

Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Hildesheim

Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens für den Teil des Landkreises – Stand: 11. April 2025

1. Verkehrsunternehmen
2. Nachbaraufgabenträger/ benachbarte Aufgabenträgerorganisationen
3. Land Niedersachsen/ Landesbehörden
4. Vertretungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Verkehrs- und Interessenverbände
5. kreisangehörige Städte und Gemeinden
6. sonstige Träger öffentlicher Belange
7. benachbarte Kreise (Aufgabenträgerschaft bei Aufgabenträgerorganisation)
8. Nachbarstädte und -gemeinden

Hinweise

- Die Stellungnahmen sind im Wortlaut (inkl. offensichtlicher Fehler) übernommen und jeweils alphabetisch geordnet.
- Hinweise, die sich ausschließlich auf redaktionelle Dinge (Fehler o. ä.) beziehen, werden nicht in der Synopse dokumentiert.
- Die in der Spalte „Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP“ erfolgten Begründungen und Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung/ Klarstellung.
- Die in **Fettdruck** ausgewiesenen Formulierungsvorschläge stellen die vorgeschlagenen Anpassungen im NVP dar.
- Das mit der Erstellung des Nahverkehrsplans beauftragte Planungsbüro hat das Beteiligungsverfahren dokumentiert und bewertet. Die abschließende Beurteilung und Entscheidungsfindung zur Berücksichtigung der Stellungnahmen im NVP lag beim Landkreis Hildesheim.

Vorbemerkungen zur Bewertung der Stellungnahmen und zur Abwägung

- Der Landkreis verfolgt mit dem Nahverkehrsplan eine schlanke, auch für Nicht-Fachleute gut und schnell lesbare Fassung des Berichtes. Im „Nahverkehrsplan 2020“ wurden umfassende Analysen und Bewertungen vorgenommen und dokumentiert. Diese sollen ausdrücklich im „Nahverkehrsplan „2025“ nicht wiederholen werden. Hinweise zu Ergänzungen der Bestandssituation werden deshalb nur im Einzelfall mit einer Ergänzung im Nahverkehrsplan berücksichtigt.
- Der Nahverkehrsplan beinhaltet in erster Linie grundsätzliche Maßnahmen und Projekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Die in mehreren Stellungnahmen aufgeführten Details zu Verbindung, Fahrten und Zeiten gehen über diesen Ansatz hinaus und sollen deshalb nicht im Nahverkehrsplan dargestellt werden, da sie diesen in seiner Darstellung überfrachten würden. Die Anregungen, Hinweise und Wünsche werden außerhalb des NVP-Prozesses geprüft.
- Der Landkreis Hildesheim verfolgt mit seinem Nahverkehrsplan eine Planung, welche in der Umsetzung realistisch auf den Zeitraum bis zur nächsten Fortschreibung in 2029 ausgerichtet ist und auch über das Jahr 2030 hinausblicken kann. Der Nahverkehrsplan ist für den Landkreis keine langfristiger Masterplan, welcher mit breit gefächerten Maßnahmenprogrammen Jahrzehnte der Umsetzung bedürfen würde. Da der Fahrpersonalmangel bei den Verkehrsunternehmen und die eingeschränkten Finanzmittel beim Aufgabenträger aktuell die Situation prägen, sind die Handlungsspielräume für Angebotsverbesserungen und einen Leistungsausbau begrenzt. Auf der anderen Seite beinhalten die Stellungnahmen vieler Beteiligter Ideen, Wünsche und Anregungen zur Verbesserung des ÖPNV. Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt deshalb, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Punkte gesamtheitlich mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.
- Die Stellungnahmen mehrerer Beteiligter beinhalten eine Vielzahl von Hinweisen und Anmerkungen die insbesondere aus den oben aufgeführten Gründen nicht in den Nahverkehrsplan übernommen werden. Diese Punkte gehen nicht „verloren“, sondern werden vom Landkreis Hildesheim bei der Prüfung und Erarbeitung von Maßnahmen eingebunden und berücksichtigt.

1 Verkehrsunternehmen

1.1 SVHI Stadtverkehr Hildesheim GmbH (05.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Seite 58</p> <p>Drittletzter Spielstrich ... über dritte Vertriebspartner ...</p> <p>Durch das Deutschlandticket ist eine deutliche Reduzierung der Verkäufe von Zeitkarten und Mehrfahrtenkarten beim SVHI einher gegangen. Daher wird sicher während der Laufzeit des NVP der im Stadtgebiet gewählte Vertriebsweg Agentur in Frage zu stellen sein. Daher sollte der Passus „ im Stadtgebiet ... fünf Vertriebsstellen ...“ unter den Vorbehalt des Ergebnisses einer Überprüfung gestellt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: An der formulierten Anforderung wird im NVP festgehalten, da unter den Gesichtspunkten der Teilhabe und der Inklusion den persönlichen Beratungsstellen (hier „Vertriebspartner“) weiterhin eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Bei der nächstfolgenden Fortschreibung erfolgt eine Prüfung der Anforderung und im Kontext mit Entwicklung der Akzeptanz der Vertriebsformen ggf. eine Anpassung.</p>
<p>Seite 156 – 158 – jeweils Block Beteiligte:</p> <p>Bei den Maßnahmen Implementierung von Echtzeitinformationen, Verlässliche Information zu Störungen und Erweiterung ROSA-App handelt es sich um Gemeinschaftsprojekte von RVHI und SVHI – insofern sind jeweils SVHI und Stadt Hildesheim als Beteiligte zu ergänzen</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 8.5, Maßnahme M.IV.3 (Ergänzung in fett):</p> <p>„Maßnahmenträger/ Beteiligte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landkreis Hildesheim • RVHI • Stadt Hildesheim • SVHI • Verschiedene Vertretungen aus Zielgruppen als App-Testende“

1.2	ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (21.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>Das Angebot der ÜSTRA, welches den Landkreis Hildesheim betrifft (Linie 1 (Stadtbahn) & Linie 330 (Bus)) hat sich in diesem Jahr nicht geändert und es sind auch im kommenden Jahr keine Änderungen geplant.</p> <p>Zur vorliegenden Fassung des Nahverkehrsplan 2025 haben wir folgende Anmerkungen:</p>		
<p>Auf S. 90 Maßnahme MI.3 sollte der Ausbau aller Haltestellen in Sarstedt vor der Wendeschleife erwähnt werden und nicht nur die Wendeschleife</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die im Hinweis benannte Stelle im NVP behandelt die Zielerfüllung der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2020 und nicht eine neue Maßnahme. Im Kapitel 2.4.3 des NVP wird die Thematik im Hinblick auf die planerischen Anforderungen angesprochen.</p>	
<p>Auf S.106 oder in einem anderen passenden Kapitel sollte die Ausrüstung der LSA-Schaltungen mit der Priorisierung für die Stadtbahn erwähnt werden</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 6.2.5:</p> <p>„Im Stadtgebiet Sarstedt wird eine Bevorrechtigung der Stadtbahn an den Lichtsignalanlagen im Interesse eines störungsfreien Betriebes für sinnvoll erachtet.“</p>	

2 Nachbaraufgabenträger/ benachbarte Aufgabenträgerorganisationen

2.1 Landkreis Hameln-Pyrmont (06.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Grundsätzlich hat der Landkreise Hameln-Pyrmont keine weiteren Anmerkungen oder Bedenken zu den Ausführungen und Projektzielen des Planentwurfs.</p> <p>Angeregt wird aber eine Prüfung zur Verlängerung der Linien 64 von Alfeld über Duingen nach Thüste bis nach Salzhemmendorf (neu). Bei dem Prüfauftrag kann der Landkreis Hameln-Pyrmont gerne unterstützen.</p>	<p>Ergänzung des NVP:</p> <p>Neues Kapitel „Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“ mit Beschreibung der Planungsanregung des Landkreises Hameln-Pyrmont.</p>

2.2 ZVSN Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (21.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1. Zu Prüfauftrag M*.I.6</p> <p>„Prüfung: Überplanung des Korridors Bad Gandersheim – Lamspringe – Boden-burg“</p> <p>Wir stimmen mit der Analyse der Problematik im genannten Korridor überein und sehen bei den derzeitigen Fahrplänen der Bahnen (RB79, RB82 und Knoten Kreiensen) für die nächsten fünf Jahre keine Möglichkeit, eine attraktive Busverbindung im Anschluss an die RB79 von Boden-burg über Lamspringe nach Bad Gandersheim bzw. Kreiensen mit Anschluss an die Bahn Richtung Süden einzurichten.</p> <p>Allerdings möchte der ZVSN prüfen, wie die nordöstlichen Stadtteile von Bad Gandersheim mit einem Midi- oder Kleinbus, der den Bahnhof Bad Gandersheim anfahren könnte, im Rahmen eines flexiblen Bediensystems angebunden</p>	<p>Ergänzung des NVP:</p> <p>Neues Kapitel „Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“ mit Beschreibung (Übernahme) des Planungsvorschlages des ZVSN.</p>

<p>werden können. In diesem Rahmen wäre zu prüfen, ob eine solche Verbindung auch über die Kreisgrenze hinaus bis zum Kernort Lamspringe möglich wäre, sodass zumindest dieses Grundzentrum gute Verbindungen Richtung Süden bekommen würde.</p>	
<p>2. Neuer Prüfauftrag M*.I.x</p> <p>„Prüfung: Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie Alfeld – Delligsen – Grünenplan – Eschershausen – Stadtoldendorf – Holzminden (- Höxter)“</p> <p>Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stündliche schnelle Anbindung von Holzminden an den Landkreis Hildesheim und die Landeshauptstadt Hannover. • Gleichzeitig Angebotsverbesserung zwischen dem Flecken Delligsen und der Stadt Alfeld (Leine). <p>Beschreibung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer zweistündlichen landesbedeutsamen schnellen Buslinie im Anschluss an den Metronom RE2 aus Hannover zwischen Alfeld, Delligsen, Grünenplan, Eschershausen, Stadtoldendorf und Holzminden (ggf. verlängert bis nach Höxter über Schloss Corvey). • in der Zeitlage, in der kein Bahnanschluss zwischen Alfeld und Holzminden über Kreiensen besteht. <p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der ZVSN prüft derzeit die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie, die zweistündlich Holzminden und Stadtoldendorf mit Delligsen und Alfeld (Leine) verbindet und dort den Anschluss an den RE2 Richtung Hannover herstellt. Diese Buslinie würde die derzeit wegen Eingleisigkeit der Schieneninfrastruktur für die nächsten mindestens fünf Jahre nur zweistündlich zu realisierende Schienenverbindung zwischen Holzminden, Stadtoldendorf 	<p>Ergänzung des NVP:</p> <p>Neues Kapitel „Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“ mit Beschreibung (Übernahme) des Planungsvorschlages des ZVSN.</p> <p>In der Beschreibung wird darauf hingewiesen, dass der Linienanteil im Landkreis Hildesheim sehr gering ist.</p>

und Hannover mit Umstieg in Kreiensen in der jeweils dazwischenliegenden Stunde ergänzen.

- Durch die in Aussicht gestellte Förderung der LNVG für landesbedeutsame Buslinien könnte so ggf. die Anbindung des stark mit Alfeld (Leine) und dem Landkreis Hildesheim verbundenen Fleckens Delligsen (Landkreis Holzminden) durch häufigere und schnellere Verbindungen weitgehend kostenneutral verbessert werden.
- Durch eine mögliche Verlängerung der Linie über Holzminden hinaus bis zum Mittelzentrum Hötter während der sonst fahrplantechnisch bedingten Standzeit könnte diese Linie auch als „Welterbe-Linie“ (Verbindung der Welterbestätten Fagus-Werk in Alfeld und Schloss Corvey in Hötter) vermarktet und ggf. auch gefördert werden.

Auswirkungen:

- Eine solche landesbedeutsame Linie würde zwar den Verkehr innerhalb des Landkreises Hildesheim praktisch nicht berühren, hätte aber ggf. Auswirkungen auf den Fahrplan der RVHi-Linien 63 und 62 und somit auch für die Alfelder Ortsteile Föhrste, Wispenstein und Imsen sowie auf das derzeitige Bediengebiet der RVHi (insb. Linie 63).
- Kosten sind erst nach dezidierter Prüfung abschätzbar, sollte für den Landkreis Hildesheim durch Landesförderung, Kofinanzierung des ZVSN und ggf. touristische (Welterbe-) Förderung aber weitgehend kostenneutral sein.

Maßnahmenträger / Beteiligte:

- ZVSN
- Landkreis Hildesheim
- RVHi
- ggf. nph, NRW, Welterbe- bzw. Tourismus-Förderung

3. Neuer Prüfauftrag M*.I.y

- „Prüfung: Anbindung der Ortschaften des Fleckens Delligsen an das Mittelzentrum Einbeck“

Ziel:

- Einrichtung einer bisher nicht bestehenden Verbindung zwischen den Ortschaften des Fleckes Delligsen und dem Mittelzentrum Einbeck (Kernstadt und Bahnknoten Kreiensen)

Beschreibung:

- Einrichtung einer mehrmals täglich verkehrenden Linie, die zumindest den Ort Delligsen entweder über Varrigsen und Ammensen oder über Kaierde mit der Kernstadt Einbeck bzw. dem Bahnknoten Kreiensen verbindet – z. B. als Rundkurs Einbeck – Kaierde – Delligsen – Ammensen – Kreiensen.
- Nachfragegerecht ggf. als flexible Bedienform mit Kleinbussen (ALT o. Ä.)

Hintergrund:

- Bisher endet die RVHi-Linie 62 in Ammensen, und die Linie 63 muss eine für weiterfahrende Fahrgäste zeitraubende Stichfahrt nach Kaierde einlegen.
- Die ZVSN-Linie 254 der Ilmebahn endet bisher an der Stadt- und Kreisgrenze in Stroit
- Durch eine Verbindung könnte man einerseits kreisübergreifende Verbindungen darstellen und andererseits bei einem Anschluss dieser Verbindungen an die Linie 63 (oder den vorgeschlagenen Landesbus) in Delligsen die Stichfahrten nach Kaierde bzw. gering genutzten Fahrten nach Ammensen sinnvoll ersetzen.

Auswirkungen:**Ergänzung des NVP:**

Neues Kapitel „**Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger**“ mit Beschreibung (Übernahme) des Planungsvorschlages des ZVSN.

In der Beschreibung wird darauf hingewiesen, dass der Vorschlag ausschließlich Gebiete außerhalb des Landkreises Hildesheim betrifft.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Dieser Vorschlag berührt zwar nicht das Gebiet des Landkreises Hildesheim, sehr wohl aber das Verkehrsnetz der RVHi und könnte zur Linienoptimierung beitragen.• Maßnahmenträger / Beteiligte:• ZVSN• RVHi• (Landkreis Hildesheim nur indirekt) | |
|---|--|

3 Land Niedersachsen/ Landesbehörden

3.1 LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (06.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Seite 9</p> <p>Das SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ ist nun verfügbar (https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040)</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 1.2:</p> <p>„Nach Erstellung des Anhörungs-Entwurfs des NVP für den Landkreis Hildesheim wurde das „SPNV-Konzept 2030+ und 2040+“ veröffentlicht. (https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040)“</p>
<p>Seite 70, Kap. 3.4</p> <p>Unter dem Kapitel „Schul- und Hochschulstandorte“ wird das Bildungsangebot dargestellt. Insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Kosten für die Schülerbeförderung empfiehlt die LNVG die Schaffung einer Maßnahme zur Prüfung der Schulzeitstaffelung, um die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulschulspitze zu verringern und um finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung zu eröffnen. Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Im Entwicklungskonzept ist das „PROJEKT: Chancen und Grenzen von Maßnahmen zur Reduktion des Fahrzeugbedarfs in der morgendlichen Hauptverkehrsspitze“ (PRO.II.6) vorgesehen. Das Thema „Schulzeitstaffelung“ ist ein möglicher Maßnahmenansatz in diesem Projekt. Das Kapitel 3.4 beinhaltet ausschließlich die Beschreibung der Raumstrukturen, ein Hinweis auf Maßnahmen ist im Aufbau des NVP hier nicht passend.</p>
<p>Seite 75/76, Kap. 4.2</p> <p>Tarifverbund ROSA:</p> <p>Bitte konkretisieren, dass der Tarifverbund ROSA nur auf der SPNV-Strecke der Lammetalbahn (RB 79) zwischen Hildesheim und Bodenbug zur Anwendung kommt. Alle übrigen SPNV-Strecken sind nicht in den ROSA-Tarif integriert.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Im Kapitel 4.2 ist bereits an anderer Stelle ausreichend ausgeführt, dass der ROSA-Tarif auf der Lammetalbahn (RB 79) zwischen Hildesheim und Bodenbug zur Anwendung kommt.</p>

<p>Auf Seite 76 ist ausgeführt, dass weitere SPNV-Strecken nicht enthalten sind. Es fehlt aber die Konkretisierung, welche Strecke inkludiert ist.</p>	
<p>Seite 79, Kap. 4.3.3</p> <p>Die Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr wird angesprochen. Jedoch fehlt eine hierarchisierte Darstellung des Netzes. Wir empfehlen, dass Netz zu hierarchisieren je nach Angebotsstandard der einzelnen Buslinien.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Eine Hierarchisierung des Busnetzes war bisher vom Landkreis Hildesheim vor dem Hintergrund des überschaubaren Nahverkehrsraums nicht vorgesehen. Sollte die im NVP 2025 vorgesehene Einführung von Premiumlinien zur Umsetzung kommen, wird bei der nächsten Fortschreibung des NVP ggf. eine solche Hierarchisierung vorgenommen.</p>
<p>Seite 105, Kap. 6.2.4</p> <p>Die ROSA D-Ticket-App wird derzeit weiterentwickelt und soll zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Wir verweisen auf die FahrPlaner-Plattform der VBN GmbH. Das System wird seit einigen Jahren zum umfassenden digitalen Auskunfts- und Buchungssystem für den ÖPNV und SPNV in ganz Niedersachsen und Bremen ertüchtigt. Tarifgemeinschaften und Verbänden ist eine Möglichkeit zum niedrighschwelligem Einstieg (v.a. durch Verzicht auf Einmalkosten) in die digitale Beauskunftung und den Vertrieb über dieses System gegeben worden. Wir regen daher an, auf den FahrPlaner zu verweisen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Da sich die ROSA-App mit den relevanten Funktionen in der Markteinführung befindet, ist ein Verweis auf den FahrPlaner für den Landkreis Hildesheim nicht erforderlich.</p>
<p>Seite 108, Kap. 6.3.1</p> <p>Fahrzeugeinsatz:</p> <p>Wir empfehlen auf Grund der im Entwurf erwähnten Haushaltslage und angespannten Finanzierungssituation zusätzlich die Nutzung der LNVG- und EFRE-Förderung für emissionsarme Fahrzeuge nach dem SaubFahrzeugBeschG.</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 8.8 (Finanzierung):</p> <p>Hinweis auf die LNVG- und EFRE-Förderung für emissionsarme Fahrzeuge nach dem SaubFahrzeugBeschG sowie auf Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge</p>

<p>Hier würde sich die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen 2023) anbieten.</p>	<p>sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen 2023).</p> <p>Anmerkung: Im Kapitel 6.3.1 erfolgt vordergründig eine Bewertung der vorhandene Fahrzeugflotte. Ein Hinweis auf Förderprogramme wäre an dieser Stelle nicht zielführend.</p>
<p>Seite 170, Kap. 8.9</p> <p>Barrierefreie Umgestaltung der SPNV-Haltepunkte:</p> <p>Ergänzend ist bei den Stationen Hildesheim-Ost und Groß Düngen eine Bahnsteigverlängerung auf 220 m vorzusehen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Halteinfrastruktur im Kontext mit den Fahrzeugkonzepten ist aus Sicht des Landkreis Hildesheim Sache des Landes als SPNV-Aufgabenträger und deshalb im Kapitel 8.9 nicht passend.</p>
<p>Seite 170, Kap. 8.9</p> <p>Reaktivierung Hildesheim-Himmelsthür aktuell in Planung und Umsetzung fest geplant, übrige Stationen vorbehaltlich positiver Bewertung durch LNVG.</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 8.9 als Fußnote:</p> <p>„Die Reaktivierung Hildesheim-Himmelsthür ist aktuell in Planung, die Umsetzung ist fest geplant (Information der LNVG vom 06.09.2024).“</p>
<p>Alle</p> <p>Landesbedeutsame Buslinien werden vom Land Niedersachsen mit einem Festbetrag gefördert. Aus diesem Grund sollte diese Art der Finanzierung auch genannt werden.</p> <p>Informationen hierzu:</p> <p>https://www.lnvg.de/oePNV-1/finanzierung/landesbusliniennetz</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 8.8 (Finanzierung):</p> <p>Hinweis auf Förderung „Landesbedeutsamer Buslinien“ durch das Land Niedersachsen.</p>

3.2 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (04.07.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Durch das o. g. Vorhaben werden die Belange der in der Zuständigkeit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover liegenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen berührt.</p> <p>Nach Sichtung der digitalen Unterlagen bestehen aus Sicht der Straßenbauverwaltung keine Bedenken gegen das Vorhaben.</p> <p>Ich gebe aber den Hinweis, dass im Falle einer eventuellen Umstrukturierung des straßengebundenen ÖPNV bei klassifizierten Straßen Knotenpunkte auf ihre Eignung für die Abwicklung von Busverkehr geprüft werden müssen und eine frühzeitige Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger erforderlich wird.</p> <p>Ferner bitte ich um frühzeitige Beteiligung, sofern bestehende oder neue Bushaltestellen an den klassifizierten Straßen (um-)gebaut werden sollen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

4 Vertretungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Verkehrs- und Interessenverbände

4.1 Behinderten- und Inklusionsbeirat der Stadt Hildesheim (13.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
Der Behinderten- und Inklusionsbeirat der Stadt Hildesheim gibt folgende Hinweise und Anregungen, um den öffentlichen Nahverkehr in der Stadt Hildesheim für Menschen mit Behinderungen besser nutzbar zu machen.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Die geplante Verlegung des Service-Centers von der Schuhstraße in den Bahnhof sehen wir als sehr problematisch, weil die Betreuung der Fahrgäste nicht mehr vor Ort gewährleistet ist.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der Bahnhof ist der „klassische“ Standort für ein solches Service-Center, da hier alle öffentlichen Verkehrsmittel zusammenkommen. Dass durch die Aufgabe des Standortes Schuhstraße „die Betreuung der Fahrgäste nicht mehr vor Ort gewährleistet ist“ kann nicht nachvollzogen werden. Der Bahnhof ist wie die Schuhstraße im ÖPNV-Netz gut erreichbar. Ein gewisser Nachteil entsteht für die Fahrgäste, die aktuell ggf. einem Einkauf o. ä. im Bereich südlichen Innenstadt mit dem Aufsuchen des Service-Centers verbinden.
Die Verknüpfungshaltestelle Schuhstraße wird sehr stark frequentiert. Daher sollte diese Umsteigestelle zeitnah als barrierefreie Haltestelle beidseitig umgebaut werden.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der Umbau der Haltestellen in der Schuhstraße würde im Verantwortungsbereich der Stadt Hildesheim liegen. Der barrierefreie Umbau der Haltestelle „Schuhstraße“ ist deshalb als Maßnahme

	im Entwurf des städtischen Teils des NVP enthalten (dort Maßnahme M.IV.2).
Sowohl die Webseite der SVHi als auch die analoge Fahrgastinformation sollten barrierefrei angeboten werden.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Die Einführung verschiedener Informationskanäle wie einer App und einer dynamischen Fahrgastinformation sollte baldmöglichst umgesetzt werden.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Zudem wünschen wir uns Lösungsansätze für barrierefreie Anruflinientaxis.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der Exkurs „Fahrzeuge im Bedarfsverkehr“ im Kapitel 1.3.6 beschäftigt sich ausreichend mit der Thematik.
<p>Ganz wichtig: die Beförderung aller Fahrgäste muss gewährleistet sein. Wir werden immer wieder kontaktiert, weil Menschen im Rollstuhl nicht mitgenommen werden, weil die zu nutzenden Stellplätze entweder anderweitig besetzt wurden oder schon von mit radgebundenen Hilfsmitteln besetzt sind.</p> <p>Hier muss mehr Raum für Menschen mit einem Rollator, Rollstuhl und/oder Kinderwagen geschaffen werden, denn solch eine Diskriminierung ist nicht hinnehmbar. Und wegen des demografischen Wandels, der uns seit Jahrzehnten bekannt ist, werden immer mehr Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln unterwegs sein.</p> <p>Da darf endlich gehandelt werden!</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die Maßnahme (Prüfauftrag M*.III.5 (Weiterführende Fahrpersonalschulungen zu speziellen Themen) thematisiert die Schulung zur Barrierefreiheit (Ansatz „ÖPNV für alle“).

4.2	PRO Bahn Regionalverband Braunschweig-Hildesheim (29.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>im Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 finden sich neben Analysen zur Situation des Nahverkehrs ebenso konkrete Maßnahmen und Prüfaufträge, um bestehende und erkannte Schwachstellen im Angebot zu beheben. Dies wird aus Fahrgastsicht ausdrücklich begrüßt, da somit eine Grundlage für die dringend erforderliche Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Hildesheim zur Verfügung gestellt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>	
<p>Leider findet sich in den Ausführungen keinerlei Bezug zum Deutschland-Takt im SPNV, obwohl dieser bereits seit einigen Jahren auf Bundesebene systematisch vorangetrieben wird. So wurde 2024 die Bahnlinie Hildesheim – Braunschweig auf die langfristig vorgesehenen Fahrlagen umgestellt, die Bahnlinie Hildesheim – Bodenbug entspricht den Anforderungen des D-Taktes ebenfalls bereits weitgehend. Hierdurch wird im Landkreis Hildesheim mit seinem vergleichsweise dichten Bahnnetz ein langfristiges Fahrplansystem mit funktionierenden Anschlussknoten für eine Vielzahl von Bahnhöfen (Alfeld, Banteln, Bodenbug, Derneburg, Elze, Hildesheim, Hoheneggelsen, Nordstemmen, Sarstedt) verbindlich und verlässlich vorgegeben.</p> <p>Ziel muss es deshalb sein, die Buslinien und weiteren Verkehre auf diese Anschlussknoten auszurichten und somit funktionierende, systematische Wegeketten mit im Vergleich zu reinen Busverkehren deutlich reduzierten Fahrzeiten zu schaffen (z. B. Hildesheim – Söhlde schon heute 16 statt 47 Minuten) In diesem Zusammenhang sind die bestehenden Buslinien hinsichtlich möglicher Straffungen von Fahrzeiten systematisch zu überprüfen, um sogenannte Kantenfahrzeiten einzuhalten (z. B. Schleifenfahrten nur nach Bedarf/Bestellung per App), vgl. auch Punkt 6.4.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Die von Pro Bahn angeregte Netzgestaltung (Ausrichtung Busverkehre auf Anschlussknoten) würde zu einer gravierenden Neuordnung des Bedienungssystems führen, welche in der spezifischen Situation des Landkreises Hildesheim absehbar auch zu wesentlichen Einschnitten für den Schulverkehr führen würde. Da die Schüler den Großteil der Nachfrage stellen, würde aus Sicht des Landkreises Hildesheim dieser Ansatz nur mit einem umfassenden Leistungsausbau umsetzbar sein.</p> <p>Anmerkung: Sobald verbindliche SPNV-Fahrplankonzepte und deren zeitliche Realisierung erkennbar ist, wird sich der Landkreis Hildesheim mit den planerischen Konsequenzen für das Busverkehrsangebot beschäftigen.</p>	

<p>Konkret wird zu den einzelnen Punkten des Nahverkehrsplanentwurfs wie folgt Stellung genommen:</p>	
<p>Punkt 2.4.1.3 Anforderungen an die Bedienqualität</p> <p>Sofern möglich sollte an Sonntagen die Ausrichtung von Anruf- oder Kleinbusverkehren auf geeignete Bahnhöfe in den Gemeinden oder Nachbargemeinden – nicht nur 4x am Tag, sondern 6x – 8x. erfolgen, um so ein attraktiveres Angebot zu schaffen. Ggf. sind durch die Anbindung von näher gelegenen Bahnstationen auch Attraktivitätssteigerungen bei der Gesamtreisezeit möglich.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung <u>gesamtheitlich</u> mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.</p> <p><u>Der Landkreis Hildesheim nimmt die Stellungnahme der Stadt Bad Salzdetfurth zum Anlass, im Kapitel 2.4.1.3 einen weiteren Exkurs im NVP zu ergänzen:</u></p> <p><u>„Exkurs: Angebotsausbau im Wochenend- und Nachtverkehr versus Fahrpersonalmangel</u></p> <p>An den Wochenenden und nachts, somit zu den Zeiten, zu denen sich die Bevölkerung häufig bessere ÖPNV-Angebote wünscht, wirkt der Fahrpersonalmangel besonders limitierend auf den gewollten Angebotsausbau. Bekanntermaßen ist die Bereitschaft zur Wochenend- und Nachtarbeit in der Gesellschaft allgemein zurückgegangen. Diese Randbedingung verschärft</p>

	<p>die Personalsituation in der Branche. Verkehrsleistungen im Wochenend- und Nachtverkehr sind auch wesentlich kostenintensiver, da neben den vorgeschriebenen Vergütungszuschlägen zunehmend auch weitere (kostenwirksame) Vergünstigungen zur Personalmotivation anfallen. Hinzu kommt, dass beim Einsatz von Fahrpersonalen an Wochenenden und nachts für diese Personale nachfolgend entsprechende Ruheregungen zu beachten sind. Die Taxi- und Mietwagenbranche sieht sich ähnlichen Problemen ausgesetzt, in dessen Folge die Verfügbarkeit von kleineren Fahrzeugen für Verkehrsleistungen im ÖPNV zurückgeht. Vor diesem Hintergrund ist der allseits gewünschte Angebotsausbau am Wochenende und nachts kein „Selbstläufer“, sondern individuell anhand des jeweiligen Vorhandenseins von Betriebsressourcen zu betrachten.“</p>
<p>Punkt 2.4.1.4 Anforderungen an die Angebotsqualität/Verbindungsqualität</p> <p>Der NVP stellt richtig fest, dass „lange Fahrzeiten (und viele Umsteigevorgänge) die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes vermindern.“</p> <p>Eine Verbindung ist dann attraktiv, wenn sie vor allem schnell ist, ob direkt oder mit kurzen Umsteigezeiten. Weniger relevant ist eine absolute Zahl von Umsteigevorgängen (siehe auch Grundprinzip des Deutschland-Taktes auf der Schiene). So können kurze Gesamtreisezeiten ohne lange Wartezeiten erreicht werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Dem Landkreis Hildesheim sind keine fachlichen Belege bekannt, welche die hier von Pro Bahn dargelegten Zusammenhänge (absolute Zahl der Umsteigevorgänge ist ggü. schnellen Verbindungen nicht relevant) stützen.</p>

<p>Daher wird vorgeschlagen, auf die Definition einer „anzustrebenden Zahl von Umsteigevorgängen“ zu verzichten. Im Gegenteil bedeutet die Schaffung zusätzlicher, systematischer Umsteigemöglichkeiten eine verbesserte Netzwirkung und damit sinkende Reisezeiten auch auf angrenzenden Relationen.</p>	
<p>Umsteigezeiten: Maximale Zeiten von 10 Minuten Bus/Bus und 15 Minuten Bus/Schiene sind zu lang und damit unattraktiv und somit kein sinnvolles Ziel. Sie werden im Landkreis schon heute vielfach deutlich unterschritten (z. B. Bodenburg mit 2 Minuten Bus/Bus oder 5 Minuten Bus/Schiene. Das Ziel kann allenfalls für beide Übergänge 5 Minuten lauten. Wichtiger in diesem Zusammenhang die Sicherung der Anschlussbeziehung – nicht nur durch „Abwarten“, sondern neben der Nutzung von fahrplanbasierten Apps in Echtzeit (wie Sie jedem Fahrgast zur Verfügung stehen) durch das Fahrpersonal ergänzt durch aktive Kommunikation zwischen Bus/Bus bzw. Bus/Bahn. Gerade die Kommunikation bei einer Bus/Busverbindung läuft innerhalb desselben Unternehmens und sollte daher sichergestellt werden können. Im Prüfauftrag M II.3 sind als Beteiligte daher auch die betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ergänzend aufzuführen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Bei den im NVP dargestellten Umsteigezeiten handelt es sich um „Maximalzeiten“. Diese Umsteigezeiten berücksichtigen die Anforderungen verschiedenster Nutzergruppen (auch unsichere, mobilitätsbeeinträchtigte und/ oder kognitiv beeinträchtigte Menschen).</p>
<p>Das Ziel einer Anbindung aller Ortschaften an Hildesheim innerhalb von 90 Minuten orientiert sich offenbar an den am weitesten entfernt liegenden Ortschaften, möglicherweise auch bei reinen Busverbindungen. Dies ist selbst für maximale Entfernungen im Landkreis Hildesheim gegenüber dem PKW nicht attraktiv. Die Verbindung per Bahn ist z. B. von Hildesheim nach Alfeld mit 36 Minuten ausgewiesen. Zzgl. weiterreichender Busverbindungen sollten selbst bei dieser sehr weiten Entfernung maximal 70 Minuten anzustreben sein, bei kürzeren auch weniger.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Wert „90 Minuten“ entspricht den in der relevanten Fachliteratur benannten Werten für die Erreichbarkeit von Oberzentren im ländlichen Raum (z. B. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2010).</p>
<p>Punkt 6.4 Bewertung des vorhandenen Angebotes hinsichtlich der abgeschätzten Mobilitätsbedürfnisse</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Der hier ohne weitergehende Begründung und im Gegensatz zu den wiederholten Forderungen in den Beteiligungsprozessen getroffenen Absage an netzwerk-same Querverbindungen kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>Hier darf nicht nur einseitig die Netzbildung im Landkreis Hildesheim betrachtet werden. Vielmehr ist auf geeignete „Übergabepunkte“ an die Nachbarregionen zu achten, nämlich zum LK Peine (Hohenhameln, Groß Lafferde), LK Goslar (Seesen), dem LK Northeim (Bad Gandersheim/Kreiensen) sowie perspekti-visch (wieder) zum LK Salzgitter. Mangels regionaler Schienenverbindungen auf den vorgenannten Relationen sind diese in angemessenem Umfang durch netzwerk-same ÖPNV-Angebote zu ersetzen.</p> <p>Neben der Priorisierung von planerischen Verkehrsbeziehungen Grundzentrum <-> Mittel-/Oberzentrum, Ortschaft <-> Grundzentrum muss im NVP auch die Netzwerk-samkeit von ÖPNV-Verbindungen beachtet und thematisiert werden.</p>	<p>Begründung: Die dem Landkreis Hildesheim vorlie-genden Mobilitätsdaten (insbesondere Indikator „Pendlerverflechtungen“, aber auch die Mobilitätsbe-fragung aus den Jahren 2017/ 18) zeigen deutlich, dass die sog. „Querverbindungen“ nur sehr geringe Mobilitätsströme aufweisen. Aus Sicht des Landkrei-ses Hildesheim sollten die erkennbaren Hauptachsen der Mobilität gestärkt werden, bevor zwar wün-schenswerte, aber nur mit geringen Verflechtungen versehene „Querverbindungen“, die Nebenachsen, ausgeweitet werden. Sollten sich aus der im NVP vor-gesehenen Verkehrserhebung neue Erkenntnisse er-geben, werden die hier benannten Verbindungen vom Landkreis neu bewertet.</p>
<p>Punkt 8.2 Handlungsfeld I „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes“ (Maßnahmen und Prüfaufträge) M I.2 Premiumbuslinien</p> <p>Die „Ausrichtung bestehender Linien auf Hildesheim“ darf nicht bedeuten, dass diese zwingend bis in die Innenstadt hineingeführt werden müssen.</p> <p>So können sich z.B. auch zeitlich deutlich attraktivere Verbindungen in Kombi-nation von PrämiumBus/Bahn ergeben (z. B. Seesen - Bockenem – Wesseln – (Bahn Hildesheim). Hier kommen der Gesamtverbindung klar die Zeitvorteile der Bahn zu Gute (s. auch M I.5).</p> <p>Dies sollte auch als Grundlage für den Prüfauftrag M I.6 (Korridor Bad Gandersheim-Bodenburg) dienen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Dem Landkreis Hildesheim sind keine fachlichen Belege bekannt, welche den hier von Pro Bahn dargelegten Planungsansatz stützen. Der Land-kreis setzt im Bushauptnetz dagegen i. d. R. auf um-steigefreie Direktverbindungen, wie andernorts mit Erfolg praktiziert. Dort, wo eine hohe Fahrgastakzep-tanz zu erwarten ist und es in der Netzbildung sinn-voll ist, verfolgt der Landkreis auch entsprechende integrierte Bus-Schiene-Konzepte (siehe Anbindung Lamspringe und Bockenem in Richtung Hildesheim unter Einbindung SPNV).</p>

4.3 VCD Verkehrsclub Deutschland (06.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Grundsätzliches, Strukturen</p> <p>Wir nehmen wahr und freuen uns, dass sich der Landkreis Hildesheim trotz schwieriger Rahmenbedingungen bemüht, das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern. Dennoch sind die formulierten Ziele und Maßnahmen nicht ausreichend gemessen an den Herausforderungen, die sich permanent verschärfen: der Klima- und Energiekrise und der Notwendigkeit einer raschen Verkehrswende.</p> <p>Zudem halten wir es für sehr unglücklich, dass der NVP-Entwurf für das Stadtgebiet noch nicht vorliegt. Der NVP ist gemäß Vorbemerkungen ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Landkreis. Sowohl für die Angebotsplanung als auch für die Nutzerinnen und Nutzer ist das Gesamt-ÖPNV-Angebot von Stadt- und Regionalbussen relevant. Ein Nahverkehrsplan mit einem „Loch“ ausgerechnet im Zentrum (Umsteigebeziehungen!) macht wenig Sinn. Daher sollte auch der NVP als Gesamtwerk vorgelegt werden. Dies würde auch unseren Aufwand für ehrenamtlich zu erstellende Stellungnahmen verringern.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der städtische Teil des gemeinsamen NVP ist aktuell in der Bearbeitung und wird zeitlich verzögert zum NVP-Teil des Landkreises in die Anhörung kommen. Die vom VCD hier geschilderte Problematik ist zwar nicht ganz von der Hand zu weisen, das gewünschte Optimum ist bei kommunalen Planungsprozessen jedoch nicht immer erreichbar.</p>
<p>Es zeigt sich, wie auch bei anderen Gelegenheiten, ein Defizit bei der Stadt Hildesheim: Hier gibt es zu wenig Personal für ÖPNV-Planung. Wenn die Stadt (auf eigenen Antrag) als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet fungiert, muss sie dafür auch die Voraussetzungen schaffen. Wir fordern, dass entweder mindestens eine ganze Stelle dauerhaft für Planungsaufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger eingerichtet und besetzt wird, oder dass die Aufgabenträgerschaft an den Landkreis abgegeben wird. Dann wäre auch eine Fusion von SVHi und RVHi zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die personelle und organisatorische Ausgestaltung der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Hildesheim ist Sache der Stadt Hildesheim und nicht im gemeinsamen NVP zu thematisieren. Die Fusion von Verkehrsunternehmen ist kein Thema des NVP, sondern liegt in der Entscheidung der jeweiligen Eigentümer.</p>

<p>Wünschenswert wäre, dass zu den verwendeten Daten Mobilitätsbefragung / Wegebeziehungen (Karte 9) jeweils die genaue Erhebungsmethodik erläutert würde. Die Hervorhebung maßgeblicher Änderungen durch farbliche Markierung im Text wird begrüßt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Der Nahverkehrsplan 2025 enthält gewollt nur eine komprimierte Darstellung der 2018 durchgeführten Mobilitätserhebung. Eine umfassende Erläuterung zur Methodik ist im NVP 2020 enthalten. Der Landkreis Hildesheim hat es sich zum Ziel gesetzt, den aktuellen NVP im Umfang schlanker zu halten, weshalb auf solche Wiederholungen ggü. dem vorherigen NVP bewusst verzichtet wurde.</p>
<p>Zielvorgaben (zu S. 6)</p> <p>Eine rein formale Aufzählung aller gesetzlichen Grundlagen, ohne deren Inhalte zu beschreiben, macht wenig Sinn. Ähnlich wie bei der Barrierefreiheit, sollte auch bei den klimarelevanten Regelungen zentrale Inhalte wörtlich wiedergegeben werden.</p> <p>Dann würde deutlich, dass vor dem Hintergrund der inzwischen verschärften Klima- und Energiekrise und ambitionierter landes- und bundesweiten Klimaschutzziele eine einfache Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 nicht ausreicht. Insbesondere sollte der § 2 NNVG wie folgt zitiert werden:</p> <p>§ 2 NNVG: „(1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.</p> <p>(2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p> <p>(3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Es handelt sich beim vorgelegten Entwurf um die wiederholte Fortschreibung des NVP. Im Interesse eines, ggü. früheren Fortschreibungen übersichtlicheren und im Umfang kürzeren NVP hat der Landkreis bewusst auf umfangreiche Ausführungen verzichtet.</p>

<p>den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.“</p>	
<p>Die im NNVG vorgegebene „ausreichende Bedienung“ hat sich am Ziel der Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu orientieren (§ 2 Abs. 1 NNVG), nicht am bisherigen, dafür unzureichenden Angebot</p> <p>Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Haushaltsmittel und Personaleinsatz deutlich zu erhöhen. Konkretere Aussagen hinsichtlich der Finanzierung, einschl. Nahverkehrsmitteln vom Land, Fördergelder usw. wären wünschenswert und würden die Transparenz der Entscheidungsprozesse verbessern (entsprechend der Hinweise auf S. 23, dass der NVP auch ein Produkt für die politische Willensbildung ist oder als Orientierungshilfe dient). Das gilt auch für Vergleiche mit anderen Landkreisen.¹</p> <p>¹ Vergleichszahlen für Mittel- und Personaleinsatz aus vergleichbaren Städten und Landkreisen nachrichtlich darstellen. - z. B. (eigene Recherchen in den jeweiligen Haushaltsplänen): Stadt Delmenhorst (78.000 Einw.): 6 Mio. € (2023); Stadt Oldenburg (175.000 Einw.): 11,4 Mio. € (2022); Stadt Göttingen (119.000 Einw.): 19 Mio. € (2023) + 2 Vollzeitstellen für ÖPNV-Aufgabenträgerschaft</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die im NNVG verankerten Zielsetzungen sind aus Sicht des Landkreises Hildesheim politische Zielsetzungen, die Orientierung für die jeweilige Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger in deren Planungshoheit und Finanzverantwortung darstellen. Der Landkreis Hildesheim verfolgt im Rahmen seiner finanziellen, personellen und strukturellen Ressourcen im Grundsatz diese Ziele.</p> <p>Hinweis: Die vom VCD genannten Vergleichszahlen wurden ungeprüft übernommen.</p>
<p>Barrierefreiheit (Kap. 1.3)</p> <p>Wie auf S. 13 und im Leitsatz 2 dargestellt, ist die gesamte Mobilitätskette zu betrachten. Eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit und ein Verzicht auf den barrierefreien Ausbau von Haltestellen wegen zu schmaler Gehwege (S. 20) kann daher nicht akzeptiert werden. Der Haltestellenzugang muss in solchen Fällen von der jeweiligen Kommune verbessert werden. Dazu sind, wo nötig, auch Einschränkungen für den MIV (z.B. Einbahnstraßenregelungen) hinzunehmen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der NVP beinhaltet im zitierten Teilkapitel die Festlegung des Vorhandenseins einer Voraussetzung („wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist“), bei welcher von einem (vollständig) barrierefreien Ausbau von Haltestellen abgesehen werden kann.</p> <p>An anderer Stelle wurde folgender Grundsatz festgelegt: „Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen</p>

	<p><i>geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i. d. R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.“</i></p>
<p>Da es immer wieder zu Stürzen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen – oft alten Menschen – kommt, die vor dem Anfahren von Bussen noch keinen Sitzplatz einnehmen konnten, sollte in allen Bussen eine größere Zahl von Sitzplätzen im vorderen Bereich für Behinderte gekennzeichnet werden. Das Fahrpersonal soll bei Bedarf per Durchsage darauf hinweisen, dass diese Plätze für den entsprechenden Personenkreis freigehalten bzw. freigemacht werden. Auch sollte das Fahrpersonal im Hinblick auf Rücksichtnahme gegenüber einsteigenden gebrechlichen Personen stärker geschult werden. Diese Maßnahmen verursachen praktisch keine Kosten, erhöhen aber die Sicherheit und damit Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen erheblich.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Maßnahme (Prüfauftrag M*.III.5 (Weiterführende Fahrpersonalschulungen zu speziellen Themen) thematisiert die Schulung zur Barrierefreiheit (Ansatz „ÖPNV für alle“).</p>
<p>Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung, Ausreichende Verkehrsbedienung (S.23 ff.)</p> <p>Die Fortschreibung der Rahmenziele erfolgt laut S. 23 des NVP-Entwurfs „unter Berücksichtigung der veränderten gesellschaftlichen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Genannt werden allerdings nur negative Veränderungen der Rahmenbedingungen (u.a. Pandemie, Kostensteigerungen). Es fehlt jeglicher Hinweis auf die inzwischen verschärfte Klima- und Energiekrise und ambitionierten landes- und bundesweiten, gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele. Auch hier ist der § 2 NNVG zu beachten:</p> <p>§ 2 NNVG: „(1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.“</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim sieht sich selbstverständliche den gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen des Klimaschutzes verpflichtet. Für die hier vom VCD geforderte (Neu-) Ausrichtung der „ausreichende Bedienung“ mit höher angesetzten Mindeststandards wäre zur Erfüllung ein massiver Ausbau des Leistungsangebotes erforderlich. Eine politische Meinungsbildung hat für eine solche Zielrichtung bisher nicht stattgefunden. Der Landkreis beabsichtigt, in 2025/ 2026 mit dem Kreistag eine solche Diskussion inkl. Auswirkungen auf die Finanzierung zu führen. Ohne eine solche Diskussion und Grundsatzenscheidung, insbesondere im Hinblick auf die</p>

<p>(2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p> <p>(3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.“</p> <p>Von diesen gesetzlichen Vorgaben wird im NVP -Entwurf lediglich auf die Daseinsvorsorge im Sinne einer Grundvorsorge abgestellt. Das reicht nicht aus, um zu der gesetzlich vorgeschriebenen Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr beizutragen. Die Rahmenvorgaben und daraus abgeleitete Ziele und Maßnahmen müssen dieses Ziel berücksichtigen.</p> <p>Statt „Vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV sind die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse (Nachfragepotentiale) auf der einen Seite sowie die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Leistungsangebotes auf der anderen Seite“ muss es heißen: „Vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖV ist es angesichts der Klimakrise, die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung mit einem attraktiven Angebot zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.“ Dies muss auch der Maßstab für die Definition der „ausreichenden“ bzw. „angemessenen“ Verkehrsbedienung sein.</p>	<p>finanziellen Konsequenzen, ist eine Anpassung der strategischen Grundausrichtung des NVP nicht möglich.</p>
<p>Verkehrszeiten (S. 27)</p> <p>Die Ausdehnung der Normalverkehrszeit Mo-Fr von bisher 18 Uhr auf 19 Uhr wird begrüßt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Erschließungsqualität (S. 29 ff.)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Bei den Anforderungen zur Erschließungsqualität ist auch die Einbeziehung der SPNV-Halte enthalten. Die Tabelle 3 enthält ausdrücklich</p>

<p>Bei der Erschließungsqualität sollte auch der SPNV mitbetrachtet werden. Die Definition auf Dateiseite 15 ist entsprechend zu ändern und Inhalte anzupassen. (u.a.: S. 30: In den Innenstädten... die Einzugsbereiche der Haltestelle; Standards für die ÖV-Erschließung... usw.)</p>	<p>auch die Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche des SPNV.</p>
<p>Die Prüfung, ob ein nennenswertes ÖPNV-Potential zur Anbindung von Gewerbegebieten vorliegt, ist grundsätzlich sinnvoll. Bedarf besteht vor allem für neue und gewachsene Gewerbegebiete wie Gewerbegebiet Nord, Gewerbe im Ostend Glockensteinfeld, Bavenstedter Straße und Bavenstedt Ost. Die Aussagen zur „ÖPNV-Affinität“ wirken allerdings etwas spekulativ – gibt es dazu Untersuchungen, z.B. für das Logistikgewerbe)? Die Bedarfsermittlung sollte gemeinsam mit den ansässigen Firmen unter Einbindung der Beschäftigten z.B. über Betriebsräte erfolgen. Dabei könnte für die Akzeptanz und für das Jobticket geworben werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Hinweis: Die „ÖPNV-Affinität“ ist ggf. durch eine gezielte Befragung in den Betrieben zu ermitteln bzw. durch Erfahrungen andernorts abzuleiten.</p>
<p>Die Unterscheidung zwischen innerstädtischen Verkehren (von der Kommune zu finanzieren) und regionaler Bedeutsamkeit (vom Landkreis zu finanzieren) darf nicht dazu führen, dass sinnvolle Angebote wegen Kostenstreitigkeiten nicht zustande kommen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Bei den Haltestelleneinzugsbereichen (S. 31) sollte auch die tatsächliche Erreichbarkeit mitberücksichtigt werden – der Weg zur Haltestelle zu Fuß oder per Fahrrad. Wo es keine Zuwegung gibt, die auch für den Schülerverkehr oder nachts sicher zurückgelegt werden kann (z.B. von der Straße abgesetzter sicher Radweg), ist Abhilfe erforderlich. Diese Fälle sollten individuell dargestellt werden und im Gespräch mit den Kommunen geklärt werden, wie und durch wen Abhilfe geschaffen werden soll (s.u. Handlungsfeld V).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die im NVP festgelegte Vorgehensweise zur Bewertung der Erschließungswirkung entspricht der bundesweit in NVP üblicherweise angewandten Methodik. Eine tiefgreifendere Analyse im Nahverkehrsplan, wie von VCD aufgezeigt, würde eine entsprechende Datenbasis und umfassende Betrachtung erfordern, welche nicht leistbar wäre. Bei konkreten Planungen wird der Einfluss der „tatsächlichen Erreichbarkeit“ berücksichtigt.</p>

<p>Für den Abendverkehr nach 20 Uhr sollte unbedingt geprüft werden, ob auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die RVHI praktiziert bereits den Ausstieg auf Wunsch nach 20 Uhr.</p>
<p>Bedienungsqualität (S. 32 ff.)</p> <p>Folgende Textergänzungen (unterstrichen) halten wir für erforderlich</p> <p>Mindestbedienungsstandards: „Im Hinblick auf... ÖPNV als Daseinsvorsorge gemäß § 2 Abs. 2 NNVG“</p> <p>Zielbedienungsstandards (Soll): „... der gemäß § 2 Abs. 1 NNVG anzustreben ist, um eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu erreichen.“</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 2.4.1.3 entsprechend des Vorschlages von VCD</p>
<p>Um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern und den Fahrzeug- und Personalbedarf für die Spitzenzeiten zu reduzieren, sollte gemeinsam mit den Schulträgern eine Machbarkeitsstudie für die Entzerrung von Schulzeiten in Auftrag gegeben werden (s.u. PRO II.6).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Wenn ernsthaft ein Umsteigen vom Auto auf den ÖV angestrebt wird – wie im NNVG vorgeschrieben - müssen die Zielbedienungsstandards anspruchsvoller sein. Das heißt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauptverkehrszeit halbstündlich • Normalverkehrszeit stündlich • Schwachverkehrszeit grundsätzlich zweistündlich • an Sonn- und Feiertagen Fahrtmöglichkeiten zu Bahnstationen und relevanten touristischen Zielen stündlich 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung <u>gesamtheitlich</u> mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in</p>

<ul style="list-style-type: none"> Abendliche Rückfahrtmöglichkeiten (mindestens mit ALT, AST / ODV) überall bis 23 Uhr 	<p>Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.</p>
<p>Umstiege und Reisezeit (S. 35 f.)</p> <p>Die Reisezeiten orientieren sich ausschließlich am Ziel der Daseinsvorsorge. Für attraktiveren ÖV gemäß 2 Abs. 1 NNVG sind Verbindungen mit kürzeren Reisezeiten darzustellen.</p> <p>Der Landkreis wird gebeten, bei der LNVG für eine höhere Zuverlässigkeit der Anschlüsse im SPNV – insbesondere am wichtigen Umsteigepunkt Elze – einzutreten.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Diskussion um kürzere Reisezeiten prägt den ÖPNV seit vielen Jahren. Spürbare Reisezeitverkürzungen sind im System „straßengebundener ÖPNV“ jedoch nur mit aufwändigen, mit Eingriffen verbundenen Maßnahmen zu erreichen. Zu beachten ist auch, dass Reisezeitverkürzungen durch Straffung der Linienwege auch meist mit einer Verminderung der Erschließungsqualität verbunden sind. Es wird deshalb im Landkreis Hildesheim keine Möglichkeit gesehen, die Reisezeiten wirksam reduzieren zu können. Auch die Bitte, bei der LNVG für eine höhere Zuverlässigkeit im SPNV einzutreten, ist vor dem Hintergrund der bekanntermaßen unzureichenden Betriebsstabilität im Schienennetz wenig zielführend.</p>
<p>Haltestellen (S. 36 ff.)</p> <p>Die Standards für Haltestellen werden begrüßt. Wünschenswert ist es, den barrierefreien Umbau aller Bushaltestellen zügig abschließen. Neben der Barrierefreiheit ist sicherlich vorrangig, dass die Haltestellen überall (v.a. im ländlichen Raum) komfortabel sind, d.h. beleuchtet, mit Wetterschutz und Sitzgelegenheit). Wünschenswert wären WLAN, mittelfristig aber vor allem die Kombination von Haltestellen mit weiteren Angeboten, die Publikum und Synergieeffekte generieren (Kiosk, Paketstation usw.) oder Wartezeit und Interaktion er-</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Hinweise und Forderungen des VCD beschreiben ein Idealbild, welches als langfristige Vision vom Landkreis Hildesheim nicht in Frage gestellt wird. Da jedoch die personellen, organisatorischen und finanziellen Ressourcen aktuell und absehbar zukünftig begrenzt sind, setzt der Landkreis aktuell den Schwerpunkt auf einen möglichst flächenhaften Ausbau der Haltestellen im Kreisgebiet anstelle der Platzierung weniger „Top-Haltestellen“.</p>

<p>leichtern (digitale Angebote, Spiele, Information/Wandzeitung, Rätsel etc.). Individuelle Ideen dafür könnten durch Wettbewerbe im jeweiligen Ort unter Einbindung von Schulen, Ortsräten etc. entwickelt werden.</p> <p>Notwendig sind aber auch gute Wege zu den Haltestellen. Denn was nützt eine komfortable, sichere und barrierefreie Haltestelle, wenn die Strecke dorthin voller Hindernisse ist? Der Landkreis wird gebeten, mit den Kommunen ein Projekt für den „Weg zur Haltestelle“ durchzuführen. Der VCD-Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle stellt zwölf einfach umzusetzende Maßnahmen vor, mit denen Kommunen Fußwege aufwerten und somit den ÖPNV attraktiver machen können https://www.vcd.org/artikel/ein-starker-nahverkehr-braucht-gute-wege-zur-haltestelle/.</p> <p>Auch Radverkehrsverbindungen, insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften, sollten entsprechend überprüft und verbessert werden. Auch sollten alle Haltestellen incl. der Zuwegungen einem Check auf „gefühlte“ soziale Sicherheit (Vermeidung von Angsträumen) unterzogen und ggf. erforderliche Verbesserungen vorgenommen werden (z.B. Beleuchtung, Frauen-Parkplätze, Verlegung von Haltestellen und / oder Zuwegungen...) - s.u. Handlungsfeld V</p> <p>Fahrgastunterstände und Schildermasten, Abfallkörbe dürfen Rad- und Fußwege nicht zu stark einengen; Kollisionsrisiken sind zu vermeiden.</p> <p>Attraktivitätssteigerung von Bushaltestellen durch Begrünung, Ausstattung mit Solarzellen anstreben.</p> <p>An stark befahrenen Straßen Erprobung von immissionsgeschützten Wartehäuschen (z.B. mit Glasscheibe zur Straße hin und Ausgängen zur Längsseite).</p>	
<p>Bedarfsgerechte Zahl von Fahrradbügeln an jeder Haltestelle, d.h. in Tabelle auf S. 45 ein „o“ bei Spalte BCD</p>	<p>Ergänzung des NVP in Kapitel 2.4.2: „Fahrradbügel: erforderliche Ausstattung an Haltestellen der Kategorie A und B“</p>

	Hinweis: Die Ausstattung der anderen Haltestellen in den Kategorien C und D als Anforderung soll im Rahmen der Bearbeitung des Nahverkehrsplans 2030 erfolgen, soweit sich eine ausreichende Akzeptanz der bis dahin realisierten Fahrradbügel an den Haltestellen der Kategorie A und B zeigt.
<p>Fahrzeugausstattung und Fahrgastinformation (S. 48 ff.)</p> <p>Werbung sollte sowohl außen am Bus als auch innen, wenn überhaupt, nicht für Autos oder Veranstaltungen im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgen.</p> <p>Die visuellen Fahrgast-Informationssysteme in den Bussen sollten auf Einheitlichkeit überprüft und ggf. nachgebessert werden: Entweder überall die Reihenfolge der kommenden Haltestellen von oben nach unten - übliche Leserichtung - oder stets von unten nach oben - mit Pfeil als perspektivische Fahrtrichtung.</p> <p>Die Fahrtzielanzeigen außen am Fahrzeug sollten nur die Endhaltestelle und ggf. Zwischenziele anzeigen, nicht aber die zurückliegenden Haltestellen.</p> <p>Fahrgastinformation in Echtzeit: Der Landkreis wird gebeten, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Echtzeit-Strategie zu entwickeln (siehe Region Hannover, Großraum Braunschweig). - s.u. Handlungsfeld IV.</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 2.4.3:</p> <p>„Bei den digitalen akustischen und visuellen Fahrgast-Informationssystemen ist, entsprechend der technischen Machbarkeit der einzelnen Systeme, auf eine Einheitlichkeit der Ansagen bzw. der Anordnung der Informationen anzustreben.“</p>
<p>Mobilitätszentrale (S. 52 f.)</p> <p>Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Hildesheimer Hbf mit Satelliten in Alfeld wird sehr begrüßt. Über die beschriebenen Aufgaben hinaus wären ein Fahrradverleih und die Bewirtschaftung einer Fahrradstation wünschenswert, die - wenn nicht von der Mobilitätsstation selbst betrieben - zumindest von hier koordiniert werden sollte. Fahrgäste sollten in der Mobilitätszentrale einen Fahrradabstellplatz oder ein Leihfahrrad, ggf. auch CityRoller buchen können</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Entsprechend des vom Landkreis Hildesheim erarbeiteten Konzeptes für die Implementierung einer Mobilitätszentrale ist mit dem NVP be-</p>

<p>(oder Hilfestellungen für entsprechende Apps etc. erhalten). Wünschenswert wäre auch – ergänzend zu den Schließfächern der Bahn – Möglichkeiten zur Aufbewahrung von Gepäck oder Einkäufen.</p>	<p>schriebenen Vorgehen als Einstiegsstufe zu verstehen. Nach Evaluierung dieser Einstiegsstufe kann die Erweiterung der Dienstleistungen geprüft werden.</p>
<p>Fahrpersonal und Fahrscheinvertrieb</p> <p>Viele Radfahrende fühlen sich durch zu dichtes Überholen von langen Bussen gefährdet. Regelmäßige Hinweis auf die vorgeschriebenen Überholabstände (1,50 m innerorts sowie 2,00 m außerorts) wären wichtig.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Begründung: Die Maßnahme (Prüfauftrag M*.III.5 (Weiterführende Fahrpersonalschulungen zu speziellen Themen) thematisiert die Durchführung von Schulungen.</p>
<p>Alle ROSA-Fahrscheine – auch Abos – müssen ohne Digitalzwang (d.h. ohne die Voraussetzung eines Smartphones mit App) erhältlich sein, und zwar ohne Aufpreis. Der Landkreis wird gebeten, bei der Bahn und beim Land Niedersachsen darauf hinzuwirken, dass dies auch für alle Bahnfahrkarten gilt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Schulungen, Garantie- und Serviceleistungen (S. 59)</p> <p>Für zielgruppenspezifische Schulungen sollte der Landkreis einheitliche Vorgaben für die Betreiber erarbeiten. Regelmäßige Schulungsangebote sollten auch für Gewerbebetriebe und deren Beschäftigte angeboten werden.</p> <p>Eine Pünktlichkeitsgarantie (vgl. GVH) sollte im ROSA-Tarifverbund angeboten werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Da der Landkreis nur an ein Verkehrsunternehmen (RVHI) einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben hat, erübrigen sich „einheitliche Vorgaben für die Betreiber“.</p> <p>Eine Pünktlichkeitsgarantie ist aus Sicht des Landkreises Hildesheim für einem Verbund, in welchem nicht alle öffentlichen Verkehre (nicht alle SPNV-Strecken) einbezogen sind, für die Fahrgäste nicht überzeugend und damit wenig zielführend.</p>
<p>Versorgungsstandorte (S. 72)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Im Hinblick auf die älter werdende Bevölkerung wird die autofreie Erreichbarkeit von Einzelhandel (auch außerhalb der Siedlungszentren) und Krankenhäusern immer wichtiger. Das muss bei der Angebotsgestaltung des ÖPNV (Linienverlauf, Haltestellen, Bedienungsqualität) berücksichtigt werden.</p> <p>Insbesondere die Krankenhäuser sind sowohl im Regional- als auch im Stadtverkehr nicht ausreichend angebunden. Landkreis und Stadt Hildesheim sowie die Stadt Alfeld sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen (s.u. M.I).</p>	<p>Begründung: Der NVP beschäftigt sich an mehreren Stellen mit der Anbindung kommunaler Infrastrukturen, insbesondere auch mit den Krankenhäusern.</p>
<p>Schienenpersonennahverkehr (S. 77 ff.)</p> <p>Ein großes Problem im SPNV ist die Unzuverlässigkeit. Der Landkreis wird gebeten, hierzu Aussagen in den NVP aufzunehmen und auf die Verantwortlichen, insbesondere das Land Niedersachsen, einzuwirken, damit die Züge im Regionalen SPNV pünktlicher, ausreichend lang und sauber sind (vgl. VCD-Resolution „Mehr Zuverlässigkeit und Qualität im Bahnverkehr“ https://niedersachsen.vcd.org/der-vcd-in-niedersachsen/hildesheim/vcd-fordert-mehr-zuverlaessigkeit-und-qualitaet-im-schienenpersonennahverkehr-spnv-1)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der SPNV, insbesondere dessen Betriebsdurchführung ist Sache des Landes Niedersachsen. Auch wenn der Landkreis die Zunahme der Unzufriedenheit über die Zuverlässigkeit wahrnimmt, verfügt er nicht über belastbare Daten (Belege) um im NVP eine entsprechende, belegbare Aussage aufnehmen zu können.</p>
<p>Veränderungen im Angebot seit NVP 2020 (S. 89 ff.)</p> <p>Die weitgehende Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVPI wird begrüßt. Noch offene Punkte sollten weiter bearbeitet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Stärken-Schwächen-Analyse (S. 96 ff.)</p> <p>Bei den Stärken fehlt der Nachtsbus.</p> <p>Bei den Schwächen fehlt:</p>	<p>Ergänzung im NVP Kapitel 6 (neuer Text in fett):</p> <p><u>Stärken:</u></p> <p>nachtsbus</p> <p><u>Schwächen:</u></p>

<ul style="list-style-type: none"> • unsichere Anschlusssituation an allen Bahnhöfen aufgrund großer Unzuverlässigkeit des SPNV (s.o. Anmerkung zum SPNV; gilt auch für die Bewertung der Anschlusssituation auf S. 102). • fehlende Barrierefreiheit mehrerer SPNV-Haltepunkte • Defizite im Marketing <p>Komplizierte Tarifstruktur im ROSA Tarif, z.T. sehr hohe Preise, Fahrkarten nicht über gängige Apps erhältlich; SPNV außer der Lammetalbahn nicht in den Tarifverbund ROSA einbezogen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschlussmobilität im Niedersachsentarif nicht für alle Landkreisgemeinden 	<p><u>fehlende Barrierefreiheit an Verknüpfungspunkten Bus-Schiene (Barrierefreiheit von Bushaltestellen läuft ins Leere, wenn Bahnsteige nicht barrierefrei erreichbar sind; Beispiele: Hildesheim-Ost, Derneburg und Hoheneggelsen</u></p> <p><u>ausbaufähiges Marketing</u></p> <p>Begründung für Nichtberücksichtigung der anderen Hinweise:</p> <p>Für Bewertung der Anschlusssituation liegen dem Landkreis keine belastbaren Daten vor.</p> <p>Nach Einschätzung des Landkreises soll zuerst eine Evaluierung der konkreten Auswirkungen und der Akzeptanz des ROSA-Tarifes erfolgen, bevor Änderungen diskutiert werden.</p>
<p>Fahrgastinformation (S. 105 ff.)</p> <p>Wir gehen davon aus, dass Alfeld eine Mobilitätszentrale ist und bleibt und kein reines Kundencenter (vermutlich redaktioneller Fehler im Text über Abb. 10).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: In Alfeld ist mit dem Betreiberübergang auf die RVHI kein Abbau von bestehenden Serviceleistungen vorgesehen.</p>
<p>Haltestellenausstattung (S. 108 ff.)</p> <p>Der SPNV-Haltepunkt Derneburg ist in einem sehr schlechten Zustand und nicht barrierefrei. Der SPNV-Haltepunkt Hildesheim Ost ist nicht barrierefrei (bzgl. Zugänglichkeit zu beiden Bahnsteigen). Von einem attraktiven Gesamterscheinungsbild sollte bei vier noch nicht ausgebauten SPNV-Haltestellen nicht gesprochen werden.</p>	<p>Änderung des NVP im Kapitel 6.3.2. (Änderung in fett)</p> <p>„Mit Ausnahme der Haltepunkte Derneburg, Hildesheim-Ost, Hoheneggelsen und Groß Düngen sind alle SPNV-Haltestellen im Landkreis Hildesheim zum Teil umfassend ausgebaut worden, so dass sich ein akzeptables attraktives Gesamterscheinungsbild der Zugangsstellen zum SPNV ergibt.“</p>

<p>Am ZOB Hildesheim fehlt (genau wie am Umsteigepunkt Hildesheim-Schuhstraße) für mobilitätseingeschränkte oder unsichere Personen eine frühzeitige Information, an welcher Position welcher Bus zum Halten kommen wird.</p> <p>Der Rückbau von Busbuchten wird begrüßt und sollte, wie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, zügig fortgesetzt werden.</p>	
<p>Bewertung ÖPNV hinsichtlich Mobilitätsbedürfnissen (S. 113 ff.)</p> <p>Von einem Mobilitätsbedürfnis erst ab 2.500 Wegen je Tag zu sprechen, ist ein zu hoher Grenzwert. Bereits ab 1.000 Wegen je Tag sollten Querverbindungen ermöglicht werden, ggf. mit dem Ausbau von On Demand Verkehren.</p> <p>Generell würde eine flexiblere Nutzung von AST (flächige statt linienhafte Erschließung) statt ALT mit festen Haltestellen den Mobilitätsbedürfnissen potenzieller Fahrgäste entgegenkommen.</p> <p>Eine Betrachtung, die lediglich auf das Kreisgebiet abzielt, ist unzureichend. Da in Karte 8b lediglich Pendlerverflechtungen (und nicht andere Wege) außerhalb des Kreisgebiets dargestellt sind, halten wir auch bessere Verbindungen nach Salzgitter-Lebenstedt, Wolfenbüttel u.a. Orte außerhalb des Landkreises für erforderlich.</p> <p>Die Bedarfsmeldungen der Landkreiskommunen sollten ernstgenommen werden.</p> <p>Örtliche Initiativen wie der Salzibus oder ein Bus zum Sarstedter Gewerbegebiet werden begrüßt und sollten vom Landkreis unterstützt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der NVP spricht bei mehr als 2.500 Wegen von „starken Wegebeziehungen“, nicht wie von VCD interpretiert von einem „Mobilitätsbedürfnis“. Der NVP enthält keine Aussage darüber, ab welcher Untergrenze Querverbindungen u. ä. sinnvoll bzw. tragfähig wären.</p> <p>Hinweis: Der Landkreis verfügt als aktuelle Datengrundlage ausschließlich über die Pendlerdaten als Anhaltspunkt für Verflechtungen. Diese Daten geben erfahrungsgemäß zumindest nutzbare Hinweise zu den Verflechtungen. Die Karte 8b zeigt deutlich, anders als nach Hannover, die geringe Ausprägung der Pendlerströme in/ aus Richtung Osten.</p>
<p>Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens, Weiterentwicklung des ÖPNV (S. 123 ff.)</p> <p>Die grün markierten Empfehlungen – höhere Attraktivität des ÖPNV insbesondere für die wahlfreien Kunden – werden geteilt und sollten zu entsprechenden Maßnahmen führen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Die Bewertung des ÖPNV-Angebots im Landkreis ist im Hinblick auf das Ziel der Verkehrswende nicht „überwiegend gut“, sondern in Teilen allenfalls ausreichend (insbesondere in Randzeiten).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Bewertung im NVP als „gut“ ist im Kontext mit dem Anspruch der Grundversorgung zu sehen. Eine Einschätzung des Angebotes in Bezug zur „Verkehrswende“ ist im NVP ausdrücklich nicht formuliert.</p>
<p>Maßnahmenplanung (S.126 ff.):</p> <p>Alle vorgeschlagenen Maßnahmen werden grundsätzlich begrüßt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>I. Angebotsverbesserung</p> <p>Zu M.I.1 und M.I.7 ergänzen: Für den Abendverkehr nach 20 Uhr soll geprüft werden, ob auf Wunsch auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Begründung: Die RVHI praktiziert bereits den Ausstieg auf Wunsch nach 20 Uhr.</p>
<p>M.I.2 Die Deklaration vorhandener Buslinien als Premiumbuslinien mit der Bezeichnung „Hildesheimer Stern“ wird nach unserer Einschätzung nicht den gewünschten Effekt haben. Stattdessen sollte ein umfassendes Paket von Marketingmaßnahmen vorgesehen werden (s.u.).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Beschreibung der Maßnahme im NVP geht über „die Deklaration vorhandener Buslinien“ hinaus, die Premiumbuslinien sollen entsprechend des Steckbriefes ausdrücklich als „Qualitätsprodukt“ verstanden werden (z. B. hochwertige, besonders komfortabel ausgestattete Fahrzeuge). Der Landkreis versteht dies ausdrücklich als Einstieg in ein neues Qualitätslevel. Es sind Beispiele andernorts bekannt, dass dieser Ansatz zu messbaren Fahrgastzuwächsen führen kann. Ob Marketingmaßnahmen für das jetzige, von VCD als „nicht ausreichend“ dar-</p>

	gestellte, ÖPNV-Angebote, zu wirksameren Nachfragezuwächse führen kann, möchte der Landkreis zumindest bezweifeln.
M*.I.4, Prüfung schnelle Direktverbindung Alfeld-Hildesheim: wichtig.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Als zusätzliche Maßnahme sollte die Sicherung der ÜSTRA-Linie 1 Hannover – Sarstedt zusammen mit Stadt Sarstedt und Region Hannover genannt werden.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Aus Sicht des Landkreises ist die „Sicherung“ eines bestehenden ÖPNV-Angebotes keine Maßnahme.
Zusätzlich schlagen wir die Prüfung folgender neuer Expressbuslinien vor: <ul style="list-style-type: none"> • Freden - Lamspringe – Bodenburg • Seesen - Bockenem – Derneburg (Bf) – Nettlingen – Hoheneggelsen • Emmerke – Burgstemmen – Eldagsen – Springe • Hildesheim – Schellerten – Söhlde – Salzgitter-Lebenstedt • Stadtoldendorf / Eschershausen – Alfeld – Sibbesse – Hildesheim - Hohenhameln - Peine. 	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Bei „Expressbuslinien“, wie hier vorgeschlagen, sollte es sich um Linien mit signifikanten Fahrgastpotentialen handeln, i. d. R. führen solche Linien über längere Strecken und verbinden zumindest mittelgroße Städte. Bei den hier von VCD aufgeführten Verbindungen handelt es sich tlw. um Querverbindungen zwischen Orten mit eher geringer Bevölkerungsgröße. Zumindest eine der vorgeschlagenen Verbindungen ist für eine ÖPNV-Linie auch zu lang. Eine Prüfung der genannten Verbindungen im NVP-Prozess ist wegen der, für eine fundierte Betrachtung, fehlenden Datengrundlagen nicht möglich.
Neue Maßnahme „Erschließung Krankenhäuser“: Landkreis und Stadt Hildesheim sowie die Stadt Alfeld sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der NVP beschäftigt sich an mehreren Stellen mit der Anbindung kommunaler Infrastrukturen, insbesondere auch mit den Krankenhäusern.

<p>II. Verlässlichkeit</p> <p>Zu ergänzen wäre die Maßnahme: Regelmäßige Kontakte mit LNVG zur Qualitätssicherung des SPNV (s.o.) und zum Ausbau von SPNV-Haltepunkten (s.u. Punkt 8.9 des NVP)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim unterhält, auch außerhalb der formalen Prozesse, regelmäßige Kontakte mit der LNVG. Eine eigenständige „Maßnahme“ im NVP ist dazu nicht erforderlich und wäre hinsichtlich der zu erwartenden Wahrnehmung bei der LNVG auch nicht zielführend.</p>
<p>PRO II.6 – Ausloten Verringerung von benötigten Fahrzeugen mit Schulträgern und Schulen – wird für sehr sinnvoll gehalten und vom VCD gern im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützt</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>III. Verkehrsinfrastruktur</p> <p>Zu M.III.1, Dekarbonisierung:</p> <p>Zusammenarbeit mit benachbarten Regionen bei Umsetzung CVD-Richtlinie prüfen (Hintergrund: zukünftig dürfen in Europa schrittweise keine Diesel-/Benzinbusse mehr eingekauft werden) – Synergien nutzen beim Testen von E-Bussen etc.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Zu M.II.2, ROSA-Tarif und M.IV.3: Die Eigenständigkeit von ROSA mit eigenen Strukturen sollte hinterfragt werden. Strategie/Gespräche mit Nachbarverbänden / NITAG über Zukunft Verbundlandschaft wünschenswert, Ziel wäre Zusammengehen mit großen Nachbarn. Probleme bei ROSA: z.B. sind keine ROSA-Tickets in DB Navigator und NITAG-Fahrplaner verfügbar, kein einheitlicher Tarif für Bus und Bahn. Besonders Gelegenheitsfahrer interessieren sich nicht für Tarife, Insellösungen wirken als Barriere.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: ROSA ist nach einem langen Prozess auf den Weg gebracht worden. Nach Einschätzung des Landkreises Hildesheim sollte vor (ggf. vor-schnellen) Diskussionen über Fusionen o.ä. die Wirkung und Wirtschaftlichkeit des Verbundtarifes evaluiert sowie die Zukunft des Deutschlandtickets abgewartet werden.</p>
<p>IV. Fahrgastinformation und -kommunikation, Marketing:</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

Wir freuen uns, dass die VCD- Anregung „Mobilitätspaten“ aufgegriffen worden ist und werden gern im Rahmen unserer Möglichkeiten daran mitwirken.	
Zu M.IV.2 sollte ergänzt werden: Wünschenswert wäre Telefonkontakt mit Echtzeit-Auskunft „auf Knopfdruck“ an allen Haltestellen und / oder Echtzeit-Direktauskunft per App	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die Weiterentwicklung der ROSA-App (aktuell in der Markteinführung) wird entsprechende Funktionen der Echtzeitauskunft enthalten.
Zu PRO.IV.7 sollte ergänzt werden: Mobilitätsstationen (groß, mit umfassendem Service) in Hi Hbf und Alfeld und Mobilitätspunkte an vielen Haltestellen in Stadt und Landkreis mit Sharing-Fahrzeugen, E-Bike-Ladestationen etc. – Zielzahl 2030: 100 Mobilitätspunkte.	Ergänzung des NVP im Kapitel 8.5 (in fett) „Das Mobilitätsmanagement soll mit der neu geschaffenen Mobilitätszentrale eng verzahnt sein und beinhaltet Informations- und Beratungsangebote zu Mobilitätsangeboten in Stadt und Landkreis Vision: Entwicklung von Mobilitätsstationen als flächenhafter Ansatz, ggf. Differenzierung in Kategorien mit unterschiedlicher Angebotspalette “
Die Maßnahmen M*.IV.5 und M*IV.6 gehen über Fahrgastinformation und -kommunikation hinaus und sollten in einem gesonderten Handlungsfeld „Marketing“ dargestellt werden (Erschließung neuer Fahrgastpotentiale, Anwerben von auto-affinen Gruppen). Diese „weichen“ Maßnahmen sind gegenüber den Investitionen in Haltestellen, Fahrzeuge und Personal sehr kostengünstig. Sie sollen neue Kundinnen und Kunden gewinnen und dadurch sowohl die Verkehrswende unterstützen als auch die Einnahmesituation des ÖV verbessern.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Aus Gründen der Übersichtlichkeit soll kein weiteres Handlungsfeld aufgemacht werden. Das Handlungsfeld heißt „Ausbau der Fahrgastinformation und -kommunikation“ und umfasst somit auch im Namen die relevanten Felder.

<p>Folgende weitere Marketing-Maßnahmen schlagen wir vor.:</p> <p>1. Beteiligung der Bevölkerung und der (potenziellen) Fahrgäste</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein nachvollziehbar zustande kommender und von Fahrgästen ansprechbarer Fahrgastbeirat wird benötigt • Breitere Beteiligung der Bevölkerung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans, z.B. in Form einer Zukunftskonferenz • Tandem-Projekt: Erfahrene ÖPNV-NutzerInnen erhalten Schnupper-Monatskarte für MitfahrerInnen, um sie an ÖPNV-Nutzung heranzuführen • Kurse für Senioren (über Multiplikatoren) <p>Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen u.a. Einrichtungen: Gemeinsame Erarbeitung von Möglichkeiten und Bedarfe für ÖPNV-Umstieg der Beschäftigten bzw. Nutzerinnen und Nutzer zu ermitteln (Bestandsaufnahme und Befragungen zum Mobilitätsverhalten, Workshops, Zukunftswerkstätten und Möglichkeiten finanzieller Beteiligung ect.); im Ergebnis: Verstärkerlinien für spezifische Ziele und Nutzergruppen zu deren Bedarfszeiten (z.B. für Mitarbeitende großer Arbeitgeber, Krankenhäuser usw.)</p> <p>2. Marketing-Aktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorträge in allen Gemeinde- und Ortsräten mindestens einmal in 5 Jahren • Angebot von zugangsoffenen Schnuppertouren • Beteiligung an überregionalen Marketing-Aktionen (z.B. Großraum-Entdeckertag der Region Hannover, Woche der Mobilität) • Zusammenarbeit mit Einzelhandel, auch Supermärkten (gerade für ältere Menschen) oder anderen Zielen – z.B. Karte der günstig gelegenen Einkaufsmöglichkeiten (Vorbild Bad Salzdetfurth) 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Maßnahmensteckbriefe sind mit Absicht schlank angelegt und reißen die Maßnahmenansätze nur an. Eine Auflistung von Einzelmaßnahmen würde dieser Intention widersprechen. Die vom VCD aufgeführten Anregungen werden vom Landkreis in den weiteren Prozess mitgenommen.</p>
---	--

- Tauschaktion Führerschein gegen ÖPNV-Jahreskarte
- Vermarktung des nachtsbus in Verbindung mit Nachtverkehr der S-Bahn
- Neubürgeraktion – denn das Mobilitätsverhalten ändert sich gerade bei privaten Umbrüchen wie Umzügen: Bei jeder An- und Ummeldung sollten die Neubürger ein Infopaket und kostenlose Schnupper-Fahrkarten erhalten (halbes Jahr D-Ticket zum Beispiel)

App FAIRTIQ (super für Gelegenheitsfahrer) ausprobieren, alleine als ROSA oder andocken an VRB zum Beispiel

3. Tarifliche Marketing-Angebote

- Kostenlose Schüler-/Azubi-Tickets (Vorbild Landkreis Lüchow-Dannenberg), denn Verkehrsverhalten wird im Kindes- und Jugendalter antrainiert und anerzogen. Hier besteht die Möglichkeit, Autoaffinität zu vermindern. Hoher Verwaltungskostenaufwand wird eingespart, dadurch Maßnahme mit gutem Kosten-Nutzen-Faktor
- Kooperation mit Stadtmobil für Sonderkonditionen beim Leihen von Autos
- „Happy Bus“ = Happy Hour im Bus: Sondertarif zu verkehrssarmen Zeiten (VCD-Vorschlag seit 2018)
- Kurzstreckenticket von 3 auf 5 Haltestellen erweitern

Kombi-Tickets Theater / Kino / Sportveranstaltungen Friedrich-Ebert-Stadion oder Volksbank-Arena, Shuttle-Busse zum Hbf,

<p>V. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln</p> <p>Dieses Handlungsfeld erhält zunehmende Bedeutung und wird auch dadurch vorgegeben, dass die gesamte Mobilitätskette zu betrachten ist (NVP S. 13).</p> <p>Ergänzung folgender Maßnahmen:</p> <p>M.V.3: Multimodalität und Wegekettten: Zusammenarbeit Landkreis und Kommunen intensivieren für die Beachtung und Verbesserung der „letzten Meile“ (Gute und sichere Fußwege, Radwege zu den Haltestellen, on-Demand-Möglichkeiten, Fahrradmitnahme in Bussen etc.) - ggf. kreisweite Verkehrsentwicklungsplanung initiieren</p> <p>M.V.4: Sicherheits-Check für Haltestellen: Alle Haltestellen incl. der Zuwegungen sollen einem Check auf soziale Sicherheit (Vermeidung von Angsträumen) unterzogen und ggf. erforderliche Verbesserungen vorgenommen werden (z.B. Beleuchtung, Frauen-Parkplätze, Verlegung von Haltestellen und / oder Zuwegungen...)</p> <p>Bei M.V.1 ergänzen: B+R-Abstellung verbessern Veranstaltungsorten, insbes. Arena/Stadion</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Zielvorstellungen zum SPNV (S. 170)</p> <p>Es wird begrüßt, dass der Landkreis seine Zielvorstellungen zum SPNV im NVP darlegt.</p> <p>Folgende Ergänzungen schlagen wir vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit LNVG und Nds. MW zur Zuverlässigkeit und Qualität im SPNV (s.o.) • Hildesheim HBF: Mehr Tempo beim Austausch von Aufzügen und der Modernisierung => Gespräche mit DB 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim sieht für sich die Aufgabe, im eigenen NVP eigene Zielvorstellungen zur Entwicklung des SPNV-Angebotes im Kontext mit der Busnetzentwicklung zu formulieren. Die vom VCD aufgeführten Punkte gehen über dieses grundsätzliche Verständnis des NVP hinaus. Die Punkte werden in laufende Gespräche mit den verantwortlichen Institutionen eingebracht.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Bahn-Haltepunkte nicht nur in Schellerten, Himmelsthür, Hildesheim-Drispfenstedt und Hildesheim-Marienburg, sondern auch noch Hildesheim-Stadtfeld (starke Wegebeziehungen Wohngebiete und dynamisch sich entwickelnde Gewerbegebiete) • Halbstundentakte von Hildesheim in alle Richtungen: HI - BS, HI - Elze → Umstieg zum Halbstundentakt H - Elze - Gö, HI - Goslar (Halle), HI - Bodenburg, HI - Hameln • Beibehaltung Direktverbindung HI - Hameln • In Verbindung mit der Elektrifizierung HI - GS sollte auch die Lammetalbahn elektrifiziert werden • Gleisanschlüsse Gewerbegebiete (Nord, Bavenstedt ...) • Bahnsteigdach Hildesheim Ost - mindestens für Gleis 2, Finanzierung durch Eigentümerin (DB), Kommune (Stadt) und AT (LNVG) - gibt es bei vergleichbaren Stationen so schon 	
<p>Finanzierung</p> <p>Der VCD setzt sich auf Kreis-, Landes- und Bundesebene für eine auskömmliche Finanzierung des ÖPVN ein, die dem Anspruch gerecht wird, der sich durch die Klimakrise, die Gesetze zum Klimaschutz und durch die Notwendigkeit der Verkehrswende ergibt.</p> <p>Ein besonders günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis können u.E. die vorgeschlagenen Maßnahmen zum besseren Marketing erzielen.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

5 Kreisangehörige Städte und Gemeinden

5.1 Stadt Alfeld (Leine) (09.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
Die Mitgliedskommunen der Region haben - wie bereits im Verfahren zum vorherigen NVP- eine gemeinsame Stellungnahme erarbeitet. Die Stadt Alfeld (Leine) schließt sich dieser vollumfänglich an.	→ siehe Nr. 6.1 der Synopse

5.2 Gemeinde Algermissen (21.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>vielen Dank für die Zusendung des Entwurfs des Nahverkehrsplans 2025 sowie die Möglichkeit zur Beteiligung. Die Gemeinde Algermissen begrüßt die Aufstellung des Nahverkehrsplans und die darin angestrebten Maßnahmen grundsätzlich, denn der ÖPNV ist ein wichtiger Schlüssel zur Erreichung der Klimaneutralität und der damit verbundenen und notwendigen Mobilitätswende. Entsprechend müssen durch gezielte Maßnahmen zum einen das Angebot verbessert und der ÖPNV damit attraktiver gestaltet, aber auch die Information an die Bürgerinnen und Bürger gebracht und die Mobilitätswende in den Köpfen gestartet werden. Durch gezielte Marketing- und Aufklärungsarbeit kann die Bewertung des ÖPNV ein Stück weit positiv gesteuert werden. Dennoch müssen auch Angebot und Qualität stimmen.</p> <p>Doch zuerst muss geprüft werden, wo der ÖPNV aktuell steht. Die Maßnahme M.II.2 „Durchführung einer umfassenden, repräsentativen Verkehrserhebung“ unterstütze ich daher in besonderem Maße und bitte, zu beachten, dass die Daten und Ergebnisse ebenfalls für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

<p>Kommunen relevant sind und eine entsprechende Beteiligung wünschenswert ist, um den maximalen Nutzen für alle zu generieren.</p>	
<p>Zusätzlich sollte zumindest ein Teil der Daten zukünftig regelmäßig erhoben werden, um die stetige Entwicklung des Mobilitätsverhaltens bewerten zu können. Für die Verwaltungen und Politik besitzt die Maßnahme M.II.2 eine hohe Priorität, da sich alle Kommunen bereits mitten in der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende befinden und diese zur Erreichung der Klimaschutzziele vorantreiben müssen. Entsprechende Daten würden helfen, die Situation und notwendigen Maßnahmen richtig einzuschätzen. Auch wäre eigentlich eine entsprechende Datenerhebung vor der Aufstellung und für die Bewertung des Nahverkehrsplans 2025 sinnvoll gewesen. Damit zukünftige Pläne, Konzepte und Maßnahmen auf eine fundierte Datengrundlage zurückgreifen können, sollte mit der Umsetzung der Maßnahme M.II.2 so schnell wie möglich begonnen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Eine regelmäßige Erhebung von Mobilitätsdaten in repräsentativem Umfang ist sehr aufwändig und vom Landkreis alleine nicht realisierbar. Der Landkreis wird prüfen und abstimmen, in welcher Form zukünftig solche Erhebungen regelmäßig/ turnusmäßig mit Unterstützung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden durchgeführt werden können.</p>
<p>Die Maßnahme M.I.1 „Ausweitung des Bedienungsangebots in den Abendstunden“ betrifft für die Gemeinde Algermissen nur die Linie 211, für die der MUSS-Standard festgelegt wird. Eine Ausweitung der Bedienzeiten in den Abendstunden von Montag bis Freitag bis 19:00 Uhr im 2-Stunden-Takt ist ein guter Anfang, aber nicht sehr ambitioniert. Für eine echte Mobilitäts- und Verkehrswende sollte zumindest dort, wo Verknüpfungspunkte zum schienengebundenen Personennahverkehr bestehen, zu jedem Zug eine passende Busverbindung eingeführt werden. Entsprechend ist mindestens ein Stundentakt für die Verbindung der Ortschaften Groß Lobke, Ummeln, Wätzum, Lühnde und Bledeln mit dem Bahnhof Algermissen anzustreben, und zwar nicht nur in den Abendstunden. Hier könnte zusätzlich geprüft werden, ob die Bedienung bei geringer Einwohnerzahl in den Randzeiten oder als Ergänzung des Takts zunächst mit On-Demand-Verkehren zu realisieren ist.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung gesamtheitlich mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.</p>
<p>Neben der engeren Taktung und Erweiterung der Bedienzeiten von Montag bis Freitag ist auch die Einführung zusätzlicher Samstags- und Sonntagsverkehre</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>eine wichtige Maßnahme, die in den Nahverkehrsplan 2025 aufgenommen werden muss. In der Gemeinde Algermissen fahren an Sonn- und Feiertagen keine Busse. Damit kann weder der Hauptort Algermissen, noch der Bahnhof für den weiterführenden Schienennahverkehr erreicht werden. Somit ist der Mobilitätsanstieg vom Auto auf den ÖPNV für die Bürgerinnen und Bürger der kleineren Ortschaften schlicht nicht möglich. Doch besonders für den zunehmenden Freizeitverkehr sind die Wochenend- und Feiertage von hoher Bedeutung.</p>	<p>Begründung: Der NVP beinhaltet im Kapitel 2.4.1.3 neu auch Zielbedienungsstandards (SOLL) für Sonn- und Feiertage. In der Umsetzung des NVP wird der Landkreis jeweils für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden prüfen wie und mit welchem finanziellen Aufwand die Erfüllung dieser neuen Standards erreicht werden kann.</p>
<p>Für den Freizeitverkehr sind zudem die Nachtbuslinien ein wichtiger Baustein. Leider gehört die S3 noch nicht zum Nachtsternverkehr der S-Bahn Hannover, sodass man am späten Abend aus Hannover kommend entweder den zeitaufwendigen Umweg über Hildesheim wählen, oder sich ab Sarstedt ein Taxi rufen muss. In der Maßnahme M*.I.7 ist die Prüfung der Modifizierung des Nachtbus-Angebots aufgeführt. Hier sollte die Erweiterung der AST-Linie Sarstedt-Hotteln bis Algermissen aufgenommen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: In der Maßnahme M*.I.8 (Prüfung: Weiterentwicklung ALT) soll (ergebnisoffen) auch die Ausdehnung des Bedarfsverkehrs von Sarstedt nach Algermissen geprüft werden.</p>
<p>Zur Dauer der Fahrzeiten fällt auf, dass die Ortschaft Groß Lobke keine attraktive Anbindung an die Ortschaft Algermissen besitzt, da durch die Bedienung der anderen Ortschaften eine vergleichsweise lange Fahrtzeit entsteht, die von der Nutzung des Busangebots eher abschreckt (19 Min. mit dem Bus statt 5 Min. mit dem Auto). Hier wird schon seit längerer Zeit eine Prüfung von Alternativstrecken gefordert, beispielsweise durch eine Erweiterung der Linie 211 (zum Beispiel: Sarstedt - Algermissen - andere Ortschaften - Groß Lobke - Algermissen und zurück über Groß Lobke und die anderen Ortschaften nach Sarstedt).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Prüfung außerhalb des NVP.</p>
<p>Ein großer Schritt für die Mobilitätswende war die Einführung des Deutschlandtickets, das die lang geforderte Tarifharmonisierung der einzelnen Verkehrsträger nun zumindest für Monatskarten abdeckt. Eine Prüfung der Erweiterung des ROSA-Tarifs bzw. eine Kooperation mit anderen Tarifgebieten ist dennoch sinnvoll und sollte weiterverfolgt werden, da auch da nicht sicher ist, wie lange</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: ROSA ist nach einem langen Prozess auf den Weg gebracht worden. Nach Einschätzung des Landkreises Hildesheim sollte vor (vorschnellen) Diskussionen über Fusionen o. ä. die Wirkung und</p>

<p>es das Deutschlandticket in der aktuellen Form geben wird und auch Gelegenheitsfahrer von einem einfachen und günstigen Tarifsysteem profitieren können sollten.</p>	<p>Wirtschaftlichkeit des Verbundtarifes evaluiert sowie die Zukunft des Deutschlandtickets abgewartet werden.</p>
<p>Neben der Tarifharmonisierung über die Landkreisgrenzen hinweg, ist der nächste Schritt für einen attraktiven ÖPNV die Schaffung von Landkreis- und Regionsübergreifenden Busverbindungen. Besonders für die Gemeinde Algermissen ist, durch ihre Randlage im Landkreises Hildesheim und die Orientierung der Einwohnerinnen und Einwohner in Richtung Region Hannover, die Verknüpfung des ÖPNV über Landkreisgrenzen hinweg notwendig. Die Arbeitssorte, Lebensgewohnheiten und Beziehungen der Menschen orientieren sich nicht an kommunalen Grenzen. Um den Bedürfnissen gerecht zu werden und damit den ÖPNV attraktiv und die Mobilitätswende möglich zu machen, gilt es, durch Kooperationen mit den anderen Landkreisen und Regionen das Angebot sinnvoll über kommunale Grenzen hinweg auszubauen. Für die Gemeinde Algermissen gilt dies vor allem für Verbindungen in die Region Hannover und in den Landkreis Peine. Beispielsweise besteht seit längerer Zeit der Wunsch in der Bevölkerung, Ingeln-Oesselse, Gleidingen und Sehnde mit den Ortschaften der Gemeinde Algermissen zu verbinden und so den Anschluss an das GVH-Gebiet herzustellen und auch eine Verbindung nach Hohenhameln wird nachgefragt. Die Verknüpfung des ÖPNVs und die Kooperation mit Verkehrsträgern angrenzender Landkreise und Regionen sollte daher als Prüfauftrag im Nahverkehrsplan 2025 aufgenommen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Prüfung außerhalb des NVP. Der Landkreis Hildesheim wird die Thematik in die aktuelle Fortschreibung des NVP der Region Hannover einbringen. Zu beachten ist dabei auch, die erforderliche Mitfinanzierung solcher Verbindungen in die Nachbarregionen durch die dortigen Aufgabenträger.</p>

5.3 Stadt Bad Salzdetfurth (06.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 19.06.2024. Der Landkreis Hildesheim hat das Beteiligungsverfahren für seine Städte und Gemeinden eingeleitet, das bis zum 06.09.2024 abgeschlossen sein soll. Aus dem Entwurf ergeben sich folgende Punkte, die für die Stadt Bad Salzdetfurth aus generellen oder spezifischen Gründen von Bedeutung sind:</p> <p>Der Landkreis Hildesheim wird um Kenntnisnahme und Berücksichtigung gebeten.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Generelle Aspekte:	
<p>Verkehrsarten verknüpfen</p> <p>Der Landkreis Hildesheim stellt im Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 umfangreiche Analysen zur Situation des Nahverkehrs vor und beschreibt in Kapitel 8 konkrete Maßnahmen und Prüfaufträge, um erkannte Schwachstellen im Angebot zu beheben. Das wird aus städtischer Sicht begrüßt, denn die Weiterentwicklung des ÖPNV auf Kreisebene stellt einen wichtigen Baustein zu einer klimafreundlichen Mobilität dar, die den Bahnverkehr sinnvoll ergänzt.</p> <p>Die Erfahrungen in Bad Salzdetfurth zeigen, dass hierin bereits ein Schlüssel zur Organisation attraktiver und klimafreundlicher Regionalbusverkehrs liegt: Die Verknüpfung der Verkehrsarten, gerade zwischen dem Straßen-ÖPNV, für den der Landkreis zuständig ist, und dem dichten Bahnnetz im Landkreis. Systembedingt weist die Bahn auf ihren Strecken immer einen Reisezeitvorteil gegenüber dem Regionalbusverkehr auf. Deshalb sollte dieser wo immer möglich auf die Bahnfahrzeiten ausgerichtet sein, um von diesen Geschwindigkeitsvorteilen in der Gesamtreisekette zu profitieren.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

<p>Straßen-ÖPNV mit dem Deutschland-Takt der Schiene verknüpfen</p> <p>Vermisst wird deshalb im Entwurf des Nahverkehrsplan der Bezug zum Deutschland-Takt im Schienenverkehr. Dieser wird seit einigen Jahren auf Bundesebene systematisch vorangetrieben, auch das Land Niedersachsen macht den Deutschland-Takt in weiterentwickelter Form in seinem aktuellen „SPNV-Konzept 2030+“ zur Grundlage seiner Planungen. Z. B. wurde schon 2024 die Bahnlinie Hildesheim – Braunschweig auf die langfristig vorgesehenen Fahrlagen umgestellt, die Bahnlinie Hildesheim – Bodenburg entspricht den Anforderungen des D-Taktes ebenfalls bereits weitgehend. Damit wird im Landkreis Hildesheim mit seinem dichten Bahnnetz ein langfristiges Fahrplansystem mit funktionierenden Anschlussknoten (Bodenburg, Derneburg, Elze, Hildesheim, Hoheneggelsen, Sarstedt) verbindlich und verlässlich vorgegeben.</p> <p>Ziel muss es deshalb sein, die Buslinien und weiteren Verkehre auf diese Anschlussknoten auszurichten und somit funktionierende, verlässliche Wegekette abzubilden, s.o. Dazu müssen die Buslinien systematisch überprüft werden, ob Straffungen notwendig sind, um sogenannte Kantenfahrzeiten zwischen den Knoten einzuhalten. Das bedeutet, z. B. Schleifenfahrten nur nach Bedarf/Bestellung per App anzubieten, vgl. auch Punkt 6.4.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung:</p> <p>Die hier angeregte Netzgestaltung (Ausrichtung Busverkehre auf Anschlussknoten) würde zu einer gravierenden Neuordnung des Bedienungssystems führen, welche in der spezifischen Situation des Landkreises Hildesheim absehbar auch zu wesentlichen Einschnitten für den Schulverkehr führen würde. Da die Schüler den Großteil der Nachfrage stellen, wird aus Sicht des Landkreises Hildesheim dieser Ansatz nur mit einem umfassenden Leistungsausbau umsetzbar sein.</p> <p>Anmerkung: Sobald verbindliche SPNV-Fahrplankonzepte und deren zeitliche Realisierung erkennbar ist, wird sich der Landkreis Hildesheim mit den planerischen Konsequenzen für das Busverkehrsangebot beschäftigen können.</p>
<p>Ertüchtigung Bahnhof Groß Dungen</p> <p>Der Bahnhof Grob Dungen dient dem Nordraum der Stadt Bad Salzdetfurth als wichtiger Umsteigepunkt für Fahrten nach Hildesheim/Hannover und Bad Harzburg. Allerdings ist im Bereich der Bahnsteige ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Züge aufgrund des Höhenunterschiedes nicht gegeben. Außerdem sind aus Sicht der Stadt Bad Salzdetfurth eine höhere Frequenz des Errix an der Haltestelle Grob Dungen und somit mehrere Direktzüge nach Hannover wünschenswert.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim sieht für sich die Aufgabe, im eigenen NVP eigene Zielvorstellungen zur Entwicklung des SPNV-Angebotes im Kontext mit der Busnetzentwicklung zu formulieren. Der von der Stadt Bad Salzdetfurth aufgeführte Punkt (höhere Frequenz des Errix) geht über dieses grundsätzliche Verständnis des NVP hinaus und ist in einem größeren Zusammenhang zu betrachten und somit Sache des Landes/ der LNVG.</p>

<p>Spezifische Aspekte:</p>	
<p>Punkt 2.4.1.2 Anforderungen an die Erschließungsqualität</p> <p>Nach der Definition im Nahverkehrsplan werden zur Beurteilung ein Einzugsbereich von 800 m Radius um die Bahnhöfe und 500 m Radius um die Bushaltestellen zu Grunde gelegt. Damit gelten rund 98 Prozent der Wohnfläche in Bad Salzdetfurth im ÖPNV als erschlossen.</p> <p>Nicht erschlossen durch die RVHI-Haltestellen sind lediglich das Maiental und ganz knapp der Schäferweg in Bodenburg sowie die Bereiche Schillerstraße/Hajo und Dreiländereck in Bad Salzdetfurth</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Punkt 2.4.1.3 Anforderungen an die Bedienqualität</p> <p>Sonntags Verkehre auf geeignete Bahnhöfe ausrichten statt Einzelfahrten Bus</p> <p>Der Zielbedienungsstandard sieht für Sonntage „1 Fahrmöglichkeit an Vormittagen zu familienfreundlichen Zeiten, um am Vormittag nach Hannover zu kommen“, vor, außerdem nachmittags 3 weitere Fahrtenpaare im Abstand von höchstens 3 Stunden.</p> <p>Es ist fraglich, ob sich die beabsichtigte Einzel-Zielgruppe „Familien“ auf dieses marginale Angebot einlässt. Es steht in Konkurrenz zur Flexibilität des Autos oder dem Stundentakt einer Bahnverbindung, die von den zahlreichen Bahnhöfen im Landkreis immer eine Alternative nach Hannover ist (P+R).</p> <p>Basiert der Zielbedienungsstandard auf Fahrgastzahlen aus den bereits eingeführten Sonntagsverkehren, etwa auf den Linien 33, 34 oder 44? Sonstige Gelegenheitsfahrer können mit 4 Fahrten am Sonntag allenfalls zufällig gewonnen werden. Überdies sieht die Freizeitbuslinie Hildesheim – Holle als Angebot be-</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der NVP beinhaltet im Kapitel 2.4.1.3 neu die hier angesprochenen Zielbedienungsstandards (SOLL) für Sonn- und Feiertage. Vor diesem Hintergrund sollte aus Sicht des Landkreises Hildesheim zuerst die Erfüllung dieser Standards, welche als Mindeststandards für das Kreisgebiet verstanden werden, angestrebt werden. Unabhängig wird auch die Stärkung der potenzialstarken Linien im Sonn- und Feiertagsverkehr verfolgt. Der Ausbau des Angebotes durch Anruf- oder Kleinbusverkehren ist nur sehr begrenzt möglich, da nach den Erfahrungen der RVHI dafür nur sehr bedingt Ressourcen zur Leistungserbringung vorhanden sind.</p> <p>Der Landkreis Hildesheim nimmt die Stellungnahme der Stadt Bad Salzdetfurth zum Anlass, im Kapitel 2.4.1.3 einen weiteren Exkurs im NVP zu ergänzen:</p>

reits 3 Fahrten Richtung Holle am Vormittag und 3 Fahrten am Nachmittag zurück vor. Das ist dann mindestens inkonsequent zu der in Punkt 2.4.1.3 vertretenen Auffassung zur Gestaltung von Freizeitverkehr.

Sinnvoller ist deshalb an Sonntagen die Ausrichtung von Anruf- oder Kleinbusverkehren auf geeignete Bahnhöfe in den Gemeinden oder Nachbargemeinden – nicht nur 4x am Tag, sondern 6x – 8x. Damit würde für die Bürger*innen ein deutlich schnelleres und attraktiveres Angebot an Sonntagen entstehen.

Positives Beispiel mit zumindest 5 Anruffahrten an Sonntagen ist die Linie 661 mit Anbindung an die Bahnhöfe Banteln und Bodenburg.

„Exkurs: Angebotsausbau im Wochenend- und Nachtverkehr versus Fahrpersonalmangel

An den Wochenenden und nachts, somit zu den Zeiten, zu denen sich die Bevölkerung häufig bessere ÖPNV-Angebote wünscht, wirkt der Fahrpersonalmangel besonders limitierend auf den gewollten Angebotsausbau. Bekanntermaßen ist die Bereitschaft zur Wochenend- und Nachtarbeit in der Gesellschaft allgemein zurückgegangen. Diese Randbedingung verschärft die Personalsituation in der Branche. Verkehrsleistungen im Wochenend- und Nachtverkehr sind auch wesentlich kostenintensiver, da neben den vorgeschriebenen Vergütungszuschlägen zunehmend auch weitere (kostenwirksame) Vergünstigungen zur Personalmotivation anfallen. Hinzu kommt, dass beim Einsatz von Fahrpersonalen an Wochenenden und nachts für diese Personale nachfolgend entsprechende Ruheregelungen zu beachten sind. Die Taxi- und Mietwagenbranche sieht sich ähnlichen Problemen ausgesetzt, in dessen Folge die Verfügbarkeit von kleineren Fahrzeugen für Verkehrsleistungen im ÖPNV zurückgeht. Vor diesem Hintergrund ist der allseits gewünschte Angebotsausbau am Wochenende und nachts kein „Selbstläufer“, sondern individuell anhand des jeweiligen Vorhandenseins von Betriebsressourcen zu betrachten.“

<p>Punkt 2.4.1.4 Anforderungen an die Angebotsqualität/Verbindungsqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurze Gesamtreisezeiten höher gewichten als Zahl von Umsteigevorgängen • Umsteigevorgänge verlässlich gestalten <p>Der NVP stellt richtig fest, dass „lange Fahrzeiten (und viele Umsteigevorgänge) die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes vermindern.“</p> <p>Eine Verbindung ist dann attraktiv, wenn sie vor allem schnell ist, ob direkt oder mit kurzen Umsteigezeiten. Weniger relevant ist eine absolute Zahl von Umsteigevorgängen. Dies ist auch das Grundprinzip des Deutschland-Taktes (auf der Schiene), der auf sehr gut ausgestaltete „Umsteigeknoten“ mit kurzen Anschlüssen setzt, damit kurze Gesamtreisezeiten ohne lange Wartezeiten erreicht werden (s. o. „Generelle Aspekte). Gutes Beispiel für die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie den Bussen selbst ist seit langen Jahren der Bahnhof Bodenburg.</p> <p>Es wird deshalb angeregt, auf die Definition einer „anzustrebenden Zahl von Umsteigevorgängen“ zu verzichten. Im Gegenteil bedeutet die Schaffung zusätzlicher, systematischer Umsteigemöglichkeiten eine verbesserte Netzwirkung und damit sinkende Reisezeiten auch auf angrenzenden Relationen. Ein Umstieg mehr z. B. auf die Bahn bei dadurch kürzerer Reisezeit wird als Vorteil bewertet.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Dem Landkreis Hildesheim sind keine fachlichen Belege bekannt, welche den hier von der Stadt Bad Salzdetfurth dargelegten Planungsansatz stützen. Der Landkreis setzt im Bushauptnetz dagegen auf umsteigefreie Direktverbindungen, wie andernorts mit Erfolg praktiziert.</p>
<p>Umsteigezeiten: Maximale Zeiten von 10 Minuten Bus/Bus und 15 Minuten Bus/Schiene sind zu lang und damit unattraktiv und somit kein sinnvolles Ziel.</p> <p>Sie werden im Landkreis schon heute vielfach deutlich unterschritten, z. B. in Bodenburg mit 2 Minuten Bus/Bus oder 5 Minuten Bus/Schiene. Das Ziel kann allenfalls für beide Übergänge 5 Minuten lauten. Wichtiger in diesem Zusam-</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Bei den im NVP dargestellten Umsteigezeiten handelt es sich um „Maximalzeiten“. Diese Umsteigezeiten berücksichtigen die Anforderungen</p>

<p>menhang die Sicherung der Anschlussbeziehung – nicht nur durch „Abwarten“, sondern durch aktive Kommunikation. Die Kommunikation bei einer Bus-/Busverbindung läuft innerhalb desselben Unternehmens und muss erwartet werden können.</p> <p>Noch deutlicher wird die Notwendigkeit, den Anschluss zu sichern, bei bestellten ALT-Verkehren: Hier müssen mindestens 15 Minuten Wartezeit auf einen verspäteten Bus- oder Zuganschluss garantiert werden, weil die ALT-Fahrt ja konkret für den verspäteten Kunden bestellt wurde. Die Abfahrt des ALT ohne Kunden bereits nach 5 Minuten ließe für den Aufgabenträger Kosten entstehen, ohne dass der Fahrgast einen Nutzen hätte, denn das Taxiunternehmen wird die Kosten abrechnen– ob mit oder ohne Transport von Fahrgästen. Die Information, woher der ALT-Kunde kommt, muss deshalb bei Buchung des ALT miterfasst werden, wie in anderen Verkehrsverbänden üblich.</p>	<p>verschiedenster Nutzergruppen (auch unsichere, mobilitätsbeeinträchtigte und/ oder kognitiv beeinträchtigte Menschen)</p>
<p>Das Ziel der Anbindung aller Ortschaften an Hildesheim innerhalb von 90 Minuten orientiert sich offenbar an den am weitesten entfernt liegenden Ortschaften. Dies ist selbst für maximale Entfernungen im Landkreis Hildesheim im Verhältnis zum Pkw aber viel zu unattraktiv. Für sehr weite Entfernungen sollten maximal 70 Minuten anzustreben sein, bei kürzeren auch weniger. Das Ziel sollte deshalb entfernungsabhängig in Stufen formuliert werden – eine schlichte Beschreibung des Istzustandes orientiert an maximaler Entfernung verhindert Entwicklung des ÖPNV.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Wert „90 Minuten“ entspricht den in der relevanten Fachliteratur benannten Maximalwerten für die Erreichbarkeit von Oberzentren im ländlichen Raum (z. B. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2010).</p>
<p>Punkt 4.4.2 Bedienungsangebot im Busverkehr</p> <p>ALT-Darstellung differenzieren</p> <p>Die Darstellung der ALT-Verkehre in der Stadt Bad Salzdetfurth und weiteren Gemeinden ist nicht angemessen. Die AST-Verkehre z. B. in Sarstedt werden</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Unterschied in der Umfänglichkeit der Darstellung ist nicht übermäßig ausgeprägt. Hintergrund ist, dass Sarstedt die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums besitzt und das AST dort,</p>

<p>ausführlich dargestellt, die ALT-Verkehre in 4 Städten und Gemeinden mit lediglich einem Satz erwähnt, obwohl sie vertaktete Verbindungen über den ganzen Tag bieten.</p>	<p>ähnlich wie in Alfeld/Leine der Stadtverkehr, auch eine andere Funktion übernimmt.</p>
<p>Punkt 6.2.1 Bewertung der Netz- und Fahrplantransparenz</p> <p>Liniendarstellung grafisch nach Angebotsqualität differenzieren</p> <p>Der Nahverkehrsplan fordert eine vollständige Darstellung aller Bus- und Bahnlinien sowie eine Differenzierung in der Liniendarstellung zu ihrer Angebotsqualität. Diese Forderung wird uneingeschränkt begrüßt! In einer solchen Übersicht sollten als Qualitätsmerkmal nur Linien mit mindestens zweistündlichem regelmäßigem Angebot aufgeführt werden. Das Bahnnetz, das oft erst das Netz an ÖPNV-Verbindungen komplettiert, muss mit dargestellt werden.</p> <p>Eine ergänzende Komplettübersicht kann alle Linien – grafisch differenziert nach Angebotsqualität – darstellen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Punkt 5.1 Zielerfüllung Nahverkehrsplan 2020</p> <p>Maßnahme MM.1: Dynamische Fahrgastinformation an Verknüpfungspunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationsmonitor auch für die Haltestelle Bahnhof Bodenburg vorsehen <p>Hier enthält der NVP 2020 insgesamt 8 Umsetzungspunkte. Allerdings fehlt damals schon die Haltestelle Bodenburg Bf. An dieser werden mit Bahnlinie, 3 Buslinien und 2 ALT-Linien insgesamt 6 Verbindungen eng aufeinander abgestimmt verknüpft und damit deutlich mehr als in einigen der genannten 8 Haltestellen. Hier sollte noch ein Monitor für den Bahnhof Bodenburg im laufenden Programm Berücksichtigung finden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis erkennt den Bedarf und wird außerhalb des Nahverkehrsplans beim weiteren Ausbau der DFI dies klären.</p>
<p>Punkt 6 Stärken-Schwächen-Analyse</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Eine Schwäche ist aber die fehlende Anbindung ÖPNV-SPNV in Wesseln, da die Linie 341 ausschließlich im Schülerverkehr bedient wird und keine Anschlüsse herstellt. Diese ist statt Groß Dungen und Solebad aufzuführen.</p> <p>Der Schwäche „viele Bus-Bus-Anschlüsse nur zufällig“ ist zuzustimmen. Hier wird die fehlende Netzwirkung im Landkreis Hildesheim deutlich, s.o. „generelle Aspekte“; die Behebung dieser Schwäche ist ein Schlüssel zu höherer Attraktivität des Busnetzes.</p>	
<p>Punkt 6.2.1 Netz- und Fahrplantransparenz</p> <p>Der Analyse, dass die Darstellung der Bahnlinien fehlt und es keine Differenzierung der Liniendarstellung nach ihrem Angebot gibt, ist zuzustimmen.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
<p>Punkt 6.4 Bewertung des vorhandenen Angebotes hinsichtlich der abgeschätzten Mobilitätsbedürfnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Netzwirksame Querverbindungen und Anschlüsse an Nachbarregionen berücksichtigen <p>In diesem Kapitel bewertet der Verfasser u.a. die im vorangegangenen Beteiligungsprozess immer wieder geforderten Querverbindungen und kommt zu dem Schluss: „Querverbindungen können die Anschlüsse der Systemknoten nicht systematisch, sondern nur zufällig erfüllen.“</p> <p>Der hier ohne nähere Begründung getroffenen Absage an netzwirksame Querverbindungen kann deshalb nicht gefolgt werden. Diese sind für die Knüpfung eines Netzes mit den dabei erzielbaren Geschwindigkeitsvorteilen unabdingbar. Linien müssen ggf. durch Straffung an die gewünschten Netzknoten angepasst werden (Systemknoten, Prinzip D-Takt, s.o. generelle Aspekte). Dieses systematische Vorgehen kann als Stand der Wissenschaft bezeichnet werden und muss im Nahverkehrsplan mindestens in Stufen als Ziel dargestellt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die hier angeregte Netzgestaltung (Ausrichtung Busverkehre auf Anschlussknoten) würde zu einer gravierenden Neuordnung des Bedienungssystems führen, welche in der spezifischen Situation des Landkreises Hildesheim absehbar auch zu wesentlichen Einschnitten für den Schulverkehr führen würde. Da die Schüler den Großteil der Nachfrage stellen, wird aus Sicht des Landkreises Hildesheim dieser Ansatz nur mit einem umfassenden Leistungsausbau umsetzbar sein.</p> <p>Hinweis: Neues NVP-Kapitel „Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“ mit Beschreibung (Übernahme) des Planungsvorschlages des ZVSN.</p>

<p>Neben dem Binnenverkehr im Landkreis sollte dabei auch auf geeignete „Übergabepunkte“ an die Nachbarregionen geachtet werden, nämlich nach Peine (Hohenhameln, Groß Lafferde), Seesen, Bad Gandersheim/Kreiensen und Landkreis Holzminden. Hier muss eine Durchlässigkeit durch ein Mindestmaß an Linienabstimmung hergestellt werden. Als Ziel nur den historisch gewachsenen Linienendpunkt zu betrachten, wird einer kreisüberschreitenden Mobilität nicht mehr gerecht.</p> <p>Der NVP darf nicht nur auf planerische Verkehrsbeziehungen Grundzentrum <-> Mittel-/Oberzentrum, Ortschaft <-> Grundzentrum fokussiert sein, sondern muss stets auch die Netzwirksamkeit von ÖPNV-Verbindungen beachten und thematisieren.</p>	
<p>Punkt 7.4 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis</p> <p>Für den Landkreis Hildesheim scheinen keine belastbaren Fahrgastdaten vorzuliegen. Der Forderung nach einer Verkehrserhebung (Maßnahme M II.2a) ist deshalb unbedingt zuzustimmen. Erst anhand tatsächlicher Nutzerbefragungen insbesondere bei den „wahlfreien Kunden“ lassen sich Erfolg oder Misserfolg einer gegebenen ÖPNV-Linie beurteilen. Ebenfalls zuzustimmen ist deshalb dem Ansatz des NVP, dass „eine höhere Attraktivität besonders für wahlfreie Kunden im Mittelpunkt des Handelns stehen sollte“.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
<p>Erster Maßstab wird für wahlfreie Kunden neben dem Preis (durch D-Ticket überzeugende Antwort) immer die Geschwindigkeit sein. Gerade deshalb ist die Knüpfung eines echten Netzes im Landkreis Hildesheim mit systematischen Anschlüssen statt Zufallsanschlüssen unabdingbar, um den Nutzen der Mobilitätsangebote zu vervielfachen.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
<p>Punkt 8.2 Handlungsfeld I „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes“ (Maßnahmen und Prüfaufträge)</p>	

<p>M I.2 Premiumbuslinien</p> <ul style="list-style-type: none"> • Produktmerkmal „besondere Geschwindigkeit“ berücksichtigen <p>Hier fehlen in der Beschreibung Aussagen zu straffer Linienführung und damit verkürzten Fahrzeiten. Mäandrierende Linienführungen können „Premiansprüchen“ nicht gerecht werden.</p> <p>Die Stadt Bad Salzdetfurth scheint bei der Premiumbuslinie Richtung Holle entlang der Linie 34 berührt zu sein. Welche Auswirkungen hat das auf die Fahrten und Fahrzeuge der Linie 34? Wird die Premiumbuslinie beschleunigt mit Auslassung von Halten und zusätzlich zur Linie 34 verkehren?</p> <p>Es erschließt sich nicht, warum Premiumbuslinien zwingend bis nach Hildesheim hineinführen müssen und nicht auch für schnelle Verbindungen nach Hildesheim in Kombination mit der Bahn möglich sein sollen (z. B. Seesen - Bockenem – Wesseln – (Bahn Hildesheim). Hier kommen der Gesamtverbindung klar die Zeitvorteile der Bahn zu Gute (s.o.).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim verfolgt bei den Premiumbuslinien ein Ausbalancieren zwischen einer überzeugenden Direktheit auf der einen Seite und eine adäquaten Erschließungswirkung auf der anderen Seite (siehe erfolgreicher „sprintH“ in der Region Hannover, welcher ebenso beide Funktionen erfüllt).</p> <p>Die Ausgestaltung der einzelnen Premiumlinien (z. B. Takte und Haltestellenbedienung) ist Sache der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.2.</p>
<p>M I.3: Saisonale Freizeitbuslinie Hildesheim – Holle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Halte in Bad Salzdetfurther Ortschaften einbeziehen <p>Ähnlich wie Maßnahme M I.2 sind die Auswirkungen auf das Sonntagsangebot der Linie 34 nicht ersichtlich. Zusätzliche Fahrten nach Holle, die aufgrund der geografischen Lage zwingend über das Bad Salzdetfurther Stadtgebiet führen, müssen auch für Fahrgäste der berührten Bad Salzdetfurther Ortschaften (z. B. Lechstedt, Heinde, Listringern) zugänglich sein.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Freizeitbuslinie (z. B. Takte und Haltestellenbedienung) bleibt der konkreten Umsetzung der Maßnahmen vorbehalten. Der Landkreis wird die Anregung dort einbinden.</p>
<p>M I.5: Einrichten einer Direktverbindung Seesen – Bockenem – Wesseln</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direktverbindung Seesen – Wesseln einrichten, tw. bis Detfurth/Solebad verlängern 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linie erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen</p>

- **Linie 411 auf Bodenbug ausrichten**

- **Salze-Bus für die Bedienung von Wehrstedt weiterentwickeln**

Die Führung der Linienbusse über den Weinberg auf der B 243 bis Hildesheim schien bis 2022 aus konzessionsrechtlichen Gründen (Konkurrenz zur Bahn) ausgeschlossen. Seit 2023 ist aber bekannt, dass eine Führung über die B 243 bis zum Bahnhofpunkt Wesseln und dort mit Anschluss an die Lammetalbahn konzessionsrechtlich möglich wäre.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Stadt Bad Salzdetfurth den vorgesehenen Prüfauftrag M I.5 zur Einrichtung einer Direktverbindung aus Seesen und Bockenem in Richtung Hildesheim, ab Wesseln über die Lammetalbahn. Dieser entspricht dem Konzept des Fahrgastverbandes Pro Bahn (NVP Seite 135) und schafft neue, schnelle Verbindungen aus dem Nordraum der Stadt nach Bockenem/Seesen/Harz.

Wie von Pro Bahn dargestellt sollten **einige Fahrten aus Seesen kommend in Wesseln bis in den Nachbarort Detfurth zum Solebad** verlängert werden. Das Solebad in gemeinsamer Trägerschaft von Stadt Bad Salzdetfurth und Landkreis Hildesheim stellt ein überregionales Ziel dar, was eine Anbindung in diesem Fall an den Raum Seesen rechtfertigt. Nebenasspekt sind die Aufenthaltsmöglichkeiten für das Fahrpersonal am Endpunkt Solebad, die der NVP als Maßnahme M II.4 (s. u.) fordert.

Aus diesen Gründen sollte der zeichnerisch dargestellten Führung aus dem Raum Seesen/Bockenem nach Wesseln/Detfurth ggü. einer Führung nach Derneburg der Vorrang gegeben werden. Dafür sprechen auch die dargestellten Vorteile durchgehende Tarifierung im „Rosa-Tarif“ und Barrierefreiheit. Die Aussage, einen Stundentakt anstreben zu wollen, wird sehr begrüßt. Die Linie sollte aus städtischer Sicht von vornherein als „Premiumbuslinie“ (vgl. Maßnahme M I.2) geführt werden, da sie sich mit direkter Linienführung und Pkw-ähnlicher Fahrzeit von anderen Regionalbuslinien abhebt.

M.I.5. Der Landkreis wird die Anregung (z. B. Linie 411) und die Hinweise dort einbinden.

<p>Im NVP-Entwurf wird auch angemerkt, dass die Einführung der Direktverbindung eine Anpassung der Linie 411 erfordert. Hier verweise ich wieder auf das Konzept des Fahrgastverbandes Pro Bahn.</p> <p>Dessen Vorschlägen zur Neustrukturierung der Linie 411 schließt sich die Stadt Bad Salzdetfurth an, weil dadurch die zweitgrößte Ortschaft Bodenburg künftig öfter an den Bahnhof Bodenburg angebunden wird. Die Linie 411 kann dann auch regelmäßig mit der Linie 41 verbunden werden, so dass neue Direktverbindungen aus den Orten zwischen Bockenem, Bodenburg und Lamspringe entstehen.</p> <p>Die Anbindung von Wehrstedt an Bad Salzdetfurth und Hildesheim kann eine weiterentwickelte Form des Salze-Busses übernehmen, der bereits heute Teile von Wehrstedt ergänzend zur Linie 411 anfährt. Die Relation Wehrstedt – Bockenem ist in geeigneter Form darzustellen.</p>	
<p>M I.6: Überplanung des Korridors Bad Gandersheim – Lamspringe – Bodenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neues Ziel Bahnhof Kreiensen statt Lamspringe prüfen • Anbindung von Bad Salzdetfurth an Lamspringe durch neue Linienführung beschleunigen <p>Wie für die Maßnahme M I.5 enthält das Pro Bahn-Konzept auch für den Korridor Bodenburg – Lamspringe – Bad Gandersheim wegweisende Ideen. Insbesondere geht es darum, künftig die Linie bis zum Bahnhof Kreiensen mit seinen zahlreichen Zuganschlüssen weiterzuführen. Bad Gandersheim ist als bisheriges Linienziel lediglich historisch gewachsen, da die Buslinie die in den 1970er Jahren eingestellte Lammetalbahn abbildet, obwohl die seinerzeitigen Züge schon damals bis Kreiensen durchfuhren. Wie von Pro Bahn vorgeschlagen bietet sich die Kombination der RVHI-Linie Bodenburg – Bad Gandersheim mit der Buslinie 276 Bad Gandersheim – Kreiensen an. Damit entsteht – auch für die</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linie erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.6. Der Landkreis wird die Anregung und die Hinweise dort einbinden.</p>

<p>zwischenliegenden Orte – eine Vielzahl neuer Direktverbindungen. Die Durchbindung nach Kreiensen ist auch deshalb sinnvoll, weil der Bahnhof Bad Gandersheim lt. NVP-Entwurf nicht mit großen Fahrzeugen angefahren werden kann.</p> <p>Als südlicher Nachbarort von Bad Salzdetfurth ist der Gemeindegort Lamspringe nur 9 km entfernt, die bisherige Buslinie 41 benötigt über die westlichen Lamspringer Ortschaften dafür aber 30 Minuten. Damit ist die Fahrzeit nicht konkurrenzfähig. Notwendig ist es deshalb, den o.g. Bus nach Kreiensen zwischen Bodenburg und Lamspringe auf direktem Weg über Neuhof zu führen, um dadurch die Fahrzeit zu halbieren. Die Führung des heutigen ALTs 41 ist anzupassen, vgl. auch hier das Pro Bahn-Konzept.</p>	
<p>M I.7 Modifizierung nachtsbus-Angebot</p> <ul style="list-style-type: none"> • N 7: Zwischeneinstiege für Groß Dungen, Wesseln, Detfurth und Bad Salzdetfurth Südstadt einführen; Linie nach Sibbesse verlängern • N 6: Zwischeneinstiege für Lechstedt, Heinde und Listringern einführen <p>Die Prüfung von Zwischeneinstiegsmöglichkeiten wird begrüßt. Bei der Linie N 7 ist seit einigen Jahren bereits die Bedienung von Bad Salzdetfurth Bahnhof als einzigem Zwischeneinstieg eingerichtet. Jede Nachtsbusfahrt wird aber in der Realität aufgrund hoher Nachfrage seit Jahren bis Bodenburg/Markt gefahren. Die Linie N 7 gilt als zweitstärkste Nachtsbuslinie im Kreis. Deshalb ist es gerechtfertigt, auch – analog zu den Bahnhaltdepunkten im Stadtgebiet – Zwischeneinstiege in Groß Dungen (Haltestellen Kirche und Hildesheimer Straße), Wesseln (Detfurter Straße) und Detfurth (Kirche) anzubieten. Aufgrund der Größe von Bad Salzdetfurth bieten sich neben dem Bahnhof die beiden Halte in der Südstadt zum Zwischeneinstieg an.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linien im Nachtverkehr erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.7. Der Landkreis wird die Anregung und die Hinweise dort einbinden.</p> <p>Hinweis: Die Einschätzungen zur Nutzung der Linie N7 werden hier ungeprüft übernommen.</p>

<p>Die Linie N 7 verkehrt über Bodenburg hinaus bis Westfeld. Da seit August 2024 die Linie 661 auf dieser Route neu auch tagsüber Verkehrsmöglichkeiten zwischen Bad Salzdetfurth und Sibbesse bietet, sollte auch der Nachtsbus N7 künftig bis Sibbesse angeboten werden, um von Abendveranstaltungen in Bad Salzdetfurth zurück nach Sibbesse zu gelangen. Dann können auch die Halte Bodenburg/Markt und Sehlemer Straße als Zwischeneinstiege angeboten werden.</p> <p>Auf der Linie N 6 sollten als Zwischeneinstiege Lechstedt, Heinde und Listringen geprüft werden. Die N6 ist auf Holle ausgerichtet, so dass davon ausgegangen werden kann, dass auch diese unmittelbar an Hildesheim angrenzenden Ortschaften immer angefahren werden.</p>	
<p>M I.8 Weiterentwicklung ALT</p> <p>Zu begrüßen ist die Umstellung der ALT-Verkehre vom Linienfahrplan zum Zonenfahrplan. Dies bedeutet durch Zusammenlegung von Orten/Haltestellen zu gleichen Abfahrtszeiten eine Verkürzung der Fahrzeiten – ein entscheidender Punkt für die Attraktivität des ÖPNV, s. o.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
<p>M II.4 Verbesserte Arbeitsbedingungen für Fahrpersonal an Knotenpunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bodenburg Bahnhof: Modernisierung der Umsteigesituation durch Bahnsteigdach sowie Sozialgebäude <p>Dieser Punkt ist aus Sicht der Stadt Bad Salzdetfurth ein wichtiger sozialer Aspekt und auch geeignet, für eine höhere Zufriedenheit des Fahrpersonals zu sorgen und somit die Zuverlässigkeit des ÖPNVs allgemein zu steigern.</p> <p>Die Stadt Bad Salzdetfurth befürwortet deshalb Gespräche hinsichtlich einer Nutzung vorhandener Einrichtungen an einer Endhaltestelle Detfurth Solebad</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Der Landkreis Hildesheim begrüßt das Interesse der Stadt Salzdetfurth an der Thematik und das Angebot zur Mitwirkung.</p>

<p>in Zusammenhang mit einer neuen Buslinie aus Seesen – Bockenem, vgl. Maßnahme M I.5.</p> <p>Besonders effizient kann eine im NVP-Entwurf auf S. 147 skizzierte Anlage aber vor allem am Bahnhof Bodenburg sein. Hier enden bereits jetzt 3 Buslinien, perspektivisch eine weitere (vgl. Maßnahme I.6). Der sogenannte Kombibahnsteig wurde 2004 erbaut. Die damals errichteten zwei schlichten Wartehäuser sind der gestiegenen Bedeutung des Umsteigeknotens Bodenburg nicht mehr angemessen.</p> <p>Die Stadt Bad Salzdetfurth möchte deshalb Gespräche mit dem Landkreis Hildesheim, dem Regionalverkehr Hildesheim, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und der DB InfraGO initiieren, um die vorhandene Anlage zu modernisieren. Ziel ist eine Verbesserung der Umsteigesituation durch Abriss der bisherigen Wartehallen und Ersatz durch eine Überdachung/Bahnsteighalle auf ca. 30 m (von 90 m) Länge. Neben zeitgemäßen Sitzmöbeln und einer komfortablen Wartesituation kann in diesem Zuge auch ein im NVP-Entwurf dargestelltes Sozial- und Pausengebäude errichtet werden.</p>	
<p>Der ÖPNV ist ein elementarer Baustein der Verkehrswende, leistet in den einzelnen Gemeinden einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge und ist auch für den Klimaschutz von großer Bedeutung. Daher sollten die Bürger*innen den öffentlichen Verkehr als flächendeckend, zuverlässig und sicher wahrnehmen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

5.4	Stadt Bockenem (06.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>Allgemeine Hinweise</p> <p>Im Entwurf zum Nahverkehrsplan werden konkrete Maßnahmen und Prüfaufträge beschrieben, um erkannte Schwachstellen im Angebot zu beheben. Dieses wird seitens der Stadt Bockenem ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Im wichtigen Zusammenspiel zwischen Bahnverkehr und ÖPNV muss jedoch der Hinweis erfolgen, dass fünf der kreisangehörigen Kommunen keinen Bahnanschluss haben. Zudem liegen alle fünf Kommunen, zu denen auch die Stadt Bockenem gehört, im Ostkreis bzw. Südostkreis des Landkreises Hildesheim.</p> <p>Im Sinne einer ausgewogenen Infrastruktur im gesamten Kreisgebiet sollten die Kommunen besondere Berücksichtigung finden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>	
<p>Zu 2.4.1.3 Anforderungen an die Bedienqualität</p> <p>Der Zielbedienungsstandard soll für Sonntage (immer) 1 Fahrmöglichkeit an Vormittagen „zu familienfreundlichen Zeiten, um am Vormittag nach Hannover zu kommen“, vorsehen, außerdem nachmittags 3 weitere Fahrtenpaar im Abstand von höchstens 3 Stunden.</p> <p>Es wird angeregt, an Sonntagen die Ausrichtung von Anruf- oder Kleinbusverkehren auf geeignete Bahnhöfe in den Gemeinden oder Nachbargemeinden – nicht nur 4x am Tag, sondern 6x – 8x, vorzunehmen. Damit würde für die Bürger*innen ein deutlich schnelleres und attraktiveres Angebot an Sonntagen entstehen. Konzessionsfragen wären abzustimmen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der NVP beinhaltet im Kapitel 2.4.1.3 neu die hier angesprochenen Zielbedienungsstandards (SOLL) für Sonn- und Feiertage. Vor diesem Hintergrund sollte aus Sicht des Landkreises Hildesheim zuerst die Erfüllung dieser Standards, welche als Mindeststandards für das Kreisgebiet verstanden werden, angestrebt werden. Unabhängig wird auch die Stärkung der potenzialstarken Linien im Sonn- und Feiertagsverkehr verfolgt. Der Ausbau des Angebotes durch Anruf- oder Kleinbusverkehre ist nur sehr begrenzt möglich, da nach den Erfahrungen der RVHI dafür keine Ressourcen zur Leistungserbringung vorhanden sind.</p>	

Der Landkreis Hildesheim nimmt die Stellungnahme der Stadt Bockenem zum Anlass, im Kapitel 2.4.1.3 einen weiteren Exkurs im NVP zu ergänzen:

„Exkurs: Angebotsausbau im Wochenend- und Nachtverkehr versus Fahrpersonalmangel

An den Wochenenden und nachts, somit zu den Zeiten, zu denen sich die Bevölkerung häufig bessere ÖPNV-Angebote wünscht, wirkt der Fahrpersonalmangel besonders limitierend auf den gewollten Angebotsausbau. Bekanntermaßen ist die Bereitschaft zur Wochenend- und Nachtarbeit in der Gesellschaft allgemein zurückgegangen. Diese Randbedingung verschärft die Personalsituation in der Branche. Verkehrsleistungen im Wochenend- und Nachtverkehr sind auch wesentlich kostenintensiver, da neben den vorgeschriebenen Vergütungszuschlägen zunehmend auch weitere (kostenwirksame) Vergünstigungen zur Personalmotivation anfallen. Hinzu kommt, dass beim Einsatz von Fahrpersonalen an Wochenenden und nachts für diese Personale nachfolgend entsprechende Ruheregulungen zu beachten sind. Die Taxi- und Mietwagenbranche sieht sich ähnlichen Problemen ausgesetzt, in dessen Folge die Verfügbarkeit von kleineren Fahrzeugen für Verkehrsleistungen im ÖPNV zurückgeht. Vor diesem Hintergrund ist der allseits gewünschte Angebotsausbau am Wochenende und nachts kein „Selbstläufer“, sondern individuell anhand

		des jeweiligen Vorhandenseins von Betriebsressourcen zu betrachten.“														
<p>Zu 5.1 Zielerfüllung der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2020</p> <p><i>Tabelle 13: Übersicht Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2020, Stand: August 2023</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Maßnahme/ Prüfauftrag aus NVP 2020</th> <th>Zuständigkeit/ Beteiligte</th> <th>Status</th> <th>umgesetzt</th> <th>Teilweise umgesetzt</th> <th>noch offen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Maßnahme MA.5: Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet Prüfung auf Optimierungsbedarf</td> <td>RVHI/ LK/ Stadt Bockenem</td> <td colspan="3">weitgehend umgesetzt, siehe Tabelle 10 im Anlagenband</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Wie sah die "Umsetzung von Optimierungsbedarf im südöstlichen Kreisgebiet" in den letzten 5 Jahren konkret aus?</p>		Maßnahme/ Prüfauftrag aus NVP 2020	Zuständigkeit/ Beteiligte	Status	umgesetzt	Teilweise umgesetzt	noch offen	Maßnahme MA.5: Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet Prüfung auf Optimierungsbedarf	RVHI/ LK/ Stadt Bockenem	weitgehend umgesetzt, siehe Tabelle 10 im Anlagenband				<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Hinweis: Die Linie 34 wurde von der Regionalbus Braunschweig GmbH übernommen; Neukonzeption mit einheitlicher Linienführung und Vertaktung Mo – Sa, an Schul- und Ferientagen; Zubringer-Kleinbus von Wohlenhausen und Werder, Anschluss an errix am Bhf. Derneburg.</p>		
Maßnahme/ Prüfauftrag aus NVP 2020	Zuständigkeit/ Beteiligte	Status	umgesetzt	Teilweise umgesetzt	noch offen											
Maßnahme MA.5: Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet Prüfung auf Optimierungsbedarf	RVHI/ LK/ Stadt Bockenem	weitgehend umgesetzt, siehe Tabelle 10 im Anlagenband														
<p>Zu 6.4 Bewertung des vorhandenen Angebotes hinsichtlich der abgeschätzten Mobilitätsbedürfnisse</p> <p>In diesem Kapitel wird u.a. die immer wieder im vorangegangenen Beteiligungsprozess geforderten Querverbindungen bewertet. Man kommt zu dem Schluss: „Querverbindungen können die Anschlüsse der Systemknoten nicht systematisch, sondern nur zufällig erfüllen.“</p> <p>Wenn lediglich ausgeprägter Wegeverbindungen im SPNV Maßstab für die Netzbildung wäre, gäbe es Bahnverbindungen nur um Hannover und Braunschweig herum. Netzbildende Querverbindungen wären ausgeschlossen. Der D-</p>		<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die dem Landkreis Hildesheim vorliegenden Mobilitätsdaten (insbesondere Indikator „Pendlerverflechtungen“, aber auch die Mobilitätsbefragung aus den Jahren 2017/ 18) zeigen deutlich, dass die sog. „Querverbindungen“ nur sehr geringe Mobilitätsströme aufweisen. Aus Sicht des Landkreises Hildesheim sollten die erkennbaren Hauptachsen der Mobilität gestärkt werden, bevor zwar wünschenswerte, aber nur mit geringen Verflechtungen versehene „Querverbindungen“, die Nebenachsen,</p>														

<p>Takt, der einzig auf den Ausbau guter Knoten und Netzwirkung ausgelegt ist, wäre ein völlig falsches Ziel!</p> <p>Der hier ohne nähere Begründung getroffenen Absage an netzwirksame Querverbindungen kann deshalb nicht gefolgt werden. Im Übrigen darf die Netzbildung und -wirkung nicht nur innerhalb des Landkreises berücksichtigt werden. Vielmehr ist auf geeignete „Übergabepunkte“ an die Nachbarregionen zu achten, nämlich nach Peine (Hohenhameln, Groß Lafferde), Seesen, Bad Gandersheim/Kreiensen und Landkreis Holzwinden. Üblicherweise übernehmen die regionalen Schienenverbindungen diese Aufgabe – in diesen Grenzbereichen fehlen sie aber, so dass sie in angemessenem Umfang durch netzwirksame ÖPNV-Angebote ersetzt werden müssen.</p> <p>Der NVP darf nicht nur auf planerische Verkehrsbeziehungen Grundzentrum <-> Mittel-/Oberzentrum, Ortschaft <-> Grundzentrum fokussiert sein, sondern muss stets auch die Netzwirksamkeit von ÖPNV-Verbindungen beachten und thematisieren.</p>	<p>ausgeweitet werden. Sollten sich aus der im NVP vorgesehenen Verkehrserhebung neue Erkenntnisse ergeben, werden die hier benannten Verbindungen vom Landkreis neu bewertet.</p>
<p>Zu 7.4 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis</p> <p>Der Forderung nach einer Verkehrserhebung (Maßnahme M II.2a) ist zuzustimmen. Anhand tatsächlicher Nutzerbefragungen, insbesondere bei den „wahlfreien Kunden“, lassen sich Erfolg oder Misserfolg einer gegebenen ÖPNV-Linie beurteilen. Ebenfalls zuzustimmen ist deshalb dem Ansatz des NVP, dass „eine höhere Attraktivität besonders für wahlfreie Kunden im Mittelpunkt des Handelns stehen sollte“.</p> <p>Erster Maßstab wird für wahlfreie Kunden neben dem Preis (durch D-Ticket überzeugende Antwort) immer die Geschwindigkeit sein. Gerade deshalb ist die Knüpfung eines echten Netzes im Landkreis Hildesheim mit systematischen Anschlüssen statt Zufallsanschlüssen unabdingbar, um den Nutzen der Mobilitätsangebote zu vervielfachen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Zu 8.2 Handlungsfeld I „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes“</p> <p>M I.2 Premiumbuslinien</p> <p>Es erschließt sich nicht, warum Premiumbuslinien zwingend bis nach Hildesheim hineinführen müssen und nicht auch für schnelle Verbindungen nach Hildesheim in Kombination mit der Bahn möglich sein sollen (z. B. Seesen - Bockenem – Wesseln – (Bahn Hildesheim). Hier kommen der Gesamtverbindung klar die Zeitvorteile der Bahn zu Gute (s. o.).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Dem Landkreis Hildesheim sind keine fachlichen Belege bekannt, welche den hier von der Stadt Bockenem dargelegten Planungsansatz stützen. Der Landkreis setzt im Bushauptnetz dagegen auf umsteigefreie Direktverbindungen, wie andersorts mit Erfolg praktiziert.</p>
<p>Zur Maßnahme I.5 Prüfauftrag Einrichten Direktverbindung Seesen – Bockenem – Wesseln oder Derneburg</p> <p>Die Stadt Bockenem befindet sich aufgrund der geografischen Lage im Außenbereich des Landkreises Hildesheim und weist mit die weitesten Entfernungen aller Städte und Gemeinden zum Oberzentrum Hildesheim auf.</p> <p>Seit im Jahr 1990 die damalige Nettetalbahn Derneburg – Bockenem - Seesen für den Personenverkehr stillgelegt und südlich des Stadtgebietes abgebaut wurde, verfügt sie auf dieser Achse nur noch über die Regionalbuslinie 35 mit verlängerten Reisezeiten. Die ehemals direkte Anbindung aus dem Oberzentrum per Linienverkehr über Bad Salzdetfurth wurde 2003 zu Gunsten des damaligen Pilotprojektes „Lammetalbahn Hildesheim – Bodenburg“ aufgegeben. Bockenem ist seit 20 Jahren praktisch unverändert stündlich mit der Linie 411 an die Bahnhöfe Bodenburg oder Bad Salzdetfurth mit Anschluss an die Lammetalbahn angebunden – dies immerhin mit geringfügig kürzeren Fahrzeiten gegenüber dem früheren Direktbus nach Hildesheim.</p> <p>Die Führung der Linienbusse über den Weinberg auf der B 243 bis Hildesheim schien bis 2022 aus konzessionsrechtlichen Gründen (Konkurrenz zur Bahn) ausgeschlossen. Seit 2023 ist aber bekannt, dass eine Führung über die B 243</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linie erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.5. Der Landkreis wird die Fragen, Anregung und die Hinweise der Stadt Bockenem dort einbinden.</p>

bis zum Bahnhofpunkt Wesseln und dort mit Anschluss an die Lammetalbahn konzessionsrechtlich möglich wäre.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Stadt Bockenem den vorgesehenen Prüfauftrag M I.5 zu Einrichtung einer Direktverbindung aus Seesen und Bockenem in Richtung Hildesheim, ab Wesseln über die Lammetalbahn. Der Raum Bockenem, besonders auch die zweitgrößte Ortschaft Bornum am Harz, würde damit von einer deutlichen Fahrzeitverkürzung profitieren. Entsprechend dem Konzept des Fahrgastverbandes Pro Bahn (NVP Seite 135) sinkt die Fahrzeit von Bockenem von 46/49 Minuten auf nur noch 33 Minuten und wäre somit sogar im Bereich von Pkw-Fahrzeiten. Die Stadt Bockenem erwartet vom Landkreis aufgrund des beschriebenen jahrzehntelangen Entwicklungsstillstands im ÖPNV eine bevorzugte Umsetzung dieses Prüfauftrages, Einbeziehung in die weitere Detailplanung und eine zukunftsfähige Umsetzung in der ersten Hälfte der Laufzeit des Nahverkehrsplans.

Zur Beschreibung der Maßnahme I.5 auf S. 135 des NVP-Entwurfs folgende konkrete Hinweise und Fragen:

Die Abwägungsargumente zur Anbindung an den ÖPNV entweder in Wesseln oder Derneburg sind nicht alle nachvollziehbar. Die Stadt Bockenem spricht sich eindeutig für eine Anbindung an den Bahnhof Wesseln via B 243 aus – so, wie sie auf S. 135 auch zeichnerisch dargestellt ist.

- Anschluss Wesseln: Bei einer Führung über die B 243 handelt es sich nicht um eine „Ergänzung der Linie 411“, sondern allenfalls um eine punktuelle Überschneidung im Ort Nette, ansonsten aber eine komplett eigenständige Linienführung; ggf. ist die bisherige Führung der Linie 411 anzupassen. Den Vorteilen durchgängiger Tarif und Barrierefreiheit ist zuzustimmen. Der Nachteil „längere Fahrzeit mit Bus“ kann nicht nachvollzogen werden. Bei Fahrt über Wesseln nach Hildesheim beträgt die Fahrzeit insgesamt 33 Minuten (16 Minuten Bus, 4 Minuten Umstieg, 13 Minuten Zug). Bei Fahrt über Derneburg beträgt die Fahrzeit mindestens 36 Minuten (lt. Google

Maps kürzeste Fahrzeit Pkw Bockenem – Derneburg Bahnhof 17 Minuten/Bus mit Zwischenhalten länger, 5 Minuten Umstieg, 14 Minuten Zug).

- Anschluss Derneburg: Hier würden zusätzliche Busse zur Linie 35 (120+-Takt) eine „Ergänzung“ darstellen. Allerdings erscheint der Zusatznutzen dieser Ergänzungsbusse gering: Schon die Linie 35 ist auf die Zugabfahrten in Derneburg ausgerichtet, d. h. die Ergänzungsfahrten wären selbst ohne Zwischenhalt nur wenige Minuten schneller, aber ins Oberzentrum Hildesheim immer noch langsamer als bei Verknüpfung in Wesseln (s.o.). Die Wirtschaftlichkeit solcher Fahrtendopplungen steht sehr in Frage, die aufgeführten Nachteile (kein durchgängiger Tarif und fehlende Barrierefreiheit) wiegen schwer.
- Die Aussage, einen Stundentakt anstreben zu wollen, wird sehr begrüßt. Diese sollte aus städtischer Sicht von vornherein als „Premiibuslinie“ (vgl. Maßnahme M I.2) geführt werden, da sie sich mit direkter Linienführung und Pkw-ähnlicher Fahrzeit von anderen Regionalbuslinien abhebt.
- Anpassung Linien 35 und 411: Hier verweise ich auf das Konzept des Fahrgastverbandes Pro Bahn (s.o.). Dessen Vorschlägen zur Neustrukturierung der beiden Linien schließt sich die Stadt Bockenem an. Betonen möchte ich folgende Elemente:
 - Abstimmung der Bus- und Kleinbuslinie 35 auf den neuen Bus über die B 243 in Bockenem ZOB und in Bornum. Gerade durch die Verknüpfung in Bornum entstehen für die kleineren Ortschaften zwischen Bockenem und Bornum attraktive Verbindungen nach Hildesheim.
 - Einführung von Sonntagsfahrten auf der Linie 35.
 - Neuordnung der Buslinie 411 mit einheitlicher Bedienung der Zwischenhalte und vorrangiger Ausrichtung auf den Bahnhof Boden-burg.

Anregungen aus der Ortschaft Königsdahlum (Textauszüge)

- Leider fährt nur ein Bus der Linie um 6:15 (6:40 ab Bockenem) nach Hildesheim. Das Aufkommen ist so groß, dass zu der Zeit drei Busse eingesetzt werden, die trotzdem überfüllt sind.

Je nach Taktung der Linie wäre es wünschenswert wenn zwischen 7:00 und 8:00 ab Wohlenhausen ein weiteres Mal die Linie verlängert werden könnte (auch über Dammtor). Das würde die frühen Busse entlasten und für viele Schüler eine zweite! (praktikable) Möglichkeit schaffen morgens nach Hildesheim zu kommen. Es wäre auch für Berufspendler attraktiv.

Nachmittags fahren immerhin zwei Busse der Linie 42 von HBF HI bis Königsdahlum durch, Ankunft 14:41 und 16:41. Die anderen Fahrten, die am Thornburyplatz enden, z.B. 13:20, sind für Königsdahlum unattraktiv, da man 40 Minuten auf die Linie 35 warten muss und dann auch erst um 14:33 (vs.14:41) zuhause ist.

- Wir wünschen uns eine Busverbindung nach Lamspringe während der Schulzeiten, da wir ein schulpflichtiges Kind haben, das in Alfeld aufs Gymnasium geht. Bzw. überhaupt eine Verbindung die sich mit einer Alfelder Buslinie kreuzt, das geht derzeit nur über Bodenburg oder dann erst über Hildesheim.
- Weiterhin interessant wäre es, wenn man mehr Angebote nach Feierabend schafft, so dass man trotz Wohnort auf dem Lande den Feierabend in einer der umliegenden größeren Städten verbringen könnte ohne das man zwangsläufig auf das Auto zurückgreifen muss.

Das ließe beispielsweise durch Rufbusse und entsprechender Vorlaufzeit für Buchungen ermöglichen.

Buchungen könnten vorstellbar klassisch per Telefon und per QR Code und App vorgenommen werden.

Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

Begründung: Die Anregungen der Ortschaft Königsdahlum werden außerhalb des NVP geprüft. Erforderlich sind dazu Abstimmungen mit der Stadt Bockenem, da Einzelpunkte in den Anregungen für den Landkreis Hildesheim widersprüchlich sind.

<ul style="list-style-type: none"> Das Konzept „Fahrplan“ macht keinen Sinn mehr. Flexibilität ist dringend erforderlich, wie in Seesen: https://www.flexo-bus.de/seesen 	
---	--

5.5	Stadt Elze (10.09.2024)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
	Die Stellungnahme wurde, wie zum Nahverkehrsplan 2019, wieder in Kooperation mit den Mitgliedsgemeinden der Region Leinebergland erarbeitet und die Stadt Elze schließt sich vollumfänglich den Ausführungen an.	→ siehe Nr. 6.1 der Synopse

5.6	Gemeinde Freden (06.09.2024)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
	die Gemeinde Freden (Leine) begrüßt die vorgenommenen Verbesserungen auf den Linien 61 und 68. Zum einen durch die Ausweitung des Angebotes um 1-2 Fahrten zur Schließung von Angebotslücken im Jahr 2020. Zum anderen durch die Einrichtung von Wochenendverkehren im Jahr 2021 und die Einführung des Rufbusses im Ortsteil Schildhorst im Jahr 2024, die als erster Schritt gesehen werden kann, die Ortschaft Schildhorst an den ÖPNV anzuschließen.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
	Dennoch muss erneut auf das fehlende Nachtbusangebot nach Freden (Leine) hingewiesen werden. Diese Problematik wurde nicht nur von Fredener Seite auf dem Regionaltermin in Alfeld (Leine) thematisiert, sondern auch von Vertretern der westlichen Gemeindebereiche der Samtgemeinde Leinebergland sowie der Stadt Alfeld (Leine). Eine Betrachtung des gesamten Nachtbusangebots zeigt, dass der Südwesten des Landkreises Hildesheim nicht erschlossen ist. Demgegenüber werden die beiden Ortschaften Hohenhameln und Groß Lafferde des	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Begründung: Die Ausgestaltung der Linien im Nachtverkehr erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.7. Der Landkreis wird die Anre-

<p>Landkreises Peine bedient. Die Gemeinde Freden (Leine) weist seit der Einführung des Nachtbusangebots im Jahr 2012 auf dieses Defizit hin. Bislang wurden seitens des Aufgabenträgers keinerlei Lösungsvorschläge vorgestellt und diskutiert. Beispielsweise endet ein Theaterbesuch im TfN, dessen Finanzierung auch durch die Kreisumlage der Gemeinde Freden (Leine) gewährleistet wird, aufgrund des Fahrplans der metronom Eisenbahngesellschaft mbH, an einem Samstag spätestens um 00:06 Uhr am Hauptbahnhof in Hildesheim; an einem Freitag bereits um 23:06 Uhr. Es wird erwartet, dass der Südwesten des Landkreises Hildesheim entweder durch die Erweiterung vorhandener Nachtbusangebote (N7, N7+, N8, N9) oder die Einführung einer zusätzlichen Linie (N10) erschlossen wird. Eine Bedienung im Zweistundentakt bzw. eine unterschiedliche Taktung je nach Länge der Linie, wäre aus unserer Sicht ebenfalls ausreichend, sofern dadurch eine größere Flexibilität im Fahrzeugumlauf entsteht und weitere Orte angebunden werden können.</p>	<p>gung dort einbinden. Die vorgesehene Verkehrserhebung wird belastbare Daten zur Nachfrage auf den nachtsbus-Linien bereitstellen, welche eine Bewertung der Nachfrage und Akzeptanz ermöglichen.</p> <p>Hinweis: Die räumliche Ausdehnung des nachtsbus-Verkehrs wurden in der Vergangenheit mehrfach mit den Nachteilen diskutiert. Die Ausdehnung würde zu Sprungkosten führen, die betriebliche Realisierung ist bedingt durch den Fahrpersonalmangel aktuell nicht machbar. Der nachtsbus wurde ursprünglich nicht als flächendeckendes Angebot im Landkreis Hildesheim geplant. Der Verkehr basiert auf dem betrieblichen Ansatz, mit jeweils einem Bus die Umläufe von Hildesheim aus zu fahren. Der nachtsbus ist im Verständnis des Aufgabenträgers auch kein Angebot der Grundversorgung, sondern ein Zusatzangebot. Eine Dehnung/ Verlängerung des Taktes zur Erschließung weiterer Gebiete wird als nicht zielführend gesehen, da das Angebot für die heutigen Fahrgäste unattraktiver wird.</p>
<p>Außerdem ist der Ortsteil Schildhorst an Schultagen nicht an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden. Im Rahmen des NVP-Entwurfs fehlen entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung:</p> <p>Hinweis: Schildhorst hat ca. 80 Einwohner. In der Planungsbranche/ Fachliteratur wird als Untergrenze für eine wirtschaftliche ÖPNV-Anbindung eine Größe von 200 Einwohnern gesehen (z. B. Forschungsge-</p>

	sellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2010).
--	--

5.7 Gemeinde Giesen (05.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
aus Sicht der Gemeinde Giesen sind für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV und zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 (Teil „Landkreis Hildesheim“) nachfolgend aufgeführte Anregungen zur Umsetzung der Anforderungen an Qualitätsstandards aufzunehmen und in den Nahverkehrsplan 2025 zu integrieren:	
<p>1. Verlängerung der Buslinie 21 (Sarstedt-Giesen-Hildesheim)</p> <p>Der bisherige Endpunkt der Buslinie 21 „Sarstedt/Warteschleife“ ist als Haltepunkt vorzusehen. Als neuer Endpunkt der Buslinie 21 ist „Sarstedt/Bahnhof“ festzulegen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Mit dem Endpunkt „Sarstedt/Warteschleife“ wird den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV die direkte Anbindung an das Netz der DB AG verwehrt. Der Länge des Fußwegs von der Warteschleife zum Bahnhof Sarstedt beträgt rund 1.000 Meter. Dieser Entfernungsnachteil führt zu einer wesentlich geringeren Nutzung der Linie 21, insbesondere durch die Ein- und Auspendler. Daher ist als Endpunkt der Linie 21 der Haltepunkt „Sarstedt/Bahnhof“ vorzusehen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Die Verlängerung wurde in der Laufzeit des vorherigen NVP bereits geprüft und ist im Ergebnis dieser Überprüfung wirtschaftlich nicht darstellbar (ein zusätzliches Fahrzeug plus Personal erforderlich).</p>
<p>2. Mindestbedienungsstandard (MUSS) Emmerke - Giesen</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

<p>Emmerke muss mit einer Buslinie an das Grundzentrum Giesen angebunden werden.</p> <p>Als Mindestbedienungsstandard (MUSS) sind alle Ortsteile im Landkreis Hildesheim an den Verkehrstagen Montag bis Freitag (Ferien) zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr mindestens alle zwei Stunden an ihr Grundzentrum anzubinden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Als Grundzentrum fungiert in der Gemeinde Giesen die Ortschaft Giesen. Zwischen Emmerke und Giesen besteht keine direkte Busverbindung. Daher ist Emmerke an sein Grundzentrum mit einer Buslinie anzubinden.</p>	<p>Begründung: In der Umsetzung des NVP 2025 wird der Landkreis prüfen wie und mit welchem finanziellen Aufwand die Erfüllung dieser Standards erreicht werden kann.</p>
---	--

5.8 Gemeinde Harsum (13.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Die Gemeinde Harsum wünscht sich die Anbindung des nördlichen Teils der Ortschaft Harsum an den ÖPNV (straßengebunden). Bedingt durch die erhebliche Erweiterung des Gewerbegebietes Nord und die damit verbundene Ansiedlung von Gewerbebetrieben mit zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie der Entwicklung des Neubaugebietes „Ährenkamp“ besteht ein erheblicher Bedarf, zumal die nächsten Bushaltestellen weit entfernt im „Morgenstern“, der „Kaiserstraße“ und der „Konrad-Adenauer-Straße“ liegen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Prüfung der Anbindung des Gewerbegebietes Harsum des Neubaugebietes „Ährenkamp“ durch zusätzliche Haltestellen wird außerhalb des NVP erfolgen.</p>
<p>Die größten Probleme, auch bereits bei der letzten Novellierung des Nahverkehrsplans thematisiert, liegen in der völligen Trennung (ohne Abstimmung der Fahrpläne zum evtl. Umsteigen) der Linie Hildesheim - Asel - Harsum - Borsum - Hüddessum - Adlum und der Linie Hildesheim - Einum - Hönnersum - Machtsum - Hüddessum - Rautenberg - Clauen - Hohenhameln. Dadurch ist</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ortschaften sind durch das ALT stündlich angebunden.</p>

das Erreichen der Hauptortschaft Harsum für Einwohnerinnen der zuletzt genannten Linie sehr eingeschränkt und zusätzlich zu diesem sehr imitierten Angebot nur über den freigestellten Schülerverkehr außerhalb der Ferien an Schultagen möglich. Eine Verknüpfung in Hüddessum wäre erstrebenswert.	
Im Ortsrat Adlum wurde die Verlegung der Endhaltestelle in Adlum von der Brinkstraße auf die Ahstedter Straße angeregt.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die Prüfung wird außerhalb des NVP erfolgen.

5.9 Gemeinde Holle (09.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
Der wichtigste Punkt aus Sicht der Gemeinde Holle ist die Sicherung des Standortes "Bahnhof Derneburg". Der Bahnhof übernimmt im Verkehr zur Kreisstadt Hildesheim eine zentrale Funktion, nicht nur für die Fahrgäste aus der Gemeinde Holle sondern auch für die Fahrgäste aus dem Bereich der Stadt Bockenem über die Zubringerlinie des RVHI. Gerade im Hinblick auf die im Nahverkehrsplan angedachte Struktur von Zubringerdiensten zu den Bahnhöfen muss das für den Bahnhof Derneburg bestehende Angebot gehalten bzw. ausgebaut werden.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Wünschenswert wäre für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Holle eine Anbindung an die Gemeinde Söhlde.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Aus Sicht des Landkreises Hildesheim bestehen auf Basis der vorliegenden Daten (z. B. Pendlerdaten, aber auch die Mobilitätsbefragung aus den Jahren 2017/ 18) für eine solche Verbindung im ÖPNV-Netz keine ausreichenden Potenziale. Sollten sich aus der im NVP vorgesehenen Verkehrserhebung

	neue Erkenntnisse ergeben, wird der Wunsch nach einer Verbindung vom Landkreis neu bewertet.
Der Landkreis Hildesheim stellt den Schülerinnen und Schülern Fahrkarten zu ihrer jeweiligen Schule im Rahmen der Schülerbeförderung zur Verfügung. Teilweise sind dies Deutschlandtickets. Einige Kinder sind von der Schülerbeförderung ausgeschlossen, da ihre Wohnanschrift zu nah an der Schule liegt. Gerade den jüngsten Kindern, welche die Schule besuchen, sind die teils doch sehr langen Wege grundsätzlich nicht zuzumuten. Andererseits sind genau diese Kinder sozial benachteiligt, da sie nicht das Angebot des ÖPNV mit dem Deutschlandticket in Anspruch nehmen können. Wünschenswert wäre im Rahmen der Gleichbehandlung, dass alle Kinder der Gemeinde Holle ein entsprechendes Deutschlandticket zur Schülerbeförderung nutzen können, unabhängig vom Wohnort.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die Festlegungen der Anspruchsberechtigung für die Schülerzeitkarten obliegt dem Schulwegkostenträger (Landkreis Hildesheim). Er hat dabei das Gebot der Wirtschaftlichkeit zu befolgen. Unabhängig von der Verantwortlichkeit des Schulträgers könnten einzelne Gemeinden auch selbst Zeitkarten (Deutschlandticket) erwerben und kostenfrei an die nichtanspruchsberechtigten Schüler ausgeben.

5.10 Gemeinde Lamspringe (09.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
Die Linie 68 von Lamspringe über Freden nach Alfeld wird wochentags an Schultagen mit nur 6 Verbindungen bedient. An schulfreien Tagen sind es ebenfalls 6 Verbindungen, jedoch nur als Rufbus. Zudem ist die Fahrzeit von über einer halben Stunde nicht besonders attraktiv.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Es sollte unbedingt eine Verknüpfung der Linien 41 und 44 angestrebt werden. Entweder durch eine Routenänderung, die über Adenstedt führt oder eine Neukonzeption, die eine Umsteigeverknüpfung von Linie 41 und 44 bei der Kassemühle vorsieht.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der Vorschlag wurde bereits mehrfach geprüft und als nicht machbare Lösung bewertet, da die Linien anderweitige vorrangige Verknüpfungen

	haben und somit keine weiteren sinnvollen Anschlüsse hergestellt werden können.
Bei der Linie 41 sind bei den letzten Verbindungen am Abend zwischen Boden- burg und Lamspringe nur Ausstiege möglich. Ein ÖPNV-Nutzer, der beispiels- weise am Abend in Sehlem oder Harbarnsen nach Lamspringe fahren möchte, hat dazu keine Möglichkeit. Das "System der "Nichteinstiegsmöglichkeit" bei den letzten Fahrten am Abend zwischen Boden- burg und Lamspringe ist nutzer- unfreundlich und sollte geändert werden.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
Hinweis: Weitere Anmerkungen und Anregungen der Gemeinde Lamspringe sind in der gemeinsamen Stellungnahme der Region Leinebergland e.V. enthalten.	➔ siehe Nr. 6.1 der Synopse

5.11	Samtgemeinde Leinebergland (06.09.2024)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
	Sowohl für die Einwohnerschaft der Samtgemeinde Leinebergland aber auch für viele Menschen aus den umliegenden Ortschaften ist die Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte des SPNV (schienengebundenen Personennahverkehr) in Elze und Banteln von besonderer Bedeutung. Dem ÖPNV ist dabei eine sehr wesentliche Funktion zu zuschreiben. So sind Einwohner*innen ohne Zugriff auf ein Kraftfahrzeug oder ohne entsprechende Fahrerlaubnis häufig auf die Inanspruchnahme des ÖPNV angewiesen. Zudem sind Arbeitnehmer*innen aus	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

<p>anderen Teilen des Landkreises oder der Region für die Anreise in die Samtgemeinde Leinebergland möglicherweise aus selbigen Gründen auf die Bahn als Verkehrsmittel angewiesen.</p> <p>Auch ein von der Gesellschaft geforderter Wandel in der Mobilität aus Gründen eines effektiven Klimaschutzes stellt höhere Anforderungen an die Attraktivität und Funktionalität des ÖPNV.</p> <p>Seitens des Landkreises wurde bereits im Laufe der letzten Jahre erfreulicherweise kontinuierlich die Vernetzung von SPNV und ÖPNV im Bereich der Samtgemeinde Leinebergland spürbar verbessert.</p>	
<p>Zeitgleich hat aber in den vergangenen Jahren auch die bauliche Entwicklung im Bereich der Stadt Gronau (Leine) weitere deutliche Veränderungen und neue Quartiere und Gewerbebereiche entstehen lassen.</p> <p>Im Gronauer Westen ist ein großes Gewerbegebiet entstanden, welches bereits jetzt mit einer Vielzahl von Betrieben besetzt ist. Aktuell sind dort über 400 Arbeitsplätze vorhanden. Zudem befinden sich zur Zeit einige neue Gewerbebetriebe im Bau bzw. im Baugenehmigungsverfahren. Auch dadurch werden bereits in den nächsten ein bis zwei Jahren zirka weitere 100 Arbeitsplätze hinzukommen und danach folgen weitere gewerbliche Ansiedlungen. Voraussichtlich in 2027 wird der kommunale Baubetriebshof dort die neue Liegenschaft in Betrieb nehmen und weitere 45 Arbeitsplätze installieren.</p> <p>Zudem erfolgt aktuell die Erschließung einer weiteren angrenzenden Gewerbeindustriefläche in diesem Bereich. Auch dadurch werden weitere Arbeitsplätze das Gebiet bereichern.</p> <p>Viele bereits vorhandene Buslinien führen aktuell auf der Landesstraße 482 (L482) direkt am Gewerbegebiet vorbei, ohne einen Haltepunkt in vertretbarer Entfernung zum Gewerbebereich anzusteuern.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Thematik der Anbindung der Gewerbegebiete wird im NVP in einem eigenen Exkurs behandelt. Die Prüfung der Anbindung der Gewerbegebiete wird außerhalb des NVP erfolgen. Der Hinweis der Samtgemeinde Leinebergland wird dazu als wichtiger Input einbezogen.</p>

<p>Im letzten Jahr sind bereits Betriebe aus dem dortigen Bereich an die Samtgemeindeverwaltung herangetreten, um für eine bessere Anbindung des Gewerbegebietes an die bestehenden Buslinien zu werben. Aus dortiger Sicht ist insbesondere auch die Erreichbarkeit für in Ausbildung befindliche Nachwuchskräfte von besonderer Bedeutung, um dem Fachkräftemangel wirkungsvoll entgegenzutreten zu können.</p> <p>Daher wird an dieser Stelle angeregt, die bisher vorbeifahrenden Buslinien künftig über die parallel verlaufende Straße des Gewerbegebietes zu führen. Durch die beiden vorhandenen Kreisel und die exakt parallel verlaufende Straße sollte eine Einbindung unkritisch sein.</p> <p>Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung und hoffe auf eine Berücksichtigung der vorstehenden Anregung.</p>	
<p>Hinweis:</p> <p>Weitere Anmerkungen und Anregungen der Samtgemeinde Leinebergland sind in der gemeinsamen Stellungnahme der Region Leinebergland e.V. enthalten.</p>	<p>→ siehe Nr. 6.1 der Synopse</p>

5.12 Gemeinde Nordstemmen (05.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Die Gemeinde Nordstemmen begrüßt die Zielstellung des Nahverkehrsplanes, den ÖPNV im Kreisgebiet zu stärken und hält dies auch für erforderlich, um Mobilität zukünftig zu gestalten.</p> <p>Gegenüber 2020 sind einige Verbesserungen erreicht bzw. konkret auf den Weg gebracht worden. So hat die Gemeinde einen Teil ihrer Bushaltestellen barrierefrei gestaltet und wird dies auch im Rahmen der Möglichkeiten weiter</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>fortsetzen. Des Weiteren wurde der Bahnhaltepunkt Barnten in der Zwischenzeit durch zwei Aufzüge ebenfalls barrierefrei hergestellt und eine Fahrradabstellanlage für den Bike & Ride Verkehr errichtet.</p>	
<p>Es besteht weiterhin ein Bedienungs-Defizit an Wochenenden für die Ortschaften Adensen/Hallerburg und Barnten, beides Ortschaften mit etwa 1000 Einwohner. An Sonntagen gibt es keine direkte Verbindung in das Gemeindezentrum Nordstemmen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der NVP beinhaltet im Kapitel 2.4.1.3 neu auch Zielbedienungsstandards (SOLL) für Sonn- und Feiertage. In der Umsetzung des NVP wird der Landkreis jeweils für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden prüfen wie und mit welchem finanziellen Aufwand die Erfüllung dieser neuen Standards erreicht werden kann.</p>
<p>Für die Ortschaft Groß Escherde bleibt festzustellen, dass die ausreichende Erschließung nur auf dem Papier, aber nicht faktisch gegeben ist. Die Buslinie 52, die in ausreichender Häufigkeit die Ortschaft an das Grundzentrum Nordstemmen und an das Oberzentrum anbindet, bedient nur die Haltestelle Groß Escherde – Nobiskrug. Diese wiederum deckt im vorgegebenen Einzugsbereich von 500 m Luftlinie bei weitem nicht 75 % der Einwohner ab. Daher fordert der Ortsrat von Groß Escherde, dass auch die zentral liegende Haltestelle „Ortsmitte“ häufiger als zurzeit bedient und auch an schulfreien Tagen angefahren wird.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die Problematik wurde in den vergangenen Jahren mehrfach geprüft. Bedingt durch die spezifische Situation (Lage rechtwinklig zur übergeordneten Straße; enge Straßen im Ort) ist eine (regelmäßige) Busanbindung nur mit großem Aufwand, mit wesentlichen Fahrzeitverlängerungen für die anderen Fahrgäste und mit Restriktionen Absicherung der Befahrbarkeit realisierbar. Der Landkreis sieht aktuell keine adäquate, machbare Lösung.</p>
<p>In der Ortschaft Nordstemmen hat sich in Ortsrandlage angrenzend an die K 504 ein Einkaufszentrum entwickelt, das hoch frequentiert, aber leider noch überhaupt nicht an den ÖPNV angebunden ist. Hier ist zu prüfen, ob durch eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit ein Anschluss an eine Buslinie herzustellen ist, ohne die Bedienung der Orte an die B1-Schiene und die Fahrzeiten dieser Linie nennenswert zu beeinträchtigen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Prüfung außerhalb des NVP.</p>

<p>Die Bus-Linie 51 Hildesheim-Gronau Gronau-Hildesheim bedient nur in Richtung Hildesheim - Gronau die Haltestelle Heyersum/Kreuzung. Zudem fährt diese Linie nur recht unregelmäßig. Hier besteht Handlungsbedarf.</p> <p>Die Bus-Linie 52 Elze-Nordstemmen-Hildesheim Hildesheim-Nordstemmen-Elze fährt nur recht unregelmäßig von Montag bis Samstag, am Sonntag verkehrt diese überhaupt nicht. Auch hier besteht Handlungsbedarf.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der einzelnen Premialinien (z. B. Takte und Haltestellenbedienung) ist Sache der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.2. Dort erfolgt die Prüfung des Zusammenspiels zwischen Linie und Linienführung.</p>
---	---

5.13 Stadt Sarstedt (23.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Allgemein vorweg:</p> <p>Mit dem vorhandenen Fahrplan wurde ein 1-Stunden-Takt im Stadtgebiet eingeführt. Mit dieser Regelung sind wir generell sehr zufrieden. Die Kombination aus AST und RVHI scheint gut zu funktionieren und werden von den Bürger*innen gut angenommen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Der Ortsbürgermeister aus Schliekum äußerte den Wunsch, ob beim AST nicht direkt beim Taxi-Unternehmen angerufen werden kann, da die telefonische Erreichbarkeit unter der Hildesheimer Telefonnummer zum Teil schwierig sei.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Aus Gründen des Controllings in der Auftraggeber-Auftragnehmer-Beziehung ist eine Verortung der telefonischen Anmeldung direkt beim Taxiunternehmen nicht gewollt. Durch die Einrichtung der Mobilitätszentrale und die damit verbundene Neuorganisation der Telefonie sollte das Problem zwischenzeitlich erledigt sein.</p>

<p>Verbesserungen insbesondere hinsichtlich der Taktfrequenz sind immer wünschenswert. Es ist uns allerdings auch bewusst, dass hier die Wirtschaftlichkeit und die Nutzerfrequenz limitierende Faktoren sind.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Für den neuen Nahverkehrsplan haben wir einen großen Wunsch: Die Anbindung unserer Gewerbegebiete an Bahnhof und Straßenbahn. Die Erreichbarkeit vom Sarstedter Bahnhof in die Gewerbegebiete (Kirchenfelde, Am Boksberg, Am Teinkamp, Helperder Straße und Gewerbepark Sarstedt) ist derzeit nur sehr zeitaufwendig mit dem ÖPNV über die Wendeschleife mit Umstieg in die Straßenbahn möglich. Eine gute Anbindung der Firmenstandorte an den öffentlichen Nahverkehr kann dazu beitragen, den zunehmenden Fachkräftemangel zu bewältigen, ob bei der Suche nach Mitarbeitenden oder bei der Mitarbeiterbindung. Zur Standortsicherung ist dies ein wichtiger Beitrag für die Stadt Sarstedt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Begründung: Die Thematik der Anbindung der Gewerbegebiete wird im NVP in einem eigenen Exkurs behandelt. Die Prüfung der Anbindung der Gewerbegebiete wird außerhalb des NVP erfolgen. Der Hinweis der Stadt Sarstedt wird dazu als wichtiger Input einbezogen.</p>

5.14 Gemeinde Sibbesse (04.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Die Mitgliedskommunen der Region Leinebergland (Stadt Alfeld/Leine, Flecken Delligsen, Stadt Elze, Gemeinde Freden/Leine, Gemeinde Lamspringe, Samtgemeinde Leinebergland und Gemeinde Sibbesse) haben die Stellungnahme gemeinsam erarbeitet und schließen sich dieser vollumfänglich an.</p>	<p>→ siehe Nr. 6.1 der Synopse</p>

5.15 Gemeinde Schellerten (22.07.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Zunächst wird begrüßt, dass die mit der Stellungnahme zum vorangegangenen Nahverkehrsplan 2020 von der Gemeinde angeregten Verbesserungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich des Gewerbegebietes Schellerten West (Seite 89) sowie • die im damaligen Plan beschriebene Absicht, alle Ortschaften während der Tageszeiten an das jeweilige Grundzentrum anzuschließen sowie die Anbindung der Ortschaften Dingelbe, Ottbergen, Wendhausen und Wöhle an das Grundzentrum Schellerten und darüber hinaus der Ausbau der Verbindungen auch der übrigen Ortschaften insbesondere an Sonn- und Feiertagen durch Einrichtung der ALT Linien 31, 32 und 33 zwischenzeitig umgesetzt worden sind (Seiten 94 und 100). 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Seitens der Gemeinde wird hier – wie bereits in der Stellungnahme vom 19.06.2019 auch weiterhin eine Erhöhung der abrufbaren Taktfrequenz aller drei Linien auf angemessene Zeit (30min.) sowie eine Ausdehnung des Angebotes insbesondere auch der ALT-Linie 31 in die Morgenstunden angeregt, damit diese Linie auch von Pendlern mit Arbeitsort in Schellerten (Seniorenheim, Märkte, MVZ, Schule, KiTa, Verwaltung usw.) genutzt werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung <u>gesamtheitlich</u> mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.</p>

Eine bekannte Forderung der Gemeinde Schellerten ist weiterhin der Anschluss der Ortschaft Oedelum an den Nachtsbusverkehr, an der festgehalten wird (Seite 137).

Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

Begründung: Die Ausgestaltung der Linien im Nachtverkehr erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.7. Der Landkreis wird die Anregung dort einbinden. Die vorgesehene Verkehrserhebung wird belastbare Daten zur Nachfrage auf den nachtsbus-Linien bereitstellen, welche eine Bewertung der Nachfrage und Akzeptanz ermöglichen.

Hinweis: Die räumliche Ausdehnung des nachtsbus-Verkehrs wurden in der Vergangenheit mehrfach mit den Nachteilen diskutiert. Die Ausdehnung würde zu Sprungkosten führen, die betriebliche Realisierung ist bedingt durch den Fahrpersonalmangel aktuell nicht machbar. Der nachtsbus wurde ursprünglich nicht als flächendeckendes Angebot im Landkreis Hildesheim geplant. Der Verkehr basiert auf dem betrieblichen Ansatz, mit jeweils einem Bus die Umläufe von Hildesheim aus zu fahren. Der nachtsbus ist im Verständnis des Aufgabenträgers auch kein Angebot der Grundversorgung, sondern ein Zusatzangebot.

<p>Ein wesentliches Ziel der Gemeinde Schellerten ist die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes und damit die Anbindung der Gemeinde an den schienengebundenen Personenverkehr auf der Strecke Hildesheim-Braunschweig (313-RE50 Enno).</p> <p>Die Gemeinde hatte hierzu nach Beschluss der kommunalen Gremien bereits im Jahr 2019 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Der Landkreis Hildesheim hatte den Wunsch der Gemeinde nach einer solchen Anbindung ausdrücklich unterstützt (HAZ vom 10.04.2019, S. 19); es wird zur Kenntnis genommen, dass der Landkreis Hildesheim die Einrichtung des Bahnhaltepunktes in dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplan dem zuständigen Land Niedersachsen und der beauftragten NLVO als „Denkanstoß“ zur Optimierung des schienengebundenen Personennahverkehrs weiterleiten will (Seite 170). Die Gemeinde ist gern bereit, das Vortragen des Denkanstoßes seitens des Landkreises bei den zuständigen Stellen umfassend zu unterstützen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Thematik ist im Kapitel 8.9 enthalten.</p>
<p>Weiterhin wird zur Kenntnis genommen, dass im Entwurf des Nahverkehrsplanes 2025 auf</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Seite 131 die bestehenden – durch die Gemeinde Schellerten verlaufenden – Linien zwischen Söhlde und Hildesheim „zu Premiumbuslinien aufgewertet“ werden sollen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Pendlerbeziehungen Hildesheim-Schellerten = 1580 (ca. 7900 Wege) die zwischen Hildesheim-Söhlde = 800 (ca. 5500 Wege) deutlich übertreffen (Karten 11 und 13). Angedachte mögliche „kosmetische“ Maßnahmen sollten aus Sicht der Gemeinde durch Erhöhung der Fahrtenpaare flankiert werden. Auch vor diesem Hintergrund sollten aus meiner Sicht die Bemühungen zur Einrichtung eines durch die Buslinie zu bedienenden Bahnhaltepunktes in der Ortschaft Schellerten gegenüber den zuständigen Stellen weiter vorangetrieben werden. 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der einzelnen Premiumlinien (z. B. Takte) ist Sache der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.2.</p>

<ul style="list-style-type: none"> Seite 143 die Weiterentwicklung des bisher ausgeprägt radial ausgerichteten Liniennetzes im Regionalverkehr mit einzelnen Querverbindungen geprüft werden soll (Maßnahme Pro.I.10). Als potentielle Verbindung mit „Anfangsverdacht“ wird im Planentwurf Schellerten-Harsum erwähnt. Soweit dies im Konzert mit einer Anbindung an den ÖPNV innerhalb der Gemeinde Schellerten (incl. der oben angeregten Ausweitung der ALT-Linien zur Nutzung durch Pendler) sowie den Bahnhofpunkt in Harsum zur schienengebundenen Weiterfahrt von dort in den Großraum Hannover erfolgt, wird der Vorschlag begrüßt. Die bekannten Vorschläge der Gemeinde zu weiteren Querverbindungen (Verlängerung der ALT-Linie 31 nach Süden über Ottbergen-Wendhausen hinaus nach Heinde zum Bahnhofpunkt Groß Düngen) werden erneut vorgetragen. 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die in der Stellungnahmen genannten weiteren Querverbindungen sollen in der Bearbeitung des Prüfauftrages M*.I.8 „Weiterentwicklung ALT“ untersucht werden.</p>
--	---

5.16 Gemeinde Söhlde (28.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Die Gemeinde Söhlde ist mit dem ÖPNV am nordöstlichen Rand des Landkreises nicht gerade optimal versorgt. Insbesondere die Buslinien in Richtung Hildesheim sind durch zu lange Fahrzeiten unattraktiv. In andere Richtungen, wie nach Salzgitter, sind gar keine Anbindungen an einen Linienbusverkehr vorhanden. Sowohl eine Optimierung der Fahrzeiten als auch eine Verzahnung der regionalen Linienbusverbindungen über die Landkreisgrenzen hinaus sind von daher für die Gemeinde Söhlde besonders mit Blick auf die Verkehrswende zwingend erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Die Anbindung an den Bahnhof Hoheneggelsen mit dem ALT ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Dabei wäre die Verknüpfung der bestehenden Buslinien 32 und 33 mit dem Bahnhof Hoheneggelsen die logische Konsequenz,</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Nach Einschätzung des Landkreises Hildesheim sollte zuerst das ALT eine ausreichende</p>

<p>die jedoch leider bisher nicht umgesetzt worden ist. Hier besteht noch dringender Handlungsbedarf.</p>	<p>Etablierung erfahren, bevor eine Bewertung und Prüfung bzgl. weiterer Angebotserweiterungen (z. B. Linien 32 und 33) erfolgt.</p>
<p>Grundsätzlich ist beim Punkt „Premiibuslinien“ der Vorteil gerade im Zusammenhang mit einer Verkürzung von Fahrzeiten nicht zu erkennen. Nur allein durch eine modernere Ausstattung wird eine bestehende Linienbusverbindung im Zusammenhang mit einer zu langen Fahrzeit nicht attraktiver.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der Landkreis Hildesheim verfolgt bei den Premiibuslinien ein Ausbalancieren zwischen einer überzeugenden Direktheit auf der einen Seite und eine adäquaten Erschließungswirkung auf der anderen Seite (siehe erfolgreicher „sprintH“ in der Region Hannover, welcher ebenso beide Funktionen erfüllt).</p>
<p>Sicherlich ist die Modernisierung des vorhandenen Fuhrparks zu begrüßen. Dabei ist auch die Größe der Fahrzeuge mit in die Betrachtung einzubeziehen. Der Einsatz von kleineren Bussen ist insbesondere in den Randbereichen vom Landkreis Hildesheim sinnvoll.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der Einsatz von kleineren Bussen wurde bereits in der Vergangenheit im Landkreisgebiet mehrfach diskutiert. Die Prüfung hat jeweils ergeben, dass die wirtschaftlichen und betrieblichen Nachteile deutlich überwiegen.</p>

6 sonstige Träger öffentlicher Belange

6.1	Region Leinebergland e.V. (04.09.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>zunächst möchten wir uns für die Gelegenheit bedanken, zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Teil „Landkreis Hildesheim“ (Stand 11.06.2024) Stellung nehmen zu dürfen. Wir sehen den Nahverkehrsplan vor allem auch als Werkzeug, um die bundesweit diskutierte Verkehrswende durch die Verbesserung von Mobilitätsangeboten jenseits des eigenen Pkw voranzubringen.</p> <p>Diese Stellungnahme wird in enger Abstimmung mit den Mitgliedskommunen im Region Leinebergland e. V. (Stadt Alfeld (Leine), Flecken Delligsen, Stadt Elze, Gemeinde Freden (Leine), Gemeinde Lamspringe, Samtgemeinde Leinebergland und Gemeinde Sibbesse) abgegeben.</p> <p>Obwohl der Flecken Delligsen nicht im Landkreis Hildesheim liegt, ist dieser als Mitgliedskommune der Region Leinebergland und aufgrund der starken Verflechtung mit Alfeld sowie der Integration in den ROSA-Tarif und der ausschließlichen Bedienung des Gebiets über die Linien 63 und 62 durch den RVHI bei der Bearbeitung der vorliegenden Stellungnahme mitberücksichtigt worden.</p> <p>Unsere Stellungnahme ist in diese drei Teile gegliedert:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anregungen zum Planungsprozess (ab S. 1) 2. Anregungen zu grundsätzlichen Aussagen im NVP-Entwurf (ab S. 2) 3. Anregungen die sich auf einzelne Kommunen beziehen (ab S. 9) 		
<ul style="list-style-type: none"> • Anregungen zum Planungsprozess 	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP	

<p>Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans (Kapitel 0)</p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit, bei dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans bereits frühzeitiger im Planungsprozess im Rahmen des regionalen Beteiligungsgespräches im Februar 2024 beteiligt worden zu sein. Bei diesem Termin wurden allgemeine Themen der Nahverkehrsentwicklung, das vorhandene Linienangebot und allgemeine Trends vorgestellt. Konkretere Vorschläge zu Maßnahmen wurden bei diesem Termin nicht vorgestellt oder diskutiert. Die Diskussion blieb daher zwangsläufig oberflächlich.</p> <p>Im weiteren Verlauf des Prozesses hat kein weiterer Beteiligungstermin mit Teilnahme der Kommunen stattgefunden. Wir halten eine solche weitere Abstimmung und Beteiligung in dieser Phase der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für sehr wichtig, insbesondere auch, um Fragen stellen, Erläuterungen zu den erarbeiteten Maßnahmen zu erhalten und die Maßnahmenvorschläge diskutieren zu können. In der Umsetzung der Maßnahmen hoffen wir auf eine intensive Beteiligung, da die Zusammenarbeit mit dem Amt 909 - Kreisentwicklung und Infrastruktur bisher immer gut war.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir regen daher an, den Abstimmungs- und Vernetzungsprozess zur Gestaltung öffentlich Kontinuierliche Beteiligung der Region und der Kommunen bei der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplans, beispielsweise in Form einer Auftaktbeteiligung am Anfang der Analyse, im Rahmen der Festlegung der Zielvorgaben sowie bei der Abstimmung von konkreten Maßnahmenvorschlägen, die die Region bzw. einzelne Kommunen betreffen. • Einrichtung eines ständigen, regelmäßig stattfindenden Arbeitskreises „Mobilität“ (eingesetzt durch den LK Hi) mit Beteiligung aller Kommunen des Landkreises (ggf. zusammen mit der Stadt Hildesheim und weiteren Akteuren, wie z. B. den Verkehrsunternehmen). Regelmäßige Treffen eines solchen Arbeitskreises mit den Kommunen (oder mit einzelnen Kommunen so- 	<p>Begründung:</p> <p>Der Landkreis Hildesheim hat das Verfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans, wie auch im vorherigen Verfahren in 2019, wie im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) vorgeschrieben durchgeführt. Durchzuführen waren demnach Abstimmungsgespräche mit den Verkehrsunternehmen sowie und den Fahrgast- und Behindertenverbänden. Alle übrigen Beteiligten, wie die Kommunen, haben im Beteiligungsverfahren die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten. Es erfolgte erstmalig im Januar und Februar 2024 sogar eine weitergehende Beteiligung der Kommunen in Form von „Informationsgesprächen“.</p> <p>Das gewünschte Ziel einer weiteren Einflussnahme der Kommunen wird dagegen auf anderem Wege erreicht: Entgegen dem „andernorts gängigen Standard“ der meisten benachbarten Aufgabenträger gestaltet der Landkreis Hildesheim seit jeher seinen Nahverkehrsplan bewusst als relativ offenen Rahmenplan. Dieser lässt es zu, dass konkrete Maßnahmen mit den einzelnen Kommunen und den Verkehrsunternehmen kontinuierlich abgestimmt und auch umgesetzt werden.</p> <p>Die Form des Beteiligungsverfahrens im nachfolgenden NVP 2030 wird der Landkreis zum gegebenen Zeitpunkt festlegen.</p> <p>Die Einrichtung eines ständigen, regelmäßig stattfindenden Arbeitskreises „Mobilität“ ist aus Sicht des</p>
--	---

<p>wie betroffenen benachbarten Aufgabenträgern bei teilraumbezogenen Planungen) finden z. B. im Kreis Groß-Gerau statt. Der Arbeitskreis kann auch dazu dienen, jährlich die Umsetzung des Nahverkehrsplans zu evaluieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Region Leinebergland und die Mitgliedskommunen möchten hiermit ausdrücklich Bereitschaft zu gemeinsamen Gesprächen und Interesse an der Etablierung solch eines Arbeitskreises signalisieren. Die Umsetzung des NVPs sollte jährlich in einem Bericht veröffentlicht werden. Diese Form der Evaluation wird z. B. im Regionalverband Großraum Braunschweig mit einem jährlichen Bericht zur Umsetzung des Nahverkehrsplans vollzogen¹. <p>Ferner bitten wir darum, künftig das Beteiligungsverfahren nicht über die Sommerpause durchzuführen. Die Zeit nach der Sommerpause reichte bei dieser Beteiligung nicht aus, um die gemeinsame Stellungnahme in allen kommunalen Gremien zu besprechen. er Mobilitätsangebote dauerhaft zu intensivieren:</p> <p>¹vgl. Regionalverband Großraum Braunschweig: https://www.regionalverband-braunschweig.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=21850&refresh=false&TOLFDNR=25699; Abruf am 05.08.2024.</p>	<p>Landkreises Hildesheim kein Thema des Nahverkehrsplans. Die Einrichtung eines solchen Arbeitskreises wäre auch unter Einbindung der Interessenslage aller Kommunen zu prüfen.</p> <p>Auf Grund der eingeschränkten personellen Kapazitäten ist die Erstellung regelmäßiger Berichte nicht möglich.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Anregungen zu grundsätzlichen Aussagen im NVP-Entwurf <p>Rahmenziele (Kap. 2.1) und Entwicklungskonzept ÖPNV (Kap. 8)</p> <p>In diesem Abschnitt werden folgende Ziele formuliert:</p> <p>„Die im Nahverkehrsplan 2020 formulierten Rahmenziele werden unter Berücksichtigung der veränderten gesellschaftlichen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen (u. a. Pandemie 2020 bis 2023, erhebliche Kostensteigerungen in der Verkehrserbringung und neues Finanzierungssystem durch Einführung D-Ticket) fortgeschrieben.“</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die hier vorgeschlagene (inhaltlich weitreichende) Ergänzung der Zielsetzungen kann nicht ohne einen politischen Meinungsbildungsprozess vorgenommen werden, der zeitlich im NVP-Prozess (zwingender Abschluss bis Ende 2024) nicht mehr leistbar ist.</p> <p>Hinweis: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den ein-</p>

<p>Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der damit einhergehenden notwendigen Mobilitätswende spielt der ÖPNV eine entscheidende Rolle. Der Nahverkehrsplan sollte daher auch das Ziel haben, durch ein attraktives Angebot neue Nutzergruppen zu erschließen und damit zu einer Umgewichtung weg vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln beizutragen. Daher schlagen wir vor, die auf Seite 23f. genannten Punkte, welche in die Rahmenziele einfließen, um diesen Punkt zu ergänzen.</p>	<p>zelen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung <u>gesamtheitlich</u> mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag vorzulegen. In diesen Rahmen kann auch eine Modifikation der NVP-Zielsetzungen, wie von der Region Leinebergland vorgeschlagen, diskutiert werden.</p>
<p>Definition der Verkehrszeiten (Kapitel 2.3)</p> <p>Wir begrüßen die Verlängerung der Normalverkehrszeit um eine Stunde von 18:00 Uhr auf 19:00 Uhr.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Erschließungsqualität (Kapitel 2.4.1.2)</p> <p>Wir begrüßen, dass die Anbindung von Gewerbegebieten auf Wunsch von Kommunen geprüft und umgesetzt werden kann sowie die kommunale Mitfinanzierung nur dann greift, wenn die Anbindung keine überkommunale Bedeutung hat. Wir bitten zu beachten, dass Pilotprojekte grundsätzlich mindestens zwei Jahre laufen sollten, um sich zu etablieren und anschließend bewertet werden zu können.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität (Kapitel 2.4.1.3)</p> <p>Für den Landkreis Hildesheim sind im NVP-Entwurf Mindestbedienungsstandards (MUSS) und Zielbedienstandards (SOLL) formuliert (vgl. Tab 1).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedie-</p>

<p>Für die Anbindung der Ortsteile an das Grundzentrum wird unter der Woche sowie am Samstag ein Fahrtenangebot mindestens alle zwei Stunden als Mindestbedienungsstandard vorgesehen (Relationskategorie II-A). Wir erachten diese Anforderung für alle Ortsteile als zu gering und regen daher an, diese Anforderung für alle Ortsteile mit einem stündlichen Angebot im Mindestbedienungsstandard (MUSS) vorzusehen.</p> <p>Gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan hat sich das Wochenendangebot in zahlreichen Gemeinden der Region verbessert; an Samstagen besteht auf verschiedenen Linien ein zweistündliches Angebot, an Sonn- und Feiertagen werden drei bis vier Fahrtenpaare angeboten. Wir begrüßen diese Angebotsausweitung, halten sie jedoch insbesondere an Sonn- und Feiertagen (aber auch an Samstagen während der Haupteinkaufszeiten) für nicht ausreichend. Bei den Mindestbedienungsstandards (MUSS) ist auch in diesem Nahverkehrsplan eine Bedienung an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht erwähnt, lediglich bei den Standards (SOLL) werden Zielbedienungsstandards formuliert, die in etwa dem heutigen Bedienungsangebot entsprechen. An Sonn- und Feiertagen sollte ein mindestens zweistündliches Angebot auf den Relationen der Kategorie II-C (Grundzentren zu den relevanten Mittelzentren bzw. zum Oberzentrum Hildesheim; vgl. Tabelle 2 in Kap. 2.4.1.1) im Landkreis vorgesehen und als Mindestbedienungsstandard (MUSS) formuliert werden. Der aktuelle SOLL-Standard sollte auf den anderen Relationen als MUSS-Standard aufgenommen werden.</p>	<p>nungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung <u>gesamtheitlich</u> mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.</p>
<p>Ebenso halten wir es für erforderlich, für das Nachtangebot einen Mindestbedienungsstandard (MUSS) vorzusehen. Ein Vorschlag ist hier die Verbindung von Hildesheim zu allen Grund- und Mittelzentren mit vier Fahrten. Damit wäre das Angebot auch auf die Grundzentren Duingen und Freden sowie das Mittelzentrum Alfeld auszuweiten. Für diese zusätzliche Anbindung muss dann auch eine entsprechende Maßnahme im Entwicklungskonzept aufgenommen</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim hat für den nachtsbus keine Standards im Nahverkehrsplan verankert, da er den nachtsbus nicht als Pflichtaufgabe betrachtet, da er mit seiner Marktausrichtung mit spezifischer Zielgruppenausrichtung und geringem</p>

<p>werden. Ebenso sollte die Möglichkeit des Zwischenein- und -ausstiegs als Anforderung geprüft werden.</p>	<p>Nutzerkreis in Bezug zur Gesamtnachfrage nicht als Daseinsvorsorge zu betrachten ist.</p>
<p>Verknüpfung ÖPNV / Fahrrad, Stichpunkt Fahrradabstellanlagen (Kap. 2.4.2)</p> <p>Wir schlagen vor, an den Haltestellen der Kategorie A-B eine Fahrradabstellanlage als erforderliche Ausstattung mitaufzunehmen. Dies ist im Rahmen des Fahrradbügelprogramms des Landkreises bereits erfolgreich begonnen und sollte weiter fortgesetzt werden.</p>	<p>Ergänzung des NVP in Kapitel 2.4.2:</p> <p>„Fahrradbügel: erforderliche Ausstattung an Haltestellen der Kategorie A und B“</p>
<p>Anforderungen an die Fahrgastinformation und Serviceleistungen (Kap. 2.4.4) - Mobilitätszentrale</p> <p>Wir begrüßen das Engagement des Landkreis Hildesheim beim Aufbau eines Netzes an Mobilitätsstationen und der damit einhergehenden Beschäftigung mit intermodalen Reisewegen, welche den ÖPNV integriert. Beim dargestellten Leistungs- und Aufgabenportfolio der Mobilitätszentralen bitten wir darum, diese übergreifender als „Schnittstelle zwischen ÖPNV, SPNV, Fernverkehr, MIV sowie dem Radverkehr“ zu beschreiben, wie dies auch die Definition der LNVG nahelegt. Nur so wird die Vernetzung aller Verkehrsmittel berücksichtigt. In der Grundstufe bitten wir um Aufnahme der Bausteine Fahrrad- oder Lastenradsharing und Verwaltung abschließbarer Fahrradboxen. Insbesondere bereits vorhandene Angebote sollten kurzfristig eingebunden werden.</p> <p>Ferner halten wir es für sinnvoll, dass Verbesserungen im ÖPNV-Angebot auch offensiv kommuniziert werden, damit diese auch in den kleineren Orten besser bekannt werden, und schlagen vor, diese Anforderungen entsprechend aufzunehmen.</p>	<p>Ergänzung des NVP in Kapitel 2.4.4 (neuer Text in Fett):</p> <p>„Die Mobilitätszentrale als kreisweite und verkehrsmittelübergreifende Einrichtung ist an der Schnittstelle zwischen ÖPNV, SPNV, Fernverkehr, MIV sowie dem Radverkehr in Hildesheim zu verorten, im Idealfall unmittelbar im Hauptbahnhof im Erdgeschoss mit barrierefreier Auffindbarkeit und Zugänglichkeit).“</p> <p>Keine weitere Ergänzung des NVP:</p> <p>Begründung: Entsprechend des vom Landkreis Hildesheim erarbeiteten Konzeptes für die Implementierung einer Mobilitätszentrale ist mit dem NVP beschriebenen Vorgehen als Einstiegsstufe zu verstehen. Nach Evaluierung dieser Einstiegsstufe kann die Erweiterung der Dienstleistungen geprüft werden.</p>

<p>Ergänzung Landkreis: Nach Rücksprache mit der Region Leinebergland ist mit „Mobilitätsstation“ der Begriff „Mobilitätszentrale“ gemeint.</p>	
<p>Anforderungen an die Verkehrsdurchführung (Kap. 2.4.6)</p> <p>Wir begrüßen die fortschreitende Digitalisierung der Fahrgastinformation in Form der ROSA-App, welche nun auch E-Tickets, Fahrtauskünfte sowie die Buchung von Bedarfsverkehren ermöglicht. Die Möglichkeit, E-Tickets in den Bussen zu kontrollieren, sollte weiter verbessert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Bevölkerungsentwicklung (Kap. 3.2)</p> <p>Die Aussage, dass sich die dünner besiedelten Kommunen mit meist unter 100 EW/km² bandartig an der südlichen Kreisgrenze erstrecken sollte angepasst werden (S. 66). Auch Schellerten, Holle und Söhre an der östlichen Kreisgrenze gehören zu den dünner besiedelten Kommunen.</p> <p>Ergänzung: Der Landkreis geht davon aus, dass „Söhle“ und nicht „Söhre“ gemeint ist.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Während die genannten Kommunen im Nordosten knapp 100 EW/ qkm (Schellerten) bzw. über 100 EW/ qkm aufweisen, liegt die Bevölkerungsdichte in Freden (Leine), Sibesse und Lamspringe signifikant unter 100 EW/ qkm.</p>
<p>Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen (Kap. 3.3), Mobilitätsverhalten (Kap. 4.6)</p> <p>Im Rahmen der Erfassung der Raum- und Strukturentwicklung wird hinsichtlich der Nachfrageströme lediglich auf die Pendlerrelationen fokussiert. Auch die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in Kap. 4.6 lassen nicht erkennen, dass es weitergehend Informationen zur Nutzung anderer Verkehrsteilnehmer gibt.</p> <p>Die Verkehrsnachfrage und damit das Potenzial für den ÖPNV umfassen aber auch weitere Zielgruppen, für die das bestehende Angebot, aber insbesondere auch eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung von großer Bedeutung sind (z. B. der Erledigungs- und Freizeitverkehr). Es wäre wünschenswert, für die Abschätzung der bestehenden und künftigen Nachfrage und der vorhandenen Potenziale für den ÖPNV für weitere wichtige Zielgruppen hierzu eine belastbare</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Hinweis: Aktuell sind ausschließlich die im Nahverkehrsplan dokumentierten Daten verfügbar.</p>

<p>Datengrundlage z. B. durch eine Verkehrserhebung aufzubauen, wie sie auch in Maßnahme M.II.2. gefordert wird.</p>	
<p>Versorgungsstandorte (Kap. 3.5)</p> <p>Aufgrund der Verkleinerung des AMEOS Krankenhaus kommt den Standorten des Notärztlichen Dienstes, Hausarztsitzen sowie Gemeinschaftspraxen wie den MVZ in Alfeld und Freden stärkere Bedeutung zu, welche in der ÖPNV-Planung berücksichtigt werden sollten.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Berücksichtigung von Hausarztsitzen und Gemeinschaftspraxen würde den Nahverkehrsplan hinsichtlich seiner Tiefenschärfe überfrachten. Diese (unbestritten wichtigen) Einzelziele werden im Rahmen der Prüfungen und Umsetzung der Maßnahmen beachtet.</p>
<p>Tarifverbund ROSA (Kapitel 4.2)</p> <p>Bitte den On-Demand-Verkehr (ODV) in der Liste aufnehmen. Es sollte langfristig darauf hingewirkt werden, dass die Fahrradtageskarte des Niedersachsentarifs auch in den Bussen Gültigkeit hat und dort verkauft werden kann.</p>	<p>Ergänzung des NVP in Kapitel 4.2:</p> <p>Die genannten Ticketformen werden ergänzt.</p>
<p>Stärken-Schwächen-Analyse (Kapitel 6)</p> <p>Die dargestellte „Stärke“ des Rundum-Anschlusses in Elze existiert oft nur auf dem Papier. Aufgrund der zahlreichen Verspätungen werden die Anschlüsse an diesem Verknüpfungspunkt häufig nicht erreicht.</p> <p>Bei Stärken bitte auch die Mobilitätszentrale Leinebergland in Alfeld beim letzten Punkt auflisten.</p> <p>Die aufgelistete Schwäche eines unzureichenden bzw. kein Bedienangebot nach 19:00 Uhr und eines reduzierten Angebots am Wochenende wird auch mit den neu definierten Mindestbedienstandards nicht behoben. Wir bitten darum eine Weiterentwicklung des Angebots in den Schwachverkehrszeiten als Prüfungsauftrag aufzunehmen.</p>	<p>Ergänzung NVP in Kapitel 6 (neuer Text in Fett)</p> <ul style="list-style-type: none"> • (fahrplantechnisch geplanter) Rund-um-Anschluss“ in Elze; Anschlussbeziehungen Bus-Schiene in Bodenburg, Bad Salzedtfurth, Algermissen, Alfeld (Leine), Derneburg, Sarstedt, Banteln und Nordstemmen (Anmerkung: keine Bewertung zum Funktionieren der Anschlüsse im täglichen Betrieb) • Mobilitätszentrale Leinebergland in Alfeld
<p>Bewertung der Bedienung- und Verbindungsqualität (Kapitel 6.1.3)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Eine Bewertung der Angebotsqualität anhand der Bedienstandards für jeden Ortsteil, wie sie im Anlagenband des NVP 2020 erstellt worden ist (Tabellen 8 - 10), fehlt hier und macht die Verbesserungen sowie bestehenden Defizite seit 2020 schwerer nachvollziehbar. Wir bitten daher darum, dieses Format wieder einzuführen.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der vom Landkreis gewollten Reduzierung des NVP-Umfangs erfolgte aktuell keine erneute Bewertung aller Ortschaften, sondern eine Fokussierung auf die übersichtartige Darstellung.</p>
<p>Bewertung der Netz- und Fahrplantransparenz (Kap. 6.2.1)</p> <p>Der Nahverkehrsplan fordert eine vollständige Darstellung aller Bus- und Bahnlinien sowie eine Differenzierung in der Liniendarstellung zu ihrer Angebotsqualität. Diese Forderung wird uneingeschränkt begrüßt! In einer solchen Übersicht sollten als Qualitätsmerkmal nur Linien mit mindestens zweistündlichem regelmäßigem Angebot aufgeführt werden. Eine Komplettübersicht, die aber nur geringen Informationsmehrwert hat, kann alle Linien – grafisch differenziert nach Angebotsqualität – darstellen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Bewertung der Fahrgastinformationen (Kap. 6.2.3.)</p> <p>Die Aussage „Es gibt ein gemeinsames (von RVHI und SVHI betriebenes) Kundencenter [...] sowie ein von RVHI betriebenes Kundencenter in der Hermann-Römer-Straße in Hildesheim und in Alfeld.“ ist so nicht richtig. Die Mobilitätszentrale Leinebergland in Alfeld wird erst ab dem 1.1.2025 vom RVHI übernommen und wurde seit 2018 bis heute vom Region Leinebergland e.V. unter Cofinanzierung des Landkreis Hildesheim und Fördermitteln betrieben. Wir bitten darum, darauf hinzuweisen.</p>	<p>Korrektur im NVP in Kapitel 6.2.3 entsprechend der Stellungnahme.</p>
<p>Entwicklungskonzept (Kap. 8)</p> <p>Handlungsfeld I „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots“</p> <p>Der Prüfauftrag M*1.8 „Weiterentwicklung ALT“ wird ausdrücklich begrüßt. In der Steuerung über eine nutzendenfreundliche App und die Flexibili-</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Anregungen des Vereins Leinebergland werden in der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.</p>

<p>sierung über einen Flächenbetrieb werden große Potentiale gesehen. Erste Erfahrungen mit einem Flächenbetrieb wurden bereits im Projekt mobil@leine gesammelt, welche in die Weiterentwicklung der ALT-Verkehre einfließen sollte. Im Zuge der Weiterentwicklung sollte auch eine bessere und einheitliche Vermarktung des Angebotes sowie eine einheitliche Kennzeichnung der Fahrzeuge für eine bessere Erkennbarkeit für die Fahrgäste geprüft werden. Unbedingt verbessert werden sollte die telefonische Erreichbarkeit der Buchungszentrale; diese ist neben einer digitalen Buchungsmöglichkeit auch weiterhin notwendig.</p>	<p>Die konkrete Ausgestaltung der ALT-Verkehre erfolgt im Rahmen der Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen M*.I.8. Der Landkreis wird die Anregungen des Vereins Leinebergland dort einbinden.</p>
<p>PRO.I.10. Entwicklung von einzelnen Querverbindungen</p> <p>Hier sollten auch Querverbindungen über die Landkreisgrenze hinweg betrachtet werden, z. B. zwischen Delligsen und Alfeld, zwischen Freden und Bad Gandersheim sowie zwischen Lamspringe und Bad Gandersheim.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Thematik wird im NVP in einem nach dem Anhörungsverfahren ergänzten Kapitel („Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“) dargestellt.</p>
<p>Handlungsfeld II „Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebots“ (Kapitel 8.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> Wir begrüßen die Forderung nach einer Verkehrserhebung (Maßnahme M II.2a). Der Maßnahme ist deshalb unbedingt zuzustimmen. Erst anhand tatsächlicher Nutzerbefragungen, insbesondere bei den „wahlfreien Kunden“, lassen sich Erfolg oder Misserfolg einer gegebenen ÖPNV-Linie beurteilen. Ebenfalls zuzustimmen ist deshalb dem Ansatz des NVP, dass „eine höhere Attraktivität besonders für wahlfreie Kunden im Mittelpunkt des Handelns stehen sollte“ (Entwurf des NVP S. 123) und hierfür das Angebot ausgebaut und dessen Qualität verbessert werden sollte. 	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Wir begrüßen die Prüfung eines Anschlussmanagements (M*.II.3 Prüfung: Verlässliche Anschlusssicherung). Umsteigebeziehungen an den definierten Systemknoten Bahn/Bus und Bus/Bus sind ggf. zu optimieren. Dabei sollten Anschlüsse in der SVZ gesichert funktionieren, d. h. absehbare Verspätungen</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Hinweis wird bei der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.</p>

<p>z. B. des Zubringerverkehrsmittels sollten, soweit betrieblich möglich, abgewartet werden. Dies kommt auf der Metronom-Strecke sehr regelmäßig vor und hat daher eine gewisse Dringlichkeit. Wir regen an, für Anschlussverbindungen ein Abwarten des Anschlusses für eine bestimmte Zeit verbindlich zu prüfen. Bei späten bzw. den jeweils letzten Fahrten sollte ca. 15 Minuten gewartet werden und, falls dies betrieblich nicht möglich ist, Fahrgästen eine garantierte Fahrt zu ihrem Zielort mittels alternativen Mobilitätsangeboten, z. B. mit einem Taxi, ermöglicht werden.</p>	<p>Hinweis: Die hier formulierten Anregungen sind insbesondere von den betrieblichen Randbedingungen und von der (zu diesen Verkehrszeiten limitierten) Verfügbarkeit von Taxiunternehmen abhängig.</p>
<p>Handlungsfeld III „Schaffung einer leistungsfähigen und barrierefreien Verkehrsinfrastruktur“</p> <p>M.III.2 Weiterentwicklung des ROSA-Tarifs</p> <p>Die Zuordnung der Ortsteile zum jeweiligen Grundzentrum wird begrüßt, im Gebiet der Region Leinebergland betrifft das z. B. Wettensen, welches der Tarifwabe 221 – Dehnsen und nicht der Tarifwabe 260 – Alfeld zugeordnet ist, wodurch die Preisstufe 1 nie genutzt werden kann.</p> <p>Zudem sollte die preisliche Attraktivität der Einzelfahrkarten verbessert werden, damit der ÖPNV auch für Gelegenheitsfahrende erschwinglich bleibt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Der Hinweis wird bei der Entwicklung und Umsetzung der Maßnahme eingebunden.</p>
<p>Handlungsfeld IV „Ausbau der Fahrgastinformation und – kommunikation“</p> <p>M*.IV.6 „Prüfung: Implementierung Mobilpaten“ und PRO.IV.7 „PROJEKT: Ausweitung und Verstetigung bisheriger Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagement“</p> <p>Grundsätzlich wird die Ausweitung von Marketing und Beratungsangeboten zu ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten begrüßt, da viele Menschen das beste-</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Der Hinweis wird bei der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.</p>

<p>hende und in den letzten Jahren verbesserte ÖPNV-Angebot nicht wahrnehmen. Die Einbindung von ehrenamtlichen Mobilitätspaten sollte mit dem Angebot der Mobilitätszentralen vernetzt sein.</p> <p>Zum Projekt Mobilitätsmanagement bitten wir darum, die Aufgaben eines landkreisweiten Mobilitätsmanagement zu verdeutlichen. Laut Projektsteckbrief soll diese „[...] ÖPNV-Projekte [...] verstetigen.“ In der weiteren Projektbeschreibung wird von Informations- und Beratungsangeboten besprochen. Dies ist aus unserer Sicht eher die Aufgabe von Mobilpaten, während die Aufgaben eines Mobilitätsmanagements weitergehen. Dieses sollte verkehrsmittelübergreifend Mobilitätsangebote gemeinsam mit Kommunen oder weiteren Akteuren initiieren, (weiter-)entwickeln und vernetzen. Die Schaffung einer landkreisweiten Stelle zur Unterstützung der Aktivitäten des Region Leinebergland e. V. und der Kommunen wird begrüßt.</p>	
<p>Anregungen die sich auf einzelne Kommunen beziehen</p> <p>Wir möchten folgende konkrete Hinweise geben:</p>	
<p>3.1 Region Leinebergland</p> <p>Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität (Kapitel 3.3.4.3)</p> <p>In verschiedenen Städten bzw. Gemeinden der Region bestehen Verflechtungen zu Zielen in benachbarten Landkreisen bzw. sind umgekehrt Orte in benachbarten Landkreisen mit den Zentren in der Region Leinebergland eng verknüpft. So bestehen z. B. zwischen Delligsen und Alfeld (Pendleratlas, Mobilitätsbefragung Landkreis Hildesheim 2018) oder zwischen Freden und Bad Gandersheim sowie Lamspringe und Bad Gandersheim (Mobilitätsbefragung Landkreis Hildesheim 2018) umfangreiche Verkehrsbeziehungen. Diese Verkehrsbeziehungen finden sich in den formulierten Mindestbedienungsstandards nicht wieder. Wir regen daher an, die Systematik der Bedienungsqualität nicht</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim möchte für die Relation über die Kreisgrenzen hinaus bewusst keine Standards definieren. Hintergrund ist, dass der Landkreis für diese Verbindungen nicht alleine zuständig ist und die Nachbaraufgabenträger ggf. auch unterschiedliche Vorstellungen zu dieser Thematik haben.</p>

<p>nur auf Relationen im Landkreis Hildesheim und zum Oberzentrum Hildesheim auszurichten, sondern auch relevante benachbarte Zentren miteinzubeziehen, eine entsprechende Defizitanalyse durchzuführen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auch in diesen Regionen vorzusehen.</p>	
<p>3.2 Stadt Alfeld (Leine)</p> <p>Wir bitten darum zu prüfen, wie die Anschlüsse zwischen den Zügen am Bahnhof Alfeld und den Stadtbuslinien 601 und 602 verbessert werden können. Die Anschlüsse werden durch zu kurze Umsteigezeiten oft nur knapp verpasst.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Thematik wird im Kontext mit der Maßnahme M*.II.3 (Prüfung: Verlässliche Anschluss-sicherung) in den nächsten Jahren geprüft.</p>
<p>Wir begrüßen das Engagement des Landkreis Hildesheim beim Aufbau eines Netzes an Mobilitätsstationen und der damit einhergehenden Beschäftigung mit intermodalen Reisewegen, welche den ÖPNV integriert. Beim dargestellten Leistungs- und Aufgabenportfolio der Mobilitätszentralen (Kap. 2.4.4) bitten wir darum, diese übergreifender als „Schnittstelle zwischen ÖPNV, SPNV, Fernverkehr, MIV sowie dem Radverkehr“ zu beschreiben, wie dies auch die Definition der LNVG nahelegt. Nur so wird die Vernetzung aller Verkehrsmittel berücksichtigt. In der Grundstufe bitten wir um Aufnahme der Bausteine Fahrrad- oder Lastenradsharing und Verwaltung abschließbarer Fahrradboxen. Insbesondere bereits vorhandene Angebote sollten kurzfristig eingebunden werden. Dies betrifft in Alfeld die städtischen Fahrradboxen und den Hilde Lastenradverleih, die aktuell durch die Mobilitätszentrale Leinebergland am optimalen Standort für die Kunden verwaltet werden (vgl. S. 5).</p>	<p>Ergänzung des NVP in Kapitel 2.4.4 (neuer Text in Fett):</p> <p>„Die Mobilitätszentrale als kreisweite und verkehrsmittelübergreifende Einrichtung ist an der Schnittstelle zwischen ÖPNV, SPNV, Fernverkehr, MIV sowie dem Radverkehr in Hildesheim zu verorten, im Idealfall unmittelbar im Hauptbahnhof im Erdgeschoss mit barrierefreier Auffindbarkeit und Zugänglichkeit.“</p> <p>Keine weitere Ergänzung des NVP:</p> <p>Begründung: Entsprechend des vom Landkreis Hildesheim erarbeiteten Konzeptes für die Implementierung einer Mobilitätszentrale ist mit dem NVP beschrieben Vorgehen als Einstiegsstufe zu verstehen. Nach Evaluierung dieser Einstiegsstufe kann die Erweiterung der Dienstleistungen geprüft werden.</p>

<p>Den Prüfauftrag M*I.4 „Einrichten einer umsteigefreien, schnellen Direktverbindung Alfeld – Hildesheim“ mit einem Stundentakt erachten wir als sehr wichtig, da durch die Beschleunigung diese Busverbindung deutlich attraktiver würde. Die aktuelle Direktverbindung über die Linie 44 ist mit einer Fahrzeit von 65 Minuten gegenüber dem PKW (40 Minuten) nicht attraktiv genug. Wir bitten darum zu prüfen, ob kurzfristig die Taktlücken auf der Linie 44 geschlossen werden können, um eine stündliche Anbindung zu gewährleisten (Fahrt 8:20 Uhr fährt nur bis Sibbesse, Fahrt 11:20 Uhr in der Schulzeit bis Hildesheim weiterführen).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Linie 44 soll als Premiumlinie entwickelt werden. Diese Maßnahme soll entsprechend der im NVP definierten Anforderungen die Gewährleistung eines durchgehenden Taktes beinhalten.</p>
<p>Prüfauftrag M*I.7 „Modifizierung des Nachtsbus-Angebots“</p> <p>Wir begrüßen die Initiative, das Nachtsbusangebot auch auf das südliche Kreisgebiet auszuweiten. Hier werden bisher die Stadt Alfeld (Leine) und die Gemeinde Freden (Leine) als einzige Kommunen im Landkreis nicht berücksichtigt, was insbesondere im Fall von Alfeld als eins von zwei Mittelzentren nicht verständlich ist. Die letzte Hinfahrt aus Alfeld Richtung Hildesheim endet um 23:51, die letzte Rückfahrt ist sogar schon um 23:06 Uhr. Wir schlagen daher vor, die N9 (ggf. durch Verlängerung des Umlaufs oder dem Einsatz eines weiteren Fahrzeugs) bis Alfeld zu verlängern. Zwischeneinstieg und Rückfahrt sollten an ausgewählten Haltestellen möglich sein. Dies ist insbesondere auf der N9 an Elze/Bahnhof gewünscht. Bei Verlängerung des Nachtsbus-Angebots bis Alfeld sollte der Verkehr in beide Richtungen Alfeld – Hildesheim möglich sein. Hiermit würde Alfeld dem anderen Mittelzentrum Sarstedt gleichgestellt, wo auf der N1 die ganze Nacht Fahrten in beide Richtungen möglich sind. Analog zur N7+ könnte die Fahrt mit einer fest bereitstehenden N9+ bis Freden verlängert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linien im Nachtverkehr erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.7. Der Landkreis wird die Anregung und die Hinweise dort einbinden.</p> <p>Hinweis: Im Nachtverkehr ist Alfeld nach Einschätzung des Landkreises Hildesheim nicht unmittelbar mit Sarstedt vergleichbar (Anbindung Sarstedt an Region Hannover und dessen Nachtverkehr). Zudem verkehrt die letzte Fahrt der N8 ab Hildesheim um 04.00 Uhr bis Alfeld.</p>
<p>Das Gewerbegebiet Limmer West weist nach wie vor ein Defizit in der Erschließung auf (Anlagenband Karte 7). Die Schlussfolgerung, dass hier kein bzw. nur ein geringer Handlungsbedarf besteht, folgen wir nicht (Kap. 6.1.3).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Thematik der Anbindung der Gewerbegebiete wird im NVP in einem eigenen Exkurs</p>

<p>Weil die Süd-Nord-Erschließung des Gebietes parallel zur B 3 und damit auch parallel der heutigen Linienführung des ÖPNV verläuft, sollte hier ein auf die Arbeitszeiten der Mehrzahl der ansässigen Betriebe abgestimmtes Angebot angestrebt werden. Damit könnte ein nicht unerheblicher Teil der Arbeitnehmer:innen in die Lage versetzt werden, auch Jobtickets nutzen zu können.</p>	<p>behandelt. Die Prüfung der Anbindung der Gewerbegebiete wird außerhalb des NVP erfolgen. Der Hinweis wird dazu als wichtiger Input einbezogen.</p> <p>Hinweis: Im NVP ist keine explizite Einschätzung zum Gewerbegebiet Limmer West enthalten. Im Kapitel 6.1.2 steht allgemein: <i>„Siedlungsbereiche, welche nicht entsprechend den im Anforderungsprofil kreisweit definierten Standards vom ÖPNV erschlossen sind und somit Defizite in der Erschließung aufweisen (sogenannte Erschließungslücken), sind hauptsächlich Rand- und Teilbereiche von Gewerbe- und/ oder Siedlungsgebiete einzelner Ortsteile und ziehen keinen oder geringen Handlungsbedarf mit sich. Sie sind im vorherigen NVP 2020 ausführlich aufgelistet.“</i></p>
<p>Der Nahverkehrsplan des Landkreis Hildesheim definiert anders als der Nahverkehrsplan des ZVSN (S.69, S. 228) nicht konkret Standards für Landkreis übergreifende Verbindungen. Im Nahverkehrsplan des ZVSN wird hier ein Stundentakt angesetzt. Wir bitten aufgrund der real vorhandenen Verflechtungen mit dem ZVSN über eine verbesserte Taktung zu sprechen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim führt außerhalb des NVP-Prozesses mit dem ZVSN Gespräche über Angebotsverbesserungen. Auf Grundlage der Stellungnahme des ZVSN (siehe Nr. 2.1 der Synopse) wird der NVP mit dem neuen Kapitel „Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“ ergänzt.</p> <p>Hinweis: Der Landkreis Hildesheim möchte für die Relation über die Kreisgrenzen hinaus bewusst keine Standards definieren. Hintergrund ist, dass der Landkreis für diese Verbindungen nicht alleine zuständig ist und die Nachbaraufgabenträger unterschiedliche Vorstellungen zu dieser Thematik haben.</p>

Wir regen an, alle **Ortsteile** mindestens **stündlich an ihr Grundzentrum** sowie das relevante Mittelzentrum bzw. das Oberzentrum Hildesheim anzubinden.

Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

Begründung: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung gesamtheitlich mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.

3.3 Flecken Delligsen	
Hinweis des Landkreises Hildesheim: Delligsen ist nicht Bestandteil des Landkreises Hildesheim. Die nachfolgenden Anregungen und Hinweise sind deshalb ausdrücklich als Stellungnahme einer nicht-kreisangehörigen Kommune zu werten.	
<p>Der Nahverkehrsplan des Landkreis Hildesheim definiert anders als der Nahverkehrsplan des ZVSN (S.69, S. 228) nicht konkret Standards für Landkreis übergreifende Verbindungen. Im Nahverkehrsplan des ZVSN wird hier ein Stundentakt angesetzt. Wir bitten darum aufgrund der real vorhanden Verflechtungen mit dem ZVSN über eine verbesserte Taktung zu sprechen. Hierbei sollte neben der Verbindung Delligsen – Alfeld auch die Anbindung von Delligsen an das nächste Grundzentrum Eschershausen mitgedacht werden, was aktuell nur über einen Umstieg auf der Linie 63 in einen Rufbus möglich ist und die Strecke unattraktiv macht.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim führt außerhalb des NVP-Prozesses mit dem ZVSN Gespräche über Angebotsverbesserungen. Auf Grundlage der Stellungnahme des ZVSN (siehe Nr. 2.1 der Synopse) wird der NVP mit dem neuen Kapitel „Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“ ergänzt.</p>
<p>3.4 Stadt Elze</p> <p>Die in Kap. 8.9 gewünschte Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie die Sicherung des Umsteigeknotens Elze, mit dem Ziel, die Direktverbindung Hildesheim – Alfeld zu verbessern wird begrüßt. Ersteres war auch schon Teil des NVP 2020 und wurde von der Stadt Elze als Wunsch in die Ausbauplanungen zur Strecke Hameln – Elze eingebracht.</p> <p>In Elze wird ein großer Teil des öffentlichen Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs mit AST-Verkehren betrieben (Ausnahme Linie 66). Hier regen wir an, zumindest die Ortsteile Mehle, Sehlede und Esbeck regelmäßig mit der Linie 66 anzubinden. Hier ist bei Verstärkerfahrten im Schulverkehr auch heute schon ein Ausstieg möglich.</p> <p>Außerdem sollten auch am Sonntag sowohl auf der Linie 66 wie auch auf den Linie 501 und 502 mehrere Fahrtenpaare ggf. als AST vorgehalten werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Prüfung der Anregung zur Linie 66 erfolgt außerhalb des NVP.</p> <p>Hinweis: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung <u>gesamtheitlich</u> mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in</p>

<p>Wir regen an, alle Ortsteile mindestens stündlich an ihr Grundzentrum sowie das relevante Mittelzentrum bzw. das Oberzentrum Hildesheim anzubinden.</p> <p>Ergänzung: Der Landkreis geht davon aus, dass mit dem Begriff „AST“ hier die ALT-Verkehre im Landkreisgebiet gemeint sind.</p>	<p>Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.</p> <p>Der NVP beinhaltet im Kapitel 2.4.1.3 neu auch <u>Zielbedienungsstandards (SOLL) für Sonn- und Feiertage. In der Umsetzung des NVP wird der Landkreis jeweils für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden prüfen wie und mit welchem finanziellen Aufwand die Erfüllung dieser neuen Standards erreicht werden kann.</u></p>
<p>Die Kommunikation zu den AST Verkehren sollte deutlich verbessert und die Haltestellenfahrpläne dahingehen verändert werden, dass auf die telefonische und digitale Bestellmöglichkeit deutlich hingewiesen wird.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Für das Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Kernort Elze) ergeben sich Erschließungsdefizite, die schon im NVP 2015 benannt wurden und im Nahverkehrsplan 2020 mit einer Maßnahme (MA.1) zur Anbindung durch die Linie 66 bedacht wurde. Der Standort ist bereits abgestimmt, die Umsetzung steht noch aus. Wir bitten um zeitnahe Realisierung. Auch anderen Versorgungsstandorten wären zusätzliche Haltestellen sinnvoll (REWE Schmiedetorstraße, Netto und Aldi Sehlder Straße, Mehle Oberdorf nördl. alte B3). Wir bitten um entsprechende Prüfung.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Maßnahme wurde zwischenzeitlich abgestimmt. Eine fahrplantechnische Realisierung wird seitens RVHI geprüft. Die Prüfung weiterer Haltestellen erfolgt außerhalb des Nahverkehrsplans.</p>
<p>Im Rahmen von Verbindungen vom Landkreis Hildesheim in die Region Hannover schlagen wir vor, Planungen nicht an Kreisgrenzen bzw. Verbundgrenzen enden zu lassen, da es Verflechtungen aus Elze auch Richtung Norden in die Region Hannover gibt.</p> <p>Darüberhinausgehend könnte man z. B. die Einbindung von Burgstemmen in die Linie 501 prüfen. Die 5 km lange Strecke lässt sich mit dem ÖPNV aktuell in 41 Minuten und einem Umstieg in Gronau in die Linie 51 bewältigen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Bei der Anregung handelt es sich um Maßnahmen, die zum Großteil außerhalb des Landkreises Hildesheim umzusetzen wären. Dazu sind zuerst Abstimmungen mit dem zuständigen Aufgabenträger Region Hannover, welcher auch in die Mitfinanzierung einzubinden wäre, erforderlich.</p>

<p>Auch könnte man diese Überlegung in die Maßnahme „Einrichtung von Premi-umbuslinien „Hildesheimer Stern“ einfließen lassen.</p>	<p>Die Einbindung von Burgstemmen wird außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft.</p>
<p>3.5 Gemeinde Freden (Leine)</p> <p>Die Punkte zur Gemeinde Freden (Leine) in der Stellungnahme des Vereins Leinebergland sind deckungsgleich mit der eigenen Stellungnahme der Gemeinde unter Nr. 5.9 der Synopse. Es wird auf die dortige Bewertung verwiesen.</p>	
<p>3.6 Gemeinde Lamspringe</p> <p>Allgemeine Vorbemerkung</p> <p>Der Landkreis Hildesheim stellt im Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 interessante Analysen zur Situation des Nahverkehrs vor und beschreibt in Kapitel 8 konkrete Maßnahmen und Prüfaufträge, um erkannte Schwachstellen im Angebot zu beheben. Das wird aus gemeindlicher Sicht begrüßt, denn die Weiterentwicklung des ÖPNV auf Kreisebene stellt einen wichtigen Baustein zu einer klimafreundlichen Mobilität dar, die den Bahnverkehr sinnvoll ergänzt. Denn nur 13 der 18 Kommunen haben einen Bahnanschluss. Alle Kommunen ohne Bahnanschluss liegen im Ost-/Südostkreis, so dass diese Kommunen aus Gründen ausgewogener Infrastruktur im Kreis im ÖPNV besonders zu berücksichtigen sind.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Anbindung Grundzentrum an das Mittelzentrum Alfeld: Hier besteht durch die Linie 68 eine klare Unterversorgung. Der unter 2.4.1.3 geforderte Mindestbedienungsstandard wird nicht erreicht. Der aktuelle Fahrplan sieht einen 2-Stundentakt vor. Der letzte Bus startet von Lamspringe um 17.02 (werktags und Wochenende). Zudem fahren die Busse am Wochenende nur bei vorheriger telefonischer Anmeldung, die nach Aussagen von Nutzern oft nicht klappt. Eine große und zudem kostengünstige Erleichterung würde die Verknüpfung der Linien 41 und 44 durch ein ALT Lamspringe – Adenstedt (über</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Prüfung der Anregung zur Linie 68 erfolgt außerhalb des NVP.</p>

<p>Woltershausen und Irmenseul) bringen; Umsteigemöglichkeit auf Linie 44 dann in Adenstedt.</p>	<p>Hinweis: Die zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Mobilitätsdaten zeigen im Vergleich zu anderen Relationen im Kreisgebiet eine unterdurchschnittliche Verflechtung zwischen Lamspringe und Alfeld/Leine.</p>
<p>Punkt 2.4.1.3 Anforderungen an die Bedienqualität</p> <p>Wir bitten darum zu prüfen, ob der Zielbedienungsstandard für Sonntage deutlich angehoben werden kann (6-8 Fahrtenpaare am Tag). Der Nahverkehrsplan sieht für Sonntage (immer) 1 Fahrmöglichkeit an Vormittagen „zu familienfreundlichen Zeiten, um am Vormittag nach Hannover zu kommen“, vor, außerdem nachmittags 3 weitere Fahrtenpaare im Abstand von höchstens 3 Stunden. Es ist fraglich, ob sich die beabsichtigte Einzel-Zielgruppe „Familien“ auf dieses marginale Angebot einlässt. Es steht in Konkurrenz zur Flexibilität des Autos oder dem Stundentakt einer Bahnverbindung, die von den zahlreichen Bahnhöfen im Landkreis immer eine Alternative nach Hannover ist (P+R). Sonstige Gelegenheitsfahrer können mit 4 Fahrten am Sonntag allenfalls zufällig gewonnen werden. Sinnvoller ist deshalb an Sonntagen die Ausrichtung von Anruf- oder Kleinbusverkehren auf geeignete Bahnhöfe in den Gemeinden oder Nachbargemeinden – nicht nur 4x am Tag, sondern 6x – 8x. Damit würde für die Bürger*innen ein deutlich schnelleres und attraktiveres Angebot an Sonntagen entstehen. Konzessionsfragen wären abzustimmen. Bei der Linie 41 über Sehlen ist an Sonntagen die früheste Verbindung ab Lamspringe um 12:31 Uhr, die späteste Rückfahrt ab Bodenbug um 18:02 Uhr. Das Ziel "um am Vormittag nach Hannover kommen zu können" wird damit verfehlt. Für den geplanten Familienausflug bleibt in Hannover nur ein Aufenthalt von 14:07 bis 16:48 Uhr. Mit dem ALT 41 über Wöllersheim gäbe es schon eine Fahrmöglichkeit ab Lamspringe um 10:40 Uhr, aber diese Verbindung ist für Lamspringer leider nicht vorgesehen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der NVP beinhaltet im Kapitel 2.4.1.3 neu die hier angesprochenen Zielbedienungsstandards (SOLL) für Sonn- und Feiertage. Vor diesem Hintergrund sollte aus Sicht des Landkreises Hildesheim zuerst die Erfüllung dieser Standards, welche als Mindeststandards für das Kreisgebiet verstanden werden, angestrebt werden. Unabhängig wird auch die Stärkung der potenzialstarken Linien im Sonn- und Feiertagsverkehr verfolgt. Der Ausbau des Angebotes durch Anruf- oder Kleinbusverkehren ist nur sehr begrenzt möglich, da nach den Erfahrungen der RVHI dafür keine Ressourcen zur Leistungserbringung vorhanden sind.</p> <p>Der Landkreis Hildesheim nimmt die Stellungnahme der Gemeinde Lamspringe zum Anlass, im Kapitel 2.4.1.3 einen weiteren Exkurs im NVP zu ergänzen:</p> <p><u>„Exkurs: Angebotsausbau im Wochenend- und Nachtverkehr versus Fahrpersonalmangel</u></p> <p>An den Wochenenden und nachts, somit zu den Zeiten, zu denen sich die Bevölkerung häufig bessere ÖPNV-Angebote wünscht, wirkt der Fahrpersonalmangel besonders limitierend auf</p>

<p>Positives Beispiel mit 5 Anruffahrten ist die Linie 661 mit Anbindung an die Bahnhöfe Banteln und Bodenburg.</p>	<p>den gewollten Angebotsausbau. Bekanntermaßen ist die Bereitschaft zur Wochenend- und Nachtarbeit in der Gesellschaft allgemein zurückgegangen. Diese Randbedingung verschärft die Personalsituation in der Branche. Verkehrsleistungen im Wochenend- und Nachtverkehr sind auch wesentlich kostenintensiver, da neben den vorgeschriebenen Vergütungszuschlägen zunehmend auch weiterte (kostenwirksame) Vergünstigungen zur Personalmotivation anfallen. Hinzu kommt, dass beim Einsatz von Fahrpersonalen an Wochenenden und nachts für diese Personale nachfolgend entsprechende Ruheregeln zu beachten sind. Die Taxi- und Mietwagenbranche sieht sich ähnlichen Problemen ausgesetzt, in dessen Folge die Verfügbarkeit von kleineren Fahrzeugen für Verkehrsleistungen im ÖPNV zurückgeht. Vor diesem Hintergrund ist der allseits gewünschte Angebotsausbau am Wochenende und nachts kein „Selbstläufer“, sondern individuell anhand des jeweiligen Vorhandenseins von Betriebsressourcen zu betrachten.“</p>
<p>Punkt 8.2 Handlungsfeld I „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes“</p> <p>Hier regen wir an, die Busverbindung zwischen Bad Salzdetfurth und Lam-springe ebenfalls in das Netz der Premiumbuslinien aufzunehmen. Diese Relation ist eine Verlängerung der Schienenverbindung Hildesheim – Bad Salz-</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Mobilitätsdaten rechtfertigen keine Herausbildung einer Premiumbuslinie auf dieser Relation. Soll-</p>

<p>detfurth auf der Straße und daher aus Fahrgastsicht als eine durchgehende Relation nutzbar (wenn auch mit Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere). Hier kommen der Gesamtverbindung klar die Zeitvorteile der Bahn zu Gute.</p>	<p>ten sich in den nächsten Jahren durch ggf. neue erhobene Daten eine andere Bewertung ergeben, kann der Planungsvorschlag neu geprüft werden.</p>
<p>Der Prüfauftrag M*I.6. „Prüfung: Überplanung des Korridors Bad Gandersheim -Lamspringe - Bodenburg wird begrüßt, da die bisherigen Verbindungsalternativen zwischen Bodenburg, Lamspringe und Bad Gandersheim im Vergleich mit dem eigenen Pkw sehr lang sind. Hierbei sollte die Verbindung zwischen Sehlen und Adenstedt geprüft werden, wodurch eine Verknüpfung mit der Linie 44 möglich wird. Wir bitten darum, die Umsetzung in den nächsten fünf Jahren anzuschieben und dies in den Maßnahmenkatalog M aufzunehmen. Dabei geht es nicht nur um die so dringende Verbesserung des Bus-/ALT-Angebotes Lamspringe-Neuhof-Wöllersheim-Bodenburg sondern auch um den Anschluss von Lamspringe Richtung Süden –nicht nur Bad Gandersheim, sondern weiter bis zum wichtigen Verknüpfungspunkt Kreiensen. Bad Gandersheim ist als bisheriges Linienziel lediglich historisch gewachsen, da die Buslinie die in den 1970er Jahren eingestellte Lammetalbahn abbildet, obwohl die seinerzeitigen Züge schon damals bis Kreiensen durchfuhren. Daher bietet sich die Kombination der RVHI-Linie Bodenburg – Bad Gandersheim mit der Buslinie 276 Bad Gandersheim – Kreiensen an. Damit entsteht – auch für die zwischenliegenden Orte – eine Vielzahl neuer Direktverbindungen. Die Durchbindung nach Kreiensen ist auch deshalb sinnvoll, weil der Bahnhof Bad Gandersheim lt. NVP-Entwurf nicht mit großen Fahrzeugen angefahren werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linien im Korridor erfolgt im Rahmen der konkreten Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen M*.I.6. Der Landkreis wird die Anregungen und die Hinweise dort einbinden.</p>
<p>Bürgerbus:</p> <p>Unter einem Bürgerbus versteht man ein ganz normales öffentliches Nahverkehrsmittel, das entsprechend dem deutschen Personenbeförderungsrecht nach Fahrplan auf einer konzessionierten Linie fährt. Der sogenannte Bürgerbus des</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der „Bürgerbus“ ist im NVP nicht als Maßnahme zur Verbesserung des ÖPNV beschrieben.</p>

<p>Netzwerkes Senioren, wie er auf Seite 100 beschrieben wird, ist eher ein Vereinsbus auf rein ehrenamtlicher Basis. Er fährt an drei Tagen die Woche jeweils nur 1mal und kann max. 6 Gäste befördern. Insofern stellt er für die Gemeinde keine Lösung des ÖPNV-Problems dar.</p>	<p>Er wurde im Kapitel 6.1.3 erwähnt, um das Engagement vor Ort zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität zu würdigen.</p>
<p>3.7 Samtgemeinde Leinebergland</p> <p>Den Prüfauftrag M*I.4 „Einrichten einer umsteigefreien, schnellen Direktverbindung Alfeld – Hildesheim“ erachten wir als sehr wichtig und begrüßen ihn daher ausdrücklich. Wir sprechen uns dafür aus diesen über Gronau zu führen, da eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen Elze und Hildesheim bereits auf der Schiene besteht. Außerdem regen wir an, den Hildesheimer Stern über Elze nach Gronau zu verlängern (ggf. in Kombination mit Maßnahme M*.I.4)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linie erfolgt im Rahmen der konkreten Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen M*.I.4. Der Landkreis wird die Anregungen und die Hinweise dort einbinden.</p>
<p>Wir regen an, alle Ortsteile mindestens stündlich an ihr Grundzentrum sowie das relevante Mittelzentrum bzw. das Oberzentrum Hildesheim anzubinden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Landkreis Hildesheim beabsichtigt, in 2025/ 2026 die im Anhörungsverfahren von den einzelnen Institutionen/ Beteiligten genannten Forderungen, Vorschläge und Ideen zu erhöhten Bedienungsstandards und zu einer ambitionierteren Angebotsgestaltung gesamtheitlich mit ihren Auswirkungen auf die Betriebsdurchführung (Betriebsressourcen und Verkehrsleistungen) und die Konsequenzen für die Finanzierung darzustellen und dem Kreistag im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung (ggf. in Qualitätsstufen und in Umsetzungsschritten) zur Entscheidungsfindung vorzulegen.</p>

<p>Es ist eine barrierefreie Bushaltestelle im Gewerbegebiet Gronau West fertiggestellt. Es wird dringend darum gebeten diese mit den Linienbussen - z. B. durch die Linie 66 anzubinden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Klärung außerhalb des NVP-Prozesses.</p>
<p>Wir regen an, das dargestellte Projekt PRO.I.9 „Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrs „mobil@leine“ als Prüfauftrag aufzunehmen. Den Status „Projekt“ erachten wir hinsichtlich des laufenden Projekts und der damit einhergehenden bereits detaillierten Beschäftigung mit diesem Thema als zu vage. Im Sinne der Kundenbindung ist es wichtig, hier zeitnah mögliche Formen eines Bedarfsverkehrsangebotes zu prüfen und in Abstimmung mit den Akteuren vor Ort umzusetzen. Die aktuell laufende und voraussichtlich im 1. Quartal 2025 abgeschlossene Evaluation wird Optimierungsmaßnahmen liefern, mit denen konkret weitergearbeitet werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der Status „Prüfauftrag“ bedeutet laut Festlegung im NVP „i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Sinne von „Maßnahmen“. Da für dieses (ggf. weiterentwickelte) Angebot die Finanzierung zwischen den Beteiligten nicht verbindlich geregelt ist, sieht der Landkreis den Status bei „Projekt“.</p>
<p>Daher bitten wir, zu diesem Zeitpunkt keine Festlegung auf einen Bedienungsstandard (Studentakt, Kartenband Karte 13) wie in der Projektbeschreibung dargestellt vorzunehmen, sondern auf die laufende Evaluation zu verweisen. In diesem Rahmen sollen verschiedene Alternativen des Bedienungsumfanges und deren Effekte auf die Angebotsqualität für die Fahrgäste und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs und den Fahrzeugeinsatz geprüft werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die Beschreibung im Maßnahmensteckbrief stellt die Einschätzung des Landkreises Hildesheim dar. Nach derzeitiger Einschätzung kann nur ein fahrplangebundener Betrieb mit Durchführung durch Taxi- oder Mietwagenunternehmen zu einer wirtschaftlichen Lösung, welche dann möglicherweise auch eine auskömmliche Finanzierung ermöglicht, ermöglichen. Sollte die Samtgemeinde Leinebergland in der eigenen Evaluierung zu anderen Ergebnissen kommen, wird sich der Landkreis diesen im Rahmen des NVP-Projektes nicht verschließen.</p>
<p>Exkurs Bedarfsverkehr: Dargestellt wird ein Meinungsbild, das die Nachteile von On-Demand-Verkehren sehr ausführlich beschreibt. Die mit der Einführung</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>der Verkehre stattgefundenen Maßnahmen zur Information und zur Bewusstseinsbildung für neue Mobilitätsangebote (auch vor Ort in Gronau) werden aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt (vgl. Endbericht mobil@leine der Samtgemeinde Leinebergland, September 2023, und das dort beschriebene Kommunikationskonzept (Entwicklung Projektwebseite, Erscheinungsbild und Logo, Flyer etc.) sowie die Beteiligung vor Ort.</p>	<p>Begründung: Der Exkurs enthält die Aussage, „<i>dass diese Verkehre ... eine hohe Kundenzufriedenheit aufweisen</i>“. Der Exkurs enthält ausschließlich eine Beleuchtung des verkehrlichen Nutzens und der Wirtschaftlichkeit.</p> <p>Inwieweit eine spürbare „Bewusstseinsbildung“ im Gebiet von mobil@leine stattgefunden hat, kann der Landkreis nicht einschätzen. Anhand der geringen Fahrgastzahlen ist dies zumindest in Frage zu stellen.</p>
<p>3.8 Gemeinde Sibbesse</p> <p>Die Maßnahme zur Einrichtung von Premiumbuslinien („Hildesheimer Stern“) wird begrüßt. Wir bitten darum zu prüfen, ob kurzfristig die Taktlücken auf der Linie 44 geschlossen werden können, um den ganzen Tag eine stündliche Anbindung zu gewährleisten (Alfeld-Sibbesse-Hildesheim: Fahrt 8:20 Uhr fährt nur bis Sibbesse, Fahrt 11:20 Uhr fährt in der Schulzeit nur bis Sibbesse / Hildesheim-Sibbesse-Alfeld: 8:30 ab Hildesheim fehlt, 12:30 nur bis Sibbesse).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Hinweis: Eine Prüfung im Hinblick auf die Schließung der Taktlücke der Linie 44 kann außerhalb des NVP erfolgen.</p> <p>Begründung: Die Linie 44 soll als Premiumlinie entwickelt werden. Diese Maßnahme soll entsprechend der im NVP definierten Anforderungen die Gewährleistung eines durchgehenden Taktes beinhalten.</p>
<p>Weiterhin sind nicht alle Orte der Gemeinde Sibbesse an den Nachtbus angebunden. Damit besteht eine erhebliche Ungleichbehandlung innerhalb der Gemeinde Sibbesse, aber auch des Landkreises. Gleichzeitig sind Ortsteile des Landkreises Peine –finanziert vom Landkreis Hildesheim - im Angebot berücksichtigt. Wir bitten darum unter Berücksichtigung der Nutzendenzahlen zu prüfen, ob durch eine Verlängerung des Takts oder anderer Maßnahmen die bisher nicht angebundenen Ortsteile in den Fahrplan aufgenommen werden können.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Ausgestaltung der Linien im Nachtverkehr erfolgt im Rahmen der konkreten Umsetzung der Maßnahmen M.I.7. Der Landkreis wird die Anregung dort einbinden. Die vorgesehene Verkehrserhebung wird belastbare Daten zur Nachfrage auf den nachtsbus-Linien bereitstellen, welche eine Bewertung der Nachfrage und Akzeptanz ermöglichen.</p> <p>Hinweis: Die räumliche Ausdehnung des nachtsbus-Verkehrs wurden in der Vergangenheit mehrfach mit</p>

	<p>den Nachteilen diskutiert. Die Ausdehnung würde zu Sprungkosten führen, die betriebliche Realisierung ist bedingt durch den Fahrpersonalmangel aktuell nicht machbar. Der nachtsbus wurde ursprünglich nicht als flächendeckendes Angebot im Landkreis Hildesheim geplant. Der Verkehr basiert auf dem betrieblichen Ansatz, mit jeweils einem Bus die Umläufe von Hildesheim aus zu fahren. Der nachtsbus ist im Verständnis des Aufgabenträgers auch kein Angebot der Grundversorgung, sondern ein Zusatzangebot.</p>
--	--

7 Benachbarte Kreise (Aufgabenträgerschaft bei Aufgabenträgerorganisation)

8.1 Landkreis Northeim (04.07.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 19.06.2024, siehe anbei, in dem Sie Stellungnahmen von benachbarten Aufgabenträgern für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Hildesheim erbeten.</p> <p>Derzeit wird im Verbandsgebiet des Zweckverbands Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN), zu dem wir angehören, auch der Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Allgemein haben wir als Landkreis Northeim jedoch unsere Aufgabenträgerschaft faktisch an den ZVSN übertragen und entsprechend keine gesonderten Belange Ihren Nahverkehrsplan betreffend. Gegebenenfalls bekommen Sie Input vom ZVSN, den Sie auch angeschrieben haben dürften?</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

8 Nachbarstädte und -gemeinden

Hinweis: Die Nachbarstädte und -gemeinden sind entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nicht verpflichtend im Anhörungsverfahren zu beteiligen. Der Landkreis Hildesheim hat diese Kommunen in guter Tradition der bisherigen Nahverkehrsplan-Verfahren um Hinweise und Anregungen gebeten. Bei den Stellungnahmen ist zu beachten, dass diese Kommunen nicht unmittelbar anhörungsberechtigt sind.

9.1 Gemeinde Ilsede (01.07.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Seitens der Gemeinde Ilsede bitte ich folgenden Wunsch aus der Ortschaft Adenstedt in den Plan aufzunehmen:</p> <p>Für die Ortschaften Solschen, Adenstedt, Hoheneggelsen, Himstedt, Söhlde, Steinbck, Groß Lafferde, Gadenstedt, Ilsede ist eine gebietsübergreifende Zubringer-Ringbuslinie zum Haltepunkt RE50 Hoheneggelsen für künftige Nahverkehrspläne zu überprüfen, die sich an die RE-50-Taktung anlehnt. Hier ist auch eine frühe/späte differenzierte gebietsübergreifende Bedienweise zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Bei der Anregung handelt es sich um eine Maßnahme außerhalb des Landkreises Hildesheim. Adressat wäre, insbesondere auch im Hinblick auf die Finanzierung, zuerst der Regionalverband Großraum Braunschweig und ggf. der Landkreis Peine .</p>
<p>Der Träger des Haltepunktes Hoheneggelsen ist zu motivieren/fördern, diesen als Park&Ride- (Kiss&Ride- und Bike&Ride-) Stelle auszubauen, als auch hier eine Bushaltestelle zu ermöglichen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Hinweis: Für die aufgeführten Infrastrukturen ist unmittelbar die DB InfraGO als Infrastrukturträger zuständig.</p>
<p>Daneben weise ich darauf hin, dass sich im Zuge des in Gr. Lafferde zur Zeit in der vorbereitenden Planfeststellung befindlichen Umbaus der B1 auch eine Umgestaltung bzw. leichte räumliche Verschiebung der beiden Doppelhaltestellen in der OD ergeben wird.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

9.2 Gemeinde Hohenhameln (25.07.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Aufrechterhaltung der bisherigen Verkehrsanbindungen im Bereich der Gemeinde Hohenhameln durch folgende Linien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25 Soßmar - Hohenhameln - Hildesheim • 31 Bierbergen - Schellerten - Hildesheim • N3 Nachtbus. 	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

9.3 Stadt Pattensen (23.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>die Stadt Pattensen nimmt wie folgt Stellung:</p> <p>Die Anbindung von Schulenburg an Hildesheim über die Linie 53 soll bestehen bleiben und um eine Anbindung an den Bahnhof in Barnten erweitert werden.</p> <p>Zur Anpassung an die Belange des Schulverkehrs wird die Linie 213 um die Haltestelle „Kurze Straße!“ in Schulenburg erweitert. Zudem soll die Linie 213 um weitere Fahrten (vor allem im Berufsverkehr) erweitert werden. In Anbetracht der abgeschlossenen Baugebiete „Am Amtshof“ und „Milchweg“ ergeben sich weitaus kürzere Distanzen zur Erreichung der nächstgelegenen Haltestelle „Kurze Straße“. Die Linie 213 ist die einzige Verbindung zum Gymnasium Sarstedt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Bei den Wünschen und Forderungen handelt es sich um Maßnahmen außerhalb des Landkreises Hildesheim. Adressat dieser Punkte wäre, mit Ausnahme der Linie 213, zuerst der zuständige Aufgabenträger Region Hannover. Die Abstimmung von zusätzlichen Haltestellen kann außerhalb des NVP erfolgen. Für einen Leistungsausbau wäre die Region Hannover einzubinden.</p>
<p>Der Stadtteil Jeinsen soll eine Anbindung an Barnten erhalten oder den Bahnhof Sarstedt. Darüber hinaus soll auch eine Anbindung an Hildesheim geprüft werden. Angebunden werden sollen zudem Thiedenwiese, Vardegötzen und</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

<p>Schulenburg. Berücksichtigt werden soll dabei auch die Frage, ob eine Vereinbarkeit von RVH und GVH durch ein Kombiticket oder ähnliche Angebote ermöglicht werden kann.</p> <p>Das bereits bestehende Angebot eines Anruf-Sammeltaxis soll um Fahrten nach Schulenburg und Jeinsen erweitert werden.</p>	<p>Begründung: Bei den Wünschen und Forderungen handelt es sich um Maßnahmen außerhalb des Landkreises Hildesheim. Adressat dieser Punkte wäre zuerst der zuständige Aufgabenträger Region Hannover. Der Landkreis Hildesheim wird diese Anregungen an die Region Hannover weiterleiten.</p>
--	--

9.3 Stadt Laatzen (21.08.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Zum Nahverkehrsplan 2025 für den Landkreis Hildesheim werden seitens der Stadt Laatzen keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

