



Herrn
Regionspräsident
Hauke Jagau
o.V.i.A.

Hannover, 07.03.2017

ANFRAGE gemäß § 8a der Regionsversammlung

Hohes Fahrgastaufkommen und mögliche Maßnahmen dagegen

In der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 23.02.2017 stellte Herr André Neiß den Wirtschaftsplan der Üstra AG vor. Darin wird u. a. von einer Erhöhung der Fahrgastzahlen ausgegangen.

Die kostenlose Beförderung auch von älteren Schülern wird, laut Referat, voraussichtlich zu höheren Anreizen der Nutzung führen. Dieser Sachverhalt, vor dem Hintergrund, dass – laut H. Lindenberg – auch schon jetzt die Platzkapazitäten in Bussen und Bahnen zum Teil bis zur Belastungsgrenze ausgereizt sind (siehe HAZ, 24.02.2017), geht – so unsere vorläufige Annahme – auf Kosten der Kundenfreundlichkeit.

Längere Züge und auch das Angebot von Expresszügen können den Bedürfnissen einer wachsenden Stadtbevölkerung vermutlich nicht mehr gerecht werden.

So befinden sich beispielsweise im Bereich der Linie 6 eine Reihe von berufsbildenden Einrichtungen, die Tierärztliche Hochschule und das Kinderkrankenhaus an der Bult. Im Bereich Seelhorster Garten entstand ein neues Wohngebiet. Der Kronsberg soll ausgebaut werden und an der Haltestelle Messe Ost hat nicht nur die Uni, sondern auch die Fachoberschule für Gestaltung ihren Sitz. Die IGS Kronsberg besuchen Schüler aus dem gesamten Stadtgebiet. Trotz dieser steigenden Bedarfe hat sich die Fahrfrequenz der Linie 6 nicht erhöht.

Auch die Buslinie 611 ist meist überfüllt, siehe HAZ vom 08.02.2017.

Sicherlich lassen sich hier noch viele andere Beispiele finden.

Gerade Kunden, die darauf angewiesen sind, ausgeruht an ihrer Arbeitsstelle zu erscheinen, werden sich so eher für individuelle Lösungen, die den Zielen der Reduzierung von Schadstoff-Emissionen entgegenstehen, entscheiden. Die Mobilität von Älteren, Behinderten oder Menschen mit Kinderwagen wird eingeschränkt, da sie sich vermutlich diesen Transportbedingungen nicht aussetzen wollen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Regionsverwaltung:

1. Prognosen über das Fahrgastaufkommen sprechen, laut H. Neiß, für ein weiteres Wachstum der Fahrgastzahlen. Welche Faktoren sind hier berücksichtigt worden?
2. Welche Üstra-Bahnen sind nachweislich von einer hohen Fahrgast-Frequentierung betroffen und zu welchen Zeiten tritt eine solche auf?

3. Wurde bei den ausgewiesenen Linien mit einer erhöhten Zugzahl reagiert und wenn ja, wie?
4. Ist es durch die ausgewiesenen Maßnahmen zu einer signifikanten Entlastung gekommen?
5. Gibt es ein festgesetztes Mindestmaß an Fahrgastkomfort, das eingehalten werden muss? Wenn ja, wie sieht dieses im Detail aus?
6. Wie lassen sich die Bedürfnisse von Behinderten, Menschen mit Kinderwagen oder Rollator mit überfüllten Zügen vereinbaren? Sind hier entsprechende Maßnahmen angedacht?
7. Wann und wo werden Expresszüge eingesetzt? Da hier vorrangige Motivation der Kunden wohl die Zeitersparnis ist, die aber mit dem Nachteil, dass bei einem solchen Angebot naturgemäß nicht an jeder Haltestelle zugestiegen werden kann, erkauft wird, frage ich, ob diese Maßnahme wirklich das Problem des erhöhten Fahrgastaufkommens löst? Wären hier die verwendeten Ressourcen, auch im Zuge einer Gleichbehandlung von allen Nutzern, nicht besser in zusätzlichen Bahnen eingesetzt, die alle Haltestellen anfahren? Was kostet also der Betrieb eines Expresszuges in Relation zu einem herkömmlichen Fahrangebot?

Marina Sosseh
Stellv. Fraktionsvorsitzende



Herrn
Regionspräsident
Hauke Jagau
o.V.i.A.

Hannover, 07.03.2017

ANFRAGE gemäß § 8a der Regionsversammlung

Hohes Fahrgastaufkommen und mögliche Maßnahmen dagegen

In der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 23.02.2017 stellte Herr André Neiß den Wirtschaftsplan der Üstra AG vor. Darin wird u. a. von einer Erhöhung der Fahrgastzahlen ausgegangen.

Die kostenlose Beförderung auch von älteren Schülern wird, laut Referat, voraussichtlich zu höheren Anreizen der Nutzung führen. Dieser Sachverhalt, vor dem Hintergrund, dass – laut H. Lindenberg – auch schon jetzt die Platzkapazitäten in Bussen und Bahnen zum Teil bis zur Belastungsgrenze ausgereizt sind (siehe HAZ, 24.02.2017), geht – so unsere vorläufige Annahme – auf Kosten der Kundenfreundlichkeit.

Längere Züge und auch das Angebot von Expresszügen können den Bedürfnissen einer wachsenden Stadtbevölkerung vermutlich nicht mehr gerecht werden.

So befinden sich beispielsweise im Bereich der Linie 6 eine Reihe von berufsbildenden Einrichtungen, die Tierärztliche Hochschule und das Kinderkrankenhaus an der Bult. Im Bereich Seelhorster Garten entstand ein neues Wohngebiet. Der Kronsberg soll ausgebaut werden und an der Haltestelle Messe Ost hat nicht nur die Uni, sondern auch die Fachoberschule für Gestaltung ihren Sitz. Die IGS Kronsberg besuchen Schüler aus dem gesamten Stadtgebiet. Trotz dieser steigenden Bedarfe hat sich die Fahrfrequenz der Linie 6 nicht erhöht.

Auch die Buslinie 611 ist meist überfüllt, siehe HAZ vom 08.02.2017.

Sicherlich lassen sich hier noch viele andere Beispiele finden.

Gerade Kunden, die darauf angewiesen sind, ausgeruht an ihrer Arbeitsstelle zu erscheinen, werden sich so eher für individuelle Lösungen, die den Zielen der Reduzierung von Schadstoff-Emissionen entgegenstehen, entscheiden. Die Mobilität von Älteren, Behinderten oder Menschen mit Kinderwagen wird eingeschränkt, da sie sich vermutlich diesen Transportbedingungen nicht aussetzen wollen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Regionsverwaltung:

1. Prognosen über das Fahrgastaufkommen sprechen, laut H. Neiß, für ein weiteres Wachstum der Fahrgastzahlen. Welche Faktoren sind hier berücksichtigt worden?
2. Welche Üstra-Bahnen sind nachweislich von einer hohen Fahrgast-Frequentierung betroffen und zu welchen Zeiten tritt eine solche auf?

3. Wurde bei den ausgewiesenen Linien mit einer erhöhten Zugzahl reagiert und wenn ja, wie?
4. Ist es durch die ausgewiesenen Maßnahmen zu einer signifikanten Entlastung gekommen?
5. Gibt es ein festgesetztes Mindestmaß an Fahrgastkomfort, das eingehalten werden muss? Wenn ja, wie sieht dieses im Detail aus?
6. Wie lassen sich die Bedürfnisse von Behinderten, Menschen mit Kinderwagen oder Rollator mit überfüllten Zügen vereinbaren? Sind hier entsprechende Maßnahmen angedacht?
7. Wann und wo werden Expresszüge eingesetzt? Da hier vorrangige Motivation der Kunden wohl die Zeitersparnis ist, die aber mit dem Nachteil, dass bei einem solchen Angebot naturgemäß nicht an jeder Haltestelle zugestiegen werden kann, erkauft wird, frage ich, ob diese Maßnahme wirklich das Problem des erhöhten Fahrgastaufkommens löst? Wären hier die verwendeten Ressourcen, auch im Zuge einer Gleichbehandlung von allen Nutzern, nicht besser in zusätzlichen Bahnen eingesetzt, die alle Haltestellen anfahren? Was kostet also der Betrieb eines Expresszuges in Relation zu einem herkömmlichen Fahrangebot?

Marina Sosseh
Stellv. Fraktionsvorsitzende