPNV gehören. Dazu gehören erst einmal die Schüler und Auszubildenden, deren Gruppe wie überall im Lande kleiner werden wird. Die Anzahl der Senioren nimmt dagegen zu, nur dass diese sehr viel länger ihren eigenen PKW nutzen als die Generation der Alten vor einigen Jahrzehnten. Auch die geschlechterabhängigen Unterschiede bei der PKW Nutzung werden in einigen Jahren der Vergangenheit angehören.

Trotz zahlreicher Maßnahmen im Infrastrukturbereich (S-Bahn, Stadtbahnverlängerungen, Verknüpfungsbahnhof) und einer breit angelegten Qualitätsoffensive müssten die Nachfragerwerte eigentlich seit einigen Jahren rückläufig sein, das Gegenteil ist der Fall. Sie steigen Jahr für Jahr leicht an. Warum ist das eigentlich so?

Nun zum Klimaschutzrahmenprogramm. Die Fakten wurden im Prozessverlauf plakativ zusammenstellt. Der Anteil des Verkehrs an der CO<sub>2</sub> Erzeugung in der Region Hannover liegt bei 21 %, also ungefähr da, wo er auch in anderen Stadtregionen liegt. „Schuld“ daran ist zu 84 % der Straßenverkehr, auch keine große Überraschung. Und auch die dritte Erkenntnis ist nicht neu. Fast alle Konzepte, so auch in Hannover, fordern den Ausbau des ÖPNV in erheblichem Maße.

Nur, wie passt das eigentlich zusammen:

Die Nachfrage im ÖPNV lässt sich bei den heutigen Rahmenbedingungen noch leicht steigern, aber nicht in dem Maße, wie es für eine Senkung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes notwendig wäre. Den kommunalen Verkehrsunternehmen sind große Konsolidierungsmaßnahmen auferlegt worden. Angebotsausweitungen sind dabei eher kontraproduktiv. Und an zusätzliches Geld in den kommunalen Haushalten ist ebenfalls nicht zu denken.

Also doch ein klassischer Zielkonflikt? Welche Perspektiven können vorgeschlagen werden Und sind diese wirklich zukunftsfähig?

Der Vortrag von Klaus Geschwinder bietet keine Patentrezepte. Er schildert die Zwänge in der Planung zwischen Utopie und Realismus und will zur Diskussion anregen. Er vertritt die

Meinung, dass die Lösungsstrategien bekannt sind. Offen ist die Intensität der Umsetzung, zu der Politik und Öffentlichkeit bereit ist.