



On Demand in der Region Hannover – leitet der Sprinti eine Transformation des ÖPNV im suburbanen und ländlichen Raum ein?

**ÖPNV-Zukunftskongress
vom 03.07. bis zum 05.07.2013 in Freiburg
Klaus Geschwinder, Region Hannover**

Die Region Hannover

Was ist die Region Hannover?



Region Hannover



- Gebietskörperschaft in Niedersachsen seit 2001 in Nachfolge u.a. des Landkreises
- bündelt Aufgaben von Stadt und Umland
- direkt gewählt: Regionspräsident und Regionsversammlung
- ca. 1,19 Mill. Einwohner auf 2.300 km², davon ca. 545.000 in der Landeshauptstadt Hannover
- insgesamt 21 Kommunen (inkl. der Landeshauptstadt Hannover)
- Zuständigkeiten u.a. bei Regionalplanung und Verkehr
- Aufgabenträger ÖPNV und SPNV

Wir denken in „Stadt und Umland“



Region Hannover



Zuständigkeiten:

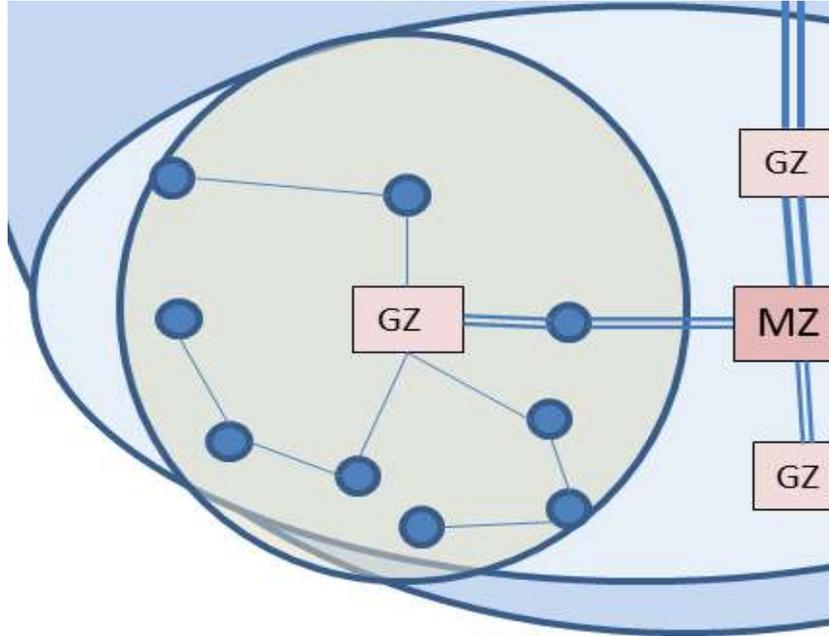
- Siedlungsentwicklung (Regionalplanung)
- Arbeitsplatzentwicklung (Wifö)
- Aufgabenträger SPNV (S-Bahn)
- Aufgabenträger ÖPNV nach PBefG
- Eigner von zwei kommunalen Verkehrsunternehmen (Üstra, Regiobus)
- Träger der Kreisstraßen (Radverkehrsausbau)
- Betreiber einer Verkehrs-managementzentrale (Steuerung des Straßenverkehrs)
- Verkehrsbehörde für einige Kommunen

Zielsetzung & Konzept

ÖPNV im Umland: Hierarchisches, zentrenorientiertes System



Region Hannover



- + Gute Fahrtbeziehungen zu den übergeordneten Zentren (Arbeitsplatz, übergeordnete Schulen, Hochschulen)
- + - Einkaufsverkehr in den Gemeindezentren (solange es diese Einkaufsmöglichkeiten überhaupt noch gibt)
- Dezentrale Arbeitsstätten (Gewerbegebiete)
- Dezentrale Einkaufsstätten
- Dezentrale Sportstätten
- Besuche (im Nachbarort)
- Dezentrale Sozialeinrichtungen
- Dezentrale (Krankenhäuser)

⇒ Der ÖPNV im Umland bietet kein umfassendes Angebot.



Region Hannover

eigene Darstellung

Verkehrswende im suburbanen und ländlichen Raum: Mobilität auch ohne eigenen PKW



Region Hannover

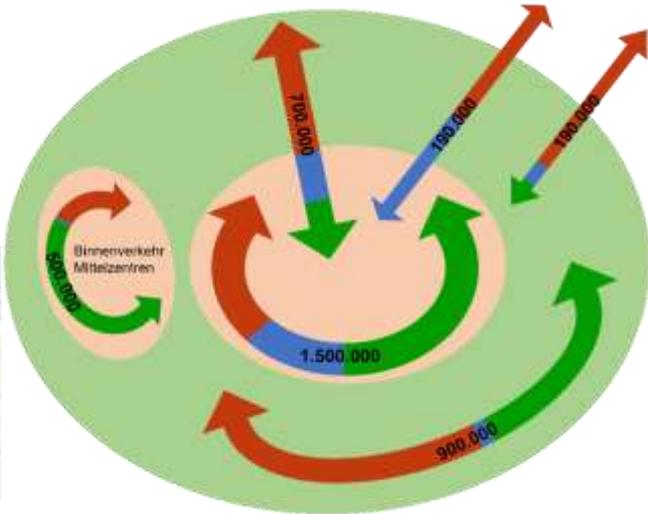
Tägliches Wegeaufkommen
in der Region Hannover
heute

Legende

Modal Split-Anteile:



$\Sigma = 900.000$ Anzahl Wege/Tag



Stand 2021
Modellberechnung VEP

- Konzepte der Großstadt lassen sich nicht 1:1 auf den suburbanen Raum übertragen.
- Der Busverkehr bietet nur eingeschränkte Lösungen.
- Die Verkehrsströme sind z.T. sehr dispers.
- Die Angebote müssen zur Kundschaft kommen.



Region Hannover

sprinti - On-Demand-System für die Region Hannover



Start

USTRA regiobus
VERBUNDEN IV GHD

Powered by
VIA



Region Hannover

Pilotprojekt sprinti läuft seit Juni 2021 erfolgreich in drei Kommunen der Region Hannover

Ergänzung des Buslinienverkehrs durch Kleinbusse, die von Fahrgästen per App oder telefonisch gebucht werden können

Ziel: flexible Fahrtmöglichkeiten im ländlichen Raum

Erst 20, aktuell 30 Fahrzeuge für 85.000 Einwohner

Volle Integration in den Verkehrsverbund GVH

Durchschnittliche Wartezeit 15-20 min, max. 30 min

Bedienungszeit von 06.00 bis 01.00 (Mo/Fr) bzw. 04.00 Uhr (Sa/So)

Bundesweit einzigartiger Pilot im ländlichen Raum mit begleitender Untersuchung durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu)

Ausschreibung (erste Stufe) durch Aufgabenträger, Betreiber VIA

Quelle: sprinti Betriebskennzahlen

sprinti

Nutzungszahlen & Akzeptanz

Anzahl beförderter Fahrgäste pro Tag erneut gestiegen - durchschnittlich mehr als 1.500 Fahrgästen pro Tag

Beförderte Fahrgäste pro Monat, in Tausend



Quelle: sprinti Betriebskennzahlen

sprinti

Beispiel für eine Problemlösung

Deutliche Verbesserung der Betriebsqualität => Problembeseitigung

- ⇒ **Der On Demand Betreiber muss sich erst auf die Zuverlässigkeitsansprüche des ÖPNV einstellen.**
- ⇒ **Zielgröße 95 % aller Fahrtwünsche führen zu einem konkreten Fahrtangebot.**
- ⇒ **Anschlussmobilität zur Schiene muss genau „eingestellt“ werden.**
 - Die Anschlüsse dürfen nicht verpasst werden.
 - Die Wartezeit darf aber auch nicht zu lang sein.
 - Hauptkritikpunkt in den Anfangsmonaten
 - Lösung: Eingabe der „intermodalen“ Wegekette bzw. der Ankunftszeit
- ⇒ **System des geteilten Risikos**
 - Wird die Zielgröße verfehlt, muss der Betreiber nachweisen, dass zum Hotspot der Nachfrage alle Fahrzeuge im Einsatz waren.
 - Ist das der Fall, muss der Auftragsgeber zusätzliche Fahrzeuge für den Betrieb finanzieren.



Um Anschlussverbindungen verlässlich zu erreichen, ist es ratsam, entweder kombinierte Wegekette oder eine “Ankunft bis” zu buchen

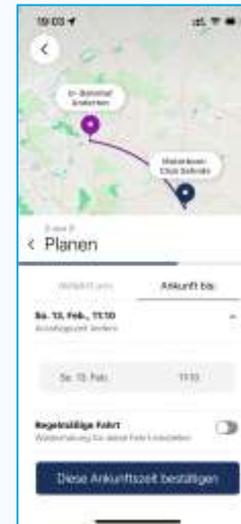
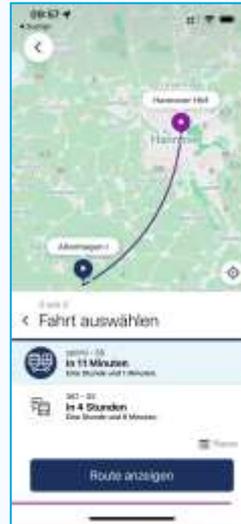
Situation

Nutzende berichten, dass **Anschlüsse nicht erreicht** werden, weil sich die Ankunft durch **zusteigende Fahrgäste** verzögert

Grundsätzlich ist es **Kernbestandteil des Systems**, dass auf dem Weg Fahrgäste eingesammelt werden

Bei der Spontanbuchung oder “Abfahrt ab”-Vorausbuchung kann somit **die Ankunftszeit nicht 100% garantiert werden**

Es gibt aber 2 Möglichkeiten, wie die Ankunftszeit gewährleistet werden kann - diese werden aktuell aber selten genutzt



- Endgültiges Fahrtziel direkt eingeben, damit sprinti-Zubringer optimal gebucht wird (entweder “Abfahrt ab” oder “Ankunft bis”)

- sprinti-Zubringer mit “Ankunft bis” buchen, damit Ankunftszeit garantiert werden kann

6 neue Fahrzeuge für die 3 Bediengebiete

Seit Juli setzen wir neben den 24 Sprintern auch 6 V-Klassen ein, um die hohe Nachfrage schnell zu adressieren - ein voll barrierefreies Angebot ist weiterhin gewährleistet



Barrierefreie Ausrüstung der Fahrzeuge



Sprinti Begleitforschung mit dem DIfU/Berlin

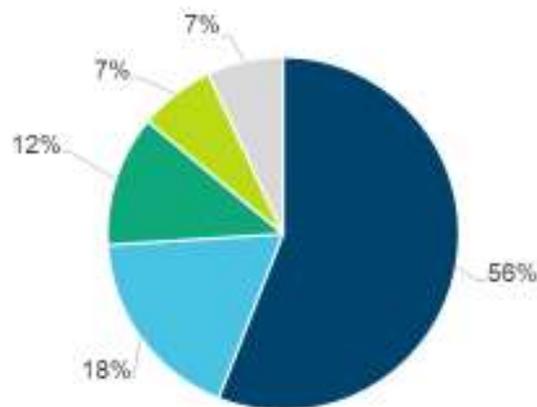
in 2022 und 2023



Fördermaßnahme: MobilitätsWerkStadt 2025

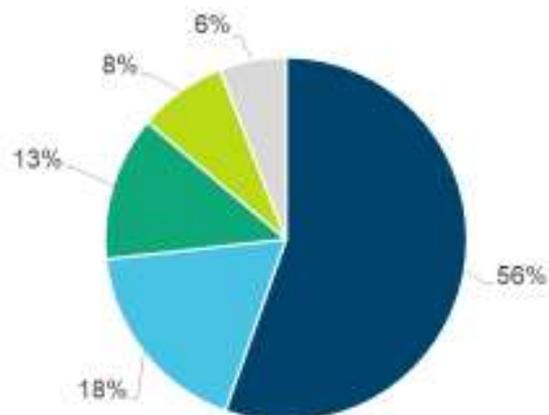
Nutzung in der Freizeit überwiegt weiterhin

Befragung 2022 (n = 848)



- Wege in der Freizeit
- Wege von oder zur Arbeitsstätte
- Wege von oder zur Schule, Ausbildung, Studium
- Einkäufe, Erledigungen oder Arztbesuche
- Sonstiges

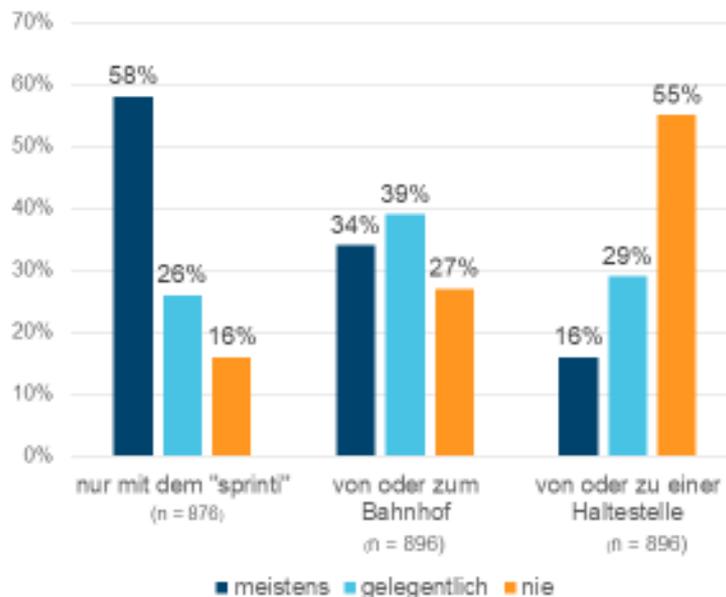
Befragung 2023 (n = 993)



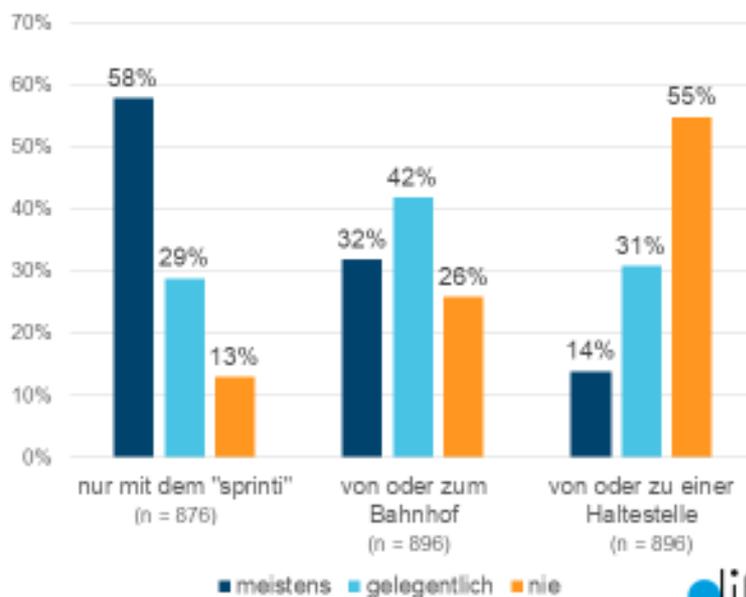
- Wege in der Freizeit
- Wege von oder zur Arbeitsstätte
- Wege von oder zur Schule, Ausbildung, Studium
- Einkäufe, Erledigungen oder Arztbesuche
- Sonstiges

Wie nutzen die Befragten den „sprinti“ meistens?

Befragung 2022

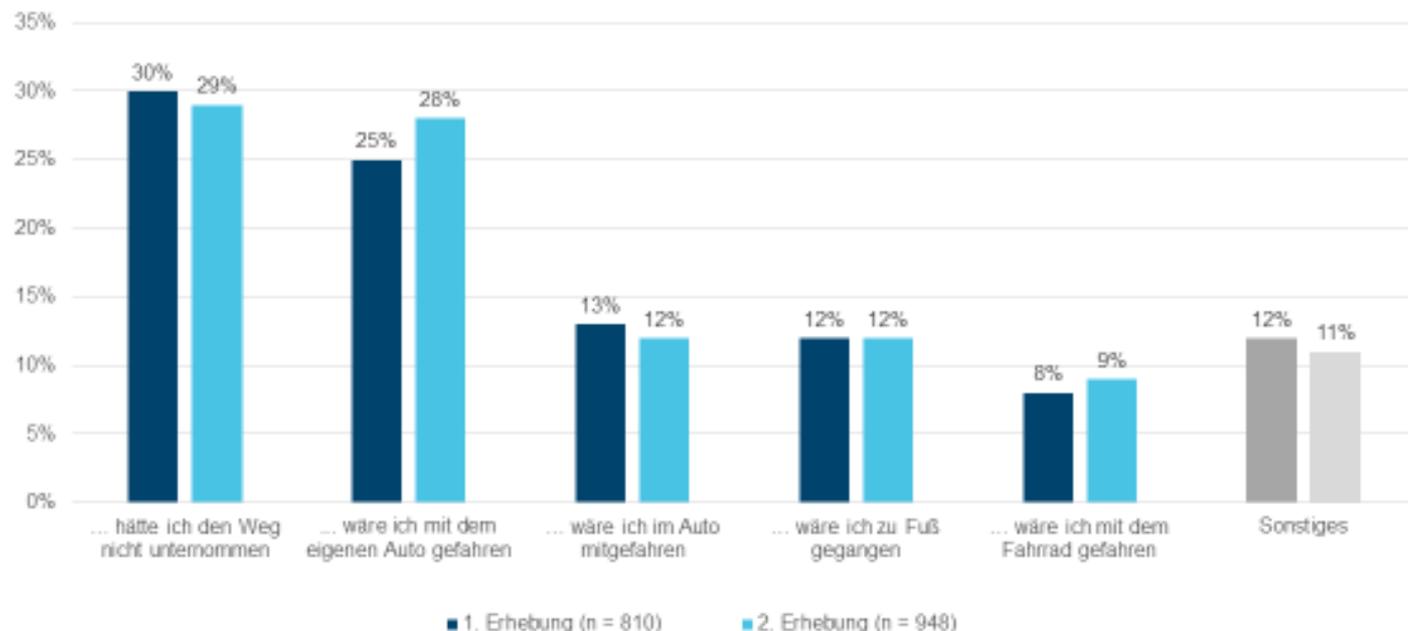


Befragung 2023



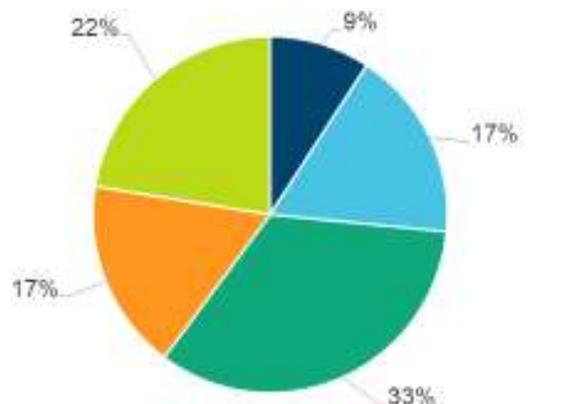
Modal Shift: Welche Fahrten ersetzt der „sprinti“?

Ohne den "sprinti"... (n = 948)



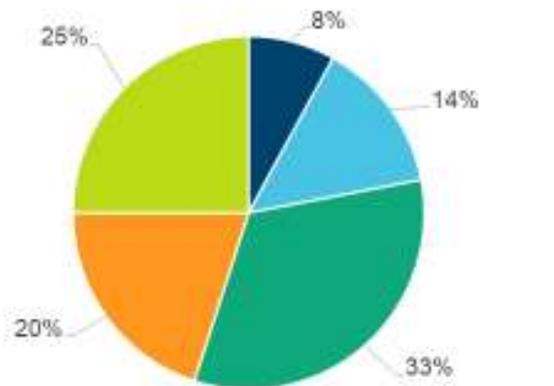
Dass der „sprinti“ zukünftig das Auto der Befragten ersetzt ist...

Befragung 2022
(n = 205; 25 %)



■ sehr wahrscheinlich
■ eher wahrscheinlich
■ teils teils
■ eher unwahrscheinlich
■ sehr unwahrscheinlich

Befragung 2023
(n = 257; 28 %)



■ sehr wahrscheinlich
■ eher wahrscheinlich
■ teils teils
■ eher unwahrscheinlich
■ sehr unwahrscheinlich

Erweiterung ab 2023

Modellprojekt ÖPNV ermöglicht die Finanzierung von sprinti in der gesamten Tarifzone C

	Anzahl Kommunen	Einwohnerzahl Kommunen	Anzahl Fahrzeuge Sprinti
Pilotprojekt seit 6/21	3	85.000	30
Modellprojekt ab 12/23	12	360.000	120



Die Erweiterung von 3 auf 12 Kommunen in 2023

Ausweitung ab Juli 2023 auf insgesamt **12 Kommunen**
/ 120 Fahrzeuge mit 360.000 Einwohnern innerhalb
der **Tarifzone C**

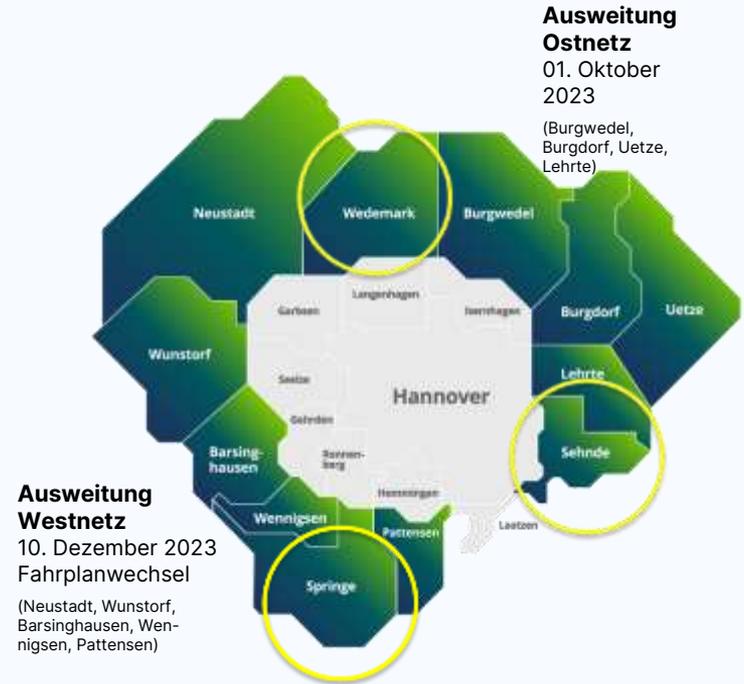
Förderung als "Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV"
durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr
(BMVI), Fördersumme rd. 17 Millionen Euro

Ausschreibung durch das kommunale
Verkehrsunternehmen Üstra

Mit **120 Fahrzeugen** wird der sprinti zu den größten
On-Demand-ÖPNV-Projekten Europas gehören.

Die **Flotte** wird dabei bestehen aus:

- **70 voll barrierefreie Dieselfahrzeuge** (6 Sitzer)
- **30 barrierefreie Elektrofahrzeuge** (5 Sitzer)
- **20 Kleinbusse** mit erhöhter Sitzkapazität (18 Sitzer)



Testgebiete ab 06/2021

Aktuell & voraussichtlich eingesetzte Fahrzeuge

Mercedes Sprinter
(6-Sitzer)



Mercedes E-Vito
(6-Sitzer)



Mercedes Sprinter City 75
(16-Sitzer)

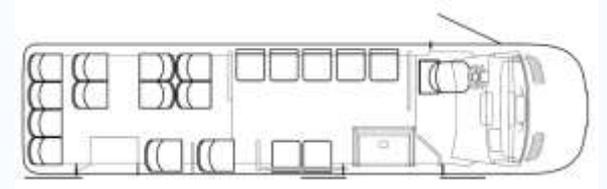


Abbildung kann abweichen

**Bleibt die Ausgangsfrage:
On Demand in der Region Hannover – leitet der Sprinti eine Transformation des ÖPNV im
suburbanen und ländlichen Raum ein?**

Vielen Dank für
Ihre Aufmerk-
samkeit.

