

## Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Hildesheim

### Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens für den Teil der Stadt Hildesheim – Stand: 20. Januar 2025

<b>1. Verkehrsunternehmen</b>
<b>2. Nachbargaufgabenträger/ benachbarte Aufgabenträgerorganisationen</b>
<b>3. Land Niedersachsen/ Landesbehörden</b>
<b>4. Vertretungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Verkehrs- und Interessenverbände</b>
<b>5. kreisangehörige Städte und Gemeinden</b>
<b>6. sonstige Träger öffentlicher Belange</b>
<b>7. benachbarte Kreise (Aufgabenträgerschaft bei Aufgabenträgerorganisation)</b>
<b>8. Nachbarstädte und -gemeinden</b>
<b>9. Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet (ohne Liniengenehmigung)</b>

#### 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 bei der Stadt Hildesheim.

## 1 Verkehrsunternehmen

keine Stellungnahme von Institutionen eingegangen

## 2 Nachbareaufgabenträger/ benachbarte Aufgabenträgerorganisationen

keine Beteiligung der Nachbareaufgabenträger/ benachbarte Aufgabenträgerorganisationen am Teil der Stadt Hildesheim

## 3 Land Niedersachsen/ Landesbehörden

3.1	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH 02.01.2024	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
Die LNVG hat keine Anmerkungen/Hinweise zum Entwurf (Oktober 2024) des NVP 2025 des Landkreises Hildesheim, Teil Stadt Hildesheim.		

## 4 Vertretungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Verkehrs- und Interessenverbände

4.1 Behinderten und Inklusionsbeirat der Stadt Hildesheim (12.12.2024)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Den im bestehenden Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 bei Teilbaustein C unter 15.4 „Handlungsfelder und Maßnahmen“ die Barrierefreiheit betreffend aufgeführten Verbesserungsvorschläge (M IV.2, .3, .4 und .6 sowie PRO.V.3) stimmen wir vollumfänglich zu.</p> <p>Vielen Dank dafür!</p> <p>Wir bitten sehr darum, dass die wichtige Verknüpfungshaltestelle Schuhstraße beidseitig zeitnah barrierefrei umgebaut wird!</p> <p>Aus unserer Sicht wurden leider einige sehr wichtigen Punkte übersehen, um den Nahverkehr in der Stadt Hildesheim wirklich für eingeschränkte Menschen besser nutzbar machen zu können.</p>	
<p>1. Die Webseite der SVHI muss endlich als barrierefreie Webseite angeboten werden.</p> <p>Wir bitten um Aussetzung der unter Teilbaustein A auf Seite 22 genannten Ausnahmeregelung bis Ende 2028, und fordern eine zeitnahe Umsetzung.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die im Nahverkehrsplan festgelegte zeitliche Ausnahme bis Ende 2028 zur Schaffung einer barrierefreien Webseite berücksichtigt den dafür erforderlichen Entwicklungs- und Realisierungszeitraum für eine umfassende Lösung. Die Ausnahme ist als längstmöglicher Zeitraum zu verstehen, einzelne Elemente der Barrierefreiheit der Webseite sollten auch früher realisierbar sein.</p>

<p>2. Die in den Bus-Fahrzeugen vorhandene Sondernutzungsfläche muss vergrößert werden. Diesen Bereich müssen sich Rollstuhlfahrende mit Kinderwagen, Fahrrädern und Ähnlichem teilen (siehe S. 51 Teilbaustein A). Dafür ist ein vorgesehener Stellplatz völlig unzureichend, da unseren Beirat immer wieder Beschwerden erreichen, weil Rollstuhlfahrende oft nicht mitgenommen werden können, da der Stellplatz anderweitig besetzt ist.</p> <p>Das ist mehr als diskriminierend und nicht mehr hinnehmbar!</p> <p>Ab sofort muss bei jeder Neuanschaffung von Fahrzeugen die Sondernutzungsfläche vergrößert werden. Empfohlen wird die Schaffung von mindestens 2 Stellflächen für Rollstuhlfahrende. Hier bitten wir das Wort „mindestens“ wortwörtlich zu nehmen, und in Wirklichkeit 3 Stellplätze mit drei Klappsitzen zu gewährleisten, da mit dem lange bekannten demografischen Wandel mit der Zunahme von Rollator-Nutzenden und Rollstuhlfahrenden zu rechnen ist. Die Anzahl der Klappsitze muss der Anzahl der Rollstuhlstellplätzen angepasst werden, um Fremdnutzung besser ausschließen zu können.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Nahverkehrsplan beinhaltet im Kapitel 2.4.3 die Anforderung „Sondernutzungsfläche ... bei Neufahrzeugen mindestens zwei Rollstühle ...“. Mit dem sukzessiven Austausch der älteren Fahrzeuge in Folge von Neubeschaffung wird sich die Situation entsprechend verbessern.</p> <p>Hinweis: Eine Ausweitung der Flächen für Rollstuhlnutzende würde zulasten der Sitzplatzkapazitäten gehen. Vorzusehen ist deshalb eine ausgewogene Verteilung der Flächen.</p>
<p>3. Bei der Schaffung der Mobilitätszentrale bitten wir bei Einführung der Grundstufe (Teilbaustein A Seite 54) das Mobilitätsmanagement hinzuzufügen.</p> <p>Damit Menschen mit einer Behinderung die Mobilitätszentrale von Anfang an nutzen können.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Maßnahmenträger der Mobilitätszentrale ist der Landkreis Hildesheim und nicht die Stadt. Entsprechend des vom Landkreis 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>

	Hinweis: Die Aussage „Damit Menschen mit einer Behinderung die Mobilitätszentrale von Anfang an nutzen können.“ ist im Kontext mit der Forderung nach „Mobilitätsmanagement“ nicht nachvollziehbar.
4. Die SVHI muss die Anbindung an die städtischen Kliniken sicherstellen, so dass Menschen mit Behinderung diese gut mit einem Bus erreichen können.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Anmerkung: Das Helios Klinikum Hildesheim ist mit der Linie 3 angebunden. Das St. Bernward Krankenhaus wird, bedingt durch die schwierige Straßennetsituation, nur mit der Linie 11 angefahren.
5. Besonders für Menschen mit einer Sehbehinderung ist eine dynamische Fahrgastinformation Voraussetzung, um sich per Bus barrierearm fortbewegen zu können. Hier bitten wir um Einführung.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: In Hildesheim verfügen in der Ist-Situation im Stadtverkehr die Busse und die zentralen Haltestellen über digitale Fahrgastinformationen. Der NVP sieht an mehreren Stellen die Erweiterung von digitalen Fahrgastinformation vor.
Wir würden uns freuen, wenn unsere aufgeführten Punkte noch in den Entwurf eingearbeitet werden, und dann mit verabschiedet werden.	

4.2	VCD Kreisverband Hildesheim e.V. (20.12.2024)																											
Hinweis: Die Stellungnahme des VCD zum Stadt-Teil des Nahverkehrsplans enthält in großem Umfang Forderungen, Anmerkungen und Hinweise, die bereits in der VCD-Stellungnahme zum Landkreis-Teil vom September 2024 aufgeführt wurden. Auch sind nachfolgend Punkte enthalten, die ausschließlich den Landkreis betreffen. Aus formalen Gründen wird hier die vollständige Stellungnahme des VCD zum Stadt-Teil dokumentiert.																												
<b>Inhalt der Stellungnahme</b>			<b>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP</b>																									
<p><b>Grundsätzliches</b></p> <p>Das derzeitige ÖPNV-Angebot in der Stadt Hildesheim ist absolut unzureichend. Weder wird der Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung einer Stadt ihrer Größe gedeckt, noch wird dieses Angebot den Herausforderungen der sich permanent verschärfenden Klima- und Energiekrise und der Notwendigkeit einer raschen Verkehrswende gerecht. Klimapolitische und gesetzliche Ziele der EU, des Bundes, des Landes und der Stadt können so nicht erreicht werden. Das aktuelle ÖPNV-Angebot beträgt laut NVP-Entwurf (S. 84) nur rund 74 % vom Volumen des Jahres 2017:</p> <table border="1" data-bbox="230 871 1301 994"> <thead> <tr> <th colspan="2">Fahrplan 2017</th> <th colspan="2">Fahrplan 2023</th> </tr> <tr> <th>Fahrleistung (Mio. km)</th> <th>Prozent</th> <th>Fahrleistung (Mio. km)</th> <th>Prozent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2,94</td> <td>100 %</td> <td>2,17</td> <td>73,8 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Das vom Rat der Stadt am 17.06.2024 mit großer Mehrheit beschlossene strategische Ziel, für den Nahverkehrsplan 2025 eine Steigerung der Fahrleistung jährlich um 6 Prozentpunkte anzunehmen, würde nach unserer Auffassung bedeuten, dass das Angebot von 2017 erst im Jahr 2030 wieder erreicht wird:</p> <table border="1" data-bbox="230 1182 1301 1380"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Fahrleistung bezogen auf 2017</th> <th>Quelle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>100 %</td> <td>NVPI</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>74%</td> <td>NVPI</td> </tr> </tbody> </table>			Fahrplan 2017		Fahrplan 2023		Fahrleistung (Mio. km)	Prozent	Fahrleistung (Mio. km)	Prozent	2,94	100 %	2,17	73,8 %	Jahr	Fahrleistung bezogen auf 2017	Quelle	2017	100 %	NVPI	...			2023	74%	NVPI	Kenntnisnahme	
Fahrplan 2017		Fahrplan 2023																										
Fahrleistung (Mio. km)	Prozent	Fahrleistung (Mio. km)	Prozent																									
2,94	100 %	2,17	73,8 %																									
Jahr	Fahrleistung bezogen auf 2017	Quelle																										
2017	100 %	NVPI																										
...																												
2023	74%	NVPI																										

2024	74 %	VCD: keine Zunahme gegenüber 2023 festgestellt	
2025	74 %	VCD-Annahme aufgrund Ratsbeschluss vom Juni 2024; im NVP-Entwurf fehlen konkrete Hinweise, wie Steigerung ab 2025 erfolgen soll	
2026	80 %		
2027	86 %		
2028	92 %		
2029	98 %		
2030	104 %		
<p>Dieses Ziel ist finanzpolitisch für die Stadt Hildesheim herausfordernd. Die Kosten sind noch nicht konkret beziffert, und im NVP werden Hindernisse und Vorbehalte überdeutlich dargestellt. An der Verwirklichung des vom Rat im Juni 2024 beschlossenen strategischen Ziels bestehen also leider erhebliche Zweifel. Doch selbst dieses Ziel – nach jahrelangem Abwärtstrend und Stillstand erst 2030 gerade einmal das Angebot auf dem Stand von 2017 wieder zu erreichen – reicht noch lange nicht aus.</p>			
<p><u>Der Nahverkehrsplan bleibt insgesamt viel zu undeutlich im Hinblick auf die Umsetzung des politisch beschlossenen Ziels. Die geplante Fahrleistung und die definierten Umsetzungsschritte der Maßnahme I.1 (S. 116ff.) sollten für jedes Jahr tabellarisch konkretisiert werden: welche Fahrleistung insgesamt; Tabelle mit Taktzeiten je Verkehrszeit für jede Linie.</u></p> <p>Nur so wäre zur Zukunft des Hildesheimer Nahverkehrs eine seriöse politische Diskussion und Meinungsbildung möglich. Die derzeitige Entwurfsversion des NVP lässt die erforderliche Klarheit leider vermissen. So ist man im Rat und in der öffentlichen Berichterstattung bisher von einem IST-Angebot 2024 von 80 % (statt nur 74 %) gegenüber 2017 ausgegangen. <u>Irreführend ist, dass der NVP 2025 bei der Bestandsaufnahme (aktuelle Situation) vom Bedienungsangebot 2017 ausgeht, das allerdings im laufenden 5-Jahreszeitraum praktisch</u></p>			<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Aufstellung von konkreten, auf Jahre bezogenen Plänen zur gewollten Entwicklung der Verkehrsleistungen im Stadtverkehr ist nach Einschätzung der Stadtverwaltung nicht zielführend, da zu viele Einflussfaktoren zu beachten sind. Zu nennen ist insbesondere der massive Fachkräftemangel in der ÖPNV-Branche, welche sich in den nächsten Jahren im Kontext mit der demografischen Entwicklung des Personals gerade in den Verkehrsbetrieben noch weiter verschärfen wird.</p>

<p><u>nicht gefahren worden ist. Die Bestandsaufnahme sollte je Linie das Angebot 2017 mit dem heutigen und künftig geplanten Angebot gegenüberstellen.</u></p> <p>Wichtig wäre auch eine Gegenüberstellung mit der Situation und Entwicklung des ÖPNV in vergleichbaren Großstädten (Niedersachsen und bundesweit) <sup>1</sup>. Statt nur Herausforderungen und Probleme darzustellen (z. B. Abb.18), sollten auch Mut machende Beispiele vorgestellt und erläutert werden.</p> <p><sup>1</sup> Vergleichszahlen für Mittel- und Personaleinsatz aus vergleichbaren Städten: z. B. (eigene Recherchen in den jeweiligen Haushaltsplänen): Wolfsburg Zuschuss für Bus-Betrieb 10 Mio. € p. a., Göttingen Zuschuss für Bus-Betrieb 25 Mio. € p. a. + 2 Vollzeitstellen für ÖPNV-Aufgabenträgerschaft</p>	<p>Die Stadtverwaltung sieht es als wenig hilfreich an, dass aktuelle Angebot mit dem geplanten (d. h. dem bereits 2017 bestehenden Liniennetz) zu vergleichend zu analysieren. Die jetzige Situation war weder geplant noch absehbar und ist mit äußeren Einwirkungen zu begründen (bspw. mit dem von außen initiierten eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb in 2016). Auch ein Vergleich mit anderen Großstädten ist wenig zielführend, da die Entwicklungen in Deutschland sehr dynamisch sind. Bspw. reduzieren Städte, welche noch vor Jahren ihren ÖPNV ausgebaut hatten, ihr Leistungsangebot wegen Finanzierungsproblemen in nennenswerte Größenordnung.</p> <p>Hinweis: Die vom VCD genannten Vergleichszahlen wurden ungeprüft übernommen.</p>
<p><b>Strukturen und formale Anmerkungen</b></p> <p>Wir halten es für sehr unglücklich, dass der NVP-Entwurf für das Stadtgebiet getrennt vom Landkreis-Teil erarbeitet wird. Der NVP ist 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 Nahverkehrsplan wird als Gesamtwerk für Landkreis und Stadt im ersten Quartal 2025 beschlossen.</p>
<p>Es zeigt sich, wie auch bei anderen Gelegenheiten, ein Defizit bei der Stadt Hildesheim. Wenn die Stadt (auf eigenen Antrag) als Aufgabenträger für den</p>	<p>Kenntnisnahme</p>



<p>ÖPNV im Stadtgebiet fungiert, muss sie dafür auch die Voraussetzungen schaffen.</p> <p>Wir begrüßen, dass in diesem Jahr endlich eine Stelle für Planungsaufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger eingerichtet und ab 01.10.2024 besetzt worden ist. Perspektivisch halten wir es für sinnvoll, Synergien zwischen Stadt und Landkreis weiter zu verbessern und auch eine Fusion von SVHi und RVHi zu prüfen.</p>	
<p>Die Hervorhebung maßgeblicher Änderungen durch farbliche Markierung im Text wird begrüßt. Eine verständliche Kurzfassung würde die Lesbarkeit und Verwertbarkeit des NVP in der politischen Diskussion erleichtern. Auch die Möglichkeit, vom Inhaltsverzeichnis direkt zu einzelnen Kapiteln zu springen, wäre hilfreich.</p>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP
<p>Die Darstellung des NVP ist unnötig kompliziert und erschwert die Lesbarkeit erheblich. Der tief untergliederte Text enthält in verschiedenen Hauptkapiteln (Rahmenbedingungen – Anforderungsprofil – Ziele – Analyse – Bestandsaufnahme – Bewertung) zahlreiche Wiederholungen. Es werden sehr viele Kategorien und Begriffe eingeführt, die im Text dann nur selten benutzt werden und daher überflüssig sind. Das Lesen und Verstehen für Ratsmitglieder und andere Interessierte könnte wesentlich einfacher sein – hier nur zwei Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statt der Definition von Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenstern in Tab. 1 und der Verwendung von Abkürzungen wie „HVZ I, NVZ II“ könnten in Folge jeweils die konkreten Wochentage und Uhrzeiten genutzt werden</li> <li>• Statt „Relationskategorien“ I-A, I-B und I-C einzuführen, könnte im folgenden Absatz im Klartext von „Verbindungen zur Innenstadt“ oder „Verbindungen zur Uni und HAWK“ gesprochen werden.</li> <li>• In Karte 9 sollte das Stadtgebiet zur besseren Lesbarkeit in schwächerem Farbton dargestellt werden.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der vorgelegte Nahverkehrsplan ist kein neues Werk, sondern wurde, insbesondere aus Aufwandsgründen, aus den vorherigen Nahverkehrsplänen fortentwickelt. Der Nahverkehrsplan ist ausdrücklich eine Fachplanung und verwendet deshalb auch branchenübliche Fachbegriffe.</p> <p>Der Nahverkehrsplan 2025 enthält gewollt nur eine komprimierte Darstellung der 2018 durchgeführten Mobilitätshebung. Eine umfassende Erläuterung zur Methodik ist im Nahverkehrsplan 2020 enthalten.</p>

<p>Wünschenswert wäre, zu den verwendeten Daten Mobilitätsbefragung / Wegebeziehungen (z. B. Karte 9) jeweils die genaue Erhebungsmethodik zu erläutern.</p>	
<p><b>Zielvorgaben</b> (Kap. 1.1)</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><u>§ 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.</u></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><u>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.</u></p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die beiden Aufgabenträger hatten es sich zum Ziel gesetzt, den aktuellen Nahverkehrsplan im Umfang schlanker zu halten, weshalb auf umfassende Darlegungen, die bereits im vorherigen Nahverkehrsplan enthalten waren, bewusst verzichtet wurde. Dies ist eine Vorgehensweise, die auch andere Aufgabenträger praktizieren.</p> <p>Die im NNVG verankerten Zielsetzungen sind aus Sicht der Stadt Hildesheim politische Zielsetzungen, die Orientierung für die jeweilige Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger in deren Planungshoheit und Finanzverantwortung darstellen. Die Stadt Hildesheim verfolgt im Rahmen ihrer finanziellen, personellen und strukturellen Ressourcen im Grundsatz diese Ziele.</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.</p>	
<p><b>Barrierefreiheit</b> (Kap. 1.3)</p> <p>Wie in Kap. 1.3.2 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 („<i>wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist</i>“), bei welcher von einem (vollständig) barrierefreien Ausbau von Haltestellen abgesehen werden kann.</p> <p>An anderer Stelle wurde folgender Grundsatz festgelegt: „<i>Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen 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><b>Barrierefreiheit</b> (Kap. 1.3)</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.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Maßnahme „M.*IV.6 Weiterführende Fahrpersonalschulungen zu speziellen Themen“ thematisiert die Schulung zur Barrierefreiheit (Ansatz „ÖPNV für alle“).</p>

<p>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><b>Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung, Ausreichende Verkehrsbedienung (S.23 ff.)</b></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 <u>Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.</u>“</p> <p>Die Rahmenvorgaben und daraus abgeleitete Ziele und Maßnahmen müssen dieses Ziel berücksichtigen. 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>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Stadt Hildesheim sieht sich selbstverständlich 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. Ohne eine solche Diskussion und Grundsatzentscheidung, insbesondere im Hinblick auf die finanziellen Konsequenzen, ist eine Anpassung der strategischen Grundausrichtung des Nahverkehrsplans nicht möglich.</p>

<p><b>Verkehrszeiten</b> (S. 27)</p> <p>Die Normalverkehrszeit II (Mo-Fr von 18 bis 20 Uhr) sollte nicht schlechter als NVZ I (Mo-Fr von 08 bis 12:30 Uhr) gestellt werden. In diesem Zeitraum sind viele Menschen noch auf dem Heimweg von der Arbeit, Geschäfte sind noch geöffnet, Menschen sind zu Freizeitaktivitäten unterwegs (vgl. Mobilitätsstudie 2007).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Nahverkehrsplan sieht für NVZ I und für NVZ II die gleichen Anforderungen vor.</p>
<p><b>Erschließungsqualität</b> (S. 29 ff.)</p> <p>Bedienungsstandards sind Kenngrößen für den ÖPNV, die i. d. R. in Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger die Mindeststandards für jede Linie definieren (NVP S. 27). Die Einschränkung „Für den Stadtverkehr in Hildesheim werden die Bedienungsstandards als Bewertungs- und Planungskriterien des Aufgabenträgers Stadt Hildesheim für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes und nicht als zu realisierende Mindeststandards verstanden“ ist nicht akzeptabel. Eine Abweichung vom allgemeinen Verständnis, eine Sonderrolle der Stadt Hildesheim und eine Nicht-Umsetzung des NVP sollte nicht im NVP vorgenommen werden.</p> <p><u>Bei der Erschließungsqualität wird auf S. 30 erstmalig der Tagesverkehr als Zeitraum zwischen 6:00 bis 19:00 Uhr definiert. Der Tagesverkehr sollte allerdings logischerweise an die Dauer des Normalverkehrs der Definition der Verkehrszeiten (S. 27) angepasst werden, also bis 20:00 Uhr gehen.</u></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 Haltstelle; Standards für die ÖV-Erschließung... usw.)</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>Begründung: Die Stadt Hildesheim vertritt die Einschätzung, dass es in ihrer Planungshoheit liegt, welcher Verbindlichkeitsstatus für die im Nahverkehrsplan hinterlegten Standards bzw. Kriterien festgelegt wird. Eine „Sonderrolle“ der Stadt Hildesheim ist nicht erkennbar. Der Stadt sind keine gesetzlichen Vorgaben bekannt, dass ein Nahverkehrsplan verbindliche Bedienungsstandards festlegen muss. Der Aufgabenträger hat die „ausreichende Verkehrsbedienung“ in geeigneter, nachvollziehbarer und prüfbarer Form zu definieren.</p> <p>Der Begriff „Tagesverkehr“ bezieht sich hier übergreifend auf Stadt und Landkreis. Die Präzisierung „Zeitraum 06:00 bis 19:00 Uhr“ ist in diesem Kontext nicht korrekt. Es wird deshalb in der Klammer ein Verweis auf die jeweilige Definition der Verkehrszeiten vorgenommen.</p> <p>Hinweis: Die Streichung des Passus „In den Innenstädten sowie in den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind ausschließlich die Einzugsbereiche der</p>

	Bushaltestellen zugrunde zu legen.“ würde im Umkehrschluss dazu führen, dass die HAWK ausreichend durch den Einzugsbereich des Haltepunktes Hildesheim Ost erschlossen wäre und keine Buslinien an der HAWK erforderlichen wären.
Für den Abendverkehr nach 20 Uhr sollte in der Außenzone geprüft werden, ob auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege).	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Der angeregte „Ausstieg zwischen Haltestellen“ ist bei der SVHI bereits realisiert (siehe Webseite SVHI).
<b>Bedienungsqualität</b> (S. 32 ff.) Folgende Textergänzungen (unterstrichen) halten wir für erforderlich Mindestbedienungsstandards: „Im Hinblick auf... ÖPNV als Daseinsvorsorge gemäß § 2 <u>Abs. 2</u> NNVG“ <u>Zielbedienungsstandards (Soll): „... der gemäß § 2 Abs. 1 NNVG anzustreben ist, um eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu erreichen.“</u>	Die hier benannten Textergänzungen beziehen sich auf den Landkreis-Teil. Die Ergänzung werden nach Abstimmung mit dem Landkreis Hildesheim im Kapitel 2.4.1.3 entsprechend des Vorschlages von VCD vorgenommen.
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.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Ein entsprechendes Projekt ist im Landkreis-Teil vorgesehen.
Wenn ernsthaft ein Umsteigen vom Auto auf den ÖV angestrebt wird – wie im NNVG vorgeschrieben – muss die Mindest-Bedienungsqualität in den „Relationskategorien“ I-a bis I-c (also in die Innenstadt, zur Uni und zur HAWK) anspruchsvoller sein. <u>Das heißt, sowohl für die Kernzone als auch für die Kernrandzone:</u>	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die im NNVG verankerten Zielsetzungen sind aus Sicht der Stadt Hildesheim politische

<p><u>Im Tagesfahrplan/ Tagesliniennetz sollte Mo-Fr bis 20 Uhr und Sa bis 18 Uhr grundsätzlich ein 10-Minuten-Takt gefahren werden; abends und am Sonntag grundsätzlich ein 20-Minuten-Takt.</u></p> <p>Die „Uni/HAWK-Linie“ 1 (Relationskategorie I-B und IC) sollte auch am Wochenende, mindestens sonntags, so wie in der Woche bedient werden, um die Studierendenwohnheime anzubinden.</p>	<p>Zielsetzungen, die Orientierung für die jeweilige Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger in deren Planungshoheit und Finanzverantwortung darstellen.</p> <p>Eine Veränderung der „Mindest-Bedienungsqualität“ auf ambitioniertere Werte ist aus Sicht der Stadt Hildesheim vor dem Hintergrund der aktuell nicht realisierungsfähigen Finanzierbarkeit nicht zielführend.</p>
<p><b>Umstiege und Reisezeit (S. 35 f.)</b></p> <p>Die Reisezeiten orientieren sich ausschließlich am Ziel der Daseinsvorsorge.</p> <p><u>Für attraktiveren ÖV gemäß 2 Abs. 1 NNVG sind Verbindungen mit kürzeren Reisezeiten darzustellen (Überarbeitung des Liniennetzes).</u> Wer ist schon bereit, in einer kleinen Großstadt wie Hildesheim mit einem Durchmesser von ca. 10 km Reisezeiten bis zu 45 Minuten (ohne Haltestellenzu- und -abwege) in Kauf zu nehmen?</p> <p>Die Stadt wird gebeten, bei der LNVG für eine höhere Zuverlässigkeit der Anschlüsse im SPNV einzutreten.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Bei den festgelegten Werten handelt es sich ausdrücklich um Maximalwerte. Die Richtwerte sind an die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer sowie an die heutige Situation im Stadtverkehr angelehnt.</p> <p>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><b>Haltestellen (S. 37 ff.)</b></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 komfortabel sind, d. h. beleuchtet, mit Wetterschutz, Radabstellanlage 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 erleichtern (digitale Angebote, Spiele, Information/Wandzeitung, Rätsel etc.). Individuelle</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Hinweise und Forderungen des VCD beschreiben ein Idealbild, welches als langfristige Vision von der Stadt Hildesheim nicht in Frage gestellt wird. Da jedoch die personellen, organisatorischen und finanziellen Ressourcen aktuell und absehbar zukünftig begrenzt sind, setzt die Stadt aktuell den Schwerpunkt auf einen möglichst flächenhaften Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet anstelle der Platzierung weniger „Top-Haltestellen“.</p>

<p>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? Die Stadt wird gebeten, mit den Ortsräten 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</p> <p><a href="https://www.vcd.org/artikel/ein-starker-nahverkehr-braucht-gute-wege-zur-haltestelle/">https://www.vcd.org/artikel/ein-starker-nahverkehr-braucht-gute-wege-zur-haltestelle/</a>.</p> <p>Auch Radverkehrsverbindungen, insbesondere in der Kernrandzone und Außenzone, sollten entsprechend überprüft und verbessert werden (s. u. Handlungsfeld VI). 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...).</p> <p>Fahrgastunterstände und Schildermasten, Abfallkörbe u. ä. dürfen Rad- und Fußwege nicht zu stark einengen; Kollisionsrisiken sind zu vermeiden.</p> <p>Attraktivitätssteigerung von Bushaltestellen durch Begrünung, Ausstattung mit Solarzellen sollte angestrebt werden.</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 allen Haltestellen, mindestens in der Kernrand- und Außenzone, d. h. in Tabelle auf S. 47 ein „o“ bei Spalte BCD</p>	<p>Ergänzung des NVP in Kapitel 2.4.2 (Ergänzung abgestimmt mit Landkreis Hildesheim):</p>



	<p><b>„Fahrradbügel: erforderliche Ausstattung an Haltestellen der Kategorie A und B“</b></p> <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>
<p><u>Am Hildesheimer Ostbahnhof sollte dringend der Haltestellenkomfort mit Hilfe von Finanzmitteln nach NNVG von Land und Landkreis verbessert werden. Die Stadt wird gebeten, folgende Maßnahmen umzusetzen bzw. bei der Bahn darauf hinzuwirken:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überdachung beider Bahnsteige</li> <li>• Fahrradparkhaus</li> <li>• Mobilitätsstation (Car-Sharing, Leihräder...)</li> <li>• Kiosk am Parkplatz zur Versorgung von Pendelnden mit Essen + Getränken und zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit und der Stimmung</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die barrierefreie Umgestaltung des SPNV-Haltepunktes ist im Landkreis-Teil im Kapitel 8.9 thematisiert.</p> <p>Hinweis: Der Nutzen-Kosten-Effekt der VCD-Vorschläge kann ohne entsprechende Untersuchungen aktuell nicht bewertet werden.</p>
<p><b>Fahrzeugausstattung und Fahrgastinformation</b> (S. 50 ff.)</p> <p>Erforderlich ist die Beschaffung und der Einsatz kleinerer Busse für eine Ringlinie Innenstadt und Quartiersbusse sowie bei Ersatzverkehre für längerfristige Baustellen-Einschränkungen (s. u. Handlungsfeld II)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Beschaffung kleinerer Busse ist aus verschiedensten Gründen nicht vorgesehen. Gegen kleinere Busse sprechen insbesondere wirtschaftliche Erwägungen, da die Betriebskosten von Kleinbussen nur marginal geringer als Standardlinienbusse sind und die Leistungsfähigkeit (Fahrgastkapazitäten) deutlich geringer ausfallen.</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: Die Stadt wird gebeten, gemeinsam dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Echtzeit-Strategie (Fahrgastinformation in Fahrzeugen, an Haltestellen und per Website/App) zu entwickeln (siehe Region Hannover, Großraum Braunschweig). – s. u. Handlungsfeld V.</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 2.4.3 (Ergänzung abgestimmt mit Landkreis Hildesheim):</p> <p><b>„Bei den digitalen akustischen und visuellen Fahrgast-Informationssystemen ist, entsprechend der technischen Machbarkeit der einzelnen Systeme, auf eine Einheitlichkeit der Anzeigen bzw. der Anordnung der Informationen anzustreben.“</b></p>
<p><b>Mobilitätszentrale</b> (S. 53 f.)</p> <p>Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Hildesheimer Hbf 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 (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>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Maßnahmenträger der Mobilitätszentrale ist der Landkreis Hildesheim und nicht die Stadt. Entsprechend des vom Landkreis Hildesheim erarbeiteten Konzeptes für die Implementierung einer Mobilitätszentrale ist mit dem NVP beschriebenen Vorgehen als Einstiegsstufe zu verstehen. Die Erweiterung um zusätzliche Dienstleistungen ist von Seiten des Landkreises, nach Evaluierung dieser Einstiegsstufe, vorgesehen.</p>

Das 2023 fertiggestellt Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden enthält auch detaillierte Vorschläge für die Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsformen durch Mobilitätsstationen zur Förderung der Multi- und Intermodalität. Sie sollten in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, vgl. nachfolgenden Auszug aus dem Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden.

Bei der Maßnahme „M.VI.1 Verbesserte Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Bike + Ride)“ wird ein Verweis auf das „Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden“ ergänzt.

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept**  
**Hildesheimer Süden**
**Bericht**

April 2023

In der nachfolgenden Tabelle sind für die vorgeschlagenen Standorte der Mobilitätsstationen die bereits vorhandene Angebote und noch zu ergänzende Angebote nach den jeweiligen Stationstypen aufgelistet. Durch das Ziel einer modularen Bauweise ist es nicht erforderlich, dass alle gleichen Stationstypen über eine identische Ausstattung verfügen.

Bei der vorhandenen Ausstattung handelt es sich teilweise auch um Mobilitätsangebote, die sich in der Nähe des vorgeschlagenen Standortes befinden, aber dennoch Anknüpfungspotential für die einzurichtenden Stationen bieten.

- **Tabelle 41:** Vorhandene und zu ergänzende Ausstattung der vorgeschlagenen Mobilitätsstationen im Hildesheimer Süden

Ortsbeschreibung (Stationstyp)	Vorhandene Ausstattung	Ergänzende Ausstattung
Ostbahnhof Hildesheim (L)	Regelmäßige ÖPNV-Anbindung, DFI, Carsharing, Ladesäulen, Bike + Ride, Park + Ride	Ausbau Carsharing, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Fahrradwerkstatt, Fahrradabstellboxen
Marienburger Platz (L)	Regelmäßige ÖPNV-Anbindung, DFI, Carsharing, Lastenradverleih, Fahrradwerkstatt, Radabstellanlagen	Ausbau Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
P+R Südfriedhof (M)	ÖPNV-Anbindung, DFI, Bike + Ride, Park + Ride	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
Hildesheim-Itzum (M)	ÖPNV-Anbindung, Bike + Ride	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
Wasserkamp (M)	-	ÖPNV-Anbindung, Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, Radabstellanlagen, E-Scooter, Recyclingcontainer
Silberfundstraße (M)	ÖPNV-Anbindung, DFI, Bike + Ride	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
Itzumer Bürgerhaus / Leinkamp (M)	ÖPNV-Anbindung, Kfz-Stellplätze, Nahversorgung	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter
AMEOS Klinikum (S)	ÖPNV-Anbindung, Kfz-Stellplätze	Carsharing, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Radabstellanlagen, Recyclingcontainer, Mitfahrbank

<p><b>Fahrpersonal und Fahrscheinvertrieb</b> (S. 55 ff.)</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 „M*.IV.6 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. Die Stadt wird gebeten, bei der LNVG als zuständigen SPNV-AT für Stadt und Landkreis Hildesheim darauf hinzuwirken, dass dies auch für alle Bahnfahrkarten gilt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p><b>Schulungen, Garantie- und Serviceleistungen</b> (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>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>Die Einführung von Pünktlichkeits-, Anschluss-, Sauberkeits- und Niederflurgarantie wird begrüßt. Diese Garantieleistungen sollten offensiv bekannt gemacht werden, denn sie erhöhen auch das Vertrauen in den ÖPNV und die Zufriedenheit der Fahrgäste. Die Modalitäten sind fahrgastfreundlich auszugestalten (z. B. wie belege ich die Verspätung, wie erhalte ich das Tagesticket). Bei der Anschlussgarantie im Nachtliniennetz ist die Einschränkung „sofern das Verkehrsunternehmen die Gründe zu vertreten hat“ zu streichen. Das Unternehmen kann sich sonst immer auf Stau, Umleitungen, Wetter... berufen, ohne dass Fahrgäste das überprüfen können. Wer sich im Vertrauen auf die Anschlussgarantie ein Taxi nimmt, riskiert dann, auf den Kosten sitzen zu bleiben.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die konkrete Ausgestaltung der Garantieleistungen ist im Kontext haftungsrechtlichen Beweggründen Sache der SVHI.</p>
<p><b>Versorgungsstandorte</b> (S. 74)</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 sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen.</p>	<p>Begründung: Die Anmerkungen des VCD beziehen sich offensichtlich auf den Landkreis-Teil. Dort beschäftigt sich das Dokument an mehreren Stellen mit der Anbindung kommunaler Infrastrukturen, insbesondere auch mit den Krankenhäusern.</p>
<p><b>Mobilitätsverhalten</b> (S. 76ff.)</p> <p>Wir bitten darum, die Mobilitätsuntersuchung in Internet zu veröffentlichen bzw. uns zugänglich zu machen. Da hier nur der Binnenverkehr betrachtet wurde, in der Mobilitätsstudie 2007 und im IVEP 2025 hingegen alle Hildesheimer Einwohner befragt wurden, liegen unseres Wissens leider keine vergleichbaren Daten vor, die Entwicklungen im Mobilitätsverhalten nachvollziehbar machen würden.</p> <p>Wir regen an, für künftige Mobilitätsuntersuchungen ein einheitliches und transparentes Befragungsdesign festzulegen. Dabei sollten sowohl die Daten für die Binnenmobilität im Hildesheimer Stadtgebiet als auch für die Stadtgrenzen übergreifende Mobilität (Pendelströme u. a.) nachvollziehbar erfasst und dokumentiert werden. Nur so hätte man belastbare Daten für die Verkehrsplanung.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p><b>Schienspersonennahverkehr</b> (S. 79)</p> <p>Ein großes Problem im SPNV ist die Unzuverlässigkeit. Die Stadt wird gebeten, gemeinsam mit dem Landkreis 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</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der SPNV, insbesondere dessen Betriebsdurchführung ist Sache des Landes Niedersachsen. Auch wenn die Stadt die Zunahme der Unzufriedenheit über die Zuverlässigkeit wahrnimmt, verfügt</p>

<p>sind (vgl. VCD-Resolution „Mehr Zuverlässigkeit und Qualität im Bahnverkehr“ <a href="https://niedersachsen.vcd.org/der-vcd-in-niedersachsen/hildesheim/vcd-for-dert-mehr-zuverlaessigkeit-und-qualitaet-im-schienenpersonennahverkehr-spnv-1">https://niedersachsen.vcd.org/der-vcd-in-niedersachsen/hildesheim/vcd-for-dert-mehr-zuverlaessigkeit-und-qualitaet-im-schienenpersonennahverkehr-spnv-1</a>)</p>	<p>sie nicht über belastbare Daten (Belege) um im Nahverkehrsplan eine entsprechende, belegbare Aussage aufnehmen zu können.</p>
<p><b>Bedienungsangebot im Busverkehr</b> (S. 79 ff.)</p> <p>Statt hier eine fiktive Situation zu beschreiben (Liniennetz und Bedienungsqualität 2017, praktisch nicht gefahren), sollte die tatsächliche Ist-Situation dargestellt werden. Am besten im direkten tabellarischen Vergleich 2017- IST – Planung. (vgl. grundsätzliche Aussagen zu Beginn dieser Stellungnahme).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Stadtverwaltung sieht es als wenig hilfreich an, dass aktuelle Angebot mit dem geplanten (d. h. dem bereits 2017 bestehenden Liniennetz) zu vergleichend zu analysieren. Die jetzige Situation war weder geplant noch absehbar und ist mit äußeren Einwirkungen zu begründen (bspw. mit dem von außen initiierten eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb in 2016).</p>
<p><b>Nachfrageentwicklung</b> (S. 85)</p> <p><u>Bemerkenswert ist, dass die Fahrgastzahlen 2023 gegenüber 2019 um 11 % niedriger liegen, während das Angebot im selben Zeitraum um 26 % abgenommen hat. Viele Busse sind unerträglich voll. Das zeigt, dass die Bevölkerung den ÖPNV braucht.</u></p> <p>Die Vermutung im NVP, „dass in Hildesheim die Einflüsse der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten noch stärker als in anderen Städten wirken“ kann nicht geteilt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die überproportional starken Rückgänge im ersten Pandemiejahr und die vergleichsweise langsamere Erholung im zweiten Jahr stützen die Vermutung des Gutachters.</p>
<p><b>Evaluierung Liniennetz 2017</b> (S. 86)</p> <p>Grundsätzlich sollten solche Evaluierungsergebnisse veröffentlicht werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Eine Überplanung des Liniennetzes ist aktuell nicht vorgesehen. Nach Einschätzung der Stadtverwaltung soll das „Liniennetz 2017“, welches in einem umfangreichen Planungsprozess erarbeitet</p>

<p>Der VCD bittet darum, als die Interessen des ÖPNV vertretender Verband künftig bei der Konzeption von Evaluierungen und anderen ÖPNV-relevanten Planungen im Vorfeld beteiligt zu werden.</p> <p><u>Neben den Stammkunden sollten auch GelegenheitsnutzerInnen und vor allem auch Nicht-Nutzer befragt werden, um festzustellen, wie diese zur ÖPNV-Nutzung motiviert werden können.</u></p> <p><u>Nach den uns erreichenden Rückmeldungen halten wir es für angebracht, das Liniennetz zu restrukturieren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschaffung des gesonderten Abendliniennetzes, da es dies kaum woanders in Deutschland gibt und für (potenzielle) Fahrgäste eine unnötige Hürde darstellt, sich mit verschiedenen Liniennetzen zu befassen</li> <li>• neue Stadtteile anbinden</li> <li>• bessere Anbindung der Krankenhäuser und Gewerbegebiete.</li> </ul>	<p>wurde und aus bekannten Gründen nur kurzzeitig in voller Ausprägung bestand, wieder hergestellt werden.</p>
<p><b>Stärken-Schwächen-Analyse, Netz- und Fahrplantransparenz (S. 88 ff.)</b></p> <p>Die „gravierend angespannte Personalunterdeckung bei der SVHi“ wird im NVP an verschiedenen Stellen zur Begründung herangezogen, weshalb der NVP 2020 nicht annähernd umgesetzt worden ist. Wir vermissen eine Analyse, weshalb der SVHi stärker noch als viele andere Unternehmen von Personalmangel betroffen ist, und ein Konzept zur Behebung dieses Mangels.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Eine Analyse und Bewertung der Gründe für die Personalsituation bei der SVHI ist nach Einschätzung der Stadtverwaltung eine unternehmensinterne Angelegenheit und gehört nicht in den Nahverkehrsplan. Eine öffentliche Diskussion könnte im Hinblick auf die erforderliche Rekrutierungsoffensive sogar kontraproduktiv sein.</p>
<p>Die Erschließungsqualität ist im NVP zu positiv beurteilt. Z. B. ist gibt es keine ÖPNV-Anbindung des St. Bernward-Krankenhauses. Völlig untererschlossen sind große Gewerbegebiete wie das Gewerbegebiet Nord, Bavenstedt, Glockensteinfeld.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der ÖPNV-Erschließungsgrad beträgt über 90 %. Der Nahverkehrsplan thematisiert, dass Erschließungslücken vorhanden sind.</p>



<p>Es fehlt ein Konzept zur Erschließung von Gebieten außerhalb des 300m-Radius um Haltestellen, wie z. B. der Samelson-Campus der Universität oder das große Wohngebiet in Itzum oberhalb des Sensburger Rings (vgl. Karte 12, NVPI 2020 S. 286 ff.).</p> <p>Auch die positive Beurteilung der Reisezeiten wird nicht geteilt (s. o.)</p> <p>Zum Tages- bzw. Abendverkehr sollte im NVP 2025 noch einmal deutlich auf die unbefriedigende IST-Situation (Abendverkehr ab 18:00 Uhr) hingewiesen werden.</p> <p>Weiterhin fehlt bei den Schwächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Große Schwächen beim zentralen Verknüpfungspunkt Schuhstraße (weite Wege und Stress beim Wechsel der Straßenseite, keine festen Haltestellen, fehlende Barrierefreiheit, fehlender Witterungsschutz). Dieser Verknüpfungspunkt muss insgesamt komplett umgestaltet werden (s. u. Handlungsfeld IV).</li> <li>• unsichere Anschlussituation an allen Bahnhöfen aufgrund großer Unzuverlässigkeit des SPNV</li> <li>• fehlende Barrierefreiheit mehrerer SPNV-Haltepunkte</li> <li>• Fehlende Ringverbindungen; dadurch teils extrem lange Fahrzeiten zwischen verschiedenen Stadtteilen (z. B. Ochtersum-Itzum, Luftlinie 2 km, dauert fast eine ganze Stunde)</li> <li>• Defizite im Marketing</li> <li>• Komplizierte Tarifstruktur im ROSA Tarif, Fahrkarten nicht über gängige Apps erhältlich; SPNV außer der Lammetalbahn nicht in den Tarifverbund ROSA einbezogen</li> </ul>	
<p><b>Fahrgastinformation, Pünktlichkeit</b> (S. 91 ff.)</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Angeregt wird ein Liniennetzplan mit topografischen Hintergrundinformationen und Hinweisen zur Barrierefreiheit.</p> <p>Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sollten geeignete Maßnahmen umgesetzt werden (M II.2). Echtzeitinformationen sollten so schnell wie möglich verfügbar gemacht werden.</p>	<p>Begründung: Von VCD genannten Themen sind im Nahverkehrsplan an mehreren Stellen thematisiert.</p>
<p><b>Haltestellenausstattung</b> (S. 95 ff.)</p> <p>Der SPNV-Haltepunkt Hildesheim Ost ist nicht barrierefrei (bzgl. Zugänglichkeit zu beiden Bahnsteigen). Hier muss dringend Kontakt mit der LNVG aufgenommen werden, da insb. bei Gleiswechseln mobilitätseingeschränkte Personen große Probleme bekommen.</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 (s. u. Anmerkungen zu M.IV2).</p> <p>Der Rückbau von Busbuchten wird begrüßt und sollte, wie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, zügig fortgesetzt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes Hildesheim-Ost ist im Landkreis-Teil im Kapitel 8.9 aufgelistet.</p> <p>Das Betriebskonzept am ZOB (Stadtverkehr) ist, im Sinne einer hohen Leistungsfähigkeit, auf eine dynamische Abwicklung in den Haltestellenbereichen ausgerichtet. Eine verbindliche Zuordnung zu den konkreten Haltepunkten wäre in einem modifizierten Betriebskonzept ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit, d.h. mit der Folge gegenseitiger Behinderungen und Störungen, nicht realisierbar.</p>
<p><b>Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens, Strategische Ziele des ÖPNV</b> (S. 106 ff.)</p> <p>Die grün markierten Empfehlungen – höhere Attraktivität des ÖPNV insbesondere für die wahlfreien Kunden – werden geteilt und sollten zu entsprechenden Maßnahmen führen. Wie im NVP festgestellt, gibt es beim aktuellen ÖPNV-Angebot eine enorme „Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit“.</p> <p><u>Die „strategischen Zielvarianten“ (Anpassung, Stabilität oder Wachstum) waren entwickelt worden, um dem Rat der Stadt Hildesheim verschiedene Szenarien zur Entscheidung vorzulegen. Der Rat der Stadt Hildesheim hat am</u></p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Stadtverwaltung sieht die Dokumentation der drei betrachteten Zielvarianten im Nahverkehrsplan als sinnvoll an.</p>

<p><u>17.06.2024 die strategische Zielausrichtung als Grundlage für die weitere Ausarbeitung des Nahverkehrsplans beschlossen. Diese Zielausrichtung ist in Abb. 19 zutreffend dargestellt: Konsolidierung bis 2030, Zuwachs bis 2035, Wachstum ab 2035. Die älteren Szenarien (Tab. 20 sowie der Text von Kap. 15.1) sind damit überholt und sollten im NVP gestrichen werden, um keine Verwirrung zu erzeugen.</u></p>	
<p><b>Maßnahmenplanung</b> (S.126 ff.): Alle vorgeschlagenen Maßnahmen werden grundsätzlich begrüßt.</p>	Kenntnisnahme
<p><b>I. Wiederherstellung Leistungsangebot/ Liniennetz 2017</b></p> <p>M I.1 muss detaillierter beschrieben werden. Zwar soll der stufenweise Ausbau „in definierten Umsetzungsschritten“ erfolgen, doch die Definition dieser Umsetzungsschritte fehlt im NVP. Zu ergänzen wäre eine detaillierte tabellarische Darstellung, in welcher Reihenfolge die Umsetzung erfolgen sollen (vergleichbar der Tabelle 108 im NVP 2020). – s. dazu auch die grundsätzlichen Anmerkungen zu Beginn dieser Stellungnahme.</p> <p>Weitere Angebotsverbesserungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue City-Ringlinie: Kleinbusse fahren rund um die Innenstadt, ohne festen Fahrplan, Abstand max. 10 Minuten; Nutzung durch gültige Fahrkarte oder mit 1€-Ticket, Einzelhandel mit einbinden (Geschäfte geben z. B. bei größeren Einkäufen das Ticket als Bonus aus)</li> <li>• Quartiersbus-Linien als Zubringer zu den Hauptlinien für nicht oder unzureichend erschlossene Gebiete wie Sensburger Ring, Trockener Kamp, Am Flugplatz u. a. (NVPL 2020 Karte 12) sowie Bernward-Krankenhaus</li> <li>• Bessere Anbindung der Krankenhäuser Helios, St. Bernward, Ameos vor allem in Randzeiten morgens und sonntags (Schichtarbeit – Besuchsverkehr); direkte Anbindung auch von der Schuhstraße</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die von VCD aufgeführten Angebotsmaßnahmen sind, unabhängig von ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit, im Kontext mit dem Fahrpersonalmangel zu betrachten. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist prioritär das „Liniennetz 2017“ wiederherzustellen, was die vorhandenen und die rekrutierbaren Personalressourcen absehbar weitgehend binden wird.</p> <p>Anmerkung: Eine City-Ringlinie wird als nicht zielführend bewertet. Solche Verkehre waren in den letzten drei Jahrzehnten in Deutschland weitgehend nicht erfolgreich. Auch für Quartierbusse wird nach Erfahrungen andernorts ein nur geringes Potenzial gesehen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung neuer Stadtteile: Ostend und Wasserkamp (Konzept und Betriebskostenschätzung!)</li> <li>• Bessere Anbindung / häufigere Fahrten und direktere Verbindungen für neue und gewachsene Gewerbegebiete: Gewerbegebiet Nord, Glockensteinfeld, Bavenstedter Straße und Bavenstedt Ost (Bedarfsermittlung gemeinsam mit den ansässigen Firmen).</li> </ul>	
<p><b>II. Verlässlichkeit</b></p> <p>Bei M II.2 konkret ergänzen: Ampel-Vorrangschaltungen zur Busbeschleunigung (wieder) einrichten.</p> <p>Zu ergänzen wäre die Maßnahme: Regelmäßige Kontakte mit LNVG zur Qualitätssicherung des SPNV (s. o.) und zum Ausbau von SPNV-Haltepunkten.</p> <p>Zu ergänzen wäre ein Projekt zur Verringerung von benötigten Fahrzeugen mit Schulträgern und Schulen durch Entzerrung von Schulanfangs- und -endzeiten. Dadurch könnte die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots deutlich verbessert werden (weniger Bedarf in Spitzenzeiten).</p> <p>Zu ergänzen ist der Ersatzverkehr bei Baustellen: Dieser ist zwingend einzurichten, damit nicht Stadtteile temporär abgehängt werden, wie es z. B. in der Hildesheimer Neustadt 2022-23 geschah, und dem ÖPNV dadurch Fahrgäste dauerhaft verloren gehen. Wichtig ist, temporär eine alternative Streckenführung im Stadtteil einzurichten, wo nicht anders möglich mit Kleinbussen.</p> <p>Erforderlich sind auch mehr und bessere Informationen zu Umleitungen (Ausgänge, Presse, online, Echtzeit).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Maßnahme MII.2 enthält in der Auflistung der Maßnahmenansätze auch „Vorrangschaltung an LSA“.</p> <p>Die beiden Aufgabenträger Landkreis und Stadt pflegen regelmäßige Kontakte zur LNVG.</p> <p>Ein entsprechendes Projekt zur Modifikation von Schulzeiten ist im Landkreis-Teil vorgesehen.</p>
<p><b>III. Angebotsverbesserung</b></p> <p>M III.1 und III.2 halten wir für sehr wichtig. Die Maßnahme M III.2 hat zudem den Vorteil, dass sie kostenneutral ist oder sogar Einsparungen bewirken kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Anmerkung: Die Hinweise des VCD zur den Linien 1 und 4 werden hier ungeprüft dargestellt. Zu beachten</p>

<p>Eine bessere Angebotskoordinierung ist auch innerhalb des Stadtverkehrs sinnvoll.</p> <p>Z. B. könnten die Fahrzeiten von Linie 1 und 4 besser getaktet werden: Statt dass z. B. an der Uni beide kurz nacheinander abfahren (aktuell: Linie 4 zur Minute 08, 28, 48 – Linie 1 zur Minute 11, 31, 51; Ankunft am HBF im Abstand von 1 Minute, dann 19 Minuten Lücke), sollte die Linie 4 die zeitlichen Abstände der Linie 1 halbieren, um das Fahrtangebot zu vergleichmäßigen.</p>	<p>ist, dass die beiden Linien im Liniennetz unterschiedliche Verkehrsfunktionen besitzen.</p>
<p>Ergänzt werden sollte ein Ausbau der Linie 9 als Stadtteilverbindung zwischen Ochtersum, Hildesheim Süd, Marienburger Höhe und Itzum.</p> <p>Ergänzt werden sollte M III.3: Für den Abendverkehr nach 20 Uhr soll geprüft werden, ob in der Außenzone auf Wunsch auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege).</p> <p>Neue Maßnahme „Erschließung Krankenhäuser“: Landkreis und Stadt Hildesheim sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen (auch im Hinblick auf Schichtzeiten).</p> <p><u>Ergänzt werden sollte: Beantragung neuer Haltepunkte im Schienen-ÖPNV bei der LNVG durch die Stadt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Haltepunkt Drispstedt (S-Bahn Richtung Lehrte)</u></li> <li>• <u>Haltepunkt Stadtfeld (ENNO Richtung Braunschweig)</u></li> <li>• <u>Haltepunkt Marienburg (Lammetalbahn Richtung Bad Salzdetfurth)</u></li> </ul>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Aus Sicht der Stadtverwaltung ist prioritär das „Liniennetz 2017“ wiederherzustellen, was die vorhandenen und die rekrutierbaren Personalressourcen absehbar weitgehend binden wird.</p> <p>Die Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Drispstedt und Hildesheim Marienburg ist im Landkreis-Teil im Kapitel 8.9. enthalten.</p> <p>Hinweis: Der angeregte „Ausstieg zwischen Haltestellen“ ist bei der SVHI bereits realisiert (siehe Webseite SVHI).</p>
<p><b>IV. Verkehrsinfrastruktur</b></p> <p>Zu M.IV.1, Dekarbonisierung:</p> <p>Zusammenarbeit mit benachbarten Regionen bei Umsetzung CVD-Richtlinie prüfen (Hintergrund: zukünftig dürfen in Europa schrittweise keine Diesel-/</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis: Die Aussagen „zukünftig dürfen in Europa schrittweise keine Diesel-/Benzinbusse mehr eingekauft werden“ wird hier unwidersprochen übernommen. Richtig ist, dass sich das Europäische Parlament</p>

<p>Benzinbusse mehr eingekauft werden) – Synergien nutzen beim Testen von E-Bussen etc.</p>	<p>und die EU-Staaten im Januar 2024 auf verschärfte CO2-Vorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge, die ab 2030 auf den EU-Markt kommen, geeinigt haben.</p>
<p><u>Zu M.IV.2, Barrierefreier Umbau Haltestelle Schuhstraße: Dieser wichtige Umsteigepunkt muss komplett gestaltet werden (kürzere Wege, verbesserte Queungsmöglichkeiten<sup>2</sup>, feste Halteplätze, bessere Information, Überdachung, Prüfung eines Mittelbahnsteigs...).</u></p> <p><sup>2</sup> Eine relativ einfache Möglichkeit wäre z. B., wenn über die gesamte Länge der beidseitigen Bushalteplätze der KFZ-Verkehr „Rot“ erhält, sobald mind. ein Bus dort hält. Dann könnten Fußgänger stressfrei die Haltestellen auf der anderen Seite erreichen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Anmerkung: Der Vorschlag des VCD zur Ausgestaltung in der Schuhstraße wird hier ungeprüft dargestellt.</p>
<p>ROSA-Tarif: Die Eigenständigkeit von ROSA mit eigenen Strukturen sollte hinterfragt werden. Strategie/ Gespräche mit SPNV-Aufgabenträger LNVG und Nachbarverbänden / NITAG / DTVG 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 der Stadt Hildesheim sollte vor (ggf. vorschnellen) Diskussionen über Fusionen o. ä. die Wirkung und Wirtschaftlichkeit des Verbundtarifes evaluiert sowie die Zukunft des Deutschlandtickets abgewartet werden.</p>
<p><b>V. Fahrgastinformation und -kommunikation</b></p> <p>Auch für die Stadt sollten „Mobilitätspaten“ gewonnen werden; daran werden wir gern im Rahmen unserer Möglichkeiten mitwirken.</p> <p>Verstärkerbusse sollten in die Fahrpläne mit aufgenommen werden; dann könnte man ggf. einen überfüllten Bus fahren lassen und den nachfolgenden E-Bus nutzen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Siehe Maßnahme „M*.IV.6: Implementierung Mobilpaten“ im Landkreis-Teil.</p>

<p>Zu M.V.2 sollte ergänzt werden: Wünschenswert wäre Telefonkontakt mit Echtzeit-Auskunft „auf Knopfdruck“ an allen Haltestellen und/ oder Echtzeit-Direktauskunft per App.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Weiterentwicklung der ROSA-App (aktuell in der Markteinführung) wird entsprechende Funktionen der Echtzeitauskunft enthalten.</p>
<p><b>VI: Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln</b></p> <p>Dieses Handlungsfeld erhält zunehmende Bedeutung und wird auch dadurch vorgegeben, dass die gesamte Mobilitätskette zu betrachten ist (NVP S. 13).</p> <p><u>M VI.1 ist zu allgemein. Hier sollte ergänzt werden: Mobilitätsstationen und Mobilitätspunkte an vielen Haltestellen in Stadt und Landkreis mit Sharing-Fahrzeugen, E-Bike-Ladestationen etc. „Das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden“ sollten hier vollumfänglich integriert werden (s. o. S. 10 dieser Stellungnahme).</u></p> <p>Ergänzung folgender Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigebeziehungen Bahn-Bus am Hauptbahnhof und Ostbahnhof optimieren</li> <li>• Multimodalität und Wegekette: In der Außenzone Zusammenarbeit mit den Ortsräten 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. stadtteilbezogene Verkehrsentwicklungsplanung initiieren</li> <li>• 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...)</li> </ul>	<p>Bei der Maßnahme „M.VI.1 Verbesserte Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Bike + Ride)“ wird ein Verweis auf das „Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden“ ergänzt.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• B+R-Abstellung verbessern an Veranstaltungsorten, insbes. Arena/ Stadion</li> <li>• Für den Ausbau von Park + Ride sowie Bike + Ride und <u>deren Vermarktung sollte ein Konzept erarbeitet und umgesetzt werden.</u></li> </ul>	
<p><b><u>SPNV:</u></b> <u>Nicht nur der Landkreis, auch die Stadt Hi sollte Zielvorstellungen zum SPNV im NVP darlegen und gegenüber der LNVG Erwartungen anmelden.</u></p> <p>Folgende Ergänzungen schlagen wir vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche mit LNVG und Nds. MW zur Zuverlässigkeit und Qualität im SPNV</li> <li>• Hildesheim HBF: Mehr Tempo beim Austausch von Aufzügen und der Modernisierung =&gt; Gespräche mit DB</li> <li>• Zusätzliche Bahn-Haltepunkte in Hildesheim-Drispstedt und Hildesheim-Marienburg sowie Hildesheim-Stadtfeld (starke Wegebeziehungen Wohngebiete und dynamisch sich entwickelnde Gewerbegebiete)</li> <li>• Halbstundentakte von Hildesheim in alle Richtungen: HI – BS, HI – Elze → Umstieg zum Halbstundentakt H – Elze – Gö, HI – Goslar (Halle), HI – Bodenburg, HI – Hameln</li> <li>• Beibehaltung Direktverbindung HI – Hameln</li> <li>• In Verbindung mit der Elektrifizierung HI – GS sollte auch die Lammetalbahn elektrifiziert werden</li> <li>• Gleisanschlüsse Gewerbegebiete (Nord, Bavenstedt ...)</li> </ul> <p>Bahnsteigdach Hildesheim Ost – mindestens für Gleis 2, Finanzierung durch Eigentümerin (DB), Kommune (Stadt) und AT (LNVG) – gibt es bei vergleichbaren Stationen so schon</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Stadt Hildesheim sieht gemeinsam mit dem Landkreis Hildesheim für sich die Aufgabe, im eigenen Nahverkehrsplan eigene Zielvorstellungen zur Entwicklung des SPNV-Angebotes zu formulieren. Diese sind im Kapitel 8.9 des Landkreis-Teils enthalten.</p> <p>Einige der vom VCD hier aufgeführten Punkte gehen über dieses grundsätzliche Verständnis des Nahverkehrsplans hinaus. Die Punkte werden in laufende Gespräche mit den verantwortlichen Institutionen eingebracht.</p>



**Handlungsfeld VII: „Marketing“**

Ergänzt werden sollte ein gesondertes Handlungsfeld „Marketing“ (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.

Folgende Marketing-Maßnahmen schlagen wir vor.:

1. Beteiligung der Bevölkerung und der (potenziellen) Fahrgäste
  - Ein nachvollziehbar zustande kommender und von Fahrgästen ansprechbarer Fahrgastbeirat wird benötigt
  - Breitere und aktivierende Beteiligung der Bevölkerung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans, z. B. in Form einer Zukunftskonferenz und stadtteilbezogene Vorträge in allen Ortsräten
  - Tandem-Projekt: Erfahrene ÖPNV-NutzerInnen erhalten Schnupper-Monatskarte für MitfahrerInnen, um sie an ÖPNV-Nutzung heranzuführen
  - Kurse für Senioren (über Multiplikatoren)
  - 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 etc.); im Ergebnis: Verstärkerlinien für spezifische Ziele und Nutzergruppen zu deren Bedarfszeiten (z. B. für Mitarbeitende großer Arbeitgeber, Krankenhäuser usw.)
2. Marketing-Aktionen
  - Vorträge in allen Gemeinde- und Ortsräten mindestens einmal in 5 Jahren

Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

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 von der Stadt in den weiteren Prozess mitgenommen.

- 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), Ziele wären z. B. Teilerstattung von ÖPNV-Kosten bei Einkäufen, Ausbau von Lieferdiensten, Möglichkeiten Einkäufe aufzubewahren / einzuschließen...
  - Tauschaktion Führerschein gegen ÖPNV-Jahreskarte
  - Vermarktung des nachtsbus in Verbindung mit Stadtbussen und 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 ausprobieren (super für Gelegenheitsfahrer), 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 anezogen. 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 verkehrsarmen Zeiten (VCD-Vorschlag seit 2018)
  - Kurzstreckenticket von 3 auf 5 Haltestellen erweitern

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kombi-Tickets Theater / Kino / Sportveranstaltungen Friedrich-Ebert-Station oder Volksbank-Arena, Shuttle-Busse zum Hbf</li> </ul>	
<p><b>Controlling</b> (S. 145)</p> <p>Das vorgeschlagene Controlling wird begrüßt. Die dafür zu nutzenden Kennwerte und Indikatoren sollten direkt im NVP festgelegt werden. Von zentraler Bedeutung ist die konkrete Definition der Umsetzungsschritte für Maßnahme M I.1 (s. o.)</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>Finanzierung</b></p> <p>Der VCD setzt sich auf Kreis-, Landes- und Bundesebene für eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV 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> <p>Hilfreich für die politische Diskussion wäre vielleicht ein Tortendiagramm, das die verschiedenen Finanzierungsquellen darstellt (Einnahmen aus Fahrkartenerwerb je nach Ticketart / Schülerbeförderung / Zuweisungen für D-Ticket / Zuschüsse der Stadt...)</p> <p>Schließlich sollten sämtliche Einnahmen aus der auszubauenden Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung des ÖPNV genutzt werden. Wichtig ist, diese Verbindung auch kommunikativ hervorzuheben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Begründung: Da die Entwicklungen im Bereich der Tarifeinnahmen sehr dynamisch sind (Stichwort; Deutschlandticket), wäre eine solche Darstellung nur eine Momentaufnahme, welche aus Sicht der Stadtverwaltung wenig zielführend wäre.</p>

<b>4.3 Seniorenbeirat der Stadt Hildesheim (02.01.20254)</b>	
<b>Inhalt der Stellungnahme</b>	<b>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP</b>
<p>Die Stadt Hildesheim ist Besteller der Busverkehre im Stadtgebiet Hildesheim, also Auftraggeber und Geldgeber, finanziert zum großen Teil aus Steuern und Abgaben der Bürgerinnen und Bürger.</p> <p>So sind Verwaltung und Politik der Stadt Hildesheim aufgefordert, allein schon aus diesem Grund Wünsche und Forderungen der Bürgerinnen und Bürger Hildesheims zu verinnerlichen, zu verifizieren und dann in den Nahverkehrsplan einfließen zu lassen.</p> <p>Hierzu ist nicht nur die Auftragsvergabe ein probates Mittel, sondern auch die Einflussnahme über entsprechende Gremien, wie z. Bsp. den Aufsichtsräten.</p>	
<p>Der Seniorenbeirat der Stadt Hildesheim schlägt zum Nahverkehrsplan 2025 vor:</p>	
<p>1. Grundsätzlich sind bei mittel- und längerfristigen Sperrungen von Straßen und den daraus resultierenden Umleitungen der Busse oder auch bei grundsätzlich anders geplanten Linienführungen, noch festzulegende Zielgruppen zu hören (Senioren, Behinderte, Schulen, Kaufleute, Ärzte, etc.), damit sich diese mit Ideen und Anregungen proaktiv einbringen können.</p> <p>Dazu gehört auch, dass alle notwendigen Informationen nach Möglichkeit rechtzeitig zur Verfügung und Einsicht vorliegen, damit sich jeder in die jeweilige Problematik einarbeiten kann.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Planung von Umleitungsstrecken im Busnetz in Folge von Straßenbaumaßnahmen o. ä. ist nicht alleinige Sache des Aufgabenträgers und des Verkehrsunternehmens, sondern umfasst die Beteiligung verschiedenster Beteiligter. Die Festlegung von Verfahren zur Abstimmung von Umleitungsstrecken liegt deshalb auch außerhalb der Regelungswirkung des Nahverkehrsplans.</p>
<p>2. Die Linie 1, aus Richtung Moritzberg kommend, ist wieder durch die Schuhstraße zu führen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>

<p>Die Situation ist, dass ältere und /oder beeinträchtigte Menschen nicht so ohne Weiteres in die Schuhstraße gelangen können, um dort Ärzte, Apotheken oder auch Geschäfte aufzusuchen.</p> <p>Die Linie fährt derzeit über Schützenwiese, Kaiserstraße, Kardinal-Bertram-Straße zum Bahnhof.</p> <p>D. h. Menschen, die zur Schuhstraße möchten, müssen entweder umsteigen, oder ein gewaltiges Stück zu Fuß gehen. Das ist bei etlichen Senioren und Behinderten schwer oder auch gar nicht möglich.</p> <p>Ihnen wird also ein wichtiger Bestandteil ihrer Lebensqualität und Ihrer Gesundheitsvorsorge genommen.</p> <p>Alternativ müssten sie sich von Jemandem zur Schuhstraße fahren lassen, oder sich ein Taxi nehmen. Beides ist entweder nicht zumutbar, auf jeden Fall ist es kontraproduktiv zum Umweltschutz, da gerade aus Umweltgründen Fahrzeuge weniger genutzt werden sollen, diese doch sogar aus Innenstädten verbannt werden sollen.</p> <p>Wenn die Dammstraße wieder geöffnet wird, ist es für den Seniorenbeirat nicht akzeptabel, wenn dann die Linie 1 weiterhin über die Schützenwiese oder durch den Bohlweg zum Bahnhof fahren sollte, die Busse müssen durch die Schuhstraße fahren. Sie können dann über den Zingel zum Bahnhof gelangen.</p>	<p>Begründung: Die Linie 1 wird nach Abschluss der Straßenbaumaßnahmen wieder über die Dammstraße, Pfannenstieg und Kardinal-Bertram-Straße geführt. Diese Linienführung ist Bestandteil des „Liniennetzes 2017“, welches Basis des Nahverkehrsplans 2025 ist.</p> <p>Hinweis: Die hier vom Seniorenbeirat geforderte Führung der Linie 1 basiert auf dem bis 2017 bestehenden Liniennetz. Dieses frühere Liniennetz hatte eine andere Struktur der Liniendurchbindungen, z. B. führte die Linie 1 damals nach Drispensstedt/ Bravenstedt.</p> <p>Die Linie 1 wird nach der aktuellen Umleitungssituation wieder die Haltestelle „Bohlenweg“ bedienen. Die mittlere Schuhstraße ist von dort rund 400 Meter entfernt. Auch wenn der Fußweg topografisch und von der Länge für Menschen mit Gehbeeinträchtigungen beschwerlich ist, kann unter Anlegung üblicher Planungsmaßstäbe eine umsteigefreie Erreichbarkeit angenommen werden.</p>
<p>3. Zum Thema Barrierefreiheit zählt auch der Weg zur Haltestelle, Beachtung der gesamten Mobilitätskette (schmale Gehwege, durch Pfähle eingeschränkte Wege, Beleuchtung).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Das Kapitel 3.2.1 thematisiert, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegeketten durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist.</p>

<p>Barrierefreier Infozugang. Infos im Bus zur nächsten Haltestelle, akustisch, visuell in einheitlicher Form, große Schrift, kontrastreich, Reihenfolge der Haltestellenangabe immer von oben nach unten.</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 2.4.3 (Ergänzung abgestimmt mit Landkreis Hildesheim):</p> <p><b>„Bei den digitalen akustischen und visuellen Fahrgast-Informationssystemen ist, entsprechend der technischen Machbarkeit der einzelnen Systeme, auf eine Einheitlichkeit der Ansa-gen bzw. der Anordnung der Informationen anzustreben.“</b></p>
<p>4. Sturzprophylaxe durch vermehrtes Angebot von Sitzplätzen in den Bussen für besondere Personengruppen im vorderen Busbereich und Kennzeichnung, ggf. Aufforderung zum Freigeben der Plätze durch Lautsprecheransage.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Fahrzeuge verfügen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben über eine entsprechende Sitzgruppe für „Schwerbehinderte“.</p> <p>Der Nahverkehrsplan beinhaltet mit der Maßnahme „M.*IV.6: Weiterführende Fahrpersonalschulungen zu speziellen Themen“ eine entsprechende Personal-schulung zur Sensibilisierung für die Thematik.</p>
<p>5. Erreichbarkeit relevanter Einrichtungen, Infrastruktur mit dem ÖPNV sicherstellen (besonders Krankenhäuser, Versorgungseinrichtungen).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Das „Liniennetz 2017“ verfolgt diesen Planungsanspruch.</p>
<p>6. Klare und verständliche Tarifstruktur.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der ROSA-Tarif basiert auf der vom Se-niorenbeirat genannten Anforderung. Der Stadt lie-gen keine Erkenntnisse zu konkreten Defiziten vor.</p>

	Nach Einschätzung der Stadt soll zuerst eine Evaluierung der konkreten Auswirkungen und der Akzeptanz des ROSA-Tarifes erfolgen, bevor Änderungen diskutiert werden.
7. Beleuchtung der Haltestellen Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten, WLAN.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die hier benannten Ausstattungsmerkmale sind Bestandteil des im Nahverkehrsplan hinterlegten „Haltestellenkataloges“ (siehe Kapitel 2.4.2). WLAN ist an Haltestellen nicht vorgesehen.
8. Kontaktaufnahme zum Anbieter über eine an der Haltestelle hinterlegte Telefonnummer (Hotline), Rückfragemöglichkeit.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die Haltestellenaushänge der SVHI beinhalten als Standard bereits die Angabe der Nummer der Info-Hotline.
9. Haltestellenbezeichnung klar formulieren (z. Bsp. Kreuzung Kaiserstraße heißen vier Haltestellen Kardinal Bertram Str. oder die Haltestelle am Moritzberger Weg heißt „Propsteihof“,...). Für jede Haltestelle somit einen eindeutigen individuellen Namen vergeben.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP Begründung: Die konkrete Bezeichnung der Haltestellen ist nicht unmittelbare Sache des Nahverkehrsplans. Hinweis: Es ist in der ÖPNV-Branche üblich, Haltestelle an einem Knotenpunkt gleich zu benennen. Dadurch ist auch abgesichert, dass die Haltestellen in Fahrtrouten- und Fahrplanprogrammen sicher identifiziert und Umsteigemöglichkeiten ausgewiesen werden.
10. Echtzeitangaben an Haltestelle und im Netz.	Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

	<p>Begründung: : In Hildesheim verfügen in der Ist-Situation im Stadtverkehr die Busse und die zentralen Haltestellen über digitale Fahrgastinformationen. Der NVP sieht an mehreren Stellen die Erweiterung von digitalen Fahrgastinformation vor. Auch über die ROSA-App und das Auskunftssystem „Fahrplaner“ (<a href="https://www.vbn.de/fahrplaner">https://www.vbn.de/fahrplaner</a>) sind Echtzeitdaten für Hildesheim verfügbar. f</p>
<p>11. Kurzstreckenticket für 5 Haltestellen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der ROSA-Tarif sieht ein Kurzstreckenticket für drei Haltestelle nach Einstieg. Eine mögliche Weiterentwicklung des Kurzstreckentickets sollte ergebnisoffen nicht nur auf die Anzahl der Haltestellen ausgerichtet sein, sondern auch im Zusammenspiel mit dem Preis bewertet werden. Anzumerken ist aber, dass die Anzahl der Haltestellen im Kontext mit der Stadtgröße dem Charakter einer „Kurzstrecke“ entsprechen sollten.</p>
<p>12. Trainingsangebot für Menschen mit Rollator, Tandem zum Ausprobieren des ÖPNV (z. Bsp. „Wie steige ich als älterer Mensch gefahrlos in den Bus ein und aus“).</p> <p>Dazu auch öffentliche Informationsveranstaltungen real mit einem Bus, auch in den verschiedenen Stadtteilen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Nahverkehrsplan beinhaltet im Kapitel 2.4.7 die Vorgabe zur Durchführung von Schulungsangeboten, bspw. für Senioren und Mobilitätseingeschränkten.</p>
<p>13. Sicherheitsflyer (Verhalten im Bus) mit Hinweisen zu günstigen Nutzungszeiten, z. Bsp. außerhalb der Schülertransportzeiten.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Ein entsprechender Flyer der SVHI ist analog und online verfügbar.</p>



<p>14. Querungshilfen und ausreichende Umsteigezeiten (Schuhstr. sehr kurz bei Seitenwechsel), Busse fahren zu früh los und warten nicht, bis alle angekommen sind. Dies bedeutet eine Wartezeit von mindestens 30 Minuten!</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Die Maßnahme „M.IV.2 Barrierefreier Umbau der Haltestelle „Schuhstraße“ thematisiert die Problemlage. In diesem Zusammenhang sollten auch wesentliche Verbesserungen im Hinblick auf die Anschlussicherung erzielt werden. Inwieweit durch angepasste Handlungsanweisungen an das Fahrpersonal kurzfristig Verbesserungen ohne zusätzlichen Verspätungsaufbau möglich sind, bedarf einer Prüfung.</p>
<p>15. Anbindung Hbf: Umstieg von Bahn und Bus koordinieren, Überlandbusse berücksichtigen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>16. Mängel-/ Wunschkarte im Internet hinterlegen (Bsp. Mängelkarte der Stadt Hildesheim).</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p>
<p>17. Kürzere Taktung, Abendlinien erst ab 20 Uhr.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Aus Sicht der Stadtverwaltung ist prioritär das „Liniennetz 2017“ wiederherzustellen, was die vorhandenen und die rekrutierbaren Personalressourcen absehbar weitgehend binden wird. Weitere Angebotsverbesserungen werden in absehbaren Zeiträumen nicht realisierbar und finanzierbar sein.</p>

4.4 Fahrgastverband PRO Bahn (03.01.2025)	
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 Stadtgebiet Hildesheim zur Verfügung gestellt wird.</p>	
<p>In der Gesamtschau betrachtet wird aus unserer Sicht jedoch dem Thema „Verknüpfung mit ÖPNV“ (hier insbesondere mit dem schienengebundenen Nah- und Fernverkehr) bei den Ausführungen im Nahverkehrsplan zu wenig Bedeutung beigemessen (siehe hierzu <b>Tabelle 21 zu M.VI.1</b>; hier wird ausschließlich die Verknüpfung zwischen Bus und Fahrrad genannt)</p>	
<p>Unter <b>Punkt 10.3</b> wird ausgeführt, dass insbesondere bei den Pendlerrelationen starke Verflechtungen „auffälligerweise“ mit den Kommunen bestehen, die über eine direkte SPNV-Verbindung mit Hildesheim verfügen.</p> <p>Dieser zutreffend analysierte Sachverhalt wird zukünftig noch weitere Bedeutung erlangen, wenn die im SPNV-Konzept 2030+ und 2024+ des Landes Niedersachsen geplanten Maßnahmen wie u. a. eine Taktausweitung auf den Linien RE 10 (Goslar-Hildesheim-Hannover) und RE 50 (Wolfsburg-Braunschweig-Hildesheim-(Elze)), Inbetriebnahme Haltepunkt Himmelsthür, umgesetzt werden.</p> <p>Diese Tatsache sowie ein grundsätzlicher Bezug zum Deutschland-Takt im ÖPNV finden im Nahverkehrsplan jedoch überhaupt gar keine Erwähnung.</p>	<p>Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP</p> <p>Begründung: Der Nahverkehrsplan 2025 hat eine Gültigkeit bis 2030. Die Planungshorizonte der genannten SPNV-Konzepte und die offene Finanzierung sind nach Einschätzung der Stadt Anlass, diese Konzepte mit der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplan zum dann relevanten Planungsstand aufzunehmen. Hinweis: Die Frage der Finanzierung wird auch von Pro Bahn Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V. thematisiert (<a href="https://www.pro-bahn-niedersachsen.de/pressemitteilung/pro-bahn-zum-spnv-konzept-der-lnvg-quantensprung-im-angebot-jedoch-viele-fragezeichen-zur-umsetzung/">https://www.pro-bahn-niedersachsen.de/pressemitteilung/pro-bahn-zum-spnv-konzept-der-lnvg-quantensprung-im-angebot-jedoch-viele-fragezeichen-zur-umsetzung/</a>)</p>

Exemplarisch für die nach wie vor unzureichende Anbindung von einzelnen Stadtteilen an den ZOB/Hbf sei hier der Bereich Bockfeld/Moritzberg genannt:

Unter **Punkt 13.1.2 und 13.2** wird die Situation von Direktfahrmöglichkeiten bzw. die Anschlusssituation mit einmaligem Umstieg insgesamt als gut beschrieben.

In Bezug auf die vorgenannten Stadtteile trifft sie jedoch lediglich in Fahrtrichtung stadteinwärts bzw. Richtung Hbf zu (Umstieg zwischen den Linien 3 und 6). In der umgekehrten Richtung besteht an der Haltestelle Waldquelle jedoch nur ein sehr knapper Übergang, der zudem durch die versetzten Haltestellenpositionen das Erreichen von Anschlüssen für Fahrgäste i. d. R. unmöglich und zudem durch das erforderliche Überqueren des Straßenbereichs gefährlich macht.

In der Folge ergibt sich eine geringe Nachfrage der Busverbindungen schon bei der Verbindung in Richtung Hbf, da die Verbindung vom Hbf zurück in den Stadtteil faktisch nicht existiert.

Eine in Zukunft für das Bockfeld/Moritzberg zu schaffende alternative Fahrtmöglichkeit über die Anbindung an den in der Planung befindlichen Bahnhaltepunkt Himmelsthür wird im Nahverkehrsplan mit keinem Wort erwähnt.

Eine zu prüfende Anbindung des Stadtteils Sorsum an die Bahnzugangsstellen in Emmerke bzw. (zukünftig) Himmelsthür oder alternativ eine Beschleunigung der Anbindung an den Hbf (ggf. teilweise ohne die zeitintensive Schleifenfahrt durch Himmelsthür) findet ebenso keinerlei Erwähnung. In der Folge dürfte der dort zutreffend festgestellte Anteil des MIV auch zukünftig auf hohem Niveau bestehen bleiben.

Kenntnisnahme/ keine Änderung des NVP

Begründung: Der Nahverkehrsplan beinhaltet in erster Linie grundsätzliche Maßnahmen und Projekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Die hier von Pro Bahn aufgeführten Details gehen über diesen Ansatz hinaus und bedürfen einer vertieften Prüfung außerhalb des Nahverkehrsplans. Die von Pro Bahn aufgeführten Punkte und Anregungen werden von der Stadt in den weiteren Prozess mitgenommen.

Die vorgenannten Beispiele sollen verdeutlichen, dass nach unserer Auffassung nach wie vor ein großes Potential in Form von Fahrten im Berufs- und Freizeitverkehr zu den Bahnzugangsstellen insbesondere im Westen der Stadt Hildesheim durch den Stadtverkehr nicht erschlossen wird.

Deshalb sind neben dem Fokus auf die Erreichbarkeit der Innenstadt ebenso die Anschlüsse zum SPNV und SPFV an den bisherigen und zukünftigen Bahnhalt punkten bei der Weiterentwicklung des Busverkehrs im Hildesheimer Stadtgebiet im stärkeren Maße als bislang zu berücksichtigen.

## **5 Kreisangehörige Städte und Gemeinden**

keine Stellungnahme von Institutionen eingegangen

## **6 Sonstige Träger öffentlicher Belange**

keine Stellungnahme von Institutionen eingegangen

## **7 Benachbarte Kreise (Aufgabenträgerschaft bei Aufgabenträgerorganisation)**

keine Beteiligung der benachbarten Kreise am Teil der Stadt Hildesheim

## **8 Nachbarstädte und -gemeinden des Landkreises**

keine Beteiligung am Teil der Stadt Hildesheim

## **9 Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet**

keine Beteiligung am Teil der Stadt Hildesheim