Nahverkehrsplan 2015

Landkreis und Stadt Hildesheim

HILDESHEIM

Landkreis Hildesheim

Nahverkehrsplan 2015

ENDBERICHT

Auftraggeber:

Landkreis Hildesheim
Kreisentwicklung und
Infrastruktur
31132 Hildesheim

Stadt Hildesheim
FB Stadtplanung, Stadt-
entwicklung und Bauaufsicht
31132 Hildesheim

Auftragnehmer:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig
Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349-65
Fax: 0561 – 988 349-68
Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

Bearbeiter:

Mathias Schmechtig (Projektleitung)
Kirsten Krasel (Hauptbearbeitung)

Juli 2015

Inhalt:

Teilbaustein A – Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim –

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben 1

1.1 Gesetzliche Grundlagen 1

1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 1

1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 2

1.1.3 Anforderungen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) .. 3

1.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) 4

1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung 5

1.2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 5

1.2.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim 6

1.2.3 Flächennutzungsplan Stadt Hildesheim 9

1.2.4 Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 Stadt Hildesheim 10

2 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV 12

2.1 Rahmenziele 12

2.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Hildesheim 13

2.2.1 Grundsätze 13

2.2.2 Leitziele und Leitsätze 18

2.2.3 Anforderungen zur Ausstattung an Haltestellen (Haltestellenkatalog).21

2.2.4 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung 25

2.3 Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes – Definition von Bedienungsstandards 30

2.3.1 Rolle der Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan.....30

2.3.2 Methodischer Ansatz 31

2.3.3 Verkehrszeiten 33

2.3.4 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Erschließungsqualität –.....35

2.3.5 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität –.....37

2.3.6 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Verbindungsqualität –.....44

Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim –

3 Raumstrukturanalyse Landkreis Hildesheim 49
3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 49
3.2 Raumstruktureller Überblick – Zentralörtliche Gliederung 50
3.3 Siedlungsstruktur und Einwohner 52
3.4 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen 56
3.5 Schulstandorte 60
3.6 Versorgungsstandorte 62
3.7 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen 65
3.8 Pkw-Dichte 67
4 Bestandsaufnahme ÖV 69
4.1 Aufgabenträgerschaft 69
4.2 Schienenpersonennahverkehr 69
4.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen 70
4.2.2 Strecken und Haltepunkte 70
4.3 Straßengebundener ÖPNV 73
4.3.1 Verkehrsunternehmen 73
4.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr 73
4.3.3 Tarifstruktur 77
4.3.4 Fahrgastinformation 79
5 Nachfrage und Leistung 80
5.1 Nachfragebestimmende Strukturdaten 80
5.2 Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV 81
5.3 Leistungsdaten 82
6 Rückblick – Nahverkehrsplan LK Hildesheim 2008 – Bilanz der Umsetzung – 85
6.1 Veränderung des Verkehrsangebotes 86
6.1.1 Maßnahmen im Bereich SPNV 86
6.1.2 Maßnahmen im Bereich ÖPNV 87
7 Zustandsbewertung und Mängelanalyse 89
7.1 Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden – vereinfachte Bewertung – 90
7.1.1 Methodik der Analyse 90
7.1.2 Vereinfachte Bewertung für Ortsteile < 200 Einwohner 90

7.2 Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden – differenzierte Bewertung – 93
7.2.1 Erschließungsqualität 93
7.2.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität 96
7.2.3 Ergebnisse der Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität – Zusammenfassende Darstellung 100
7.3 Betriebsablauf 108
7.4 Systemtransparenz 108
7.5 ÖPNV-Infrastruktur 110
7.5.1 Fahrzeugausstattung 110
7.5.2 Haltestellenausstattung 112
7.5.3 Fazit 116
7.6 Service 117
7.7 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Landkreis Hildesheim 119
8 Prognose 121
8.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen 121
8.1.1 Bevölkerungsentwicklung 121
8.1.2 Demografie 122
8.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung 123
9 Entwicklungskonzept ÖPNV 126
9.1 Grundsätze 126
9.2 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV 127
9.2.1 Strukturieren der Handlungsfelder 127
9.2.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“ 127
9.2.3 Handlungsfeld II „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur“ 143
9.2.4 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“ 148
9.2.5 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“ 153
9.3 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes 154
9.3.1 Verkehrliche Bewertung 154
9.3.2 Wirtschaftliche Bewertung 155
9.4 Zielvorstellungen zum SPNV 156
10 Festlegung des Verkehrsangebotes (“ausreichende Bedienung“) 157

Teilbaustein C – Stadt Hildesheim –

11 Raumstrukturanalyse Stadt Hildesheim 159
11.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 159
11.2 Siedlungsstruktur und Einwohner 160
11.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen....164
11.4 Schulstandorte 167
11.5 Versorgungsstandorte....168
11.6 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen 171
12 Bestandsaufnahme ÖPNV 173
12.1 Aufgabenträgerschaft 173
12.2 Schienenpersonennahverkehr 173
12.3 Straßengebundener ÖPNV 173
12.3.1 Verkehrsunternehmen 173
12.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr 173
12.3.3 Verknüpfungspunkte....177
12.3.4 Tarifstruktur....177
12.3.5 Fahrgastinformation 177
13 Nachfrage und Leistung 179
13.1 Nachfrage 179
13.1.1 Nachfrageentwicklung....179
13.1.2 Linienbezogene Nachfrage....180
13.1.3 Streckenbezogene Nachfrage....189
13.1.4 Haltestellenbezogene Nachfrage....189
13.2 Leistungsdaten 189
13.3 Markterfolg 190
14 Stärken-Schwächen-Analyse....192
14.1 Bewertung der Angebotsqualität....192
14.1.1 Erschließungsqualität....192
14.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität 198
14.2 ÖPNV-Infrastruktur 202
14.2.1 Fahrzeugausstattung 202
14.2.2 Haltestellenausstattung....203
14.2.3 Fazit 206

14.3 Systemtransparenz 206
14.4 Service 207
14.5 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Stadt Hildesheim 210
15 Prognose 212
15.1 Abschätzung der Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen 212
15.1.1 Bevölkerungsentwicklung 213
15.1.2 Städtebauliche Entwicklungsprojekte 215
15.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung 218
16 Entwicklungskonzept ÖPNV 220
16.1 Grundsätze 220
16.2 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV 220
16.2.1 Strukturieren der Handlungsfelder 220
16.2.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“ 221
16.2.3 Handlungsfeld II „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur“ 223
16.2.4 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“ 224
16.2.5 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“ 224
17 Definition des Bedienungsangebotes (Festsetzungen) 225

Tabellen

Teilbaustein A – Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim -

1 Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen 15
2 Ausstattungsstandards für Bushaltestellen 22
3 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Stadtverkehr Hildesheim 27
4 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim 28
5 Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der Stadt Hildesheim 32
6 Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Hildesheim 32

7 Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster in der Stadt Hildesheim 34

8 Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Hildesheim 35

9 Standards der „Erschließungsqualität“ in der Stadt Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche 36

10 Standards der „Erschließungsqualität“ im Landkreis Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche 37

11 Gebietskategorisierung und Zuordnung der Stadtbezirke (Stadtbereiche alphabetisch geordnet) 39

12 Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstage Montag bis Freitag nach Relationskategorien und Gebietskategorien 40

13 Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstag Samstag nach Relationskategorien und Gebietskategorien 40

14 Richtwerte der Bedienungsqualität für Verkehrstag Sonntag nach Relationskategorien und Gebietskategorien 41

15 Richtwerte der Bedienungshäufigkeit für Verkehrstage Montag bis Freitag zur Anbindung der Stadt- / Ortsteile an die jeweiligen Grundzentren (Kategorie II-A) 42

16 Standards der Bedienungshäufigkeit für Verkehrstage Montag bis Freitag zur Anbindung der Stadt- / Ortsteile an das jeweilige Mittel- bzw. Oberzentrum (Kategorie II-B) 43

17 Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstage Montag bis Freitag zur Anbindung der Grundzentren an die zugehörigen Mittelzentren bzw. an das Oberzentrum Hildesheim (Kategorie II-C) 43

18 Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Samstag 44

19 Anforderungen an die maximale Umsteigehäufigkeit 45

20 Richtwerte der Umsteigezeit 45

21 Richtwerte für die „maximale Reisezeit“ (relationsbezogen) 45

22 Anforderungen an die anzustrebende Anzahl der Umsteigevorgänge 46

Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim –

23 Raumstrukturelle Kennwerte des Landkreises Hildesheim 51

24 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim 53

25 Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Hildesheim .. 55

26 Größere Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim) (Unternehmen / Agglomerationen > 200 Beschäftigte; globale und anonymisierte Darstellung) 57

27 Wichtige Pendlerbewegungen über die Landkreisgrenze (> 500 Pendlerbewegungen) 59

28 Wichtige Pendlerbewegungen innerhalb des Landkreises (> 500 Pendlerbewegungen) 60

29 Bedeutende Schulstandorte im Landkreis Hildesheim (> 1.000 Schüler im SJ 2013/2014) 61

30 Klinken und Krankenhausstandorte im Landkreis Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV....64

31 Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus im Landkreis Hildesheim 66

32 Übersicht SPNV-Angebot im Landkreis Hildesheim (Fahrplanstand 2013) ...70

33 Übersicht über das vorgesehene Fahrausweissortiment (Planungsstand September 2014) 78

34 Mögliche Einflussfaktoren mit Auswirkungen auf den Schülerverkehr....81

35 Linienlänge und Fahrplan-Kilometer der Linien im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim 83

36 Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“ im SPNV seit 2008....86

37 Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“ im SPNV seit 2008 86

38 Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“ im straßengebundenen ÖPNV seit 2008 (ohne Stadt Hildesheim) 87

39 Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“ im straßengebundenen ÖPNV seit 2008 (ohne Stadt Hildesheim) 88

40 Ergebnisse der Angebotsbewertung für Ortsteile < 200 EW im Landkreis Hildesheim – vereinfachte Bewertung – 91

41 Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung....94

42 Ergebnisse der Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Hildesheim 101

43 Übersicht über die Stärken des ÖPNV im Landkreis Hildesheim....119

44 Übersicht über die Schwächen des ÖPNV im Landkreis Hildesheim 120

45 Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2020 nach Altersgruppen....125

46 Maßnahme MA.1 – Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Elze, Kernort) 128

47 Prüfauftrag PA.1 – Anbindung Siedlungsbereich östlich der L480 in Gronau (Leine) (Kernort)....129

48 Prüfauftrag PA.2 – Anbindung Wohngebiet im Bereich „Im Westerfeld“ in Harsum (Kernort) 130

49 Prüfauftrag PA.3 – Erschließung des südlichen Wohn- und Gewerbegebietes in Bockenem (Kernort) 131

50 Prüfauftrag PA.4 – Erschließung der Heimstatt Röderhof 132
51 Prüfauftrag PA.5 – Erschließung des Gewebegebietes Schellerten-West ... 133
52 Prüfauftrag PA.6 – Systematisierung des Bedienungsangebotes auf Hauptrelationen 134
53 Prüfauftrag PA.7 – Verbesserung der Angebotsqualität in peripher gelegenen Bereichen im südwestlichen Landkreisgebiet 135
54 Prüfauftrag PA.8 – Anbindung des Helios-Klinikums in Hildesheim aus dem nordöstlichen Kreisgebiet 137
55 Prüfauftrag PA.9 –Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet 137
56 Prüfauftrag PA.10 – Anbindung der Samtgemeinde Freden (Leine) an das Oberzentrum Hildesheim 138
57 Prüfauftrag PA.11 – Anbindung des Bahnhofs Hoheneggelsen 139
58 Prüfauftrag PA.12 –Anbindung von Söhlde an Salzgitter 139
59 Prüfauftrag PA.13 – Überplanung im Korridor Hildesheim – Ochtersum - Barienrode – Diekholzen im Zuge der Liniennetzoptimierung Stadtverkehr Hildesheim 140
60 Prüfauftrag PA.14 – Ausweiten des Bedienungsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende im Landkreis Hildesheim 141
61 Maßnahme MA.2 – Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Rufbus) ⇨ Generierung von Einsparungen 142
62 Maßnahme MI.1 – Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV 143
63 Maßnahme MI.2 – Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten 144
64 Maßnahme MI.3 – Optimieren der Haltestellenlagen 145
65 Maßnahme MI.4 – Prüfen des Angebotes der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen 145
66 Maßnahme MI.5 – Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes in Alfeld (Leine) und Neugestaltung des ZOB 146
67 Maßnahme MI.6 – Planung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden bis zum Jahr 2015 147
68 Maßnahme MM.1: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) 148
69 Maßnahme MM.2: Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft 149
70 Prüfauftrag PM.1: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen 149
71 Prüfauftrag PM.2 – Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten 150

72 Prüfauftrag PM.3 – Stärkung des zielgruppenorientierten und lokalen Marketings 151

73 Maßnahme MM.2 – Barrierefreie Fahrgastinformation 151

74 Prüfauftrag PM.4 – Mobilitätsmanagement 152

75 Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV 153

76 Prüfaufträge zur Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes 153

77 Maßnahme zur tariflichen Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim 154

Teilbaustein C – Stadt Hildesheim –

78 Fläche und Bevölkerung (Hauptwohnsitz) nach Stadtteilen (Stand 31.12.2012) 161

79 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Hildesheim (Hauptwohnsitz) 162

80 Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung in der Stadt Hildesheim .. 163

81 Größere Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Hildesheim (Unternehmen > 200 Beschäftigte) 164

82 Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen) 166

83 Bedeutende Schulstandorte in der Stadt Hildesheim (> 1.000 Schüler im SJ 2013/2014) 167

84 Klinken und Krankenhausstandorte in der Stadt Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV 170

85 Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus in der Stadt Hildesheim 171

86 Summe Ein- / Aussteiger Mo.-Fr. nach Linien 180

87 Linienlänge und Nutz-Kilometer der Linien im Stadtverkehr Hildesheim (2012) 189

88 Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten in der Stadt Hildesheim 193

89 Bewertung der ÖPNV-Reisezeiten zur Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs Innenstadt (Mo. – Fr.) nach Referenzhaltestelle in den Stadtteilen 198

90 Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Tagesverkehr (Montag bis Freitag HVZ und NVZ) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle) 199

91 Vertriebsstellen in der Stadt Hildesheim (Stand 2014) 208

92 Übersicht über die Stärken des ÖPNV in der Stadt Hildesheim 210

93 Übersicht über die Schwächen des ÖPNV in der Stadt Hildesheim 211

94 Städtebauliche Entwicklungsprojekte Stadt Hildesheim bis 2020 215

95 Prüfauftrag PA.1 – Liniennetzoptimierung in der Stadt Hildesheim 221

96 Maßnahme MI.1 – Modernisierung des Zentralen Omnibusbahnhofs 223

97 Prüfauftrag PI.2 – Ansätze zur Stärkung intermodaler Verkehre.....224

98 Prüfauftrag PM.1 – ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone.....224

Abbildung

Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim -

1 Ausstattung der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Herbst 2013) 111

2 EU-Abgasstandards der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Herbst 2013) 112

3 Beispiel für ins Umfeld eingepasste ÖPNV-Zugangsstellen (links: Sack, Ortsmitte; rechts: Duingen, Am Thie) 113

4 Beispiel für ÖPNV-Zugangsstellen mit Defiziten im Hinblick auf das Sicherheitsempfinden (links: Groß Ilde; rechts: Bodenburg, Markt).....113

5 Beispiel für zentrale Umsteige- bzw. Innenstadt-Haltestelle ohne barrieregerechten Ausbau (links: Alfeld (Leine), Bahnhof (ZOB); rechts: Holle, Marktstraße) 115

6 Beispiele für ausgebaute Haltestelle ohne taktile Bodenindikatoren (links: Alfeld (Leine), Sparkasse); Bad Salzdetfurth, Bahnhof).....115

7 Beispiele für problematische Anfahrbarkeit der Haltestelle (links: Sack, Oberdorf; rechts: Harsum, Morgenstern) 116

8 Beispiele für Haltestellen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Bockenem ZOB; rechts: Bodenburg Bahnhof).....116

9 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim 2012 bis 2020.....121

10 Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2020 nach Altersgruppen (anteilig) 123

Teilbaustein C – Stadt Hildesheim –

11 Betriebszeiten des Tages- und Abendliniennetzes der Stadt Hildesheim ...174

12 Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtgebiet Hildesheim.....179

13 Querschnittsbelastung Linie 1 – Richtung Drispenstedt.....181

14 Querschnittsbelastung Linie 1 – Richtung Himmelsthür.....182

15 Querschnittsbelastung Linie 2 – Richtung Nordstadt.....183

16 Querschnittsbelastung Linie 2 – Richtung Ochtersum 183

17 Querschnittsbelastung Linie 3 (während der Vorlesungszeit) – Richtung Hildesheimer Wald.....184

18 Querschnittsbelastung Linie 3 (während der Vorlesungszeit) – Richtung Itzum.....184

19 Querschnittsbelastung Linie 3 (während der vorlesungsfreien Zeit) – Richtung Hildesheimer Wald.....185

20 Querschnittsbelastung Linie 3 (während der vorlesungsfreien Zeit) – Richtung Itzum 186

21 Querschnittsbelastung Linie 4 – Richtung Bockfeld 187

22 Querschnittsbelastung Linie 4 – Richtung Itzum 187

23 Querschnittsbelastung Linie 5 – Richtung Stadtfeld 188

24 Querschnittsbelastung Linie 5 – Richtung Diekholzen 188

25 Nutzungshäufigkeit (Fahrgäste pro EW und Jahr) [eigene Berechnungen, Datenquelle: VDV-Statistik 2012] 191

26 Ausstattung der vom SVHI im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Herbst 2014) 203

27 Zentrale Innenstadt- und Verknüpfungshaltestellen ohne barrierefreien Ausbau (links: Haltestelle Schuhstraße; rechts: Haltestelle Bohlweg) 204

28 Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Haltestelle Almstor; rechts: Haltestelle Museum) 205

29 Beispiele für Haltestellen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Haltestelle Wollenweberstraße; rechts: Haltestelle Peiner Straße) 206

30 Bevölkerungsentwicklung Stadt Hildesheim 2010 – 2020 (Hauptwohnsitz) [eigene Darstellung; Kurzkonzept „1. Bevölkerungsvorausberechnung der Gesamtstadt Hildesheim 2011-2020“] 213

31 Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2010 – 2020 [eigene Darstellung; Datengrundlage Wegweiser Kommunen (Bertelsmann Stiftung)] 215

Karten

Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim -

1 Bevölkerungsstruktur Landkreis Hildesheim 54

2 ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Hildesheim 67

3 Liniennetz im Landkreis Hildesheim Bestand (Fahrplan 2013; ohne Stadtverkehr Hildesheim) 75

4 ÖPNV-Erschließung Landkreis Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim) 96

5 Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Hildesheim 107

Teilbaustein C – Stadt Hildesheim -

6 Bevölkerungsstruktur Stadt Hildesheim 162

7 ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Hildesheim 172

8 Liniennetz im Stadtverkehr Hildesheim Bestand (Tageslinienetz montags bis freitags; Fahrplan 2013) 175

9 ÖPNV-Angebotsqualität in der Stadt Hildesheim 201
10 Entwicklungsvorhaben Stadt Hildesheim bis 2020.....217
11 Möglicher Handlungsbedarf 222

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi
AT	Aufgabenträger
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf	Bahnhof
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EG	Europäische Gemeinschaft
erixx	erixx GmbH
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan
FPW	Fahrplanwechsel
GE	Gewerbegebiet
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
k. A.	keine Angabe
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
metronom	metronom Eisenbahn GmbH
Mo.-Fr.	Montag bis Freitag
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
NWB	NordWestBahn GmbH (NWB)

ÖLDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
ROG	Raumordnungsgesetz
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim
RVHI	Regionalverkehr Hildesheim GmbH
Sa.	Samstag
So./Ft.	Sonn- und Feiertage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVHI	Stadtverkehr Hildesheim GmbH
SVZ	Schwachverkehrszeit
üstra	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VU	Verkehrsunternehmen
WE	Wohneinheiten
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- straßengebundener Personennahverkehr (Bus)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Personennahverkehr

Erschließungsqualität

- Unter Erschließungsqualität versteht man die räumliche Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet unter Zugrundelegung definierter Haltestelleneinzugsbereiche.

Bedienungsqualität

- Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Betriebszeitraum und Taktfolge).

Verbindungsqualität

- Die Verbindungsqualität beschreibt die Attraktivität der Reisezeit inkl. Zu- und Abwege im Vergleich zur Nutzung anderer Verkehrsmittel.

Angebotsqualität

- Die Angebotsqualität ist das Maß für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Sie setzt sich zusammen aus der Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität, der Verbindungsqualität sowie der Umsteigehäufigkeit.

Nutz-Kilometer

- abrechnungsrelevante und im Fahrplan dargestellte Buskilometer.

„stufenfrei“

- geringer Höhenunterschied und Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahn-/ Bussteig

Vorbemerkung

Der vorliegende Nahverkehrsplan ist ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Landkreis Hildesheim. Er ist in seinem Verständnis der gemeinsame Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis, der in Kooperation der beiden Aufgabenträger erstellt wird. Die Zuständigkeit für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im Landkreis liegt beim Landkreis Hildesheim, Aufgabenträger für den Stadtverkehr Hildesheim ist die Stadt Hildesheim.

In einem ersten Teil – Teilbaustein A – werden die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt erläutert. Neben den allgemeingültigen gesetzlichen Grundlagen wird in diesem Kapitel das gemeinsame Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV definiert.

In den daran anschließenden Teilbausteinen B und C werden jeweils getrennt für Landkreis (Teilbaustein B) und Stadt Hildesheim (Teilbaustein C) nachfragerelevante Analysen durchgeführt, die zukünftig zu erwartenden Entwicklungen abgeschätzt und daraus resultierende Ableitungen entwickelt.

Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Mit der Bearbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim wurde im Frühsommer 2013 begonnen.

Am 18.06.2013 fand ein Auftaktgespräch mit den Fachvertretern des Kreises und der Stadt Hildesheim sowie den Gutachtern statt. Im Anschluss an dieses Gespräch folgte eine Auftaktveranstaltung zur Nahverkehrsplanung mit den im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen. Im Vorfeld wurde im Mai 2013 an die entsprechenden Verkehrsunternehmen ein kurzer Fragebogen zur Ermittlung der für die Erstellung des Nahverkehrsplans erforderlichen Eckdaten zur Nachfrage sowie zum Betrieb versandt.

Den Vertretern der Behindertenverbände wurde im April 2014 die Gelegenheit angeboten, sich im Rahmen des weiteren Aufstellungsverfahrens über die Inhalte des Nahverkehrsplans von Landkreis und Stadt Hildesheim, insbesondere im Hinblick auf die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV, unter gutachterlicher Beteiligung zu informieren.

Eine erste Vorstellung der Inhalte des Nahverkehrsplans fand am 26.05.2014 im Ausschuss für Bildung, Kreisentwicklung, Bau und Umwelt des Landkreises Hildesheim statt. In dieser Sitzung wurde das Anforderungsprofil im Entwurf vorgestellt, außerdem wurden die wesentlichen Ergebnisse der Angebotsanalyse sowie Eckwerte der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Landkreis Hildesheim vorgestellt. Am 11.06.2014 folgt die Vorstellung der Thematik im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr der Stadt Hildesheim.

Zur vertiefenden Abstimmung aller Verfahrensschritte bestand während des gesamten Erarbeitungsprozesses intensiver Kontakt zwischen dem Gutachter und den Fachvertretern des Kreises und der Stadt.

Im Dezember 2014 begann ein dreimonatiges, umfassendes Anhörungsverfahren mit Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen, der Verkehrsunternehmen, der Nachbar-Aufgabenträger und Nachbar-Gemeinden, relevanter Bundes- und Landesdienststellen, relevanter Träger öffentlicher Belange sowie interner Fachbehörden bei Stadt und Landkreis.

Am 13. Juli 2015 wurde der Nahverkehrsplan für Landkreis und Stadt Hildesheim zunächst im Rat der Stadt Hildesheim beschlossen, der Beschluss des Kreistags folgte dann am 20. Juli 2015.

Teilbaustein A

– Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim –

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Hildesheim gelten insbesondere folgende Grundlagen:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)
- Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim (RROP)[1]
- Flächennutzungsplan Stadt Hildesheim
- Konzept zum Schienenpersonennahverkehr „2013+“ der LNVG Niedersachsen

1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Entwicklung des EU-Rechtes

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und die Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber".

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleis-

[1] Das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Hildesheim aus dem Jahr 2001 wird derzeit neu aufgestellt. Aus diesem Grund werden wesentliche Aktualisierungen und Ergänzungen im Hinblick auf die Zielvorstellungen zur Entwicklungen des ÖPNV im Landkreis Hildesheim aus dem Entwurf des RROP 2013 mit aufgeführt.

tung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden."

1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde aktuell zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/ 2007 novelliert.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 PBefG geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert im Nahverkehrsplan „*die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen*". Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG beinhaltet im § 8, Absatz 3 PBefG modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen. Weiterhin sind Behindertenbeauftragte, -beiräte und – verbände sowie Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Die Länder können weitere Einzelheiten über den Inhalt und die Aufstellung der Nahverkehrspläne bestimmen.

Gemäß § 12, Abs. 1 PBefG soll der Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung *„eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3)"* enthalten. Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan im Einklang steht (§ 13, Abs. 2a PBefG).

1.1.3 Anforderungen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

Allgemein

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Niedersachsen hat im „Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz" (NNVG)[2] die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt.

Das NNVG definiert die *„Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“* als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 2 Abs. 2 NNVG). Es werden außerdem Zielsetzungen definiert, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind.

Aufgabenträgerschaft

Nach § 4 Abs. 1 NNVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den übrigen straßengebundenen ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Nach dem Gesetz gehören die Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger zum eigenen Wirkungskreis.

Der Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger hat sich regelmäßig in unterschiedlicher Form sowohl mit den Nachbar-Aufgabenträgern als auch mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), der vom Land Niedersachsen die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) übertragen wurde, bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes abzustimmen.

Gemäß § 4 Abs. 2 NNVG wurde der Stadt Hildesheim auf Antrag die Aufgabenträgerschaft für ihr Gebiet übertragen. Sie führt damit den ÖPNV im Stadtgebiet eigenverantwortlich durch und ist ebenfalls in Abstimmungen mit einzubeziehen.

Nahverkehrsplan

Nach § 6 Abs. 1 NNVG haben die Aufgabenträger für ihre Bereiche, einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft übertragen haben, jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Pflicht kommen der Landkreis und die Stadt Hildesheim mit Aufstellung dieses Nahverkehrsplans nach.

Berücksichtigt werden sollen insbesondere folgende Themen:

- Darstellung des Bestandsangebotes,
- Zielvorstellung für die weitere Gestaltung des ÖPNV,
- Darstellung von Maßnahmen zur Erreichung der Zielvorstellungen und

[2] Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) mit Stand vom 28.10.2009.

- Aussagen zur Investitionsplanung und Finanzierung des ÖPNV.

Die Bedeutung des Nahverkehrsplans ist damit in den letzten Jahren zunehmend gestiegen. Er dient zunächst insbesondere der politischen Willensbildung des Landkreises und der Stadt Hildesheim. Darüber hinaus aber auch der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmenplan bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Landkreis und die Stadt Hildesheim ist die LNVG Niedersachsen mbH.

Des Weiteren haben die Festlegungen im Nahverkehrsplan direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedenster im NNVG ausgewiesener Fördermöglichkeiten (vgl. § 7 Abs. 8). Diese werden insbesondere dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im Nahverkehrsplan definierten Zielen stehen.

Die Aufstellung – und Fortschreibung – eines Nahverkehrsplans ist eine kommunale Pflichtaufgabe für Landkreis und Stadt Hildesheim. Der Landkreis Hildesheim hat im Jahr 1998 erstmalig einen Nahverkehrsplan verabschiedet. Im Jahr 2003 erfolgte die Fortschreibung bereits in Kooperation mit dem Aufgabenträger Stadt Hildesheim. Fünf Jahre später, im Jahr 2008 erfolgte die Verabschiedung des 3. Nahverkehrsplans.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans ist mit den kreisangehörigen Städten, die selbst Aufgabenträger sind, ein „Einvernehmen" herzustellen. Auch die bedienenden Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans mit. Nachbaraufgabenträger, kreisangehörige Städte, Gemeinden und Samtgemeinden, Verbandsmitglieder, Interessensverbände sowie die LNVG Niedersachsen mbH sind zu beteiligen.

1.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem NNVG sind im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)[3] Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG vom 27.04.2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- *„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“*

[3] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 01.05.2002.

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind."*

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen – zunehmende Alterung der Gesellschaft, steigenden Anzahl hochbetagter und / oder funktional eingeschränkter Menschen – wird die Thematik im Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplans gesondert aufgegriffen. Die Verbände behinderter Menschen sind entsprechend zu beteiligen.

1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung

Die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Hildesheim berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen. Im Nahverkehrsplan sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Landkreises sowie der einzelnen kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Samtgemeinden sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen.

Die Ziele der Raumordnungs- und Landesplanung für den Landkreis Hildesheim orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP). Am 23.07.2013 hat das Kabinett die Aktualisierung des LROP beschlossen.

1.2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2012 ist in Kapitel 2.1 unter 02 folgender Grundsatz zur Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur festgeschrieben:

- Kapitel 2.1 unter 02:

  „Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden".

Darüber hinaus werden folgende, allgemeine Ziele für die ÖPNV-Planung im Untersuchungsgebiet formuliert:[4]

- Kapitel 4.1.2 unter 04:

  „Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken
  - […]
  - Löhne–Hameln–Hildesheim
  - Hildesheim–Braunschweig–Wolfsburg
  - […]
  - Hannover–Alfeld–Northeim–Göttingen–Bebra
  - […]
  zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt.

- Kapitel 4.1.2 unter 05:

  „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.“

- Kapitel 4.1.2 unter 07:

„Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.“

1.2.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum im Landkreis Hildesheim sind im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) festgeschrieben. Die für die Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) im Landkreis Hildesheim relevanten konkreten Zielvorstellungen aus dem RROP 2001 werden nachfolgend dargestellt. Da sich das RROP aktuell in der Neuaufstellung befindet, werden darüber hinaus wesentliche Aktualisierungen und Ergänzungen mit aufgeführt.

Folgende Ziele werden für die Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur festgelegt:

RROP 2001; 1.5 D 01:
"Im Rahmen der dezentralen Konzentration kann über den Eigenbedarf hin-

[4] Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), 2008 und Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), 2012

ausgehende Baulandentwicklung auch unterhalb der Hierarchiestufe Grundzentren an nachgeordneten Standorten erfolgen, wenn diese folgende Kriterien überwiegend erfüllen:
- (…)
- Einbindung in ein leistungsfähiges ÖPNV-Liniennetz“

1.5 D 03:
"Bei der Ausweisung neuer Wohnbauflächen ist die Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen mit dem ÖPNV angemessen zu berücksichtigen, wenn eine fußläufige Erreichbarkeit nicht gegeben ist."

Dies wird im Entwurf des RROP 2013 wie folgt konkretisiert und ergänzt (zu 2.1 Entwicklung der Siedlungsstruktur (unter Punkt 02); Regionale Festlegung als Ergänzung zum LROP 2013):

„[…]
4) Darüber hinaus kann eine entsprechende Entwicklung bei Nachweis des Bedarfs an Standorten erfolgen, wenn mindestens vier der folgenden Kriterien erfüllt sind:
*- **stündliche** ÖPNV-Anbindung*[5]
- […]

9) Die Entwicklung von Wohngebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie die Ansiedlung von publikumsintensiven Infrastruktureinrichtungen soll sich am regionalen ÖPNV-Netz orientieren.“

Ergänzend wird im neuaufgestellten RROP 2013 die folgende Zielsetzung zur gesamträumlichen Entwicklung definiert (zu 1.1 Entwicklung der räumlichen Strukturen (Punkt 02); Regionale Festlegung als Ergänzung zum LROP 2013):

„Innerhalb des Landkreises sollen vor dem Hintergrund der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung Verwaltungsstrukturen geschaffen werden, die langfristig funktionsfähig sind. Dabei sollen regionale Besonderheiten und bestehende übergemeindliche Beziehungen berücksichtigt werden. Die Erreichbarkeit gemeindlicher Infrastrukturen soll dabei sichergestellt werden.“

Zu den Themen ÖPNV und Schienenverkehr führt das RROP 2001 aus:

3.6.1 D 01.
"Unter Beachtung einer betriebswirtschaftlichen Tragfähigkeit ist das ÖPNV-System nachfragegerecht zu verbessern. Grundlage dafür bildet der Nahverkehrsplan.
Zug- und Busfahrpläne sind in geeigneten Relationen im Hinblick auf kurze Umsteigezeiten aufeinander abzustimmen.
Zur Steigerung der tariflichen Attraktivität ist ein Tarifverbund zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern anzustreben."

[5] Erläuterung: stündliches Grundangebot Mo. – Fr, einzelne Fahrplanlücken zu Zeiten geringerer Nachfrage werden dabei akzeptiert (Quelle: RROP Entwurf 2013, Begründung).

Dies wird im Entwurf des RROP 2013 wie folgt konkretisiert und ergänzt (zu 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr (Punkt 05); Regionale Festlegung als Ergänzung zum LROP 2013)

> *„[…]*
>
> *2) Bahn- und Busfahrpläne sind **möglichst zu vertakten** und in geeigneten Relationen im Hinblick auf kurze Umsteigezeiten aufeinander abzustimmen.“*

Aussagen zum Tarifverbund finden sich aufgrund der bevorstehenden Einführung im Entwurf des RROP 2013 nicht mehr.

Im RROP 2001 steht weiter:

> *3.6.1 D 03.*
> *"Der leistungsfähig auszubauende Nahverkehr Hildesheim - Hannover soll vorrangig in der Relation über Sarstedt erfolgen und Anschlüsse an den Verkehrsflughafen Hannover/Langenhagen sowie die Erschließung des Messe- und Ausstellungsgeländes Hannover berücksichtigen.*
> *Daneben ist die Verbindung Hildesheim – Lehrte – Hannover zu sichern und umsteigefrei zu gestalten“*

Dies wird im Entwurf des RROP 2013 wie folgt konkretisiert und ergänzt (zu 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr (Punkt 06); Regionale Festlegung als Ergänzung zum LROP 2013):

> *„1) Das Angebot auf den S-Bahn-Linien Hildesheim – Sarstedt – Hannover und Hildesheim – Lehrte - Hannover soll in der vorhandenen Qualität gesichert und bei Bedarf verdichtet werden.*
>
> *2) Eine direkte Anbindung an den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen ist anzustreben.“*

Des Weiteren werden im RROP 2001 die folgenden Punkte aufgeführt:

> *3.6.1 D 05.*
> *"Die insgesamt und anteilig im Kreisgebiet gelegenen Schienenpersonenverkehrsstrecken sind zu erhalten und durch geeignete Maßnahmen im Angebot zu verbessern.*
> *Neben der Verknüpfung öffentlicher Personenverkehr - Individualverkehr ist ein koordiniertes Bus-Schiene-Angebot weiter zu entwickeln.*
> *ÖPNV-Verknüpfungsbereiche im Bus-Schiene-System sind insbesondere die Bahnhofsbereiche Alfeld (Leine), Algermissen, Bodenburg, Derneburg, Elze, Harsum, Hildesheim HBF und Nordstemmen. Der Haltepunkt Hoheneggelsen soll zukünftig Verknüpfungsfunktion übernehmen. ÖPNV-Verknüpfungsbereich im Bus-Stadtbahn-System ist Sarstedt."*
>
> *3.6.2 D 03:*
> *"Der ICE-Regelhalt Hildesheim ist zu sichern*
> *(…)*
> *Die Einbindung der Bahnhöfe Alfeld (Leine) und Elze in das Fernverkehrsnetz ist langfristig zu sichern.*

Für die übrigen Bahnhöfe im Kreisgebiet ist die Sicherung als Nahverkehrs- bzw. Regionalverkehrshaltepunkte in Verbindung mit Standortoptimierungen im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu untersuchen (...). Die Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie die Einrichtung von Haltepunkten in Schellerten und Egenstedt ist zu prüfen."

Dies wird im Entwurf des RROP 2013 wie folgt konkretisiert und ergänzt (zu 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr (Punkte 02 und 04); Regionale Festlegung als Ergänzung zum LROP 2013):

Punkt 02
„5) Die Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie die Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Himmelsthür, Hildesheim Drispenstedt und Wehrstedt Tec-Center sind anzustreben."

Punkt 04
„3) Die Strecke Groß Düngen – Bodenburg ist in ihrer Bedeutung für große Teile des Südkreises zu sichern."

Zum Thema "Verknüpfung" wird im RROP 2001 folgende Aussage getroffen:

3.6.6 D 01:
"An Haltepunkten des SPNV, an geeigneten Bushaltestellen (...) sind sichere und benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl zu errichten."

Diese wird im Entwurf des RROP 2013 wie folgt konkretisiert (zu 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr (Punkt 07); Regionale Festlegung als Ergänzung zum LROP 2013):

„2) Auf die Errichtung von sicheren und benutzerfreundlichen Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl an Haltepunkten des SPNV, an geeigneten Bushaltestellen sowie an Zielpunkten des Freizeit- und Einkaufsverkehrs ist hinzuwirken."

1.2.3 Flächennutzungsplan Stadt Hildesheim

Im Flächennutzungsplan Stadt Hildesheim 2020 (FNP) wird als wesentliches Ziel der Stadt aus der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung heraus die Integration des Verkehrssystems aufgenommen. Unter Kapitel 1.4 heißt es:

„Zentrales Anliegen ist dabei die Modal-Split Anteile des sogenannten Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) zu stärken. Diese Aufgabe erhält insbesondere vor dem Hintergrund der europarechtlichen Umwelt-Rahmenvorgaben zur Luftreinhaltung und Lärmminderung eine zusätzliche Priorität."

Zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs werden die folgenden konkreten Aussagen getroffen:

> *„Ein leistungsfähiger und attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist für viele Bürger von großer Bedeutung und von hoher Bedeutung für attraktives Wohnen in der Stadt. Wichtig sind hier besonders auch die Zugänge zum Schienenverkehr. Der Hauptbahnhof hat als Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr eine herausgehobene verkehrliche Bedeutung im Stadtgebiet. […] Konkrete Ziele sind hier*
> *- der Anschluss des Bahnhaltepunktes Hildesheim-Ost an das S-Bahn-Netz*
> *- die Neuerrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes Himmelsthür*
> *- ggf. die Errichtung eines Bahnhaltepunktes in Marienburg/Itzum.“*

1.2.4 Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 Stadt Hildesheim

Als Oberziel der Stadt Hildesheim wird im Leitbild des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans 2025 der Stadt Hildesheim (IVEP) die „Stärkung des Oberzentrums Hildesheim als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort“ definiert. Um dieses Ziel zu erreichen werden Werteziele unter den Schlagworten „Mobilität sozialverträgerlicher gestalten“ und „Mobilität stadtverträglicher gestalten“ aufgestellt. Zur Zielerreichung werden darüber hinaus konkrete Handlungsziele im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsplanung definiert. Ein konkreter Bezug zum ÖPNV besteht hierbei insbesondere bei dem Ziel „Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes“ (verstärkte Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV). Darüber hinaus sollen das „Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten geschärft“ und die „Umweltauswirkungen des Verkehrs minimiert werden“ (Erreichung der EU-Luftqualitäts- und Lärmminderungsziele sowie des Klimaziels eines geringeren CO2-Ausstoßes).

Als Leitideen für den ÖPNV stehen unter Kapitel 11.6

- *die Förderung des ÖPNV,*
- *die Erhöhung des Anteils an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) auf 12 bzw. 14 % sowie*
- *eine bestandsorientierte Ergänzung und Verbesserung der Bedienungs- und Beförderungsqualität in Stadt und Region durch*
  - Ausschöpfung der Marktpotenziale,
  - Abbau von Zugangshemmnissen,
  - Aufbau einer optimalen Systemverknüpfung sowie
  - Ausrichtung auf kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen.

Als „Schlüsselmaßnahmen“ für den ÖPNV, an deren Umsetzung und Wirkung die positiven Auswirkungen des IVEP vorrangig ablesbar sind, werden in Kapitel 12 die folgenden erachtet:

- *Umgestaltung des ZOB als Rendezvouspunkt mit dem Regionalbusverkehr und der Bahn (Fertigstellung Sommer 2015),*
- *Einrichtung des S-Bahn-Haltepunktes Himmelsthür,*

- *Angebotsdiversifikation im ÖPNV z. B. in Form von Nachtbuslinien („nachtsbus“ im Landkreis Hildesheim seit Oktober 2012), Freizeit-Buslinien sowie Schnellbuslinien,*
- *Aufbau einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätszentrale,*
- *Umsetzung der Handlungs– und Maßnahmenspektren des Mobilitätsmanagements in einem Quartier in Hildesheim mit Pilotcharakter und*
- *Erstellung eines Hildesheim-spezifischen Leitfadens zum betrieblichen Mobilitätsmanagement*

Des Weiteren ist die Infrastruktur den sich ändernden Nachfrageansprüchen anzupassen.

Das im IVEP der Stadt Hildesheim definierte Oberziel wird im Nahverkehrsplan aufgegriffen und im Rahmen des Entwicklungskonzept werden Maßnahmen für den ÖPNV aufgezeigt, diesem Ziel näherzukommen.

2 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV

2.1 Rahmenziele

Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim streben eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse und zur Erreichbarkeit der zentralen Orte im Sinne der Daseinsvorsorge an. Zum Erreichen dieses Rahmenzieles ist ein kontinuierliches Zusammenwirken mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie mit der LNVG erforderlich.

Der ÖPNV im Landkreis Hildesheim soll die Grundversorgung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Gäste sichern sowie im Rahmen seiner Möglichkeiten zur Stärkung der Wirtschafts-, Einzelhandels-, Bildungs- und Tourismusstandorte beitragen.

Er soll dazu beitragen, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises den Gesamtverkehr möglichst effektiv, störungsarm, sozial- und umweltverträglich zu gestalten. In diesem Zusammenhang sollen die Rahmenbedingungen für eine verstärkt intermodale Mobilität in der Bevölkerung, insbesondere die Verknüpfung mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes (ÖPNV, „zu Fuß-Gehen“, „Fahrradfahren“), weiterentwickelt werden.

Eine möglichst effektive, störungsarme, sozial- und umweltverträgliche Gestaltung des Gesamtverkehrs soll im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises durch einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV flankiert werden. Der Nahverkehrsplan legt dazu den aus Sicht der Aufgabenträger erforderlichen Rahmen fest. Als Rahmenplan bedarf er noch der Konkretisierung und Umsetzung.

Vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV sind die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse (Nachfragepotenziale) auf der einen Seite sowie die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Leistungsangebotes auf der anderen Seite. Vor diesem Hintergrund ist ein ÖPNV-Angebot mit größtmöglicher Effizienz zu gewährleisten. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Landkreises und jede beliebige Verbindung besteht, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Im Kreisgebiet ist ein den jeweiligen Strukturen angemessenes ÖPNV-Angebot zu sichern, welches unter Berücksichtigung der ökonomischen Gesichtspunkte und der Finanzierbarkeit die Mobilitätsbedürfnisse „angemessen“ befriedigt. Die Festlegung dieser „angemessenen Bedienung“ liegt dabei in der Planungshoheit der Aufgabenträger.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Landkreis Hildesheim, die bereits heute durch Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Hildesheim (siehe Kapitel 2.2).

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben sollen mit den formulierten Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplans abgestimmt werden. Bei Verkehrsplanungen sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, zu berücksichtigen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie der Ansiedlung größerer Verkehrserzeuger mit Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das vorhandene ÖPNV-Netz mit der Anforderung einer hohen Effizienz und Minimierung der negativen Konsequenzen für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verfolgen.

2.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV" im Landkreis Hildesheim

2.2.1 Grundsätze

Belange der Barrierefreiheit

Die Anforderung hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen und -systemen ist auf die Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)[6] vom 1. Mai 2002 zurückzuführen (vgl. Kapitel 1.1.4).

Der Begriff „Barrierefreiheit" wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten, der Sehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht" gleich „rollstuhlgerecht"). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[7]. Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Das PBefG präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr" im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefrei-

---

[6] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

[7] Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

heit zu erreichen. ***Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden****. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“* (fett herausgestellte Textpassage durch Autoren)

Der Nahverkehrsplan übernimmt damit die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar konträr, sein.

In der nachfolgenden Tabelle sind Grundanforderungen zur Gestaltungsanforderungen der ÖPNV-Infrastruktur dargestellt:

Tabelle 1: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[8]	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[9]**
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator / Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze / Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und –griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge / Stellflächen • Rutschfeste / rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	• (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit / Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)

[8] nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

[9] nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe**
Personen mit Rollstuhl	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (< 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Gehörlose Personen	• Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	• Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe**
Kleinwüchsige Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	• Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen[10] • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen[11])
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	• ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

Neben den in Tabelle 1 aufgeführten Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

[10] Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

[11] Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufs-/ Gepäcktrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

2.2.2 Leitziele und Leitsätze

Entsprechend den Vorgaben des PBefG verfolgen Stadt und Landkreis Hildesheim für den langfristigen Planungshorizont grundsätzlich die Entwicklung und Gestaltung eines für Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet, soweit eine regelmäßige, systematische Nachfrage vorliegt (vgl. Punkt „Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit““).[12]
Dieses langfristig angelegt Ziel gilt es kontinuierlich und sukzessive

- in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises sowie der kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Samtgemeinden,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten über Prioritäten

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 2.2.3 und 0 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen. Unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs gilt es darüber hinaus Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen (Jahr 2022).

Leitsätze

- ***Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Landkreis Hildesheim***
  Der Landkreis und die Stadt Hildesheim verfolgen in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den kreisangehörigen Kommunen sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ (Hinweis s. o.). Hiermit verbunden ist im Sinne o. g. Leitziels die Schaffung eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit

[12] soweit eine regelmäßige, systematische Nachfrage vorliegt (vgl. Punkt „Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit““)

- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik und
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte).

Die Schaffung der Barrierefreiheit verbessert in der Regel gleichzeitig auch die Nutzbarkeit für alle Fahrgäste.

- ***Ausbauprogramme und Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen***
  Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel verfolgt der Landkreis Hildesheim im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf den Haltestellenausbau im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen und im Zuge von Ausbauprogrammen in Zusammenhang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu legen. Darüber hinaus sollen die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer / spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vorrangig behandelt werden. Hierzu sollen z. B. Prioritätenlisten erstellt werden. Diesen Ansatz verfolgen der Landkreis und die Stadt in ihren Koordinierungsfunktionen als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern. Stadt und Landkreis werden im Rahmen ihrer Koordinierungsrolle darauf hinwirken, dass die entsprechenden Interessenvertreter (z. B. Behinderten- und Seniorenvertreter) bei der Erstellung bzw. Umsetzung der Prioritätenlisten beteiligt werden. In der Stadt Hildesheim ist zudem das kommunale Straßenbauprogramm zu berücksichtigen.
- ***Durchgängige Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Fahrzeugen / Verbesserungen im Bestand***
  Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese durchgängig barrierefrei gestaltet werden.
  Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle / kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.
  Kurzfristig ist fahrzeugseitig anzustreben, die vorhandenen Niederflurfahrzeuge im Regionalbusverkehr nach Möglichkeit in den Bereichen einzusetzen, in denen Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorhanden sind.
- ***Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“***

  Gemäß § 8 Abs. 3 des PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 können im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden.
  Bezugnehmend auf das PBefG definiert der Landkreis Hildesheim entsprechende Ausnahmen.
  Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag,
- nachweislich kein Bedarf hinsichtlich der Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Bordstein für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden,
- in direkter Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung) oder
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und / oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen gelten die folgenden Grundsätze:

- von einem Anheben der Haltestellenplattform / -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen),
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit Hochbord ausgebaut werden,
- an Gehwegen, die eine Breite von unter 1,5 m aufweisen und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist, sollten Haltestellen ohne Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist),
- auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen.

Unterstützend wirkt hier das in Kapitel 2.2.3 entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Städten Prioritätenlisten für den Um- / Ausbau von Haltestellen erstellt werden.

In Abhängigkeit des aktuellen Ausstattungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge, des Finanzierungsrahmens, der Investitionsprogramme sowie der Vorgaben aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA), den der Landkreis mit dem RVHI abgeschlossen hat, sind die in Kapitel 2.2.3 und Kapitel 0 definierten Standards insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit, sukzessive umzusetzen.[13] Hinsichtlich der Fahrzeugstandards gelten für alle im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen der vollständigen Niederflurtechnik bis zum Zielhori-

[13] Für den Stadtverkehr Hildesheim besteht derzeit eine Betrauung, ein ÖDLA ist aktuell in Vorbereitung (Gültigkeit ab Anfang 2017 geplant).

zont 2023 bindend. Für dynamische Fahrgastinformationssysteme innen im Fahrzeug gilt der vorgegebene Zielwert von 50% ebenfalls bis zum Zielhorizont 2023.

2.2.3 Anforderungen zur Ausstattung an Haltestellen (Haltestellenkatalog)

Im Nahverkehrsplan werden Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen definiert. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte, Gemeinden und Samtgemeinden zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Haltestellen-Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die Anforderungen des novellierten PBefG im Hinblick auf die Aussagen zur Barrierefreiheit[14] sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landkreises und der kreisangehörigen Kommunen entsprechend zu berücksichtigen.

Haltestellenkategorien

Die Bushaltestellen werden in 4 Kategorien eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems“ zugeordnet werden. Die Haltestellen-Kategorien berücksichtigen dabei sowohl die Verkehrsaufgaben der Haltestelle im Gesamtsystem als auch die jeweilige Verkehrsbedeutung (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen).

Es werden folgende Kategorien definiert:

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
  - Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (SPNV / S-Bahn mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus- / Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien)
  - Bushaltestellen mit hoher bis sehr hoher Verkehrsbedeutung (mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.)[15]
  - Bushaltestellen an Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte
- B: Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung
  - Bushaltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.)
  - zentrale Bushaltestellen in den Stadt- und Ortszentren der definierten zentralen Orte / Versorgungszentren

[14] Vgl. Kapitel 1.1.2

[15] Die Ein- und Aussteigerzahlen sind im Zweifelsfall punktuell für konkrete umzubauende Haltestellen zu ermitteln.

- C: Bushaltestellen mit geringer Verkehrsbedeutung
  - (20 bis 50 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.)
- D: Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
  - (< 20 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.)

Ausstattungsstandards

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neu- und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Tabelle 2: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal[16]	**A**	**B**	**C**	**D**
Definition: ■ erforderliche Ausstattung				
I. Barrierefreiheit				
Stufenfreier Zugang zum Bussteig / zur Fahrbahnkante	■	■	■	
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum / aus dem Fahrzeug	■	■	■	
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung[17] (Bordhöhen: 18 cm[18])	■	■	■	
Befestigte Oberfläche im Bereich der Türen	■	■	■	
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche[19]	■			
2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m		■	■	

[16] Im Einzelfall können bei vorhandenen städtebaulichen Restriktionen nicht alle Ausstattungsmerkmale umgesetzt werden.

[17] Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

[18] Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14-16 cm.

[19] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattungsmerkmal[16]	**A**	**B**	**C**	**D**
Definition: ■ erforderliche Ausstattung				
(Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung)[20]				
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m)[21,22]	■	■	■	
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld[23])	■	■	■	
vollständiges taktiles Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (einheitl. System von Auffindestreifen, Aufmerk-samkeitsfelder, Einstiegsfeld und Leitstreifen, farblich kontrastierend)	■			
Auffindestreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)		■	■	
II. Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgast-unterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■			
ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt) an Haltestellen	■	■		
Anordnung in Bereichen, die auch bei Dunkelheit eine Ausleuchtung durch die Fahrzeugbeleuchtung des Busses gewährleisten (Erkennbarkeit wartender Fahrgäste für Busfahrer)			■	■

[20] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

[21] Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

[22] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

[23] Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.

Ausstattungsmerkmal[16]	A	B	C	D
Definition: ■ erforderliche Ausstattung				
III. Komfort und Kundenservice				
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs-Richtungshaltestellen“ benötigen keinen Witterungsschutz)[24]	■[25]	■	■	
Sitzgelegenheit (Regelanwendung ist der Fahrgastunterstand)[26]	■	■	■	
IV. Information				
Haltestellen-Schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffindestreifen)	■	■	■	■
Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan bzw. Liniennetzplanausschnitt); auch für Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Nutzerinnen und Nutzer; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt)	■	■		
Fahrplanaushang, Telefonnummer für Rückfragen			■	■

In Anlehnung an:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ (Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).
- Sozialverband VdK Deutschland e. V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)
- Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); homepage: www. barrierefrei-mobilitaet.de

An Haltestellen der Kategorie A ist zur Sicherstellung der barrierefreien Information außerdem eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) anzustreben. Für eine effektive Nutzung sind entsprechend einheitliche Lösungen hinsichtlich der Datenversorgung durch die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen erforderlich.

[24] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

[25] Für Verknüpfungspunkte ist Witterungsschutz / Fahrgastunterstand für alle Fahrtrichtungen (Mindestgröße 4,3 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze) zu gewährleisten; im Einzelfall für ggf. zwei Haltepositionen. Grundsätzlich gilt Bestandsschutz für vorhandene Fahrgastunterstände, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

[26] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Bei der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen sind weiterhin folgende Anforderungen zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte und ausreichend beleuchtete Wege umwegarm erreichbar sind.
- Richtungs-Haltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein.
- Konflikte mit dem Radverkehr in Haltestellenbereichen sollten in Abwägung der jeweiligen Situation minimiert werden, z. B. durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereichen, durch Umwandlung der Radwege im unmittelbaren Haltestellenbereich in „Gehwege, Radfahrer frei“ oder im Innerortsbereich auch durch Führung auf der Fahrbahn (Ausweisung und Markierung als Radfahrstreifen oder als Schutzstreifen).
- An Schulen und an Haltestellen mit fahrtenbezogenen erhöhtem Verkehrsaufkommen sind größere Aufenthaltsflächen zu berücksichtigen.

Stadtbahnhaltestellen

Für die Stadtbahnhaltestellen im Gebiet des Landkreises Hildesheim werden keine gesonderten Anforderungen hinsichtlich des Ausbaustandards definiert. Die Standards im Landkreis Hildesheim orientieren sich an den im NVP 2014 der Region Hannover definierten Anforderungen an die Ausbaustandards für Stadtbahnstationen (vgl. Kapitel E III 3.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstationen im Entwurf des NVP 2014 der Region Hannover).

2.2.4 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Allgemein

Der Fahrzeugeinsatz soll bei allen im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten[27].

[27] Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.
Die Richtlinie beinhaltet u. a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z. B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenfreie Sitzbereiche in Türnähe usw.

Von besonderer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind folgende Ausstattungsmerkmale:

- Niederflurtechnik mit ausklappbaren Rampen für Rollstuhlfahrer als Einstiegshilfe (Kneeling-Technik als Mindestanforderung),
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie ausreichende Abstellfläche für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsflächen),
- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge, z. B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Kneeling gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG und
- gut lesbare (kontrastierende) bzw. hörbare Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.

Darüber hinaus sollten die neu anzuschaffenden Fahrzeuge über digitale akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage) sowie über eine entsprechende Kommunikationstechnik (Betriebsfunk oder Mobiltelefon für betriebliche Kommunikation) verfügen.

Von den Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, ob mit vertretbarem technischen und ökonomischen Aufwand die vorhandenen Fahrzeuge sukzessive an die Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechend des BGG durch Nachrüstung mit mechanischen Einstiegsrampen, teilweise stufenlosen Sitzbereichen in Türnähe (Ausbau von Stuhlreihen), digitalen Fahrgastinformationen usw. angeglichen werden können.

Zu berücksichtigen ist, dass Hochflurbusse mit Hubliften nicht „vollständig barrierefrei“ sind, da sie von Gehbehinderten und Kleinwüchsigen nicht barrierefrei nutzbar sind.

Stadtverkehr in der Stadt Hildesheim

Für die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einsatz im Stadtverkehr Hildesheim werden von Seiten des Aufgabenträgers Stadt Hildesheim folgende, teils weitergehende, Anforderungen festgelegt (vgl. Tabelle 3). Diese gelten auch für die ggf. von Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge.

Tabelle 3: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Stadtverkehr Hildesheim

	Allgemeine Anforderungen		**Anforderungen für Neufahrzeuge[28]**	
	Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung	**Fahrzeuge für Einsatz im Verstärker-verkehr (Einzelfahrten im Schulverkehr)**	**Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung**	**Fahrzeuge für Einsatz im Verstärker-verkehr**
Niederflurtechnik[29]	●	●	●	●
manuelle Klapprampe für Rollstuhlfahrer	●	●	●	●
Sondernutzungsfläche	●	●	●	●
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme innen	●	●	●	●
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (Fahrtzielanzeige)	●	●	●	●
Multifunktionsanzeige innen (inkl. akustische Fahrgastinformation)	● Zielwert bis 2018: 100%		●	●
Videoschutz	●	●	●	●
fahrzeugseitige Systeme zur Beeinflussung von LSA	●	●	●	●

Bis zum Jahr 2018 sollten alle Fahrzeuge mindestens EEV oder besser erfüllen.

Die Fahrzeug-Außenwerbung ist so zu gestalten, dass die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden.

Beim Einsatz von Klein- und Midibussen bzw. Pkw im bedarfsgesteuerten Verkehr sind die in Tabelle 3 definierten Standards im Kontext mit den Standards der jeweiligen Fahrzeugkategorie anzustreben. Ausnahmen können im Einzelfall mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

[28] Definition „Neufahrzeug“: fabrikneues Fahrzeug.

[29] Merkmale der „Niederflurtechnik“: Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm und Einstiegshilfe, z. B. Rampe (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012); die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen *„mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten“;* siehe auch EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG (sog. „EU-Busrichtlinie“)

Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim

Für die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim werden von Seiten des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim folgende, Verbindlichkeiten festgelegt (vgl. Tabelle 4). Diese gelten auch für die ggf. von Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge.

Tabelle 4: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim

	Allgemeine Anforderungen		**Anforderungen für Neufahrzeuge**[28]	
	Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung	**Fahrzeuge für Einsatz im Verstärker-verkehr (Einzelfahrten im Schulverkehr)**	**Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung**	**Fahrzeuge für Einsatz im Verstärker-verkehr**
Niederflurtechnik[30]	●[31] Zielwert bis 2023: 100%[32]		●	●
manuelle Klapprampe für Rollstuhlfahrer	●[31] Zielwert bis 2023: 100%		●	●
Sondernutzungsfläche			●	●
digitale visuelle und akustische Fahrgast-Informationssysteme innen (Haltestellenanzeige und Haltestellenansage)	● Zielwert bis 2023: Anzeige 50%		●	●
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (Fahrtzielanzeige)	● Zielwert bis 2023: 100%		●	●
Videoschutz	● Zielwert bis 2023: 100%		●	

[30] Merkmale der „Niederflurtechnik“: Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm und Einstiegshilfe, z. B. Rampe (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012); die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen *„mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten“;* siehe auch EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG (sog. „EU-Busrichtlinie“)

[31] Ausnahmen bzgl. der Niederflurtechnik können mit dem Aufgabenträger vereinbart werden. Fahrzeuge ohne Einstiegshilfe sollten von den Unternehmen möglichst nicht auf Linien mit hoher Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen eingesetzt werden.

[32] Zielhorizont 2023 entspricht dem im ÖDLA zwischen Landkreis Hildesheim und RVHI festgelegten Zielhorizont zur Standarderfüllung und gilt für alle im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge.

Spätestens ab dem Jahr 2023 dürfen im Regionalbusverkehr ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden.[33] Darüber hinaus soll das Alter der eingesetzten Fahrzeuge kontinuierlich verringert werden. Im Jahr 2023 darf das maximale Fahrzeugalter bei höchstens 15 Jahren liegen. Mindestens 50% der Fahrzeuge sollten mindestens Euro V oder besser erfüllen.

Bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen von Beklebungen so freizuhalten, dass die Fahrgäste eine freie Sicht aus den Fenstern haben und die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden (Ausnahme: Heckfenster).

Beim Einsatz von Klein- und Midibussen bzw. Pkw im bedarfsgesteuerten Verkehr sind die in Tabelle 4 definierten Standards im Kontext mit den Standards der jeweiligen Fahrzeugkategorie anzustreben. Ausnahmen können im Einzelfall mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

[33] Zielhorizont 2023 entspricht dem im ÖDLA zwischen Landkreis Hildesheim und RVHI festgelegten Zielhorizont zur Standarderfüllung und gilt für alle im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge.

2.3 Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes – Definition von Bedienungsstandards

2.3.1 Rolle der Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim ist das wirksame Steuerungsinstrument der Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung.

Als Bestandteil des Nahverkehrsplans beschreiben die Bedienungsstandards die von den Aufgabenträgern angestrebte Qualität des ÖPNV-Angebotes. Sie dienen dabei als Grundlage für die einheitliche Bewertung der bestehenden Angebotsqualität, außerdem dokumentieren sie die Planungsziele der Aufgabenträger für die Weiterentwicklung des ÖPNV. In ihrem Verständnis werden sie i. d. R. als **Mindeststandards** behandelt. Bei den nachfolgenden Planungsschritten ist die Realisierung der Zielvorgaben unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte zu überprüfen.

Die **Angebotsqualität** umfasst dabei die folgenden Kriterien:

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Kreisgebiet zu halten, zu pflegen und ggf., soweit nennenswerte Fahrgastpotenziale bestehen und eine Finanzierung möglich ist, auch auszubauen. Anhand der nachfolgenden „Bedienungsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Bestand und in der Weiterentwicklung geprüft und bewertet werden.

Die Qualitätsziele sollen aus Sicht der Aufgabenträger für alle im Landkreis Hildesheim derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich sein. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Qualität.

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebots-Veränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der jeweilige Aufgabenträger rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren.

Von den Anforderungen kann nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger abgewichen werden, wenn die Einhaltung zu einer nennenswerten Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit führt und / oder die Einhaltung keine wesentliche Verbesserung der Nachfrage erwarten lässt.

2.3.2 Methodischer Ansatz

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Kreisgebiet und in den einzelnen kreisangehörigen Kommunen nicht in allen Bereichen gleich dimensioniert sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, werden deshalb differenzierte Qualitätskriterien für die unterschiedlichen Teilräume festgelegt.

- Die **Erschließungsqualität** beschreibt die räumliche Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche im Teilraum. Die Ermittlung der Erschließungswirkung erfolgt stadt- bzw. ortsteilweise. Die Standarderfüllung wird anhand der erschlossenen Einwohner und (soweit Daten vorliegen) der erschlossenen Arbeitsplätze in Bezug zur Gesamtzahl im Stadt- / Ortsteil bewertet.
- Die **Bedienungsqualität** wird für Relationen aus dem Stadt- / Ortsteil in das jeweilige Stadtzentrum bzw. den Gemeindehauptort sowie in das jeweils relevante Mittelzentrum analysiert. Die Bedienungsstandards umfassen Mindesttaktfolgen für die einzelnen Verkehrszeiten.
- Die **Verbindungsqualität** wird für die relevanten Relationen mit den Unterkriterien Umsteigenotwendigkeit und Reisezeit bewertet.

Aufgrund der erhöhten Anforderungen im Hinblick auf das ÖPNV-Bedienungsangebot werden die Bedienungsstandards für die Stadt Hildesheim gesondert ausgewiesen.

Stadt Hildesheim

Für den Stadtverkehr in Hildesheim werden die Bedienungsstandards als Bewertungs- und Planungskriterien des Aufgabenträgers Stadt Hildesheim für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes verstanden. Sie sind ausdrücklich nicht Vorgabe für die Inhalte des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit dem Verkehrsunternehmen.

Für das Stadtgebiet werden die ÖPNV-Verbindungen von den Referenzhaltestellen im Stadtbezirk jeweils zu drei signifikanten Zielen (d. h. auf drei Relationen) bewertet (vgl. Tabelle 5):

Tabelle 5: Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der Stadt Hildesheim

	Relation
I-A	Verbindung aus dem Stadtbezirk in den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt
I-B	Verbindung aus dem Stadtbezirk zur Universität
I-C	Verbindung aus dem Stadtbezirk zur HAWK (Weinberg)

Landkreis Hildesheim

Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Hildesheim wird im Nahverkehrsplan für jeden Stadtbezirk bzw. jeden Ortsteil mit mehr als 200 Einwohnern einzeln vorgenommen. Für die einzelnen Stadtbezirke und Ortsteile sind dazu eine oder mehrere **Referenzhaltestellen** festzulegen. Für diese Referenzhaltestellen wird, stellvertretend für den gesamten Ortsteil, die Bedienungs- und Verbindungsqualität analysiert. Die Referenzhaltestellen sollen in der geografischen Mitte oder im Siedlungsschwerpunkt des Ortsteils (möglichst im zentralen Bereich) liegen.

Für die Städte, Gemeinden und Samtgemeinden im Landkreis Hildesheim (ausgenommen die Stadt Hildesheim) werden für folgende Relationen Anforderungen an die ÖPNV-Verbindungen definiert (vgl. Tabelle 6):

Tabelle 6: Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Hildesheim

	Relation
II-A	Ortsteile > 200 EW ⇔ Grundzentrum
II-B	Ortsteile > 200 EW ⇔ relevantes Mittelzentrum (bzw. Oberzentrum HI)
II-C	Grundzentrum ⇔ relevantes Mittelzentrum (bzw. Oberzentrum HI)

2.3.3 Verkehrszeiten

Allgemein

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienungsstandards. Die nachfolgend beschriebenen Zeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen:

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die allgemeine zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖPNV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Sie verfolgen den Anspruch einer Anwendbarkeit im kreisweiten Kontext, d. h. sie müssen sowohl für die Kernbereiche als auch für die Außenbereiche mit ihren differenzierten Anforderungen in der Nahverkehrsplanung anwendbar sein. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Landkreisgebiet sind ohne Relevanz für die Bewertung. Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späteres Schulende) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem jeweiligen Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss.
Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden. Bestehende Vertaktungen sind dabei zu berücksichtigen.

Die Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeiten bezieht sich allgemein auf die Verkehrssituation im gesamten Landkreisgebiet und orientiert sich am derzeitigen Angebot. Dadurch wird eine übergreifende Festlegung der Verkehrszeiten für alle Beteiligten gewährleistet. Ausnahme ist das Oberzentrum Hildesheim, hier gelten gesonderte Verkehrszeiten.

Definition der Verkehrszeiten

Die ÖPNV-Angebotsstruktur richtet sich an den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten aus.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit umfasst allgemein den Zeitraum von montags bis samstags außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die Hauptverkehrszeiten innerhalb der Normalverkehrszeit sind gekennzeichnet durch die Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie zum Teil auch des Einkaufsverkehrs.

Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die Schwachverkehrszeit umfasst Montag bis Freitag den Frühverkehr (vor der morgendlichen Hauptverkehrszeit) sowie den Spätverkehr und am Wochenende die Zeiten außerhalb der Normalverkehrszeit. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Schwachverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs zuzuordnen.

Stadt Hildesheim

Tabelle 7:
Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster in der Stadt Hildesheim

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo.-Fr.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 06:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:30 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 13:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	13:30 – 18:00
	Normalverkehrszeit	NVZ II	18:00 – 19:30
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	19:30 – 24:00
Sa.	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 05:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 09:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	09:00 – 16:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	16:00 – 24:00
So. und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 07:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	07:00 – 24:00

Zwischen der HVZ II und SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeiten möglich.

Landkreis Hildesheim

Für die Region Hildesheim gelten in weiten Teilen andere strukturelle Rahmenbedingungen als im Oberzentrum (z. B. weitere Zu-/ Abfahrtswege zu Schulen und Arbeitsstätten), so dass die definierten Verkehrszeiten zum Teil von denen, die für die Stadt Hildesheim gelten, abweichen.

Tabelle 8:
Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Hildesheim

Verkehrstag	**Verkehrszeit**	**Abk.**	**Betriebszeitfenster**
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 06:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 13:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	13:00 – 16:30
	Normalverkehrszeit	NVZ II	16:30 – 18:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 18:00
Sa	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 09:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	09:00 – 14:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 14:00
So und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	gesamter Bedienungszeitraum

Zwischen der HVZ II und SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeiten möglich.

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag besteht seit Oktober 2012 im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 04:00 Uhr (jeweils Abfahrt in Hildesheim) auf insgesamt neun Relationen ein Nachtbus-Angebot.

2.3.4 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Erschließungsqualität –

Allgemeine Anforderungen

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der Haltepunkte und Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums).

Voraussetzung für die Berücksichtigung einer Haltestelle bei der Ermittlung der Erschließungswirkung im jeweiligen Stadtbezirk ist, dass diese eine Mindestbedienung im Tagesverkehr (Zeitraum 06:00 bis 18:00 Uhr) aufweist.

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

- Kernbereiche der zentralen Orte und Einkaufsbereiche / -einrichtungen,
- größere Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorte,

- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

Ebenfalls anzubinden sind neue Wohn- und Gewerbegebiete mit nennenswertem ÖPNV-Potenzial.

Als Standards für die ÖPNV-Erschließung wird die Anbindung aller Wohn- und Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern angestrebt.

Im Einzelfall ist zu prüfen, ob der Regionalbusverkehr bei paralleler Linienführung zum Stadtverkehr die Schwerpunkthaltestellen im Oberzentrum Hildesheim mit erschließt.

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Landkreis Hildesheim definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen des VDV[34].

Aufgrund der strukturellen Unterschiede werden hierbei unterschiedliche spezifische Erschließungsstandards für die Stadt und den Landkreis Hildesheim definiert.

Stadt Hildesheim

Die Richtwerte für die Einzugsbereiche werden für die Stadt Hildesheim einheitlich für die Bahnhöfe und Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls“ definiert. Lediglich in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte kommen größere Einzugsbereiche zur Anwendung.[35]

Tabelle 9: Standards der „Erschließungsqualität“ in der Stadt Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
Gebietskategorie	**Bus/ alternative Bedienung[36]**	**SPNV/ S-Bahn**
Regelfall	300 m	600 m
Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte (< 500 EW/qkm)	400 m	1.000 m

[34] VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

[35] Eine Haltestelle soll eine Mindestfahrgastmenge generieren können, um auch den Aufwand für die Haltestelleninfrastruktur (z. B. Anforderungen Barrierefreiheit) sowie deren Pflege und Instandhaltung rechtfertigen zu können. Wegen der geringeren Bevölkerungsdichte sind vor diesem Hintergrund größere Haltestelleneinzugsbereiche angemessen.

[36] Bereiche mit Rufbus- bzw. AST-Angebot.

Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn mindestens 90% der Einwohner in den Kernstadt- bzw. Kernrandbereichen sowie 80% der Einwohner in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.

Eine Haltestelle gilt in der Wertung dann als „ÖPNV-bedient“, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität bedient wird (vgl. Kapitel 2.3.5).

Landkreis Hildesheim

In den Städten und Gemeinden des Landkreises Hildesheim ist die bestehende Erschließungsqualität zu sichern. In Städten, Gemeinden und Samtgemeinden mit vorhandenen Erschließungsmängeln ist die Erschließung zu verbessern.

Tabelle 10: Standards der „Erschließungsqualität“ im Landkreis Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
Gebietskategorie	**Bus/ alternative Bedienung**[36]	**SPNV/ S-Bahn**
Regelfall	500 m	800 m
außerhalb von Ortschaften liegende Siedlungsbereiche sowie Orte mit weniger als 200 EW	700 m	1.000 m

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn insgesamt ca. 75% der Einwohner im Einzugsbereich einer Haltestellen bzw. eines Bahnhofs / Haltepunktes liegen.

2.3.5 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität –

Allgemeine Anforderungen

Nach § 2 NNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies gilt als Mindestanforderung und muss im Einzelfall differenziert betrachtet werden. Für ein Stadtbussystem ergeben sich somit andere Anforderungen als für die ÖPNV-Versorgung in der Region.

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten. Die Bewertung erfolgt für die festzulegenden Referenzhaltestellen, die als „maßgebend“ für die Erschließung und Bedienung des jeweiligen Stadtteils wirken. Die in den nachfolgenden Tabellen hinterlegten Bedienungsstandards orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)[37] sowie an den in vergleichbaren Großstädten im Nahverkehrsplan hinterlegten Standards.

Stadt Hildesheim

Die Definition der Kennwerte zur Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt jeweils differenziert nach **Gebietskategorien**. Bei der Definition der Gebietskategorien wird die Verkehrsbedeutung der Stadtteile mit drei Indikatoren berücksichtigt:

- Indikator I: Bevölkerungsdichte
- Indikator II: Arbeitsplatzdichte
- Indikator III: große ÖPNV-affine Verkehrserzeuger

Der Indikator I ist der prägende Indikator bei der Zuordnung eines Ortsteils zu einer Gebietskategorie. Sind der Indikator II und / oder der Indikator III im Gesamtkontext stark ausgeprägt, kann eine Höherstufung des Stadtteils in die nächsthöhere Gebietskategorie erfolgen.

Für die Situation in der Stadt Hildesheim wurden drei Kategorien gebildet:

- Kernzone: Gebiet im Stadtzentrum bzw. im (erweiterten) zentrumsnahen Bereich mit hoher Nutzungsdichte (Indikator I: > 3.000 EW/qkm)
- Kernrandzone: Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte (Indikator I: 1.000 - 3.000 EW/qkm)
- Außenzone: Gebiet mit geringer Nutzungsdichte (Indikator I: < 1.000 EW/qkm)

Bedingt durch eine starke Ausprägung des Indikators II und / oder des Indikators III werden folgende Stadtbezirke bzw. Stadtbereiche höhergestuft (vgl. Tabelle 11):

- Marienburger Höhe / Galgenberg (Universität)
- Drispenstedt (hohe Verdichtung im besiedelten Bereich, Arbeitsplatzstandort)
- Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Bereich Hildesheimer Wald; Gewerbegebiet)

[37] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4; 6/ 2001

Tabelle 11: Gebietskategorisierung und Zuordnung der Stadtbezirke (Stadtbereiche alphabetisch geordnet)

Gebietskategorie (Definition)	**Stadtbezirk bzw. Stadtbereich**
Kernzone	
Gebiet mit sehr hoher Nutzungsdichte Indikator I: > 3.000 EW/qkm	• Moritzberg / Bockfeld (Bereich Moritzberg) • Oststadt / Stadtfeld • Stadtmitte / Neustadt
Höherstufung bedingt durch Indikatoren II und / oder III	• Marienburger Höhe / Galgenberg (Universität) • Drispenstedt (hohe Verdichtung im besiedelten Bereich, Arbeitsplatzstandort)
Kernrandzone	
Gebiet mit mittlerer bis hoher Nutzungsdichte Indikator I: 1.000 - 3.000 EW/qkm	• Himmelsthür • Itzum-Marienburg • Moritzberg / Bockfeld (Bereich Bockfeld) • Nordstadt (Bereich Wohngebiet) • Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Bereich Neuhof) • Ochtersum
Höherstufung bedingt durch Indikatoren II und / oder III	• Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Bereich Hildesheimer Wald, GE)
Außenzone	
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte Indikator I: < 1.000 EW/qkm	• Achtum-Uppen • Bavenstedt • Einum • Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Bereich Marienrode) • Nordstadt (Bereich GE Nord) • Sorsum

In den nachfolgenden Tabellen werden Zielwerte für die Bedienungshäufigkeit festgelegt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ggf. deutlich **überschritten** werden. Des Weiteren kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der festgelegten Bedienungsstandards erforderlich wäre.

Im Einzelfall ist auch ein **Unterschreiten** zulässig, wenn die Fahrgastnachfrage zu gering ist bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Basisstandards entstehen würde.

Tabelle 12: Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstage Montag bis Freitag nach Relationskategorien und Gebietskategorien[38]

	Mindest-Bedienungsqualität (Montag bis Freitag; Taktfolge in Minuten)		
	HVZ I und II (06:30 – 08:30 und 13:30 – 18:00)	NVZ I und II (08:30 – 13:30 und 18:00 – 19:30)	SVZ (19:30 – 24:00)
Relationskategorie I-A (Stadtzentrum)			
Kernzone	15	15	30
Kernrandzone	15	15	30
Außenzone	60	60	60
Relationskategorie I-B (Universität)[39]			
Kernzone	15	30	-
Kernrandzone	15	60	-
Außenzone	60	60	-
Relationskategorie I-C (HAWK)[39]			
Kernzone	15	30	-
Kernrandzone	15	60	-
Außenzone	60	60	-

In der SVZ ist eine Definition von Bedienungsstandards für die Verbindungen der Relationskategorien I-B und I-C (kein Vorlesungsbetrieb) nicht erforderlich.

Tabelle 13: Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstag Samstag nach Relationskategorien und Gebietskategorien

	Mindest-Bedienungsqualität (Samstag; Taktfolge in Minuten)		
	SVZ I (05:00 – 09:00)	NVZ (09:00 – 16:00)	SVZ II (16:00 – 24:00)
Relationskategorie I-A (Stadtzentrum)			
Kernzone	30	15	30
Kernrandzone	30	15	30
Außenzone	-	60	60

[38] In Anlehnung an Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4; 6/ 2001 sowie Nahverkehrspläne für andere Großstädte.

[39] In der NVZ II Bedienung bis nach Ende der letzten Vorlesung.

Relationskategorie I-B (Universität)			
Kernzone	-	-	-
Kernrandzone	-	-	-
Außenzone	-	-	-
Relationskategorie I-C (HAWK)			
Kernzone	-	-	-
Kernrandzone	-	-	-
Außenzone	-	-	-

Keine Bedienungsstandards werden für die Relationskategorien I-B und I-C ganztags (kein Vorlesungsbetrieb) sowie für die Außenzone in der SVZ I (zu geringe Verkehrsgenerierung für wirtschaftlichen Betrieb) definiert.

Tabelle 14: Richtwerte der Bedienungsqualität für Verkehrstag Sonntag nach Relationskategorien und Gebietskategorien

	Mindest-Bedienungsqualität (Sonntag; Taktfolge in Minuten)
	SVZ (06:00 – 24:00)
Relationskategorie I-A (Stadtzentrum)	
Kernzone	30
Kernrandzone	30
Außenzone	60
Relationskategorie I-B (Universität)	
Kernzone	-
Kernrandzone	-
Außenzone	-
Relationskategorie I-C (HAWK)	
Kernzone	-
Kernrandzone	-
Außenzone	-

Am Sonntag sind auf den Verbindungen der Relationskategorien I-B und I-C keine Anforderungen an die Bedienung vorgesehen.

Landkreis Hildesheim

Im Landkreis Hildesheim ist für alle Städte, Gemeinden und Samtgemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen zu gewährleisten.

Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung (d. h. möglichst einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten in jeder Stunde oder alle zwei Stunden) ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Als Mindest-Zielwerte sind die folgenden Bedienungsstandards anzustreben. In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage können die genannten Standards auch bedarfsgesteuert z. B. mit flexiblen Bedienungsformen gewährleistet werden, um damit auch einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen zu können. Bei entsprechenden Nachfragepotenzialen können die Standards auch ggf. deutlich überschritten werden.

Tabelle 15: Richtwerte der Bedienungshäufigkeit für Verkehrstage Montag bis Freitag zur Anbindung der Stadt- / Ortsteile an die jeweiligen Grundzentren (Kategorie II-A)

		Anzahl Fahrten pro Richtung	
Betriebszeitfenster	**Richtung**	**200 – 1.000 EW**	**1.000 – 3.000 EW**
06:00 – 08:30	Hinfahrt Rückfahrt	2 -	3 -
08:30 – 13:00	Hinfahrt Rückfahrt	2 1 (mittags)	2 2
13:00 – 18:00	Hinfahrt Rückfahrt	1 3	2 3
nach 18 Uhr	Hinfahrt Rückfahrt	- 1	- 2
Tagessumme	**Hinfahrt** **Rückfahrt**	**5** **5**	**7** **7**

Tabelle 16: Standards der Bedienungshäufigkeit für Verkehrstage Montag bis Freitag zur Anbindung der Stadt- / Ortsteile an das jeweilige Mittel- bzw. Oberzentrum (Kategorie II-B)

		Anzahl Fahrten pro Richtung	
Betriebszeitfenster	**Richtung**	**200 – 1.000 EW**	**1.000 – 3.000 EW**
06:00 – 08:30	Hinfahrt Rückfahrt	2 -	2 -
08:30 – 13:00	Hinfahrt Rückfahrt	1 1 (mittags)	2 2
13:00 – 18:00	Hinfahrt Rückfahrt	1 2	2 2
nach 18 Uhr	Hinfahrt Rückfahrt	- 1	- 2
Tagessumme	**Hinfahrt** **Rückfahrt**	**4** **4**	**6** **6**

Tabelle 17: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstage Montag bis Freitag zur Anbindung der Grundzentren an die zugehörigen Mittelzentren bzw. an das Oberzentrum Hildesheim (Kategorie II-C)

		Anzahl Fahrten pro Richtung	
Betriebszeitfenster	**Richtung**	**1.000 - 3.000 EW**	**3.000 – 7.000 EW**
06:00 – 08:30	Hinfahrt Rückfahrt	3 1	3 1
08:30 – 13:00	Hinfahrt Rückfahrt	2 2	4 3
13:00 – 18:00	Hinfahrt Rückfahrt	2 3	3 5
nach 18 Uhr	Hinfahrt Rückfahrt	- 1	1 2
Tagessumme	**Hinfahrt** **Rückfahrt**	**7** **7**	**11** **11**

Das Oberzentrum Hildesheim sollte aus den beiden Mittelzentren Alfeld (Leine) und Sarstedt mindestens stündlich erreichbar sein.

Tabelle 18: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Samstag

EW	Fahrtpaare / Samstag
200 – 1.000 EW	2 Fahrtenpaare
1.000 – 3.000 EW	4 Fahrtenpaare
> 3.000 EW	6 Fahrtenpaare

Unter Umständen können die Anforderungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten modifiziert werden. Dabei sind Risiken bezüglich der erreichbaren Marktausschöpfung ausreichend zu berücksichtigen.

An Sonntagen sind auf den Verbindungen im Landkreis Hildesheim keine Anforderungen an die Bedienung vorgesehen (zu geringe Verkehrsgenerierung für wirtschaftlichen Betrieb). Jedoch ist eine Grundversorgung der Erreichbarkeit von touristisch relevanten Orten und Zielen im Freizeitverkehr und für die Naherholung anzustreben.

Der Schülerverkehr bildet den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage im Landkreis. Das Liniennetz und die Fahrplangestaltung haben diese Anforderungen bedarfsorientiert zu berücksichtigen. Bei den bedarfsgerechten, nicht vertakteten Angeboten ist eine leicht verständliche transparente Fahrplangestaltung anzustreben.

Die Nutzbarkeit und Merkbarkeit des ÖPNV-Angebotes soll durch die Gewährleistung der Bedienungsstandards auch in Ferienzeiten und eine möglichst gleichbleibende Bedienungshäufigkeit an allen Werktagen erhöht werden.

2.3.6 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Verbindungsqualität –

Weitere wesentliche Faktoren für die ÖPNV-Nutzung sind die Umsteigehäufigkeit und die Reisezeit von Tür-zu-Tür. Im Nahverkehrsplan werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die relevanten Ziele erreichen kann. Für die Reisezeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten.

Stadt Hildesheim

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

In den Relationskategorien sind die in Tabelle 19 definierten maximalen Umsteigevorgängen als Anforderung an die Umsteigehäufigkeit zu beachten. Die in Tabelle 20 festgelegten maximalen Umsteigezeiten sollten hierbei nicht überschritten werden.

Tabelle 19: Anforderungen an die maximale Umsteigehäufigkeit

Relationskategorie	Maximal anzustrebende Umsteigevorgänge		
	Kernzone I	Kernrandzone	Außenzone
Kategorie I-A	0	0	1
Kategorie I-B	1	1	2
Kategorie I-C	1	1	2

Darüber hinaus sollte der Hauptbahnhof aus allen Stadtbereichen mit maximal einem Umstieg erreicht werden.

Tabelle 20: Richtwerte der Umsteigezeit

Relationskategorie	Maximal anzustrebende Umsteigezeit
Kategorie I-A	5 Minuten
Kategorie I-B	10 Minuten
Kategorie I-C	10 Minuten

Die Umsteigenotwendigkeit im Stadtverkehr Hildesheim sollte für den Fahrgast mit möglichst geringem Aufwand verbunden sein (kurze Wegelängen, kurze Wartezeiten auf das Anschlussverkehrsmittel). An allen Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet sind in den Hauptumsteigerelationen (mind. 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (entsprechend Tabelle 20) zu gewährleisten. An festgelegten Verknüpfungspunkten ist ggf. eine betriebliche Anschlusssicherung vorzusehen.

Anforderungen an die Reisezeit

Für die Messung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum werden Bedienungsstandards für die Beurteilung der Reisezeiten auf den Relationskategorien definiert. Die Reisezeiten werden als Nettofahrzeiten inkl. Umsteigezeiten ermittelt.[40]

Die definierten Anforderungen an die Reisezeit sind Richtwerte, die an die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer sowie an die heutige Situation im Stadtverkehr angelehnt sind.

Tabelle 21: Richtwerte für die „maximale Reisezeit“ (relationsbezogen)

Relations-kategorie	Maximale Reisezeit aus Gebietskategorie		
	Kernzone	Kernrandzone	Außenzone
Kategorie I-A	20 Minuten	20 Minuten	30 Minuten
Kategorie I-B	30 Minuten	45 Minuten	45 Minuten
Kategorie I-C	30 Minuten	45 Minuten	45 Minuten

[40] Reine Fahr- und Umsteigezeit, ohne Haltestellenzu- und –abwege.

Landkreis Hildesheim

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität des ÖPNV im Landkreis Hildesheim werden in Anlehnung an die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer[41] sowie an die heutige Situation im Landkreis im Nahverkehrsplan folgende Zielsetzungen angestrebt:

Die Umsteigenotwendigkeit soll auf ein vom Fahrgast akzeptables Minimum reduziert werden. Es werden dabei folgende Zielwerte angestrebt:

Tabelle 22: Anforderungen an die anzustrebende Anzahl der Umsteigevorgänge

Verbindung	**max. anzustrebende Umsteigevorgänge**
Kategorie II-A (Ortsteile > 200 EW ⇔ Grundzentrum)	0
Kategorie II-B (Ortsteile > 200 EW ⇔ relev. Mittelzentrum (bzw. Oberzentrum))	1 (in peripheren Lagen 2)
Kategorie II-C (Grundzentrum ⇔ relev. Mittelzentrum (bzw. Oberzentrum))	0 (in peripheren Lagen 1)

Darüber hinaus sollte das Oberzentrum Hildesheim aus den beiden Mittelzentren Alfeld (Leine) und Sarstedt mindestens stündlich umsteigefrei erreichbar sein.[42]

Anzustrebende Umsteigezeiten an definierten Verknüpfungspunkten sind, in Abhängigkeit von der örtlichen baulichen Situation, maximal 10 Minuten bei Bus / Bus-Verknüpfungen und 15 Minuten bei Bus / Schiene-Verknüpfungen.

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 z. B. des Zubringerverkehrsmittels sollten, soweit betrieblich möglich, abgewartet werden.

Anforderungen an die Reisezeit

Die Orte im Kreisgebiet sollen mit einem akzeptablen Zeitaufwand an die zentralen Orte angebunden werden[43]. Für alle Ortsteile mit einer Entfernung von mehr als 5 Straßenkilometern bis zum Gemeindezentrum ist eine entsprechende ÖPNV-Anbindung mit einer maximalen Reisezeit von 30 Minuten zu gewährleisten.

---

[41] VDV Schriften, Heft 4, 6/2001: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV (Köln, 2001).

[42] Aufgrund der deutlichen Reisezeitvorteile im SPNV gilt der in Elze gewährleistete „Rund-um-Anschluss“ als Standarderfüllung.

[43] Bzgl. Ober- und Mittelzentrum gilt die zentrale Haltestelle als Bezugspunkt.

Darüber hinaus sollen alle Ortschaften innerhalb von 90 Minuten an das Oberzentrum Hildesheim und – im zugehörigen Mittelbereich – innerhalb von 60 Minuten an die Mittelzentren Alfeld (Leine) bzw. Sarstedt angebunden werden.

Teilbaustein B
- Landkreis Hildesheim -

3 Raumstrukturanalyse Landkreis Hildesheim

3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Der Landkreis Hildesheim liegt im Südosten von Niedersachsen. Er grenzt im Norden und Nordwesten an die Region Hannover, im Nordosten an den Landkreis Peine. Östliche Nachbarn sind der Landkreis Wolfenbüttel sowie die kreisfreie Stadt Salzgitter, im Süden grenzen die Landkreise Goslar, Northeim und Holzminden an Hildesheim. Nachbar im Westen ist der Landkreis Hameln-Pyrmont. Der Landkreis ist Mitglied der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg.

Der Landkreis Hildesheim wurde im Zuge der Kreisreform im Jahr 1977 aus der bis 1974 kreisfreien Stadt Hildesheim sowie den Landkreisen Alfeld (Leine) und Hildesheim-Marienburg gebildet. Kreisstadt und einziges Oberzentrum des Landkreises ist Hildesheim.

Die Struktur des Landkreises ist durch eine „Nord-Süd-Differenzierung“ gekennzeichnet. Während das nördliche Kreisgebiet vergleichsweise dicht besiedelt ist und vorwiegend landwirtschaftlich bis industriell genutzt wird, charakterisiert sich der waldreiche Süden insbesondere durch verschiedene Höhenzüge wie z. B. Sieben Berge, Vorberge und Sackwald sowie das Leinetal. Prägende Räume sind im nördlichen Kreisgebiet die Hildesheimer Börde und die Calenberger Lößbörde sowie das südlich gelegene waldreiche untere Innerstebergland und das Leinebergland.

Die verkehrliche Erschließung des Nahverkehrsraums ist durch mehrere Verkehrsachsen gekennzeichnet. Die meisten Hauptverkehrsachsen laufen in der Kreisstadt Hildesheim zusammen, so dass das Oberzentrum ein Hauptverkehrsknotenpunkt von überregionaler Bedeutung ist. Die Autobahn BAB 7 stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im östlichen Landkreis dar. Durch das nordöstliche Kreisgebiet verläuft darüber hinaus die B 6 in Richtung Hannover – Bremerhaven. Eine weitere wichtige Nord-Süd-Achse bildet die B 3, die das westliche Kreisgebiet an die Landeshauptstadt Hannover anbindet. Im nördlichen Nahverkehrsraum gewährleistet die in West-Ost-Richtung verlaufende Bundesstraße B 1 eine schnelle Anbindung an die umliegenden Zentren Hameln und Braunschweig. Darüber hinaus stellt die B 243 eine Anbindung des südöstlichen Kreisgebietes an das benachbarte Mittelzentrum Seesen sicher.

Die Erschließung des Landkreises Hildesheim durch den Schienenverkehr erfolgt auf verschiedenen Strecken. Insbesondere die Fernverkehrsstrecke Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Frankfurt (Main) – Mannheim – München/ Basel bildet eine großräumige Verbindungsachse. Darüber hinaus verfügt der Landkreis über ein dicht ausgebautes Schienennetz im regionalen SPNV.

3.2 Raumstruktureller Überblick – Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Hildesheim umfasst sechs Städte, acht Gemeinden und fünf Samtgemeinden. Letztere setzen sich aus zwischen vier und sieben Mitgliedsgemeinden zusammen. Die Kreisstadt Hildesheim ist Sitz der Kreisverwaltung.

Das Kreisgebiet in seinen heutigen Grenzen ist das Ergebnis mehrerer Gebietsreformen, die letzte im Jahr 1977. Aus diesem Grund bestehen auch heute noch insbesondere aus den südöstlich gelegenen Gemeinden zum Teil ausgeprägt räumlich strukturelle Verflechtungen in die ehemalige Kreisstadt Alfeld (Leine).

Die Kreisstadt Hildesheim ist im Landes-Raumordnungsprogramm als Oberzentrum ausgewiesen, den Städten Alfeld (Leine) und Sarstedt wird die Funktion von Mittelzentren zugewiesen.[44] Alfeld (Leine) übernimmt wichtige Funktionen im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich insbesondere für die Bevölkerung im südlichen Landkreis.

Die lokale Grundversorgung mit Gütern im Einzelhandel und mit einzelnen Dienstleistungen wird in den Grundzentren gesichert.

Die zentralen Orte innerhalb des Nahverkehrsraums übernehmen neben Versorgungsfunktionen auch Funktionen im Dienstleistungs- und Freizeitbereich sowie Bildungs- und Arbeitsplatzfunktionen.

Tabelle 23 gibt einen Überblick über die zentralörtliche Gliederung und die Strukturräume im Landkreis Hildesheim.

[44] Quelle: Fortschreibung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2012

Tabelle 23: Raumstrukturelle Kennwerte des Landkreises Hildesheim[45]

Landkreis Hildesheim	
Einwohner	279.152 (Stand: 31.12.2012)
Fläche	1.205,76 km²
Einwohnerdichte	232 EW je km²
Zentralörtliche Gliederung lt. Regionalem Raumordnungsprogramm 2001	
Oberzentrum	• Hildesheim
Mittelzentrum	• Alfeld (Leine) • Sarstedt
Grundzentren	• Algermissen • Bad Salzdetfurth • Bockenem • Diekholzen • Duingen • Elze • Freden (Leine) • Giesen • Gronau (Leine) • Harsum • Holle • Lamspringe • Nordstemmen • Schellerten • Sibbesse • Söhlde

[45] Quelle: Landkreis Hildesheim, Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim zum 31.12.2012.

3.3 Siedlungsstruktur und Einwohner

Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung

Hinweis:
Im Rahmen der Nahverkehrsplanung werden die auf Basis der Volkszählung fortgeschriebenen Einwohnerzahlen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen verwendet, da sich nur aus diesen Daten die für den Prozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ableiten lassen. Die auf Basis der Zensus-Erhebung fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen sind insgesamt niedriger als die hier dargestellten Daten, die tatsächlichen Einwohnerentwicklungen sind absolut somit voraussichtlich noch weiter rückläufig als dargestellt.

Der Landkreis Hildesheim erstreckt sich über eine Gesamtfläche von etwa 1.200 km², im Jahr 2013 lebten etwa 279.150 Menschen im Kreisgebiet. Mit einer Bevölkerungsdichte von 232 Einwohner/km² wird der Durchschnittswert des Landes Niedersachsen (166,3 EW/km²) deutlich überschritten, eine deutlich höhere Bevölkerungsdichte weist die benachbarte Region Hannover auf (498,5 EW/km²), der Landkreis Schaumburg (234,9 EW/km²) ist ähnlich dicht besiedelt.[46]

Innerhalb des Kreisgebietes lassen sich deutliche Unterschiede ausmachen (vgl. auch Einzelaufstellung im Anlagenband). Die Einwohnerdichten nehmen tendenziell mit zunehmender Entfernung von der Kreisstadt ab, Ausnahmen bilden hierbei die beiden Mittelzentren Alfeld (Leine) (267 EW/km²) und Sarstedt (432 EW/km²).

Weitere dichter besiedelte Kommunen mit mehr als 200 Einwohnern pro km² befinden sich mit Giesen (288 EW/km²), Harsum (234 EW/km²), Algermissen (223 EW/km²) und Nordstemmen (206 EW/km²) im nördlichen Kreisgebiet. Darüber hinaus sind die beiden südlich an das Stadtgebiet Hildesheim angrenzenden Kommunen Bad Salzdetfurth (251 EW/km²) und Diekholzen (219 EW/km²) zu erwähnen.

Die dünner besiedelten Kommunen mit unter 100 Einwohnern pro km² erstrecken sich bandartig entlang der südlichen Kreisgrenze (Ausnahme Alfeld (Leine)). Erfahrungsgemäß sind hier die geringsten ÖPNV-Potenziale zu erwarten.

Die Spannbreite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Gemeinden erstreckt sich zwischen rund 4.800 Einwohnern in der Samtgemeinde Freden (Leine) bis etwa 100.700 Einwohnern in der Kreisstadt.

Hier zeigt sich die siedlungsstrukturelle Bandbreite, die mit dem ÖPNV entsprechend der jeweiligen Möglichkeiten abgedeckt werden muss. Während durch die in weiten Teilen bandartige Siedlungsstruktur im nördlichen Kreisgebiet eine gute Grundvoraussetzung für eine ÖPNV-Erschließung gegeben ist, stellt die vergleichsweise disperse Siedlungsstruktur in Zusammenhang mit den topografischen Gegebenheiten im südlichen Kreisgebiet eine Herausforderung für den ÖPNV dar.

---

[46] Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Bevölkerung und Katasterflächen in Niedersachsen, Datenstand 31.12.2012.

Einwohnerentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum ist seit dem Jahr 2008 durch eine leicht abnehmende Bevölkerungsentwicklung um rund etwa - 2,1% gekennzeichnet. Dies entspricht einem absoluten Rückgang von etwa - 5.900 Einwohnern im gesamten Landkreis. Der Bevölkerungsrückgang begann etwa mit dem Jahr 2003; während die Bevölkerungsverluste über Jahre zunächst weitgehend konstant waren, setzte ab dem Jahr 2007 ein verstärkter Rückgang der Bevölkerung ein.[47]

Innerhalb des Untersuchungsgebietes lassen sich regional unterschiedliche Entwicklungen der Einwohnerzahlen erkennen. Während die nördlichen Gebiete um die Kreisstadt Hildesheim vergleichsweise stabile bis leicht rückläufige Bevölkerungszahlen verzeichnen, sind die südlichen Bereiche prozentual durch stärkere Rückgänge in den letzten Jahren gekennzeichnet (vgl. Tabelle 24).

Tabelle 24: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim[48]

Kommune	**EW 2000**	**EW 2008**	**EW 2013**	**Entwicklung 2008 - 2013**	
				absolut	**prozentual**
Hildesheim, Stadt	103.909	101.516	100.656	-860	-0,8%
Alfeld (Leine), Stadt	21.968	20.173	19.490	-683	-3,4%
Algermissen, Gemeinde	8.047	8.178	7.955	-223	-2,7%
Bad Salzdetfurth, Stadt	14.479	13.875	13.457	-418	-3,0%
Bockenem, Stadt	11.400	10.738	10.144	-594	-5,5%
Diekholzen, Gemeinde	7.021	6.715	6.607	-108	-1,6%
Elze, Stadt	9.641	9.310	8.868	-442	-4,7%
Giesen, Gemeinde	9.830	9.881	9.702	-179	-1,8%
Harsum, Gemeinde	11.909	12.099	11.693	-406	-3,4%
Holle, Gemeinde	7.085	7.360	7.179	-181	-2,5%
Nordstemmen, Gemeinde	13.286	12.735	12.419	-316	-2,5%
Sarstedt, Stadt	17.894	18.560	18.570	+10	+0,1%
Schellerten, Gemeinde	8.823	8.524	8.615	+91	+1,1%
Söhlde, Gemeinde	8.369	8.137	7.813	-324	-4,0%

[47] Quelle: Wirtschaftsförderungsgesellschaft Hildesheim Region (HI-REG) mbH, Regionalbericht 2010

[48] Quelle: Landkreis Hildesheim, Strukturplanung der Seniorenarbeit, Bevölkerungsentwicklung von 1998 – 2008 und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim zum 31.12.2012 (jeweils zum Stichtag 31.12.).

Kommune	EW 2000	EW 2008	EW 2013	Entwicklung 2008 - 2013	
				absolut	prozentual
SG Duingen	5.679	5.486	5.101	-385	-7,0%
SG Freden (Leine)	5.626	5.087	4.830	-257	-5,1%
SG Gronau (Leine)	14.938	14.283	14.183	-100	-0,7%
SG Lamspringe	6.491	6.122	5.807	-315	-5,1%
SG Sibbesse	6.584	6.309	6.063	-246	-3,9%
LK Hildesheim gesamt	292.979	285.088	279.152	-5.936	-2,1%

Mit Ausnahme der Stadt Sarstedt ist von dieser Entwicklung der gesamte Landkreis betroffen, Sarstedt verzeichnet weitgehend konstante Bevölkerungszahlen. Ein vergleichsweise starker prozentualer Bevölkerungsrückgang ist in den Samtgemeinden Duingen (- 7%), Freden (Leine) und Lamspringe (beide - 5,1%) sowie in der Stadt Bockenem (- 5,5%) zu verzeichnen. Absolut entfallen die stärksten Rückgänge auf die Kreisstadt Hildesheim (- 860 Einwohner), weitere Rückgänge in nennenswerter Größenordnung entfallen auf die Städte Alfeld (Leine) (- 683 Einwohner) und Bockenem (- 594 Einwohner).

Bevölkerungszuwächse hatte im untersuchten Zeitraum lediglich die Gemeinde Schellerten mit etwa 1% (ca. + 90 EW).

Karte 1: Bevölkerungsstruktur Landkreis Hildesheim

Demografie

Da die Daten des Landkreises Hildesheim zur Strukturplanung der Seniorenarbeit, (Bevölkerungsentwicklung von 1998 – 2008 und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim zum 31.12.2012) keine kleinteilige Auswertung der Altersstruktur als Indiz für die demografische Entwicklung zulassen, wird hier auf die Daten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen zurückgegriffen. Diese unterscheiden sich leicht von den Strukturdaten des Kreises (vgl. vorangegangenes Kapitel). Die Grundtendenzen unterscheiden sich jedoch nicht voneinander.

Neben wanderungsbedingten Rückgängen liegt der Bevölkerungsrückgang augenscheinlich auch an einem Rückgang der jährlichen Geburten im Landkreis. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren voraussichtlich moderater fortsetzen, da sich die Geburtenzahlen in der Stadt Hildesheim mittlerweile wieder stabilisiert haben.

Die Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim unterscheidet sich hinsichtlich der Altersstruktur nicht wesentlich von der anderer Städte und Landkreise im regionalen Umfeld. Der Anteil der „unter 18-Jährigen“ entspricht mit 16,3% in etwa dem Durchschnittswert der benachbarten Region Hannover (16,1%) liegt aber bereits unter dem Durchschnitt für Niedersachsen (17,2%). Demgegenüber ist die

Bevölkerungsgruppe der „über 65-Jährigen“ im Landkreis Hildesheim mit 16,2% (Anteil 65- bis 79-Jährige) bzw. 6,2% (Anteil ab 80-Jährige) bereits leicht höher als in der Region Hannover (15,4% bzw. 5,6%) bzw. auch im restlichen Niedersachsen (15,4% bzw. 5,5%). Ähnliche Altersstrukturen weisen innerhalb der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg die Stadt Salzgitter und bedingt auch Wolfsburg auf.[49]

Innerhalb der letzten 12 Jahre hat sich die Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim stark verändert. Während die Bevölkerung in der Altersgruppe der Senioren, insbesondere bei den Hochbetagten, im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zur Gesamtbevölkerung als auch absolut deutlich angestiegen ist, ist in den meisten anderen Altersklassen der Bevölkerungsrückgang zum Teil stark spürbar. Während die hochmobile Altersgruppe der „18- bis unter 30-Jährigen“ noch vergleichsweise moderat zurückgegangen ist, sind die Verluste bei den Kindern und Jugendlichen auffällig hoch. Auch der Anteil der „30- bis unter 40-Jährigen“ ist stark rückläufig.

Tabelle 25: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Hildesheim[50]

Altersgruppe	**Bevölkerungsstand**			**2000-2013**	**2008-2013**
	2000	**2008**	**2013**	**absolut (prozentual)**	**absolut (prozentual)**
0 bis unter 6	17.660	13.805	12.413	- 5.247 (- 29,7%)	- 1.392 (- 10,1%)
6 bis unter 15	28.604	26.007	23.252	- 5.352 (- 18,7%)	- 2.755 (- 10,6%)
15 bis unter 18	8.845	9.932	9.251	+406 (+4,6%)	- 681 (- 6,9%)
18 bis unter 25	21.424	23.002	23.236	+1.812 (+8,5%)	+234 (+1,0%)
25 bis unter 30	16.709	14.943	14.413	- 2.296 (- 13,7%)	- 530 (- 3,5%)
30 bis unter 40	48.297	33.452	29.266	- 19.031 (- 39,4%)	- 4.186 (- 12,5%)
40 bis unter 50	41.317	48.090	44.910	+3.593 (+8,7%)	- 3.180 (- 6,6%)
50 bis unter 65	56.355	54.248	59.819	+3.464 (+6,1%)	+5.571 (+10,3%)
65 bis unter 70	15.266	18.466	14.202	- 1.064 (- 7,0%)	- 4.264 (- 23,1%)

[49] Quelle: Bertelsmann Stiftung, Demographiebericht Landkreis Hildesheim, Indikatoren Demographische Entwicklung/ Bevölkerungspotenzial 2011 (Internet-Abruf 04.10.2013).

[50] Quelle: Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN), Bevölkerung nach Altersgruppen in Niedersachsen, jeweils zum Stichtag 31.12.

Altersgruppe	Bevölkerungsstand			2000-2013	2008-2013
	2000	2008	2013	absolut (prozentual)	absolut (prozentual)
70 oder älter	38.502	44.718	49.158	+10.656 (+27,7%)	+4.440 (+9,9%)
Landkreis gesamt	*292.979*	*286.663*	*279.920*	*- 13.059 (- 4,5%)*	*- 6.743 (- 2,4%)*

3.4 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

Wirtschaftsstruktur

Der Berufsverkehr nimmt im ÖPNV im Landkreis Hildesheim eine bedeutende Stellung ein. Dabei sind sowohl Arbeitsplatzstandorte im Landkreis als auch Standorte außerhalb, v. a. in der Landeshauptstadt Hannover sowie auch in der gesamten Region Hannover zu beachten.

Im Landkreis Hildesheim waren zum 31.12.2012 insgesamt etwa 82.971 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte[51] am Arbeitsort gemeldet. Dieser Wert ist im Vergleich zum Jahr 2004 (81.598 sozialversicherungspflichtig Beschäftige am Arbeitsort) leicht gestiegen.[52] Deutliche Zugewinne an Arbeitsplätzen werden hierbei insbesondere für die Städte Sarstedt (ca. +780) und Hildesheim (ca. +650) registriert, die größten Verluste hatten während dieses Zeitraum die Städte Alfeld (Leine) (ca. - 460) und Bockenem (ca. - 430).

Mit rund 43.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort, und somit mehr als der Hälfte aller Beschäftigten, ist die Kreisstadt Hildesheim ausgeprägter Beschäftigungsschwerpunkt im Landkreis und einer der wichtigsten Arbeitsplatzstandorte für die Region. Darüber hinaus ist trotz des Rückgangs eine starke Konzentration an Arbeitsplätzen in der ehemaligen Kreisstadt Alfeld (Leine) (ca. 7.750 Beschäftigte) festzustellen.

Weitere Kommunen mit jeweils mehr als 3.000 Beschäftigten am Arbeitsort sind darüber hinaus Sarstedt (ca. 6.400), Bad Salzdetfurth (ca. 3.370) und Bockenem (ca. 3.300).

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass nur einzelne Arbeitgeber aufgrund der Anzahl der Beschäftigten eine gewisse ÖPNV-Relevanz aufweisen (vgl. Tabelle 26).

Eine gemeindescharfe Übersicht der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist im Anlagenband dargestellt.

---

[51] Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und / oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen die Selbstständigen, mithelfenden Familienangehörige und Beamten.

[52] Quelle: Landkreis Hildesheim, Nahverkehrsplan für den Landkreis Hildesheim 2008.

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises ist durch eine mittelständisch ausgerichtete Unternehmensstruktur geprägt. Ein breitgefächerter Branchenmix bestimmt das wirtschaftliche Bild des „Wirtschaftsstandortes Region Hildesheim“. Geprägt wird die wirtschaftliche Struktur insbesondere durch Unternehmen mit den Tätigkeitsschwerpunkten Elektrotechnik, Nachrichten- und Übertragungstechnik, Maschinen- und Apparatebau, Automobilzulieferer, Logistik / Verkehr, Papierherstellung- und verarbeitung, Modell- und Formenbau und der Gummiindustrie. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit zählt die Hildesheimer Börde zu einer der fruchtbarsten Regionen Deutschlands, so dass auch die Landwirtschaft zu einem prägenden Wirtschaftsfaktor in der Region zählt. Darüber hinaus haben eine Vielzahl von Handwerks- und Handelsunternehmen sowie Dienstleistungsbetriebe ihren Sitz im Landkreis.

Agglomerationen größerer Arbeitsplatzstandorte im Landkreis außerhalb der Stadt Hildesheim befinden sich insbesondere im Norden von Bockenem und Sarstedt sowie im westlichen Teilbereich von Alfeld.

Tabelle 26: Größere Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim) (Unternehmen / Agglomerationen > 200 Beschäftigte; globale und anonymisierte Darstellung)[53]

Kommune	**Bereiche**	**Arbeitsplätze**
Alfeld (Leine)	Alfeld West	ca. 1.300
	Alfeld Mitte/West	ca. 980
	Alfeld Mitte	ca. 600
	Alfeld Ost	ca. 380
	Alfeld Mitte/Ost	ca. 300
	Alfeld Mitte/Nord	ca. 260
	Alfeld Nord	ca. 240
	Alfeld Süd/Ost	ca. 240
Algermissen	Algermissen West	ca. 280
Bad Salzdetfurth	Bad Salzdetfurth Süd	ca. 520
	Groß Düngen	ca. 370
	Detfurth	ca. 310
	Bad Salzdetfurth Mitte	ca. 240
Bockenem	Bockenem Nord	ca. 1.550
	Bockenem Mitte	ca. 250
	Bockenem Süd	ca. 200
Diekholzen	Egenstedt	ca. 360

[53] Quelle: eigene Datenbank der HI-REG von durchgeführten Förderprojekten sowie Daten von Kreditreform; Stand Februar 2014. Aufgrund der Datenlage wurden nur Betriebe ab 50 Beschäftigten berücksichtigt.

Kommune	Bereiche	Arbeitsplätze
Elze	Elze Mitte/Ost	ca. 340
	Elze Süd/West	ca. 220
Giesen	Hasede Nord	ca. 410
	Emmerke	ca. 280
Gronau (Leine)	Gronau Nord/Ost	ca. 710
	Gronau Nord	ca. 410
	Eime Ost	ca. 360
	Gronau Mitte	ca. 290
	Gronau West	ca. 270
Harsum	Harsum Nord/Ost	ca. 970
	Harsum West	ca. 220
Lamspringe	Lamspringe Ost	ca. 310
Nordstemmen	Nordstemmen West	ca. 250
Sarstedt	Sarstedt Nord	ca. 1.210
	Sarstedt Süd	ca. 660
	Sarstedt Nord/Ost	ca. 600
	Sarstedt Mitte/Nord	ca. 400
	Sarstedt West	ca. 350
	Sarstedt Mitte	ca. 310
	Sarstedt Mitte/West	ca. 270
Söhlde	Hoheneggelsen	ca. 210

Die Arbeitslosenquote im Landkreis Hildesheim lag im September 2014 mit 7,5% über dem Landesdurchschnitt von Niedersachsen (6,3%) und der Bundesrepublik (6,5%).[54]

[54] Quelle: Homepage der Bundesagentur für Arbeit, statistik.arbeitsagentur.de, Datenstand September 2014.

Pendlerrelationen

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr. Ausgewiesen werden allerdings lediglich Verflechtungen sozialversicherungspflichtig beschäftigter Personen.[55] Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Innerhalb des Nahverkehrsraums herrscht ein deutlicher Auspendlerüberschuss von mehr als 10.000 Pendlern. Etwa 50.000 Einpendlern stehen etwa 61.200 Auspendler gegenüber. Der Landkreis hat demnach insgesamt ein negatives Pendlersaldo. Lediglich das Oberzentrum Hildesheim (ca. 12.160) und die Städte Alfeld (Leine) (ca. 1.380) und Gronau (Leine) (ca. 600) weisen ein positives Verhältnis Ein- zu Auspendlern auf. Aus den übrigen Kommunen pendeln täglich jedoch deutlich mehr Menschen aus als ein. Gemeinden mit einem negativen Pendlersaldo von > 2.000 sind Nordstemmen (ca. - 2.950), Algermissen (ca. -2.200), Schellerten (ca. - 2.100) und Harsum (ca. - 2.050).

Neben den Bindungen an das Oberzentrum Hildesheim zeigen die Pendlerströme hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung deutliche Schwerpunkte insbesondere in die benachbarte Landeshauptstadt Hannover sowie den gesamten Großraum Hannover. Pendlerverflechtungen auf weiteren Relationen (sowohl innerhalb des Landkreises als auch über die Kreisgrenze hinaus) sind deutlich geringer ausgeprägt. Auffällig ist lediglich die Ausrichtung des Fleckens Delligsen aus dem benachbarten Landkreis Holzminden auf das Mittelzentrum Alfeld (Leine) (ca. 820 Einpendler).

Da die Stadt Hannover aufgrund ihrer Funktion als Landeshauptstadt eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in der öffentlichen Verwaltung bietet, ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Zahl der Auspendler aus dem Landkreis Hildesheim in die Region Hannover noch deutlich über dem in Tabelle 27 aufgeführten Wert liegt.[56]

Tabelle 27:
Wichtige Pendlerbewegungen über die Landkreisgrenze (> 500 Pendlerbewegungen) [57]

Auspendler aus dem LK Hildesheim	**Anzahl**
Hannover	11.315
Laatzen	1.611
Langenhagen	644
Delligsen, Flecken	491

Einpendler in den LK Hildesheim	**Anzahl**
Hannover	2.762
Laatzen	635
Salzhemmendorf, Flecken	582
Delligsen, Flecken	1.271

[55] Ohne Beamte, Freiberufler etc.; ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

[56] Die Pendlerstatistik basiert auf den Daten zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, in denen die Beamten nicht mit aufgeführt sind.

[57] Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2012

Tabelle 28:
Wichtige Pendlerbewegungen innerhalb des Landkreises (> 500 Pendlerbewegungen) [58]

Kommune	Einpendler aus	Anzahl
Hildesheim	Harsum	1.867
	Bad Salzdetfurth	1.710
	Giesen	1.385
	Schellerten	1.310
	Nordstemmen	1.242
	Diekholzen	1.174
	Sarstedt	823
	Holle	789
	Söhlde	665
	Algermissen	647
	Bockenem	588
	Alfeld (Leine)	541

Auspendler nach	Anzahl
Sarstedt	652
Giesen	512
Bad Salzdetfurth	507

3.5 Schulstandorte

Die Schüler zählen zu den vorrangigen Nutzern im ÖPNV im Landkreis Hildesheim. Insbesondere die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind dabei prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Vor diesem Hintergrund sollen die Schulstandorte und die diesbezüglichen Schulverkehrsbeziehungen bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden.

Im Bereich des Schulverkehrs sind vor allem Schulpendler zu weiterführenden Schulen bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes zu berücksichtigen.

Das Bildungsangebot im Landkreis Hildesheim ist durch ein flächendeckendes Netz an weiterführenden Schulen gekennzeichnet. Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 3 Hauptschulen, 5 Realschulen, 9 Oberschulen, 10 Gymnasien, 3 Integrierte und eine Kooperative Gesamtschule, 14 Förderschulen und 8 Berufliche Schulen. Darüber hinaus gibt es in Hildesheim eine Freie Waldorfschule, an der alle gängigen Schulabschlüsse bis zum Abitur möglich sind.

Seit dem Jahr 2011 werden im Landkreis Hildesheim einige Haupt- und Realschulen unter dem Begriff „Oberschule“ zusammengefasst, in der Oberschule in Harsum wird noch zusätzlich ein gymnasialer Zweig angeboten, der zum Übergang an eine gymnasiale Oberstufe nach der 10. Klasse berechtigt.

[58] Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2012

Die Standorte aller weiterführenden Schulen sind in der Karte 2 „ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Hildesheim“ dargestellt.

Schulstandorte mit einer hohen Bedeutung auch über die Gemeindegrenze hinaus sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (aufgeführt sind alle Schulstandorte mit mehr als 1.000 Schülern im Schuljahr 2013/2014). Auch hier tritt die Bedeutung des Oberzentrums Hildesheim innerhalb der Region hervor. Sieben der insgesamt 10 Gymnasien im Landkreis und zwei der vier Gesamtschulen sind in der Kreisstadt angesiedelt. Darüber hinaus geht auch der Einzugsbereich der Integrierten Gesamtschule in Bad Salzdetfurth sowie der Kooperativen Gesamtschule in Gronau (Leine) über die Gemeindegrenzen hinaus. Wichtige Schulstandorte sind darüber hinaus die beiden Mittelzentren Alfeld (Leine) (1 Haupt-, 1 Realschule, 1 Gymnasium, 1 Berufliche Schule, 2 Sonderschulen) und Sarstedt (1 Oberschule, 1 Gymnasium, 1 Förderschule) sowie die Stadt Elze (1 Oberschule, 1 Gymnasium, 2 Förderschulen). Lokale Bedeutung, insbesondere innerhalb des Gemeindegebietes, haben darüber hinaus die Haupt- und Realschulen bzw. seit 2011 die Oberschulen in Bockenem, Harsum, Nordstemmen, Ottbergen (Gemeinde Schellerten), Söhlde, Lamspringe und Duingen.

Tabelle 29:
Bedeutende Schulstandorte im Landkreis Hildesheim (> 1.000 Schüler im SJ 2013/2014)[59]

Kommune	**Schulstandort**	**Schülerzahlen**
Alfeld (Leine)	Berufsbildende Schule Alfeld (Leine)	ca. 1.480
	Gymnasium Alfeld (Leine)	ca. 1.000
Hildesheim	Goethegymnasium, Offene Ganztagsschule	ca. 1.230
	Gymnasium Himmelsthür, Offene Ganztagsschule	ca. 1.000
	Gymnasium Marienschule	ca. 1.000
	Robert-Bosch-Gesamtschule, Ganztagsschule	ca. 1.430
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Walter-Gropius-Schule	ca. 1.520
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Herman-Nohl-Schule, Außenstelle, Herman-Nohl-Schule	ca. 1.330
	Friedrich-List-Schule, Berufsschule	ca. 2.020
	Werner-v.-Siemens-Schule einschl., Außenstelle der Werner-v.-Siemens-Schule, Berufsschule	ca. 1.750

Etwa seit dem Schuljahr 2005/2006 ist ein kontinuierlicher Rückgang der Schülerzahlen erkennbar. Allein an den weiterführenden Schulen (ohne berufliche Schulen) sind die Schülerzahlen seit dem Schuljahr 2005/2006 um etwa 2.800 (ca. – 11,5%) von ca. 24.000 Schülern auf etwa 21.200 Schüler im Schuljahr 2013/14 zurückgegangen. Auch wenn sich die Geburtenzahlen in der Stadt Hildesheim mittlerweile stabilisiert haben, wird sich dieser Trend im Landkreis zunächst, mindestens wäh-

[59] Quelle: Landkreis Hildesheim, Dezernat 3 – Bildung, Bau und Umwelt

rend des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, weiter fortsetzen, voraussichtlich wird auch der Anteil der beförderungspflichtigen Schüler abnehmen. Dies bedeutet jedoch ausdrücklich nicht, dass auch der Beförderungsaufwand linear abnehmen wird. Eventuell erforderliche Anpassungen in der Schullandschaft gehen nicht selten mit längeren Anfahrtswegen einher (siehe Kapitel 8.2). Durch die Konzentration der Schulen mit gymnasialer Oberstufe und der beruflichen Schulen auf die sechs Städte Hildesheim, Alfeld (Leine), Elze, Sarstedt, Bad Salzdetfurth und Gronau (Leine) kommt es insbesondere in diesem Segment des Ausbildungsverkehrs bereits heute zu Gemeindegrenzen überschreitender Nachfrage erheblichen Ausmaßes.

Die Beförderung der Schüler erfolgt weitestgehend im öffentlichen Linienverkehr, darüber hinaus werden freigestellte Schülerverkehre durchgeführt.

3.6 Versorgungsstandorte

Einzelhandelsstandorte

Eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr für den mittel- und langfristigen Bedarf übernimmt im Nahverkehrsraum insbesondere die Innenstadt des Oberzentrums Hildesheim. Durch die Eröffnung der Arneken-Galerie konnte ein weiterer Anziehungspunkt im zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt geschaffen werden. Aufgrund des Fehlens weiterer Mittel- bzw. Oberzentren im direkten Umfeld versorgt auch das Mittelzentrum Alfeld (Leine) einen vergleichsweise großen Raum.

Das zweite Mittelzentrum im Landkreis, die Stadt Sarstedt, befindet sich dagegen im „Spannungsfeld“ zwischen den Oberzentren Hildesheim, Hannover und dem starken Mittelzentrum Laatzen.[60] Diese Situation wirkt sich negativ auf den Einkaufsstandort Sarstedt aus, der Trend der zunehmenden Leerstände wird sich auch zukünftig voraussichtlich weiter fortsetzen.

Der benachbarten Region Hannover kommt insbesondere für das nördliche und westliche Kreisgebiet eine hohe Bedeutung im Einkaufs- und Versorgungsverkehr, vorrangig im mittel- und langfristigen Bedarf, zu. Hier wirkt sich das dichte ÖPNV-Angebot in Richtung der Region aus einem großen Teil des Kreisgebietes deutlich förderlich aus.

Verflechtungen der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden untereinander sind in diesem Marktsegment (mit Ausnahme in der Verbindung in die Kreisstadt) von eher nachrangiger Bedeutung für den ÖPNV.

Für die Versorgung im kurz- und mittelfristigen Bedarf sind in den meisten Kommunen verschiedene Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. Das Warenangebot ist im Wesentlichen auf Angebote für den allgemeinen täglichen Bedarf ausgerichtet.

---

[60] Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012, Konsensprojekt großflächiger Einzelhandel im erweiterten Wirtschaftsraum Hannover – Fortschreibung 2012 (Analysebericht Landkreis Hildesheim), Juli 2012.

Auch im Landkreis Hildesheim ist der weit verbreitete Trend erkennbar, dass sich der Einzelhandel immer mehr aus den zentralen Bereichen der Kommunen zurückzieht und sich zu den Siedlungsrändern hin orientiert. Während im Oberzentrum Hildesheim sowie in einzelnen Kommunen (z. B. Gronau (Leine), Bockenem, Bad Salzdetfurth und Elze) gute Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs bestehen, zieht es in vielen Gemeinden die Discounter immer mehr an den Ortsrand.

Diese Standortproblematik wirkt dem Bestreben, den ÖPNV auch außerhalb des Schülerverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung zu stärken, entgegen. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden und jede beliebige Verbindung gewährleistet ist, kann der ÖPNV diese Ansprüche im Nahverkehrsraum nur eingeschränkt befriedigen. Die Nachteile gegenüber dem MIV werden an dieser Stelle nicht nur für den ÖPNV im Besonderen, sondern für den Umweltverbund insgesamt deutlich.

Krankenhäuser

Im Bereich Versorgung stellen Kliniken und Krankenhäuser Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziele im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung. Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung sind das HELIOS Klinikum Hildesheim, das St. Bernward Krankenhaus sowie auch das AMEOS Klinikum in Hildesheim. Darüber hinaus gibt es in Alfeld (Leine), Gronau (Leine) und Diekholzen Krankenhausstandorte mit einer für den ÖPNV relevanten Größenordnung.

Für die Nahverkehrsplanung ist eine unmittelbare Anbindung dieser Einrichtungen mit dem ÖPNV dahingehend von Bedeutung, dass Beschäftigte, Besucher und Patienten zusammen ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Außerdem wird durch die kleinräumige Anbindung an den ÖPNV die Lagegunst einer Einrichtung erhöht. In Tabelle 30 wird die ÖPNV-Anbindung der Krankenhausstandorte im Landkreis Hildesheim dargestellt.

Weitere relevante Krankenhausstandorte befinden sich in der Landeshauptstadt Hannover. Hervorzuheben ist dabei aufgrund der Größe und der räumlichen Nähe zur Landkreisgrenze das KRH Klinikum Agnes Karll Laatzen.

Tabelle 30: Klinken und Krankenhausstandorte im Landkreis Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV[61]

Standort	**Name der Klinik**	**Bettenzahl**	**Anbindung im ÖPNV**
Alfeld (Leine)	AMEOS Klinikum Alfeld	ca. 160	Linie 601 (Stadtverkehr Alfeld Linie 1); H Alfeld/ Krankenhaus Mo.-Fr.: T60 Sa: T60, ab 14 Uhr T120 (AST[62]) So.: T120 (AST)
Bad Salzdetfurth	Klinik Hildesheimer Land (zuvor Salze Kliniken)	ca. 170	NWB R14; H Bad Salzdetfurth Solebad (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 500m); Mo.-So.: T60
Diekholzen	Lungenklinik Diekholzen	ca. 100	Linie 43; H Diekholzen/ Krankenhaus (Haltestelle rückseitig; Fußweg ca. 500m); Mo.-Fr.: T60 (/T30) Sa: T60, So.: T60/T120
Gronau (Leine)	Johanniter-Krankenhaus Gronau	ca. 120	Linie 67; H Gronau Krankenhaus Mo.-Fr.: einzelne Fahrten; Linien 66, 67, 641 und 661; H Gronau, Leintor (Fußweg ca. 500m); Mo.-Fr.: Linie 66 ca. stündlich sonst unregelmäßiges Bedienungsangebot, stark ausgedünnt in den Ferien Sa: einzelne Fahrten So: keine Bedienung
Hildesheim	*Stadtmitte/ Neustadt:*		
	St. Bernward Krankenhaus	ca. 530	Linie 6 (SVHI); H St. Bernward Krankenhaus; Mo.-Sa.: T60; Mo.-Fr. Angebotslücke am Mittag So: - Ersatz-Haltestellen (ca. 400m): Haltestellen Museum und Bohlweg: dichtes Bedienungsangebot durch Überlagerung

[61] Quellen: Deutsches Krankenhausverzeichnis (DKTIG) mbH bzw. Homepages der Kliniken (Zugriff Oktober 2013)

[62] Anrufsammeltaxi

Standort	Name der Klinik	Bettenzahl	Anbindung im ÖPNV
			verschiedener Linien im Stadtverkehr
	Oststadt, Stadtfeld:		
	HELIOS Klinikum Hildesheim	ca. 540	Linie 6 und 106 (SVHI), H Klinikum; Linie 33 (RVHI), H Ortsschlump/Klinikum; (Fahrplanabstimmung Linien 6, 106 und 33) Mo.-Fr.: T30 zzgl. stündl. Verdichter Sa: T30/T60 So: T60 (/T30)
	Medicinum Hildesheim GmbH & Co. KG (Fachärztezentrum)	(ambulant)	s. o.
	Marienburger Höhe/ Galgenberg:		
	AMEOS Klinikum Hildesheim	ca. 400	Linie 6 (SVHI), Linie 33 (RVHI); H Landeskrankenhaus (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 400m) (Fahrplanabstimmung Linien 6, 106 und 33) Mo.-Fr.: ~T20/~T30 Sa: T30/T60 So: T60 (/T30)

3.7 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Für den ÖPNV sind touristische Standorte in erster Linie aus publikumswirksamer Hinsicht von Relevanz, in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen (Arbeitsplatzschwerpunkte).

Naherholung und Tourismus konzentrieren sich im Nahverkehrsraum stark auf kulturhistorische und naturräumliche Ziele. Die relevanten Ziele werden weitgehend von Tagestouristen bzw. Kurzurlaubern oder Einheimischen besucht. Im Jahr 2012 wurden im Landkreis etwa 550.000 Übernachtungen verzeichnet, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste liegt bei etwa 2,4 Tagen.[63] Zu berücksichtigen ist, dass beim Landesamt für Statistik Niedersachsen nur Daten für Betriebe mit mehr als 9 Betten ausgewertet werden. Die Zahl der Tagesausflugsgäste kann ebenfalls nicht erfasst werden.

[63] Quelle: Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN) (Betriebe mit 9 oder mehr Betten u. Campingplätze): Gemeinden, Ankünfte, Übernachtungen, durchschn. Auslastung; Datenstand 2010

Der Landkreis Hildesheim bietet eine breite Palette an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub und ist somit für Urlauber ebenso wie für Einheimische attraktiv zur Freizeitgestaltung.

Wichtige Ziele in der Naherholung und im Tourismus mit einem Besucheraufkommen, aus dem sich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV ableiten lässt, sind in der Tabelle 31 dargestellt. Konkrete Besucherzahlen liegen nicht vor, insgesamt lassen die Einrichtungen jedoch, bis auf einzelne Ausnahmen (z. B. Familienpark Sottrum, Ziele in Hildesheim) bzw. einzelne Spitzentage, nur ein geringes ÖPNV-Potenzial vermuten. Verschiedene Einrichtungen und Ziele sind darüber hinaus auch als saisonale Freizeitziele zu betrachten.

Tabelle 31: Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus im Landkreis Hildesheim

Kommune	**Freizeiteinrichtung**
Alfeld (Leine), Stadt	7 Berge Bad
	historische Altstadt mit Stadtmuseum und Tiermuseum Alfeld
	Fagus-Gropius-Alfeld
Bad Salzdetfurth, Stadt	Schloss und Landschaftspark Bodenburg mit Kunstgebäude im Schlosshof
	Salz- und Kali-Bergbaumuseum
	Kurpark mit Gradierwerke
	Thermal-Sole-Frei- und Hallenbad am Kurpark
Bockenem, Stadt	Altstadt mit Turmuhrenmuseum
Hildesheim, Stadt (vgl. Kapitel 11.6)	vielfältige Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen im gesamten Stadtgebiet
	UNESCO-Welterbe und „Welterbeband“
Holle, Gemeinde	Familienpark Sottrum
	Burgruine Wohldenberg mit kath. Jugendeinrichtung
	Schloss Derneburg mit Lavespfad und Glashaus
Nordstemmen, Gemeinde	Schloss Marienburg
Sarstedt, Stadt	Giftener Seen Innerstebad
SG Duingen	Duinger Seen
SG Freden (Leine)	Fredener Musiktage
SG Gronau (Leine)	historische Altstadt mit Engelbrechtenschem Hof
SG Lamspringe	Kloster und Klosterpark mit Lammequelle
	Lamspringer September
SG Sibbesse	Museumsbahnhof, Museumsbahnbetrieb Almetalbahn
	Schloss und Schlosspark Wrisbergholzen

Zahlreiche Rad- und Wanderwege unterstreichen zusätzlich den Erlebnistourismus in der Region, besondere Bedeutung kommt dem „Leine-Heide-Radweg“, dem „Innerste Radweg“, dem „Radweg zur Kunst“, dem „HI-Ring“ und dem Ith-Hils-Wanderweg zu.

Daneben gibt es im Landkreis weitere Ziele mit Bedeutung für die Naherholung und den Tourismus, die jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen eine untergeordnete Relevanz für den ÖPNV aufweisen.

Auch die umliegenden Zentren, insbesondere die Region Hannover bieten diverse Angebote im Freizeitsektor, die für den Landkreis Hildesheim Attraktivität besitzen und so zusätzliche Potenziale im überregionalen Verkehr erzeugen. So ist z. B. der Flughafen Hannover sowohl im Freizeit- als auch im Berufsverkehr für den Landkreis von hoher Bedeutung.

In Karte 2 sind alle Ziele im Landkreis Hildesheim mit nennenswerter ÖPNV-Relevanz kartografisch aufbereitet.

Karte 2: ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Hildesheim

3.8 Pkw-Dichte

Erfahrungsgemäß geben der Motorisierungsgrad bzw. die Pkw-Dichte innerhalb einer Kommune Aufschluss über die ÖPNV-Affinität der Bevölkerung. Einwohner in Städten bzw. Gemeinden und Samtgemeinden mit einer hohen Pkw-Dichte sind im Vergleich meist weniger ÖPNV-affin als Einwohner in Kommunen mit geringerer Pkw-Dichte.

Im Landkreis Hildesheim ist eine durchschnittliche Pkw-Dichte von 547 Pkw pro 1.000 Einwohner festzustellen (Stand 27.03.2013). Dieser Wert liegt deutlich über dem Wert der Region Hannover (Pkw-Dichte 2012: 495 Pkw pro 1.000 EW). Auch im Vergleich zum Land Niedersachsen ist die Pkw-Verfügbarkeit im Landkreis Hildesheim überdurchschnittlich (Pkw-Dichte 2012: 519 Pkw pro 1.000 EW).[64]

Kommunen mit deutlich überdurchschnittlichen Werten der Pkw-Dichte (> 620 Pkw pro 1.000 EW) sind die ländlich geprägten Samtgemeinden Sibbesse (647), Duingen (640) und Lamspringe (626), hier insbesondere die kleineren Mitgliedsgemeinden.

Demgegenüber weisen insbesondere die Kreisstadt Hildesheim (474) aber auch Sarstedt (536) unterdurchschnittliche Werte der Pkw-Verfügbarkeit auf (< 550 Pkw pro 1.000 EW). Hier wirkt sich augenscheinlich das gute ÖPNV-Angebot bzw. auch die Anbindung an die S-Bahn Richtung Hannover positiv auf die ÖPNV-Affinität der Einwohner aus. Diese Tendenz ist auch weiträumiger zu beobachten, dahingehend, dass die Pkw-Dichte bei den Gemeinden mit Anbindung an den SPNV in Teilbereichen spürbar niedriger ist als bei Gemeinden, die außerhalb der Einzugsbereiche

[64] Quelle: eigene Berechnung aus Daten des Landkreises Hildesheim, Datenstand 27.03.2013, und Bevölkerungsdaten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN), Stand 31.12.2012.

des SPNV liegen. Vergleichsweise niedrige Pkw-Dichten haben z. B. auch Bad Salzdetfurth, Freden (Leine), Banteln (Samtgemeinde Gronau (Leine)), Alfeld (Leine) und Nordstemmen.

Weitergehende eindeutige Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können nicht abgeleitet werden.

Ein gemeindescharfer Überblick über die Pkw-Dichte aller im Nahverkehrsraum gelegenen Kommunen ist im Anlagenband dokumentiert.

4 Bestandsaufnahme ÖV

Grundlage der ÖPNV-Analyse für die Linien des Regionalbusverkehrs ist der Fahrplan mit Gültigkeit ab 04.02.2013[65]. Für den Schienenpersonennahverkehr sind die Fahrplandaten mit Stand 15.12.2013 maßgebend.

4.1 Aufgabenträgerschaft

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) bestimmt in § 4 die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in dem entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen. Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Hildesheim ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft dementsprechend klar strukturiert.

Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die LNVG in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) und Region Hannover,
- für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Landkreises der Landkreis Hildesheim,
- für den die Landkreisgrenzen überschreitenden Verkehr der Landkreis Hildesheim in Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger und
- für den straßengebundenen ÖPNV (Stadtverkehr) in Hildesheim die Stadt Hildesheim.

4.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Landkreis Hildesheim liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der LNVG, die in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) und Region Hannover über das Verkehrsangebot im SPNV entscheidet. Der SPNV ist somit nicht unmittelbar Gegenstand dieses Nahverkehrsplanes. Er stellt jedoch das Rückgrat des ÖPNV innerhalb der Region dar und garantiert die externe Erreichbarkeit der Region. Somit bildet er eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des Busverkehrs im Nahverkehrsraum. Darüber hinaus ist unter planerischen Gesichtspunkten eine Koordinierung des Busverkehrs und des SPNV sinnvoll. Aus diesem Grund erfolgt eine komprimierte, nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum.

[65] Ausnahme Linie 34 (alt: 2320) der Firma Rizor: Grundlage ist Fahrplanstand 08.08.2013.

4.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der SPNV im Landkreis Hildesheim wird von folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:

- DB Regio AG Region Nord (DB Regio) (KBS 313, S3, S4),
- NordWestBahn GmbH (NWB) (KBS 372, KBS 373),
- metronom Eisenbahn GmbH (metronom) (KBS 350)
- erixx (KBS 320) (seit Dezember 2014)

4.2.2 Strecken und Haltepunkte

Die Erschließung des Landkreises Hildesheim durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Strecken. Sie stellen die Erreichbarkeit zu den benachbarten Zentren sicher und bieten in Einzelfällen außerdem auch schnelle Verbindungen zwischen kreisangehörigen Kommunen.

Tabelle 32: Übersicht SPNV-Angebot im Landkreis Hildesheim (Fahrplanstand 2013)

KBS (Linie[66])	**Betreiber (Produkt)**	**Verlauf**	**Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis**	**Bedienungsangebot im LK**	**Funktion**
320 (RE10)	erixx[67] (RE)	Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Sarstedt – Hannover	Derneburg Hildesheim (Ost) Hildesheim Hbf Sarstedt	Mo.-Fr.: stündl. Sa.: stündl. So.: stündl.	Zentrenverbindende Funktion; Anbindung an Hildesheim, Hannover und benachbarte Zentren; Verbindung Richtung Harz
350 (RE2)	metronom (RE)	Hannover – Sarstedt – Kreiensen – Göttingen („Nord-Süd-Strecke“/ „Hannoversche Südbahn“)	Sarstedt Nordstemmen Elze Banteln Alfeld (Leine) Freden (Leine)	Mo.-Fr.: T60 Sa.: T60 So.: T60	Anbindung des westlichen Kreisgebietes insbesondere an Hannover und in Richtung Göttingen
372 (RB77)	NWB (RB)	Bünde – Löhne – Hameln – Hildesheim („Weserbahn“)	Elze Nordstemmen Emmerke Hildesheim Hbf	Mo.-Fr.: T60 Sa.: T60 So.: T60	Verbindung zwischen Hameln und Hildesheim;

[66] neue Linienbezeichnungen der LNVG ab 12/2014

[67] seit Dezember 2014

KBS (Linie[66])	Betreiber (Produkt)	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis	Bedienungs-angebot im LK	Funktion
					Anbindung Elze und Nordstemmen an Kreisstadt
373 (RB79)	NWB (RB)	Hildesheim – Bad Salzdetfurth – Bodenburg („Lammetal-bahn“)	Hildesheim Hbf Hildesheim Ost Groß Düngen Wesseln Bad Salzdetfurth, Solebad Bad Salzdetfurth Bodenburg	Mo.-Fr.: T60+ Sa.: T60/T120 So.: T60/T120	Schnelle und direkte Anbindung des südöstlichen Kreisgebietes an Hildesheim (tlw. indirekt mit Anschluss im Busverkehr)
313 (RB50)[68]	DB (RB)	Hildesheim - Braunschweig	Hildesheim Hbf Hoheneggelsen	Mo.-Fr.: 9/9 Sa.: 6/6 So.: 5/5	Zentrenverbin-dende Funktion; Anbindung Hoheneggelsen an Hildesheim
360.3 S3	DB (S-Bahn)	Hildesheim – Sehnde – Lehrte – Hannover	Hildesheim Hbf Harsum Algermissen	Mo.-Fr.: T60 Sa.: T60 So.: T60	Schnelle und direkte Anbindung der nördlichen Kommunen an Hannover und Hildesheim
360.4 S4	DB (S-Bahn)	Hildesheim – Sarstedt – Hannover – Bennemühlen	Hildesheim Hbf Emmerke Barnten Sarstedt	Mo.-Fr.: T60 Sa.: T60 So.: T60	Zusätzliche Anbindung der nordwestlichen Kommunen an Hannover und Hildesheim mit zusätzlicher Feinerschließung im SPNV

Anmerkung:
- stündlich: stündliches Bedienungsangebot mit einzelnen Taktsprüngen
- T60+: 60-Minuten-Takt + einzelne Verstärker
- 6/6: Fahrten je Richtung

Der Schienenverkehr im Landkreis Hildesheim übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz in Hildesheim und Hannover sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraums. Die SPNV-

[68] ab 12/2015 RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim im Stundentakt (betrieben durch Metronom Eisenbahngesellschaft mbH)

Haltepunkte sind flächig über den Landkreis verstreut, so dass eine vergleichsweise hohe Abdeckung erreicht wird.

Die Bahnstrecken, die im Landkreis verkehren sind in erster Linie dem regionalen Netz zugeordnet, Fernverkehrszüge halten lediglich in Hildesheim (ICE Berlin – Frankfurt (Main) – Stuttgart – München/Basel) und einzelne Fahrten der IC-Linie zwischen (Kassel –) Göttingen – Hannover (– Stralsund) halten in Alfeld (Leine) und Elze.

Das Grundangebot auf den SPNV-Linien im Nahverkehrsraum ist Montag bis Freitag sowie am Wochenende der 60-Minuten-Takt. Eine Ausnahme bildet die RB50, die mit 9 Fahrtenpaaren montags bis freitags ein ausgedünntes Bedienungsangebot aufweist (Taktpausen bis 3 Stunden; Ausblick: ab Dezember 2015 Stundentakt).

Durch Überlagerung der Linien S4 und RE10 wird auf der Relation Hildesheim Hbf. - Hannover Hbf. ein etwa halbstündliches Angebot im SPNV über die südliche Trasse vorgehalten. Darüber hinaus dient zusätzlich stündlich die S3 über Algermissen die Relation an, so dass hier von einem attraktiven Angebot im ÖPNV zwischen den beiden Oberzentren und Beschäftigungsschwerpunkten gesprochen werden kann.

Insgesamt gibt es im Landkreis 19 SPNV-Haltepunkte. Wichtige Verknüpfungsfunktionen der SPNV-Linien untereinander übernehmen die Haltepunkte in Elze und Hildesheim. In Elze besteht stündlich ein Rundum-Anschluss in alle Richtung zwischen den Linien RE2 und RB77 (Ausnahme: Relation Göttingen in Richtung Hameln, der Anschluss besteht hier alle zwei Stunden), in Hildesheim gibt es u. a. Umstiege zwischen Nah- und Fernverkehrszügen. Der Bahnhof in der Kreisstadt ist darüber hinaus der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV im Landkreis.

4.3 Straßengebundener ÖPNV

Betrachtet wird das ÖPNV-Angebot in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hildesheim. Der Stadtverkehr der Stadt Hildesheim wird im Rahmen des Teil C „Fortschreibung des Nahverkehrsplans – Teilraum Stadt Hildesheim“ gesondert behandelt (siehe Teilbaustein C – Stadt Hildesheim).

4.3.1 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hildesheim werden von folgenden Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber erbracht:

- Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI)
- Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB)
- Rizor Omnibusverkehr GmbH
- üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (üstra)
- Omnibusbetrieb Koch
- Firma Hennies und Mai (Rufbus Bad Salzdetfurth)

Darüber hinaus betreibt die Firma Strey Bus den Freizeitverkehr „Schloss-Marienburg-Express“.

4.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr

Bedienungsformen

Der Busverkehr im Landkreis Hildesheim wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Verkehr zu den Schulen ist zu einem Großteil in den Linienverkehr integriert. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl an freigestellten Schülerverkehren, die nicht Bestandteil der Nahverkehrsplanung sind.

Punktuell werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage bedarfsorientierte Verkehre eingesetzt, die nur nach vorheriger Anmeldung verkehren. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihres Bedienungsangebotes zum Teil erheblich (s. u.).

Darüber hinaus ist im Oktober 2012 mit dem „nachtsbus“ ein im nördlichen Kreisgebiet flächendeckendes Angebot im Nachtverkehr am Wochenende eingerichtet worden (s. u.).

Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben)

Mit Fahrplanstand 2013 verkehren im Landkreis Hildesheim insgesamt 50 Buslinien, die etwa 1.100 Haltestellen bedienen, und eine Stadtbahnlinie (ohne Stadtverkehr Hildesheim). Der Verkehr setzt sich aus 35 Regionalbuslinien im Tagesverkehr,

9 Linien im Nachtverkehr sowie den Stadtverkehrslinien in Sarstedt (1 Linie), Elze (2 Linien) und Alfeld (Leine) (2 Linien) zusammen. Die Stadt Hildesheim wird dabei von 16 Linien angefahren, was die Bedeutung der Kreisstadt unterstreicht. Der Stadtverkehr in Hildesheim wird gesondert betrachtet.

Die Stadtbahn-Linie U1 gewährleistet ein dichtes Bedienungsangebot zwischen dem Mittelzentrum Sarstedt und der Region Hannover, insbesondere der Innenstadt der Landeshauptstadt. An der Endhaltestelle Sarstedt Wendeschleife bestehen Anschlüsse an den Stadtverkehr Sarstedt, die Regionalbuslinie 211 in und aus Richtung Algermissen und Groß Lobke und die Linie 21 in und aus Richtung Hildesheim.

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Landkreises Hildesheim sind vielfältig. Neben umfangreichen regionalen Verkehrsaufgaben, wie der Anbindung an die Kreisstadt sowie insbesondere aus dem südlichen Kreisgebiet an das Mittelzentrum Alfeld (Leine) und der Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte, bestimmen darüber hinaus lokale Funktionen wie die Anbindung an die Gemeindehauptorte und auch innerörtliche Erschließungsaufgaben den ÖPNV im Kreisgebiet. Das Netz an Buslinien gewährleistet somit die Erschließung des Kreisgebietes außerhalb der Schienenstrecken und ergänzt das Schienenangebot.

In der Grundstruktur setzt sich das ÖPNV-Netz systemprägend aus radial auf die Zentren ausgerichteten Bedienungsachsen zusammen. Einzelne tangentiale Linien, vorrangig im lokalen Bereich (z. B. Linien 211, 642), ergänzen das Liniennetz. Viele Streckenabschnitte werden durch zwei oder mehrere Linien bedient. Insbesondere in Räumen mit geringer Einwohnerdichte zeigen einzelne Linien eine starke Verästelung der Linienwege.

Die Netzstruktur im ÖPNV kann grundsätzlich als ein Indiz für die Bedeutung der Zentren im Landkreis Hildesheim gewertet werden. Die Struktur des Liniennetzes zeigt eine zweipolige Ausrichtung auf das Oberzentrum Hildesheim und das Mittelzentrum Alfeld (Leine) im Süden des Kreisgebietes.

In den Städten Hildesheim, Sarstedt, Elze und Alfeld (Leine) gibt es eigenständige Stadt- bzw. Ortsbusnetze, die die innerörtliche Erschließung gewährleisten und zudem häufig die Anbindung an das regionale ÖPNV-Netz sicherstellen.

In Ergänzung zum Regelverkehr werden verschiedene Bereiche bzw. Zeiten mit geringen Nachfragepotenzialen bedarfsorientiert bedient (Anrufsammeltaxi AST und Rufbus). So verkehren in Alfeld (Leine) beide Stadtverkehrslinien samstagnachmittags und sonntags als AST-Verkehr. In Elze wird der Stadtverkehr außerhalb des Schulverkehrs fast in Gänze mit AST-Verkehren betrieben und auch in Nordstemmen ersetzt das AST auf verschiedenen Relationen in Richtung Hallerburg und Barnten in den Ferien den Linienbetrieb. Die Stadt Sarstedt bietet bereits seit einiger Zeit in Zusammenarbeit mit dem RVHI und den Sarstedter Funktaxen-Unternehmen ein umfassendes AST-Angebot mit Anbindung aller Ortsteile an die Innenstadt. Es gilt ein eigener Tarif. Der Rufbus Bad Salzdetfurth übernimmt in Ergänzung zur Linie 41 die Erschließung der Siedlungsbereiche zwischen Bad Salzdetfurth, Almstedt und Lamspringe und die Anbindung an den SPNV. Auch hier gilt ein eigener Tarif.

Der im Oktober 2012 eröffnete „nachtsbus“ ergänzt mit neun Linien vornehmlich im nördlichen Kreisgebiet das Verkehrsangebot im Nachtverkehr am Wochenende und vor Feiertagen.

Das Liniennetz ist in Karte 3 kartografisch aufbereitet dargestellt.

Karte 3: Liniennetz im Landkreis Hildesheim Bestand (Fahrplan 2013; ohne Stadtverkehr Hildesheim)

Bedienungsangebot

Tagesverkehr

Verschiedene Linien im Nahverkehrsraum besitzen als regionale Linien in Ergänzung zum Schienenverkehr eine wesentliche Bedeutung für den Nahverkehrsraum, insbesondere in der Verbindungsfunktion zu den zentralen Orten auf den einwohnerstärkeren Achsen. Diese Linien verfügen über ein dichtes Bedienungsangebot, welches auch an Ferientagen mindestens ähnlich vorgehalten wird. Ähnliche Verkehrsaufgaben auch außerhalb des Schulverkehrs, kommen außerdem einer Vielzahl von Linien zu, deren Bedienungsangebot nicht bzw. nur bedingt vertaktet ist, welches jedoch als tagesdurchgängig und regelmäßig bezeichnet werden kann. Aufgrund der siedlungsstrukturellen Verteilung sind auch diese Linien hauptsächlich im Nordkreis zu finden.

Daneben gibt es einige Linien mit einem Verkehrsangebot an Schul- und Ferientagen, das über den reinen Schulverkehr hinaus geht und somit sowohl für den Berufs- als auch für den Freizeit- und Versorgungsverkehr ein Grundangebot bietet. Diese Linien verlaufen in der Regel zentrenorientiert und sind insbesondere auf die Kreisstadt Hildesheim und das Mittelzentrum Alfeld (Leine) ausgerichtet. Auch sie übernehmen u. a. die Anbindung an die zentralen Orte sowie die Feinerschließung der Siedlungsbereiche außerhalb der Schienenverkehrskorridore. (z. B. die Linien 64 Thüste – Duingen – Alfeld, 67 Eime – Gronau – Alfeld, 211 Groß Lobke - Algermissen – Sarstedt, 461 Derneburg – Bockenem – Seesen.

In Ergänzung zu diesen angebotsorientierten Verkehren gibt es, insbesondere im südlichen Kreisgebiet, weitere bedarfsorientiert verkehrende Linien deren wesentliche Funktion die Abwicklung der Schulverkehre ist (z. B. Linien 522, 642, 661).

Stadtverkehrsangebote gibt es im Landkreis Hildesheim in unterschiedlichen Ausprägungen in den Städten Hildesheim (vgl. gesonderte Untersuchung in Teil C), in Sarstedt, Elze und Alfeld (Leine).

Der Stadtverkehr Alfeld (Leine) erschließt mit zwei Linien jeweils im 60-Minuten-Takt montags bis freitags und samstags in der NVZ auf unterschiedlichen Linienwegen die Innenstadt von Alfeld (Leine) sowie die angrenzenden Bereiche. Der Stadtverkehr ist auf das Angebot des metronom in und aus Richtung Hannover abgestimmt. Samstagnachmittags und sonntags wird alle zwei Stunden eine bedarfsgesteuerte AST-Bedienung angeboten.

Der Stadtverkehr Sarstedt wird durch die Linie 201 abgedeckt. Die Linie wird durch unterschiedliche Linienabschnitte gebildet, die die Stadtteile von Sarstedt an die Innenstadt, die Schulzentren und die Haltestelle Sarstedt, Wendeschleife als

Schnittstelle zur Stadtbahn U1 in und aus Richtung Hannover anbindet, sowie den Hauptbahnhof. Eine Ausnahme bildet der Stadtteil Heisede, der über einen eigenen Stadtbahnanschluss verfügt und in seiner Ausrichtung eher in Richtung Laatzen bzw. Großraum Hannover orientiert ist. Die Linie verkehrt regelmäßig montags bis freitags mit einem etwas eingeschränkten Bedienungsangebot in den Ferien. Am Wochenende wird kein Angebot vorgehalten.

Der Stadtverkehr Elze setzt sich aus zwei Linien mit starker Ausrichtung auf den Schulverkehr und Bahnanschluss zusammen (501, 502). In den Ferien werden die angebotenen Fahrten bedarfsgesteuert mit AST-Bedienung abgedeckt. Am Wochenende wird kein Angebot vorgehalten.

Der Bedienungszeitraum der Linien an Werktagen ist sehr unterschiedlich entsprechend den jeweiligen Funktionen der Linien ausgeprägt. Er beginnt in der Regel wochentags zwischen 04:30 Uhr und 05:30 Uhr und endet bei vielen Linien, insbesondere im südlichen Kreisgebiet, bereits zwischen 18:00 und 19:00 Uhr. Nur wenige Linien verkehren später als 19:00 Uhr, hier zu nennen sind die Linien 21, 41 (Abschnitt Bodenburg – Lamspringe), 43, 411 (als Abbringer), 52, der Stadtverkehr Alfeld (Leine) sowie die Linien mit Homebus-Angebot. Die sind ausnahmslos Linien, deren Verkehrsaufgaben auch über den Schulverkehr hinausgehen.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf den meisten Linien stark reduziert, sonntags werden meist nur einzelne Fahrtenpaare angeboten, viele Linien, insbesondere im südlichen Nahverkehrsraum, werden gar nicht bedient.

Insbesondere die Linien mit Ausrichtung auf den Schulverkehr verfügen über keinen einheitlichen Linienweg, sondern befahren eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Auf einigen Streckenabschnitten treten zudem Überlagerungen verschiedener Linien auf.

Mit Ausnahme einzelner Linien verkehren die meisten Linien ausschließlich im Nahverkehrsraum. Lediglich einzelne Linien bieten kreisgrenzenüberschreitende Busverbindungen u. a. zu den benachbarten Städten und Gemeinden Hohenhameln (Linie 25 und N3), Binder (Linie 34), Schulenburg (Linie 53), Delligsen (Linien 63 und 642), Bad Gandersheim (Linien 41 und 61) und Seesen (Linie 461).

Abend-/ Nachtverkehr

Eine Besonderheit im Bedienungsangebot des Landkreises Hildesheim stellt das „Homebus“-Angebot dar. Auf den Linien 23, 32 und 33 bietet der RVHI montags bis freitags jeweils 1 bis 3 Fahrten pro Linie im Spätverkehr an, die als sogenannter „Homebus“ von Hildesheim als reine Abbringerverkehre (außerhalb des Stadtgebietes nur zum Aussteigen) in die Region fahren.

Der im Oktober 2012 eingerichtete „nachtsbus“ gewährleistet auf neun Bedienungskorridoren ausgehend von der Kreisstadt Hildesheim eine weitreichende Erschließung des Kreisgebietes im Nachtverkehr am Wochenende von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Er stellt eine flächenhafte Erschließung weitgehend aller Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern im Nordkreis sicher, darüber hinaus die Hauptorte von Nordstemmen, Gronau (Leine), Sibbesse und Bad Salzdetfurth. Der „nachtsbus“ verkehrt als Kombination aus bedarfsgesteuertem Richtungsbandbetrieb mit Korridorbedienung (vier Abfahrten pro Linie ausgehend

von Hildesheim Hbf./ ZOB) und festbedientem Linienverkehr im Zubringerverkehr (eine Fahrt pro Linie in Richtung Hildesheim gegen 00:00 Uhr). Alle Linien haben am Bahnhof in Hildesheim Anschluss an die S-Bahn S4 gegen 23:00 Uhr und gegen 01:00 Uhr aus Richtung Hannover. Seit August 2013 ergänzt die Nachtbuslinie N7+ das erfolgreiche Nachtbus-Angebot. Als Anschluss an den N7 fährt die Linie vom Bodenburger Bahnhof einen Großteil der Ortschaften der Stadt Bockenem und der Samtgemeinde Lamspringe an.

Der Stadtverkehr ergänzt das Angebot im Spätverkehr am Wochenende mit der AST-Linie 109, die als Abbringer mit Anschluss an die Linie 104 mit zwei Fahrten die Ortschaften Lechstedt, Heinde und Listringen anfährt.

Eine Übersicht der im Nahverkehrsraum verkehrenden Linien sowie über die detaillierten Leistungsparameter des Bedienungsangebotes sind dem Anlagenband zu entnehmen.

4.3.3 Tarifstruktur

Hinsichtlich der ÖV-Tarifstruktur bestehen im Landkreis Hildesheim große Unterschiede. Bis heute bieten alle im Nahverkehrsraum tätigen Unternehmen eigene, jeweils unterschiedliche Tarife an, verbundähnliche Strukturen sind bisher kaum zu erkennen. Schon die angewendeten Tarifsysteme unterschieden sich zum Teil deutlich voneinander. Während der SVHI einen Einheitstarif mit nur einer Preisstufe für das gesamte Stadtgebiet ansetzt, kommen beim RVHI sowohl Zonen- als auch Kilometertarife zur Anwendung (Kilometertarif als „Standard“, Zonentarif für Stadtverkehr in Sarstedt und Alfeld (Leine)). Außerdem gibt es punktuell Sonderfälle in der Tarifgestaltung. RBB bietet z. B. einen eigenen Kilometertarif an, die Firma Rizor hat einen Zonentarif. Die Firma Koch hat den Tarif des RVHI übernommen (Gemeinschaftskonzession RVHI/ Koch).

Im Juni 2013 wurde der landesweit gültige Niedersachsentarif als gemeinsamer Nahverkehrstarif eingeführt, der für alle in Niedersachsen verkehrenden Eisenbahnunternehmen (EVU) bindend ist. Der neue Tarif gilt für alle Fahrten innerhalb Niedersachsens sowie zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der Niedersachsentarif bietet somit eine einheitliche Grundstruktur über alle im Landkreis verkehrenden Eisenbahnunternehmen.

Darüber hinaus bestehen auf verschiedenen Relationen Kooperationen der NordWestBahn mit den im Landkreis tätigen Busunternehmen, die es den Fahrgästen ermöglichen, mit ein und demselben Fahrschein auch nach der Fahrt mit der Eisenbahn noch mit dem Bus weiterzufahren (z. B. Lammetal).

Auch das Fahrscheinsortiment weist zwischen den Unternehmern sowohl im Hinblick auf das Sortiment im Bartarif als auch bei den Zeitkarten oder bei der Gewährleistung von Ermäßigungen und Sonderkonditionen starke Unterschiede auf. Auch die Preispolitik zeigt zum Teil starke Unterschiede.

Zur Vereinheitlichung der Tarifstruktur wurde ein umfassendes Konzept für einen gemeinsamen Tarifverbund für die Region Hildesheim erarbeitet.[69] Das vorgesehene Verbundgebiet umfasst neben Stadt und Landkreis Hildesheim aufgrund gewachsener Beziehungen außerdem die Gemeinde Delligsen (LK Holzminden) sowie die Orte Binder und Wartjenstedt der Gemeinde Baddeckenstedt (LK Wolfenbüttel). In einigen Bereichen gibt es darüber hinaus Übergangstarifzonen. Als Tarifsystem ist der Zonentarif vorgesehen. Das Verbundgebiet wird in insgesamt 47 Tarifzonen unterteilt, das gesamte Stadtgebiet Hildesheim ist hierbei eine Zone.[70] Zur Ermittlung des Fahrpreises werden darüber hinaus 6 Preisstufen definiert, der räumliche Geltungsbereich eines Fahrscheins ergibt sich aus der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen.

Mit der Einführung des Tarifverbundes wird es erstmalig ein einheitliches Fahrscheinsortiment im gesamten Nahverkehrsraum geben. Dieses differenziert sich in ein breitgefächertes Sortiment von verschiedenen Fahrkarten im Bartarif und diversen Zeitkarten.

Tabelle 33:
Übersicht über das vorgesehene Fahrausweissortiment (Planungsstand 09/2014)[71]

	Fahrausweissortiment
Bartarif	Einzelkarte
	Einzelkarte Kind
	Mehrfahrtenkarte (5-Fahrten-Karte)
	Tageskarte Solo
	Tageskarte Plus (Gruppe)
Zeitkarten	Zeitkarten Auszubildende • Wochenkarte • Monatskarte • Schülersammelzeitkarte (SSZK) • Schüler-Plus-Karte
	Zeitkarten Erwachsene • Monatskarte • Monatskarte (Abo) • Monatskarte Premium • Monatskarte Premium (Abo) • Monatskarte 65plus • Monatskarte 65plus (Abo) (spez. Angebot für Senioren) • Monatskarte Mobil

[69] WVI, Untersuchung Tarifverbund Region Hildesheim, Januar 2011.

[70] Quelle: WVI, Untersuchung Tarifverbund Region Hildesheim, Januar 2011

[71] Quelle: eigene Darstellung; aus WVI, Untersuchung Tarifverbund Region Hildesheim, Januar 2011.

Für das Verbundgebiet ist darüber hinaus ein Kurzstreckenticket entwickelt worden.

Die Einführung des Tarifverbundes ist für das Jahr 2016 geplant.

4.3.4 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation im Landkreis Hildesheim erfolgt auf verschiedenen Wegen. Generell besteht die Möglichkeit sich telefonisch direkt bei den Verkehrsunternehmen sowie auch beim Landkreis Hildesheim zu informieren.

In der Innenstadt von Hildesheim, am Standort Schuhstraße, gibt es ein gemeinsames Kundencenter von RVHI und SVHI, darüber hinaus unterhält der SVHI zwei weitere Kundencenter im äußeren Innenstadtbereich am Römerring und in der Hermann-Roemer-Straße. Der RVHI unterhält ebenfalls in der Hermann-Römer-Straße, und darüber hinaus auch in Alfeld (Leine) weitere Kundencenter.

Rund um die Uhr können Fahrplan und Tarifauskünfte, aber auch Informationen über das Bedienungsangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr über das Internet abgerufen werden. Mit Ausnahme der Linie 461 sind alle anderen Fahrpläne im Regionalbusverkehr über die Homepage des RVHI abrufbar, die Fahrpläne des Stadtverkehrs sind auf der Homepage der SVHI Hildesheim GmbH hinterlegt. Informationen zum Regionalbusverkehr können außerdem auf den Internetseiten des Landkreises abgerufen werden, die Stadt Hildesheim verweist an verschiedenen Stellen auf die Homepage des SVHI sowie auf das Fahrplanauskunftssystem EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) für Niedersachsen und Bremen.

Weitere Informationen stehen dem Fahrgast durch die Fahrplanbücher von SVHI und RVHI zur Verfügung. Die Fahrplanbücher bieten neben den Fahrplänen der einzelnen Linien auch schematisierte Liniennetzpläne über das jeweilige Angebot in Tages- und Abend- bzw. Nachtverkehr. Nicht enthalten sind die Fahrpläne des SPNV (Ausnahme Lammetalbahn), mögliche Umsteigebeziehungen zum SPNV sind jedoch im Fahrplanbuch dargestellt. Auch Aussagen zum Tarif fehlen.

Das Fahrplanbuch des RVHI ist nicht durchgängig numerisch aufgebaut, sondern nach Bereichen. Das erscheint zunächst verwirrend, ermöglicht dem potenziellen Nutzer jedoch grundsätzlichen und ohne viel Blättern einen einfachen Überblick über das gesamte Bedienungsangebot innerhalb eines Bereiches.
Zusätzlich werden für ausgewählte Linien Flyer ausgegeben.

5 Nachfrage und Leistung

5.1 Nachfragebestimmende Strukturdaten

Die Nachfrage im ÖPNV orientiert sich an den vorhandenen und den zu erwartenden Verkehrsbeziehungen im Nahverkehrsraum. Deren räumliche Auswirkungen und Intensität sind eng mit der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur und deren Entwicklung verbunden.

Die Bevölkerungsverteilung und -entwicklung liefert im Rahmen der Nahverkehrsplanung wichtige Grundlagen zur Bewertung von Fahrgastpotenzialen und zur Entwicklung angemessener ÖPNV-Standards für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum.

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim ist in den letzten Jahren durch einen leichten Rückgang gekennzeichnet. Im Zeitraum von 2008 bis 2012 ist die Bevölkerung im Nahverkehrsraum um etwa 5.900 Einwohner zurückgegangen. Die Tendenz zum Rückgang der Schülerzahlen ist innerhalb dieses Zeitraums bereits deutlich erkennbar. Auch zukünftig, mindestens während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, muss hier von einem weiteren Rückgang in der Altersgruppe der Schüler ausgegangen werden. Dies kann mittel- bis langfristig direkte Auswirkungen auf die Schulstruktur des Landkreises haben und damit auf den Schülerverkehr im ÖPNV. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Schulschließungen auch mit einem längeren Schulweg und einem erhöhten Beförderungsbedarf verbunden sein können.

Die Altersgruppe der heute über 50-Jährigen steigt seit einigen Jahren im Landkreis deutlich an. Zukünftig wird demzufolge der Berufsverkehr zunehmend an Bedeutung verlieren, die Mobilitätsbedürfnisse der Senioren gewinnen dabei immer stärker an Relevanz. Hierbei ist aber die raumstrukturell bedingte unterschiedliche Bedeutung des ÖPNV für beruflich induzierte Wege zu berücksichtigen, denn diese nimmt innerhalb ländlich geprägter Räume im Vergleich zu Verdichtungsräumen nur eine nachgeordnete Rolle ein und wird nur für längere Berufswege in Oberzentren nennenswert genutzt.

Neben der Bevölkerungsentwicklung spielen auch weitere strukturbildende Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV. Im Bereich der Bevölkerungsverteilung und der räumlichen Struktur von Arbeits-, Versorgungs- und sonstigen Infrastruktureinrichtungen gab es in den vergangenen Jahren keine wesentlichen Veränderungen. Die Entwicklung der Gewerbeflächen hat sich weitgehend an vorhandenen Strukturen entwickelt bzw. orientiert.

5.2 Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

Die Entwicklungen im Schüleraufkommen beeinflussen die Verkehrsnachfrage im ÖPNV-System hinsichtlich Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen insbesondere im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren und deren Auswirkungen werden in Tabelle 34 stichwortartig dargestellt. Ein konkreter Bezug zum Landkreis ist zunächst nicht abzuleiten.

Tabelle 34: Mögliche Einflussfaktoren mit Auswirkungen auf den Schülerverkehr

Einflussfaktoren für die Entwicklungen im Schülerverkehr	**Auswirkungen auf den ÖPNV**
sinkende Schülerzahlen, in Folge weniger Schüler mit Anspruch auf Schülerbeförderung[72]	• geringeres Verkehrsaufkommen, jedoch nicht linear mit den sinkenden Schülerzahlen • weniger Kapazitätsbereitstellung und ggf. geringerer Fahrzeugbedarf zur Spitzenstunde • Ergänzung von Linienverkehren durch flexible Bedienung
Schließung von Schulstandorten	• höhere Verkehrsleistung (Pkm) • zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten • hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist, • demgegenüber wird die disperse Verteilung der Schülerströme auf stärkere Relationen konzentriert
Neugründung von Schulen[73]	• ausgeprägte Differenzierung der Schülerverkehrsverflechtungen, woraus sich ein erhöhter Betriebsaufwand ergibt
Ausdifferenzierung des schulischen Angebots an verschiedenen Standorten	• höhere individuelle Verkehrsleistung pro Fahrschüler • geringeres Bündelungspotenzial • ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten und Abnahme der Lastrichtungsspitzen

[72] Die mögliche Schließung von Schulstandorten kann ggf. in einer Übergangsphase dazu führen, dass die Anzahl der Fahrschüler bei insgesamt sinkenden Schülerzahlen stagnieren oder sogar leicht ansteigen.

[73] Im Landkreis KGS Gronau, IGS Bad Salzdetfurth.

Einflussfaktoren für die Entwicklungen im Schülerverkehr	**Auswirkungen auf den ÖPNV**
Inanspruchnahme der freien Schulwahl	• höherer Aufwand, Nachfrage und Angebot im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen • geringeres Bündelungspotenzial aufgrund komplexer und disperser Quell-Ziel-Ströme • Wünsche aus Elternschaft und Kommunalpolitik zur Schaffung neuer Verbindungen, obwohl Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	• zeitliche Verlagerung der Nachfragespitze von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden • Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung • zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung
sofern ein Gymnasium acht Jahrgangsstufen anbietet („G8“)	• um eine Jahrgangsstufe reduziertes Fahrgast-aufkommen im schulbezogenen Verkehr • ggf. Rückverlagerung von MIV-Mitfahrten auf den ÖPNV, da weniger Schüler das Führerscheinalter erreicht haben werden
inklusive Bildung[74]	• Einsatz von barrierefreien bzw. entsprechend geeigneten Fahrzeugen im Busverkehr und beim AST (sofern AST für die Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorgesehen ist) • barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entlang von Linien für den Ausbildungsverkehr

5.3 Leistungsdaten

Insgesamt beträgt die jährliche Verkehrsleistung im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim rund 5,53 Mio. Nutzwagen-Kilometer (ohne Stadtverkehr Hildesheim). Mit etwa 84% der gesamten Verkehrsleistung ist der RVHI der mit Abstand größte Anbieter im Landkreis. Auf die übrigen drei Konzessionsinhaber Rizor, RBB und Koch entfallen insgesamt nur etwa 16% der gesamten Verkehrsleistung, jeder Anbieter bedient eine Linie im Untersuchungsgebiet.

[74] Inklusive Bildung bedeutet in diesem Kontext, dass für Kinder und Jugendliche mit Beeinträchtigungen die Möglichkeit geschaffen werden muss, eine Regelschule zu besuchen, falls der ausdrückliche Wunsch seitens der Schüler oder der Eltern danach besteht.

Tabelle 35: Linienlänge und Fahrplan-Kilometer der Linien im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim[75]

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienlänge [km]	Nutz-Kilometer [km]
8[76]	RVHI	12,200	68.479 (nur RVHI)
21	RVHI	21,585	427.946
22	RVHI	25,790	57.958
23	RVHI	31,680	109.226
24	RVHI	30,700	112.234
25	RVHI	27,440	158.979
31	RVHI	22,320	96.776
32	RVHI	30,060	195.965
33	RVHI	52,660	339.911
41	RVHI	38,750	185.221
42	RVHI	53,280	94.250
43	RVHI	21,200 (bis Theater / SVHI Linie 5)	122.833 (nur RVHI)
44	RVHI	46,190	230.300
51	RVHI	33,270	102.156
52	RVHI	42,650	129.733
53	RVHI	16,410	89.675
61	RVHI	38,470	114.319
62	RVHI	28,280	35.832
63	RVHI	27,760	138.647
64	RVHI	23,740	124.733
65	RVHI	38,060	75.740
66	RVHI	45,205	220.583
67	RVHI	35,150	128.009
68	RVHI	32,230	60.250
201	RVHI	30,190	119.196
211	RVHI	31,070	72.366

[75] Quelle: Befragung Verkehrsunternehmen Sommer 2013.

[76] Stadtverkehr Hildesheim

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienlänge [km]	Nutz-Kilometer [km]
212	RVHI	18,510	23.243
213	RVHI	51,737	41.689
411	RVHI	37,260	213.311
501	RVHI	17,504	49.140
502	RVHI	10,030	18.404
521	RVHI	(enthalten in 52)	23.430
522	RVHI	30,900	52.027
601	RVHI	7,980	62.723
602	RVHI	6,480	38.035
641	RVHI	59,225	96.699
642[77]	RVHI/Koch	59,500	236.742
661	RVHI	41,040	140.650
N1	RVHI	15,985	14.261
N2	RVHI	33,340	20.155
N3	RVHI	30,500	14.404
N4	RVHI	33,370	17.659
N5	RVHI	42,570	19.119
N6	RVHI	k. A.	19.512
N7	RVHI	29,300	24.113
N8	RVHI	19,940	21.370
N9	RVHI	35,020	23.578
34[78]	Rizor	k. A.	420.000
461	RBB	45,180	330.000
Regionalverkehr gesamt		*1.521,211*	*5.531.581*

[77] Gemeinschaftskonzession RVHI/ Koch (Anteil Koch: 147.329 Nutz-km).

[78] Umsetzung ab 08.08.2013.

6 Rückblick – Nahverkehrsplan LK Hildesheim 2008 – Bilanz der Umsetzung –

Die Grundüberlegung hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes im Rahmen des Nahverkehrsplans 2008 des Landkreises Hildesheim war der folgende Ansatz:

„Die Bahnstrecken bilden auch zukünftig das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrsnetzes. Die Buslinien übernehmen einerseits Ergänzungsfunktionen auf nicht-erschlossenen Hauptrelationen und stellen darüber hinaus ein System mit Zubringer- und Verteilfunktionen im dünner besiedelten Bereich dar."

Aufbauend auf diesem Grundgedanken wurde in den Jahren seit 2008 eine Vielzahl von Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes in den Bereichen Angebotsverdichtung, Erschließung und Nachtverkehr realisiert.

Im Zeitraum 2008 bis 2013 wurden diverse Maßnahmen im SPNV umgesetzt, die eine teils deutliche Attraktivierung sowohl des Angebotes als auch der Infrastruktur (sowohl anlagen- als auch fahrzeugseitig) hervorbrachten. In der Folge wurde auch das Busnetz, insbesondere im nördlichen Kreisgebiet, überarbeitet und an die neue Situation angepasst.

Darüber hinaus haben in den letzten Jahren fast in allen Bereichen teils kleinere, zum Teil aber auch größere bedarfsorientierte Überplanungen des Liniennetzes und auch des Bedienungsangebotes im Regionalbusverkehr stattgefunden, um das Angebot weiter an die tatsächlichen Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen.

Die zum Fahrplanwechsel 2010 eingeführten neuen Liniennummern bedeuteten eine deutliche Steigerung der Transparenz des Systems für den Nutzer. Die Liniennummern sind kürzer und auch die räumliche Orientierung der Liniennummern zu Regionen tritt offensichtlicher hervor.

Eine wesentliche Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV aber auch mit Auswirkungen auf das Image des Landkreises insgesamt ist die Einführung des Nachtverkehrs „nachtsbus" im Oktober 2012. Fast der gesamte nördliche Landkreis sowie Teile der zentral und südlich gelegenen Räume profitieren von diesem zusätzlichen Angebot.

Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit diverse Haltestellen mit Wartehallen ausgestattet.

Alle Veränderungen im ÖPNV-Angebot werden mit der Herausgabe von linienbezogenen Pocketfahrplänen begleitet.

6.1 Veränderung des Verkehrsangebotes

Die nachfolgenden Tabellen geben einen kurzen Überblick über die seit 2008 eingetretenen Veränderungen im ÖPNV im Nahverkehrsraum. Dargestellt sind sowohl umgesetzte Maßnahmen im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV.

6.1.1 Maßnahmen im Bereich SPNV

Tabelle 36: Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“ im SPNV seit 2008

Umgesetzte Maßnahmen im SPNV seit 2008
• Einführung der S-Bahn-Linien S3 und S4 mit entsprechenden Fahrzeugen (12/08)
• Beschleunigung des metronoms, dadurch Wegfall der Halte in Barnten (12/09)
• Untersuchung zum Projekt „SPNV-Halt Hildesheim-Himmelsthür“ (2009)
• Übernahme Weser-/Lammetalbahn durch NWB (12/11)
• Hildesheim Ost Systemhalt RE Hannover – Bad Harzburg
• Verkürzung der Fahrtzeiten Hildesheim – Braunschweig durch zweigleisigen Ausbau, veränderte Taktlagen (12/12)
• Übernahme RE 10 Bad Harzburg – Hildesheim – Hannover durch erixx ab Dezember 2014

Tabelle 37: Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“ im SPNV seit 2008

Umgesetzte Maßnahmen im SPNV seit 2008
• Umbau/Neubau Bahnhof Banteln inkl. Schaffen von Park-and-Ride-Stellplätzen und Bau einer Fußgängerbrücke
• Anpassung der Bahnhöfe Hildesheim, Algermissen, Harsum, Barnten, Emmerke an den geltenden S-Bahn-Standard, in diesem Zuge o Bau behindertengerechter Zugänge am Bahnhof Algermissen o Bau von Aufzügen am Hildesheim Hbf.
• Umbau der Bahnhöfe Elze (Aufzüge) und Freden (Leine)
• Ausbau der Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof in Emmerke
• Schaffung behindertengerechter Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Parkplätze am Bahnhof Freden (Leine)
• Kontinuierliche Erweiterung der Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlage am Bahnhof Sarstedt (Stand Februar 2015 ca. 300 Park-and-Ride-Stellplätze und ca. 340 Bike-and-Ride-Stellplätze)

6.1.2 Maßnahmen im Bereich ÖPNV

Tabelle 38: Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“ im straßengebundenen ÖPNV seit 2008 (ohne Stadt Hildesheim)

Umgesetzte Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV seit 2008
• Einrichtung einzelner Fahrten von Hoheneggelsen nach Söhlde und zurück (12/07)
• Neukonzeption Linie Adensen – Nordstemmen mit AST (12/07)
• probeweise Verbesserung des Angebotes Alfeld (Leine) – Lamspringe auf Gemke-Linie 2331 (heute: Linie 68) (12/07), wegen geringer Resonanz wieder eingestellt (12/08)
• Neukonzeption der Buslinien im „Nordraum“ im Rahmen der S-Bahn-Einführung (12/08): o Linie 23 Groß Lobke – Algermissen – (Hildesheim), Vertaktung und Abbau von Parallelfahrten zur Bahn, Abstimmung auf S-Bahn o neue Linie 211 Algermissen – Sarstedt o Neukonzeption der Linie 21/22, dadurch stündlich Hildesheim – Giesen – Sarstedt o Einbindung von Klein Förste in Linie 24
• Neukonzeption Stadtverkehr Alfeld (Leine) mit metronom-Anschluss und AST zu Schwachlastzeiten (12/08)
• Abstimmung diverser Linien auf metronom-Abfahrtzeiten in Alfeld (Leine) (12/08)
• Neue Liniennummern bei RVHI (12/09)
• Einführung von zusätzlichen Fahrten Barnten – Nordstemmen auf Linie 522 als Ersatz für metronom-Halt-Entfall (12/09), in den Ferien als AST
• Einbindung von Egenstedt in den Abendlinienverkehr Sa und So, Linie 42 bzw. 104 (12/09)
• Neukonzeption Stadtverkehr Elze und Ferien AST (08/09)
• Neukonzeption Linie 44/661 mit Umsteigeverbindungen bzw. Durchbindungen in Sibbesse Richtung Eberholzen bzw. Almstedt (08/10, 12/12)
• Neukonzeption 51/52/53 (West-Korridor, Gronau/Elze/Schulenburg – Hildesheim) (02/12)
• Umstellung 41/411 Bad Salzdetfurth/Bodenburg – Bockenem/Lamspringe auf Rufbusbetrieb am Wochenende (12/11)
• Einführung Nachtbus (10/12)
• Übernahme der Gemke-Linien (Lamspringe – Alfeld, Alfeld – Gronau – Eime) durch RVHI (2012)
• Wegfall Samstagsverkehr 211 (Stadtverkehr Sarstedt) (12/12)
• Neukonzeption der Linie 34 (ehem. 2320) mit erweiterter Linienführung und Angebotsverdichtung (08/13)
• Ausweitung des Nachtbusangebotes im Bereich Bodenburg – Bockenem – Lamspringe (08/13)

Tabelle 39: Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Infrastruktur“ im straßengebundenen ÖPNV seit 2008 (ohne Stadt Hildesheim)

Umgesetzte Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV seit 2008
• Aufstellen von Wartehallen an diversen Haltestellen im Landkreis (2008 – 2013)
• *nachrichtlich:* Umsetzung ZOB Hildesheim (Baubeginn war 2013; Fertigstellung geplant für 2015)

7 Zustandsbewertung und Mängelanalyse

Im Rahmen der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung für den Nahverkehrsplan relevanter Qualitätsanforderungen untersucht und bewertet. Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Fahrplanjahr 2013/14.

Für die Städte, Gemeinden, Samtgemeinden und Ortsteile im Nahverkehrsraum werden folgende Parameter untersucht:

- ÖPNV-Angebotsqualität
  - Erschließungsqualität:
    Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle in den einzelnen Gemeinden
  - Bedienungsqualität:
    Häufigkeit und Regelmäßigkeit des ÖPNV-Angebotes
  - Verbindungsqualität:
    Fahrzeit und Umsteigeerfordernisse.

Darüber hinaus werden folgende weitere Qualitätsmerkmale analysiert und bewertet:

- Systemtransparenz,
- ÖPNV-Infrastruktur,
- Service (Fahrgastinformation, Vertrieb).

Die ÖPNV-Angebotsqualität im Landkreis Hildesheim wird für Orte / Ortsteile mit einer differenzierten Bewertung nach Ortsgrößenklassen analysiert. Es wird ein einheitliches Untersuchungsraster unter vorrangig raumstrukturpolitischen Gesichtspunkten über alle Gemeinden (> 200 EW) im Landkreis Hildesheim zur transparenten Bewertung des ÖPNV-Angebotes gelegt. Betriebswirtschaftliche Aspekte, wie der Aufwand zur Gewährleistung der definierten Beurteilungswerte (beispielsweise von abseits liegenden Ortschaften), bleiben in dieser Bewertung zunächst unberücksichtigt.

Neben der differenzierten Bewertung für Ortsteile > 200 EW werden darüber hinaus auch Bewertungen für die Ortsteile < 200 EW nach einem vereinfachten Verfahren durchgeführt.

Für den Stadtverkehr Hildesheim erfolgt eine gesonderte Bewertung im „Teilbaustein C – Stadt Hildesheim“.

Inwieweit die festgestellten Defizite in der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit Verbesserungen im Fahrplanangebot tatsächlich behoben werden können, wird im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft. Hierbei ist ausschlaggebend, inwieweit ausreichende Nachfragepotenziale auf den Relationen bestehen, die eine Umschichtung bzw. Verdichtung der Verkehrsleistungen in diesen Bereichen wirtschaftlich vertretbar erscheinen lassen. Verbesserungen sollten in erster Linie auf Relationen angestrebt werden, auf denen die allgemeine Verkehrsnachfrage (Mobilitätsverflechtungen) darauf schlie-

ßen lässt, dass hier Marktpotenziale durch das derzeitige Angebot nicht ausreichend ausgeschöpft werden können.

7.1 Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden – vereinfachte Bewertung –

7.1.1 Methodik der Analyse

Erschließungsqualität

Bei der vereinfachten Bewertung für Ortsteile mit weniger als 200 Einwohnern wird betrachtet, inwieweit durch Haltestellen eine Anbindung an das ÖPNV-Netz existiert (Erschließungsradius 700 m). Eine negative Bewertung erfolgt für die Ortsteile, die keine Anbindung oder deutlich gravierende Erschließungsdefizite (Erschließungsgrad unter 75%) aufweisen.

Bedienungsqualität

Bei den Ortsteilen mit weniger als 200 Einwohnern wird eine „ÖPNV-Grundversorgung“ mit einer Bedienung von mindestens zwei Fahrtenpaaren pro Verkehrstag Mo. - Fr. als Bewertungsmaßstab definiert.

Verbindungsqualität

Für die Ortsteile mit weniger als 200 Einwohnern wird die Verbindung zum Gemeindehauptort bzw. Verwaltungssitz betrachtet[79]. Die Anforderungen an die Verbindungsqualität sind erfüllt, wenn eine direkte Verbindung zum Gemeindehauptort existiert.

7.1.2 Vereinfachte Bewertung für Ortsteile < 200 Einwohner

In der nachfolgenden Tabelle sind die Auswertungsergebnisse zur Angebotsqualität für die Orte mit weniger als 200 Einwohnern dargestellt, die nach dem vereinfachten Verfahren bewertet wurden.

In der Tabelle ist für jedes Kriterium dargestellt, ob die Anforderungen erfüllt oder nicht erfüllt sind.

- „✓“ Anforderung erfüllt
- „x“ Anforderung nicht erfüllt

[79] Ggf. ist auch ein sonstiger Verknüpfungspunkt zum weiterführenden ÖPNV heranzuziehen.

Tabelle 40: Ergebnisse der Angebotsbewertung für Ortsteile < 200 EW im Landkreis Hildesheim – vereinfachte Bewertung –

Gemeinde / Ortsteil	**EW**	**Erschließung**	**Bedienung**	**Direktverbindung Gemeinde-hauptort**
Alfeld (Leine)				
Lütgenholzen	41	✓	✓	✓
Wettensen	76	✓	✓	✓
Bad Salzdetfurth				
Hockeln	178	✓	✓	✓
Listringen	177	✓	✓	✓
Bockenem				
Bültum	134	✓	✓	✓
Groß Ilde	173	✓	✓	✓
Jerze	179	✓	✓	✓
Klein Ilde	62	✓	✓	✓
Werder	118	✓	✓	✓
Wohlenhausen	83	✓	✓	✓
Elze				
Wittenburg	107	✓	✓	✓
Holle				
Henneckenrode	78	✓	✓	✓
Söder	30	✓	✓	✓
Nordstemmen				
Hallerburg	119	✓	✓	✓
Söhlde				
Mölme	121	✓	✓	✓
Steinbrück	118	✓	✓	✓
SG Duingen				
Capellenhagen	144	✓	✓	✓
Fölziehausen	98	✓	✓	✓
Lübbrechtsen	177	✓	✓	(✓)
Rott	88	✓	✓	(✓)
SG Freden (Leine)				
Meimerhausen	89	✓	✓	✓
Eyershausen	155	✓	✓	✓

Gemeinde / Ortsteil	EW	Erschließung	Bedienung	Direktverbindung Gemeinde-hauptort
SG Freden (Leine) (Fortsetzung)				
Ohlenrode	187	✓	✓	✓
Wetteborn	188	✓	✓	✓
Klump	68	✓	✓	✓
Schildhorst	77	x	x	x
Westerberg	45	✓	✓	✓
SG Gronau (Leine)				
Dötzum	75	✓	✓	✓
Nienstedt	139	✓	✓	✓
Deilmissen	184	✓	✓	✓
Dunsen	91	✓	✓	✓
Heinsen	28	✓	✓	✓
Heinum	179	✓	✓	✓
Eddinghausen	115	✓	✓	✓
Haus Escherde	63	✓	✓	✓
SG Lamspringe				
Wöllersheim	33	*Rufbus*	*Rufbus*	*Rufbus*
Evensen	129	*Rufbus*	*Rufbus*	*Rufbus*
Hornsen	67	*Rufbus*	*Rufbus*	*Rufbus*
Netze	101	✓	✓	✓
SG Sibbesse				
Sellenstedt	191	✓	✓	✓
Möllensen	128	✓	✓	✓

Hinweis: Auswertung wurden mit dem EFA Fahrplanauskunftssystem für Niedersachsen und Bremen (http://www.efa.de) und dem Fahrplanbuch des RVHI Stand 2013 vorgenommen.

Bewertung

Die Angebotsqualität ist flächendeckend im Nahverkehrsraum auch bei den Ortschaften mit weniger als 200 EW als gut bzw. dem Bedarf entsprechend zu bewerten. Mit Ausnahme des Ortsteils Schildhorst (SG Freden (Leine)) verfügen alle Orte an Schulwerktagen über ein Mindestangebot im ÖPNV. Defizite bestehen außerhalb der Schulzeiten und an den Wochenenden. So verfügen einige Ortschaften lediglich an Schultagen über ein ÖPNV-Angebot. Diese sind

- Werder und Wohlenhausen (Bockenem),

- Söder (Holle) und
- Haus Escherde und bedingt Heinsen (SG Gronau (Leine)).

Einige Ortschaften der Samtgemeinde Lamspringe (Wöllersheim, Evensen und Hornsen) verfügen über kein Angebot im festbedienten Linienverkehr, ein Bedienungsangebot wird hier jedoch über den Rufbus gewährleistet. Gleiches gilt für die Bad Salzdetfurther Ortsteile Hockeln und Listringen, die lediglich an Schultagen im festbedienten Linienverkehr bedient werden. Auch diese verfügen über ein Rufbus-Angebot.

Lediglich an Wochenenden und an Feiertagen bestehen flächendeckend noch spürbare Defizite bei der Anbindung der Ortsteile mit weniger als 200 EW. Während häufig an Samstagen noch ein gewisses Grundangebot vorgehalten wird, werden sonn- und feiertags nur sehr ausgewählte Achsen bedient, insbesondere im südwestlichen Landkreisgebiet besteht kein Angebot (Ausnahme Stadtverkehr Alfeld (Leine)).

7.2 Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden – differenzierte Bewertung –

7.2.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 2.3.4). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Bewertung der Erschließungsqualität

Die räumliche Erschließungsqualität im Landkreis Hildesheim ist grundsätzlich als gut bzw. dem Bedarf im ländlichen Raum angemessen, zu bewerten. Das ÖPNV-Netz im Nahverkehrsraum ist mit den ausgewiesenen Haltestellen sowie den Haltepunkten im SPNV ohne gravierende Mängel in der räumlichen Erschließung, die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen. Nur wenige Gebiete liegen außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche.

Erschließungsdefizite

Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen, lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den definierten Standards entsprechend erschlossen. Darüber hinaus treten Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Für diese Gebiete erfolgt eine Bewertung der Situation vor Ort. Aufbauend auf den Ergebnissen

wurde eine entsprechende qualitative planerische Einschätzung hinsichtlich Betroffenheit und Handlungsbedarf vorgenommen.

Lediglich die Ortsteile Neuhof, Ammenhausen / Glashütte / Hornsen, Wöllersheim und Evensen sind nicht an den festbedienten Linienverkehr angebunden. Hier verkehrt jedoch der Rufbus zwischen Bad Salzdetfurth, Bodenburg und Lamspringe, so dass ein gewisses Grundangebot auch außerhalb des Schulverkehrs gewährleistet ist.

Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2008 ist insgesamt eine Verbesserung der Situation im Landkreis festzustellen, das Angebot außerhalb der Schulzeiten hat sich hier erkennbar verbessert (z. B. Linie 34 Rizor, 521).

Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend[80] bedienten Gebiete im Kreisgebiet zeigt nur in ganz wenigen Teilbereichen eine Defizitausprägung, die mit einem gewissen Handlungsbedarf bewertet werden kann. Die Einschätzung der Betroffenheit als mindestens „mittlerer Handlungsbedarf“ bedeutet, dass hier ein nennenswerter Bedarf vorhanden ist, so dass das Defizit eine tiefergehende Betrachtung erfordert.

Die Ergebnisse der Analyse sind in Tabelle 41 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 41: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung

Ortsteil/ Siedlungs-bereich	**Defizit – Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Alfeld (Leine)		
Limmer	• Randbereiche des Gewerbe- und Industriegebietes Limmer-West liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 700 m • Erfahrungsgemäß geringe ÖPNV-Affinität	➔ kein bzw. sehr geringer Handlungsbedarf
Algermissen		
Kernort Algermissen	• Ein Teilbereich des Siedlungsgebietes im Süden liegt im Einzugsbereich des Bahnhofs (Einfamilienhausbebauung) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m • Trennwirkung Schiene (lediglich ein Übergang im betroffenen Bereich)	➔ geringer Handlungsbedarf

[80] Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient“: HVZ/SVZ mindestens stündliche Bedienung; in Bereichen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte Bedienung alle zwei Stunden.

Ortsteil/ Siedlungs-bereich	**Defizit – Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Bockenem		
Kernort Bockenem	• das Wohngebiet, das Gewerbegebiet Süd sowie eine Einrichtung der kirchlichen Jugendhilfe nördlich der L500 sowie der Südwall werden nicht vom ÖPNV erschlossen (Einfamilienhausbebauung, keine Betriebe mit Relevanz für ÖPNV)	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Diekholzen		
Heimstatt Röderhof	• Einrichtung der Eingliederungshilfe mit etwa 220 Wohnplätzen liegt abseits der Linienführungen	➔ kein Handlungsbedarf im festbedienten Linienverkehr
Elze		
Kernort Elze	• keine ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebiets Mühlenfeld (keine Betriebe / Agglomeration in ÖPNV-relevanter Größenordnung), des Sportplatzes und des Freibads • Entfernung zur nächsten Haltestelle 500-700 m	➔ geringer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Straße „Zum Königsstuhl“ auf Höhe des Freibades zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung
Giesen		
Ortsteil Ahrbergen	• Gewerbegebiet „im Hasenwinkel“ im Südosten von Ahrbergen liegt außerhalb der definierten Einzugsradien • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m	➔ geringer Handlungsbedarf
Gronau (Leine)		
Kernort Gronau (Leine)	• Der Siedlungsbereich östlich der L480 sowie auch der Stadtpark sind nicht mit dem ÖPNV erschlossen (Einfamilienhausbebauung, einige Mehrfamilien- und Reihenhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Rhederner Landstraße im Bereich Eitzumer Weg zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung
Harsum		
Kernort Harsum	• ein Teilbereich des Siedlungsgebietes im westlichen Randbereich liegt außerhalb der definierten	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten

Ortsteil/ Siedlungs-bereich	Defizit – Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
	Einzugsradien, außerhalb des Schulverkehrs vergrößert sich der betroffene Siedlungsbereich deutlich (Einfamilienhausbebauung, einzelne Mehrfamilien- und Reihenhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m	zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Förster Straße / Adolf-Kolping-Straße zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung umsetzen lässt.

Karte 4: ÖPNV-Erschließung Landkreis Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim)

7.2.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird das vorhandene ÖPNV-Angebot im Hinblick auf die Fahrtenhäufigkeit analysiert. Untersucht werden die Verbindungen aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern zum jeweiligen Grundzentrum bzw. Verwaltungsstandort und zum Mittelzentrum Alfeld (Leine) bzw. zum Oberzentrum Hildesheim sowie die Verbindung der Grundzentren zum Mittelzentrum Alfeld (Leine) bzw. zum Oberzentrum Hildesheim. Für jeden Ort wird hierbei eine Referenzhaltestelle in zentraler Lage definiert. Bei Ortsteilen, die durch eine peripher gelegene Haltestelle ein deutlich besseres Bedienungsangebot aufweisen, wird diese bzw. werden beide Haltestellen in die Betrachtung einbezogen.

Die Auswertung der Bedienungsqualität orientiert sich an den in Kapitel 2.3.5 definierten Richtwerten. Bei den dargestellten Richtwerten ist zu beachten, dass es sich nicht um die Definition der „ausreichenden Bedienung“ im Sinne des PBefG handelt und demnach keine Auswirkungen im Hinblick auf konzessionsrechtliche Fragen nach sich ziehen.

Bei der Bewertung der Bedienungshäufigkeit wird nicht nur die Anzahl der Fahrtenangebote, sondern auch die regelmäßige Verteilung der Fahrten über den gesamten Tag bewertet. Insbesondere bei den in den südlichen Bereichen des Nahverkehrsraums vorherrschenden nicht vertakteten Angeboten ist die zeitliche Anordnung der Fahrten zu berücksichtigen. Gerade längere Fahrplanlücken wirken sich negativ auf die ÖPNV-Nutzung im Besorgungs- und Freizeitverkehr aus.

Bewertung der Verbindungsqualität

Für die Bewertung der Verbindungsqualität wird das vorhandene ÖPNV-Angebot im Hinblick auf die Reisezeit und die Umsteigehäufigkeit und -zeit analysiert. Untersucht werden auch hier die Verbindungen aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern zum jeweiligen Grundzentrum bzw. Verwaltungsstandort, die Verbindung aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern zum relevanten Mittelzentrum bzw. zum Oberzentrum Hildesheim und die Verbindung aus den Grundzentren zum relevanten Mittelzentrum bzw. zum Oberzentrum Hildesheim.

Für die Bewertung werden die in Kapitel 2.3.6 definierten Anforderungen zugrunde gelegt.

Anbindung an den Gemeindehauptort bzw. den Verwaltungsstandort

Grundsätzlich ist die Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Gemeindehauptorte bzw. Verwaltungsstandorte in weiten Teilen als gut bzw. zufriedenstellend im Rahmen der definierten Richtwerte zu beurteilen. Mit Ausnahme weniger Einzelrelationen, vorrangig in den Flächengemeinden SG Duingen, SG Gronau (Leine) und SG Sibbesse, verfügen die untersuchten Gemeindeteile weitgehend über ein Fahrtenaufkommen in der Relation zum Gemeindehauptort, das mindestens den geforderten Richtwerten entspricht. Auf den Relationen, die nicht entsprechend der definierten Standards bedient werden, wird häufig ein lastrichtungsbezogenes Angebot vorgehalten. So wird z. B. vormittags die Anbindung an das Grundzentraum gewährleistet, nachmittags in Gegenrichtung (z. B. Anbindung Despetal an Gronau (Leine)).

Defizite bestehen außerdem in der Anbindung der Bad Salzdetfurther Ortsteile Heinde, Lechstedt und Listringen an den Verwaltungsstandort. Der Ortsteil Breinum verfügt nicht über eine Direktverbindung an Bad Salzdetfurth, ist aber über einen optimierten Umstieg in Bodenburg an den Hauptort angebunden. Alle Ortschaften verfügen über ein ausreichendes Angebot in Richtung Hildesheim (Ausnahme Abendverkehr), so dass die Versorgungs- und Einkaufsverkehre hierdurch weitgehend abgedeckt werden.

Eine weitere Ausnahme stellen einige Ortsteile der Gemeinden Schellerten und Söhlde dar. Aufgrund der stringenten Linienführung der Linien 32 und 33 mit hauptsächlich verbindender Funktion, verfügen einige Ortsteile nicht über eine Direktverbindung an den jeweiligen Hauptort. Dies ist nur bedingt als Defizit zu werten, da die Anbindung an Hildesheim aus allen Ortsteilen als gut bis sehr gut in Relation zu den definierten Richtwerten zu bewerten ist. In Söhlde sind die Rahmenbedingungen für den ÖPNV durch eine gewisse Zweipoligkeit erschwert, da zwar Söhlde der Verwaltungsstandort ist, der Versorgungs- bzw. Einkaufsschwerpunkt ist jedoch der Ortsteil Hoheneggelsen. Beide Zielorte werden von unterschiedlichen Linien angefahren.

Auch der Diekholzener Ortsteil Egenstedt verfügt über keine Direktanbindung an den Hauptort, ist jedoch über die Linie 42 ausreichend gut an Hildesheim angebunden.

In verschiedenen Bereichen wird außerhalb der Schulzeiten ein stark eingeschränktes Bedienungsangebot vorgehalten. Ganz besonders betroffen sind hiervon die SG Duingen sowie die östlichen Bereiche der SG Gronau (Leine). In Duingen verfügen mit Ausnahme des Hauptortes sowie der Ortsteile Coppengrave und Weenzen alle anderen Ortsteile über kein Angebot bzw. lediglich Einzelfahrten. Das ist vor allem auf die weitgehende Ausrichtung des Fahrplans auf den Schülerverkehr zurückzuführen und damit auf fehlende Bedienungsangebote insbesondere am späten Vormittag und am Abend.

Im Korridor Bad Salzdetfurth – Bodenburg – Lamspringe wirkt sich das Rufbus-Angebot positiv auf die Angebotsqualität aus. Darüber hinaus wird mit der im Juni 2013 eingeführten Linie 34 (vollständig überarbeitete ehemalige Linie 2320) eine deutliche Verbesserung für das gesamte Gemeindegebiet Holle, die nördlichen Ortsteile von Bad Salzdetfurth und somit in der Anbindung an Hildesheim erzielt.

Eine ortsteilscharfe Auswertung des Bedienungsangebotes ist in Tabelle 42 dargestellt.

Anbindung der Ortsteile an die zugehörigen Zentren Alfeld (Leine) und Hildesheim

Für die im südwestlichen Kreisgebiet gelegenen Samtgemeinden Duingen und Freden (Leine) sowie für Teilbereiche der Samtgemeinde Gronau (Leine) wird die Anbindung in Richtung des Mittelzentrums Alfeld (Leine) untersucht.

Für alle anderen Ortsteile wird aufgrund ihrer Ausrichtung auf das Oberzentrum Hildesheim die Anbindung auf die Kreisstadt untersucht.

Anbindung an das Mittelzentrum Alfeld (Leine)

Das Mittelzentrum Alfeld (Leine) ist aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohner der Samtgemeinden Duingen und Freden (Leine) sowie aus den relevanten Ortschaften der Samtgemeinde Gronau (Leine) direkt und ohne Umsteigeerfordernis erreichbar. Lediglich in der Einhaltung der definierten Richtwerte für das Bedienungsangebot bestehen leichte Defizite. Diese beziehen sich ausschließlich auf die Gewährleistung eines Angebotes nach 18 Uhr in verschiedene Ortschaften der Samtgemeinden Duingen und Freden (Leine), da die für die Bedienung der Bereiche relevanten Linien i. d. R. bereits vor 18 Uhr den Betrieb einstellen (Ausnahme Linie 64 und 68).

Anbindung an das Oberzentrum Hildesheim

Ein Großteil der Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern und einer nachweislichen Ausrichtung auf das Oberzentrum Hildesheim hat ein ÖPNV-Angebot in dieser Relation, das über den definierten Richtwerten für die Bedienungsqualität liegt. Zu nennen sind hier vorrangig die Kommunen mit Zugang zur Schiene sowie die Städte, Gemeinden und Samtgemeinden im nördlichen Kreisgebiet.

Nur einige wenige Ortschaften im Untersuchungsgebiet haben ein unzureichendes ÖPNV-Angebot in die Kreisstadt. Hiervon betroffen sind einige Gemeindeteile der Flächengemeinden SG Gronau (Leine) (Gemeinde Despetal), SG Lamspringe

(Gemeinde Neuhof) und SG Sibbesse (Gemeinde Almstedt). Darüber hinaus gibt es für einige Ortsteile von Bad Salzdetfurth und Bockenem keine Rückfahrt aus Hildesheim nach 18 Uhr.

Anbindung der Grundzentren an das Oberzentrum Hildesheim

Mit Ausnahme der Grundzentren Lamspringe und Duingen ist das Oberzentrum Hildesheim aus allen Grund- und Mittelzentren direkt und ohne Umsteigeerfordernis erreichbar.

Aufgrund des vertakteten Angebotes der Linie 41 und dem optimierten Umstieg mit kurzen Umsteigzeiten auf die NordWestBahn in Bodenburg ist die Erreichbarkeit von Hildesheim aber auch aus Lamspringe als gut zu bewerten.

Demgegenüber ist die Erreichbarkeit von Hildesheim aus Duingen nur sehr eingeschränkt möglich. In der Regel ist dies nur mit einem hohen Zeitaufwand und einer zweifachen Umsteigeerfordernis möglich. Die Anbindung an das Mittelzentrum Alfeld (Leine) ist jedoch über das weitgehend regelmäßige Angebot der Linie 64 als gut zu bewerten.

Aus dem Mittelzentrum Alfeld (Leine) gibt es eine Direktanbindung an Hildesheim über die Buslinie 44. Das Angebot wird verdichtet über eine SPNV-Verbindung mit optimierten Umstiegen in Elze bzw. Nordstemmen, so dass insgesamt ein attraktives Angebot besteht.

Eine ähnliche Situation ergibt sich für Gronau (Leine). Hier besteht über das Angebot der Linie 51 ein 120-Minuten-Takt zwischen Gronau (Leine) und Hildesheim, darüber hinaus gibt es eine koordinierte Bus-Schiene-Anbindung mit Anschluss in Elze, die das Angebot verdichtet.

Lediglich im Abendverkehr werden die definierten Richtwerte der Bedienung auf der Relation Hildesheim – Sibbesse nicht ganz eingehalten. Die letzte Rückfahrtmöglichkeit besteht hier über die Linie 44 gegen 18:30 Uhr.

Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende

Die Bewertung des Bedienungsangebotes im Abendverkehr und am Wochenende weist starke Unterschiede zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des Kreisgebietes auf. Während im Stadt-Umland-Bereich von Hildesheim auch an Wochentagen i. d. R. bis in die späten Abendstunden ein Angebot vorgehalten wird, endet die Bedienung auf Relationen mit Ausrichtung auf Alfeld (Leine) bis auf wenige Ausnahmen (Linien 63 und 66) gegen 19 Uhr. Auf den übrigen Relationen insbesondere im südlichen Kreisgebiete, weist der Abendverkehr starke Defizite auf, hier wird das Angebot häufig bereits zwischen 17 und 18 Uhr eingestellt. Nur auf wenigen Linien, insbesondere die, die auch außerhalb des Schülerverkehrs eine nennenswerte Nachfrage im Jedermannverkehr generieren können, besteht auch nach 18 Uhr ein Angebot. Dies wirkt sich bei vielen Anbindungen negativ auf die Bewertung der Bedienungsqualität aus (vgl. Tabelle 42).

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf allen Linien stark reduziert, es werden meist nur wenige Fahrtenpaare angeboten, wobei auch hier ein deutliches Nord-Süd-Gefälle im Angebot erkennbar ist. Während in den an Hildesheim angrenzenden Städten und Gemeinden meist noch eine regelmäßige Bedienung vorgehalten wird, werden auf den meisten Relationen im südlichen Kreisgebiet (Ausnahme Stadtverkehr Alfeld (Leine)) i. d. R. nicht mehr als zwei bis fünf Fahrtenpaare am Samstag angeboten (entspricht weitgehend den Standards), einzelne Relationen werden gar nicht bedient. An Sonntagen wird das Angebot noch weiter ausgedünnt, hier verkehren lediglich die starken Linien zwischen Sarstedt und Hildesheim (21 und 22) mit einem regelmäßigen Angebot, ein Grundangebot wird auf den Relationen zwischen Bockenem, Bodenburg, Bad Salzdetfurth und Hildesheim (Linien 41, 42 und 411) und im Norden des Kreises zwischen Hohenhameln, Harsum und Hildesheim (24 und 25) bzw. zwischen Groß Lafferde, Schellerten, Söhlde und Hildesheim (32 und 33) angeboten. Darüber hinaus verkehrt die Linie 602 (Stadtverkehr Alfeld (Leine)) mit einzelnen Fahrten.

7.2.3 Ergebnisse der Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität – Zusammenfassende Darstellung

Die Bedienungsqualität im Nahverkehrsraum ist weitgehend als gut zu bewerten, bis auf wenige Ausnahmen werden die im Anforderungsprofil definierten Vorgaben an die Bedienungs- und Verbindungsqualität eingehalten (vgl. Aussagen in Kapitel 2.3). Im Stadt-Umlandbereich von Hildesheim sowie in bestimmten aufkommensstarken Korridoren mit Ausrichtung auf das Mittelzentrum Alfeld (Leine) gibt es ein sehr gutes und dichtes ÖPNV-Angebot. Hervorzuheben ist das sehr gute Fahrtenangebot aus den Bereichen Sarstedt und Diekholzen.
Defizite bestehen punktuell in der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums oder des Mittel- bzw. Oberzentrums (insbesondere bei der Anbindung einzelner Ortsteile an die Hauptorte Verwaltungszentren Gronau (Leine) und Sibbesse). Nur wenige Ortschaften weisen bei allen untersuchten Beziehungen Defizite entweder beim Fahrtenangebot und/oder bei der Verbindungsqualität auf (z. B. Klein Förste (Harsum)),

Das Bedienungsangebot im Abendverkehr weist starke Defizite auf. Nur auf wenigen Linien, insbesondere die, die auch außerhalb des Schülerverkehrs eine nennenswerte Nachfrage im Jedermannverkehr generieren können, besteht auch nach 18 Uhr ein Angebot.

Darüber hinaus wirkt sich das teilweise doch quantitativ deutlich geringere Angebot an Ferientagen einschränkend auf die Verteilung über den gesamten Tag aus. Eine Ausdünnung des Bedienungsangebotes in den Schulferien ist vor dem Hintergrund, dass Schüler die Hauptnutzergruppe im Regionalbusverkehr darstellen, in der Regel jedoch akzeptabel, solange eine Daseinsvorsorge gewährleistet ist.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf allen Linien stark reduziert, es werden meist nur wenige Fahrtenpaare angeboten, wobei hier ein deutliches Nord-Süd-Gefälle im Angebot erkennbar ist. An Sonn- und Feiertagen verkehren lediglich die starken Linien zwischen Sarstedt und Hildesheim (21 und 22) mit einem

regelmäßigen Angebot, auf ausgewählten Korridoren wird ein Grundangebot vorgehalten.

Tabelle 42: Ergebnisse der Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Hildesheim

Kommune	**EW**	**Erschließung**	**Anbindung OT an GZ bzw. MZ**		**Anbindung OT an MZ bzw. OZ**		**Anbindung GZ an MZ bzw. OZ**	
		E	**B**	**V**	**B**	**V**	**B**	**V**
E: Erschließungsqualität B: Bedienungsqualität V: Verbindungsqualität								
Erläuterung: Bewertung: **+** Anforderungen erfüllt **–** Anforderung nicht erfüllt **0** Anforderung tlw. erfüllt (z. B. Anforderung an das Bedienungsangebot nicht 100%ig erfüllt, einzelne Fahrten, insbesondere im Abendverkehr, fehlen, Angebot lastrichtungsbezogen, Umsteigezeit mindestens teilweise oberhalb der definierten Richtwerte) **/** Verbindungsrelation nicht relevant								
Alfeld (Leine)								
Alfeld	10.533	0	/	/	/	/	+	0[81]
Brunkensen	825	+	0	+	/	/	/	/
Dehnsen	403	+	+	+	/	/	/	/
Eimsen	580	+	+	+	/	/	/	/
Föhrste	959	+	+	+	/	/	/	/
Gerzen	1.048	+	+	+	/	/	/	/
Hörsum	682	+	0	+	/	/	/	/
Imsen	290	+	+	+	/	/	/	/
Langenholzen	1.164	+	+	+	/	/	/	/
Limmer	918	+	+	+	/	/	/	/
Röllinghausen	640	+	+	+	/	/	/	/
Sack	456	+	+	+	/	/	/	/
Warzen	534	+	+	+	/	/	/	/

[81] Direktanbindung über Buslinie 44, Angebotsverdichtung über SPNV-Anbindung mit Umstieg in Elze bzw. Nordstemmen.

Kommune	EW	Erschließung	Anbindung OT an GZ bzw. MZ		Anbindung OT an MZ bzw. OZ		Anbindung GZ an MZ bzw. OZ	
		E	B	V	B	V	B	V
Alfeld (Leine) (Fortsetzung)								
Wispenstein	341	+	+	+	/	/	/	/
Algermissen								
Algermissen	4.607	0	/	/	/	/	+	+
Bledeln	653	+	+	+	+	+	/	/
Groß Lobke	596	+	+	+	+	+	/	/
Lühnde	1.360	+	+	+	+	+	/	/
Ummeln	528	+	+	+	+	+	/	/
Wätzum	211	+	+	+	+	+	/	/
Bad Salzdetfurth								
Bad Salzdetfurth	4.609	0	/	/	/	/	+	+
Bodenburg	1.774	+	+	+	+	+	/	/
Breinum	617	+	+	-	+	+	/	/
Detfurth	422	+	+	+	0[82]	+	/	/
Groß Düngen	1.076	+	+	+	+	+	/	/
Heinde	1.248	+	-[83]	-	0	+	/	/
Klein Düngen	380	+	+	+	+	+	/	/
Lechstedt	674	+	-[84]	-	0	+	/	/
Östrum	394	+	+	+	+	+	/	/
Wehrstedt	1.043	+	+	+	+	+	/	/
Wesseln	865	+	+	+	+	+	/	/
Bockenem								
Bockenem	4.217	0	/	/	/	/	+	+
Bornum	1.122	+	+	+	+	+	/	/
Bönnien	439	+	+	+	+	+	/	/
Hary	347	+	+	+	+	+	/	/

[82] Anbindung an Bodenburg, bzw. über Haltepunkt Solebad direkt an Hildesheim angebunden.

[83] Ausrichtung auf Hildesheim.

[84] Ausrichtung auf Hildesheim.

Kommune	EW	Er-schließung	Anbindung OT an GZ bzw. MZ		Anbindung OT an MZ bzw. OZ		Anbindung GZ an MZ bzw. OZ	
		E	B	V	B	V	B	V
Bockenem (Fortsetzung)								
Königsdahlum	353	+	+	+	0	+	/	/
Mahlum	467	+	+	+	0	0	/	/
Nette	410	+	+	+	+	+	/	/
Ortshausen	232	+	+	+	0	0	/	/
Schlewecke	545	+	+	+	+	+	/	/
Störy	223	+	+	+	+	+	/	/
Upstedt	208	+	+	+	+	+	/	/
Volkersheim	832	+	+	+	+	+	/	/
Diekholzen								
Diekholzen	2.988	+	/	/	/	/	+	+
Barienrode	1.651	+	+	+	+	+	/	/
Söhre	1.388	+	+	+	+	+	/	/
Egenstedt	580	+	-	-	+	+	/	/
Elze								
Elze	5.728	0	/	/	/	/	+	+
Esbeck	431	+	+	+	+	+	/	/
Mehle	1.095	+	+	+	+	+	/	/
Sehlde	477	+	+	+	+	+	/	/
Sorsum	251	+	+	+	+	+	/	/
Wülfingen	778	+	+	+	+	+	/	/
Giesen								
Ahrbergen	2.146	+	+	+	+	+	/	/
Emmerke	1.706	+	-[85]	-	+	+	/	/
Giesen	3.468	+	/	/	/	/	+	+
Hasede	1.571	+	+	+	+	+	/	/
Groß Förste	811	+	+	+	+	+	/	/
Harsum								
Harsum	4.646	0	/	/	/	/		

[85] Ausrichtung auf Hildesheim.

Kommune	EW	Er-schließung	Anbindung OT an GZ bzw. MZ		Anbindung OT an MZ bzw. OZ		Anbindung GZ an MZ bzw. OZ	
		E	B	V	B	V	B	V
Harsum (Fortsetzung)								
Adlum	556	+	+	+	+	+	/	/
Asel	1.130	+	+	+	+	+	/	/
Borsum	2.415	+	+	+	+	+	/	/
Hönnersum	668	+	+	-[86]	+	+	/	/
Hüddessum	441	+	+	+	+	+	/	/
Klein Förste	815	+	-	+	-	+	/	/
Machtsum	514	+	+	-[86]	+	+	/	/
Rautenberg	508	+	+	-[86]	+	+	/	/
Holle								
Derneburg	552	+	+	+	+	+	/	/
Grasdorf	748	+	+	+	+	+	/	/
Hackenstedt	468	+	+	+	+	+	/	/
Heersum	685	+	+	+	+	+	/	/
Holle	2.718	+	/	/	/	/	+	+
Luttrum	353	+	+	+	+	+	/	/
Sillium	681	+	+	+	+	+	/	/
Sottrum	866	+	+	+	+	+	/	/
Nordstemmen								
Nordstemmen	4.843	+	/	/	/	/	+	+
Adensen	976	+	+	+	0	+	/	/
Barnten	982	+	0	+	+	+	/	/
Burgstemmen	1.101	+	+	+	+	+	/	/
Groß Escherde	612	+	+	+	+	+	/	/
Heyersum	965	+	+	+	+	+	/	/
Klein Escherde	508	+	+	+	+	+	/	/
Mahlerten	608	+	+	+	+	+	/	/
Rössing	1.705	+	0	+	+	+	/	/

[86] Umstieg in Hildesheim erforderlich.

Kommune	EW	Er-schließung	Anbindung OT an GZ bzw. MZ		Anbindung OT an MZ bzw. OZ		Anbindung GZ an MZ bzw. OZ	
		E	B	V	B	V	B	V
Sarstedt								
Giften	740	+	+	+	+	+	/	/
Gödringen	575	+	+	+	+	+	/	/
Heisede	1.081	+	+	+	+	+	/	/
Hotteln	572	+	+	+	+	+	/	/
Ruthe	330	+	+	+	+[87]	+	/	/
Sarstedt	14.604	+	/	/	/	/	+	+
Schliekum	668	+	+	+	+[87]	+	/	/
Schellerten								
Ahstedt	474	+	+	+	+	+	/	/
Bettmar	679	+	+	+	+	+	/	/
Dingelbe	917	+	-[88]	-	+	+	/	/
Dinklar	1.162	+	+	+	+	+	/	/
Farmsen	256	+	+	+	+	+	/	/
Garmissen-Garbolzum	581	+	+	+	+	+	/	/
Kemme	471	+	+	+	+	+	/	/
Oedelum	508	+	+	+	+	+	/	/
Ottbergen	1.247	+	-[88]	-	+	+	/	/
Schellerten	1.475	+	/	/	/	/	+	+
Wendhausen	551	+	-[88]	-	+	+	/	/
Wöhle	294	+	-[88]	-	+	+	/	/
Söhlde								
Bettrum	757	+	+	+	+	+	/	/
Feldbergen	406	+	-[89]	-	+	+	/	/
Groß Himstedt	520	+	+	+	+	+	/	/
Hoheneggelsen	1.906	+	-[90]	+	+	+	/	/

[87] Stündliche Anbindung an Sarstedt mit AST.

[88] Ausrichtung auf Hildesheim.

[89] Ausrichtung auf Hildesheim.

[90] Ausrichtung auf Hildesheim.

Kommune	EW	Er-schließung	Anbindung OT an GZ bzw. MZ		Anbindung OT an MZ bzw. OZ		Anbindung GZ an MZ bzw. OZ	
		E	B	V	B	V	B	V
Söhlde (Fortsetzung)								
Klein Himstedt	207	+	+	+	+	+	/	/
Nettlingen	1.419	+	+	+	+	+	/	/
Söhlde	2.359	+	/	/	/	/	+	+
SG Duingen[91]								
Coppengrave	647	+	+	+	+	+	/	/
Duingen, OT	2.600	+	/	/	/	/	0	+
Hoyershausen, OT	201	+	-	+	0	+	/	/
Marienhagen	769	+	-	+	0	+	/	/
Weenzen	377	+	-	+	0	+	/	/
SG Freden (Leine)								
Freden (Leine)	3.038	+	/	/	/	/	+	+
Everode	468	+	-	+	0	+	/	/
Winzenburg	533	+	+	+	+	+	/	/
SG Gronau (Leine)								
Gronau, OT	5.378	0	/	/	/	/	+	0[92]
Banteln	1.529	+	+	+	+	+	/	/
Barfelde, OT	650	+	-	+	-	0[93]	/	/
Eitzum, OT	548	+	-	+	-	0[94,93]	/	/
Eime, OT	2.057	+	0	+	+	+	/	/
Deinsen, OT	390	+	0	+	-	-	/	/
Brüggen	939	+	+	+	+[95]	+	/	/
Rheden, OT	613	+	+	+	+	+	/	/
Wallenstedt, OT	320	+	+	+	+	+	/	/

[91] Ausrichtung und Bewertung auf das Mittelzentrum Alfeld (Leine).

[92] Direktanbindung über Buslinie 51, Angebotsverdichtung über Bus-SPNV-Anbindung mit Umstieg in Elze.

[93] Teilweise lange Umsteigezeiten.

[94] Teilweise lange Umsteigezeiten, besserer Umstieg über Sibbesse, jedoch eingeschränkter Bedienungszeitraum.

[95] Ausrichtung und Bewertung auf das Mittelzentrum Alfeld (Leine).

Kommune	EW	Er-schließung	Anbindung OT an GZ bzw. MZ		Anbindung OT an MZ bzw. OZ		Anbindung GZ an MZ bzw. OZ	
		E	B	V	B	V	B	V
SG Gronau (Leine) (Fortsetzung)								
Betheln, OT	885	+	+	+	+	+	/	/
SG Lamspringe								
Lamspringe	3.079	+	/	/	/	/	+	**+**
Harbarnsen, OT	300	+	+	+	+	+	/	/
Irmenseul, OT	260	+	+	+	+	+	/	/
Neuhof, OT	389	+	**-**[96]	**-**	**-**	+	/	/
Sehlem, OT	762	+	+	+	+	+	/	/
Woltershausen, OT	376	+	+	+	+	+	/	/
Graste, OT	311	+	+	+	+	+	/	/
SG Sibbesse								
Adenstedt, OT	574	+	+	+	+	+	/	/
Grafelde, OT	248	+	+	+	+	+	/	/
Almstedt, OT	684	+	0	+	**-**	**-**	/	/
Segeste, OT	213	+	0	+	**-**	**-**	/	/
Eberholzen	601	+	**-**	+	**-**	+	/	/
Sibbesse, OT	1.709	+	/	/	/	/	0	+
Hönze, OT	351	+	**-**	+	+	+	/	/
Petze, OT	460	+	**-**	+	0	**-**	/	/
Westfeld, OT	583	+	+	+	+	+	/	/
Wrisbergholzen, OT	321	+	+	+	+	+	/	/

Hinweis: Auswertung wurde anhand des EFA Fahrplanauskunftssystems für Niedersachsen und Bremen (http://www.efa.de) und des Fahrplanbuches des RVHI Stand 2013 vorgenommen.

Karte 5: Bewertung der Angebotsqualität im Landkreis Hildesheim

[96] Grundangebot mit bedarfsgesteuerter Rufbus-Bedienung mit Ausrichtung auf Bad Salzdetfurth und Lamspringe.

7.3 Betriebsablauf

Im Nahverkehrsraum (ohne Stadt Hildesheim) sind keine Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen vorhanden, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlichen Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen könnten. Ferner gibt es keine eigenständigen Busspuren oder Bustrassen über einen längeren Abschnitt für einen störungsfreien Betrieb im Regionalbusverkehr.

Zum Zeitpunkt der Analyse gibt es keinen einheitlichen Betriebsfunk über alle Unternehmen bzw. auch kein einheitliches RBL, über das die Fahrer verschiedener Unternehmen sich verständigen können (z. B. zur Anschlusssicherung). Die Anschlusssicherung erfolgt punktuell über die Leitstellen, die über Funk oder Mobiltelefon erreicht werden.

Im Stadtgebiet Hildesheim ist die Aktualisierung des RBL-Systems zur LSA-Beeinflussung geplant, welches auch von anderen Verkehrsunternehmen außerhalb des Stadtverkehrs angesteuert werden könnte.

7.4 Systemtransparenz

Netz- und Angebotstransparenz

Die Transparenz des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum wird durch die z. T. stark mäandrierenden und variierenden Linienwegführungen, vorrangig im südlichen Kreisgebiet und tlw. auch außerhalb der schulverkehrsrelevanten Zeiten eingeschränkt (z. B. Linien 461, 661, 66). Erschwerend kommt hinzu, dass innerhalb des Liniennetzes eine Unterscheidung der Linien nach ihrer Angebotsqualität anhand nachvollziehbarer funktionaler Kriterien kaum möglich ist (z. B. einheitliche Liniensystematik), so dass für den Kunden stärkere Hauptlinien kaum von schwächeren Ergänzungslinien zu unterschieden sind. Für den Raum Bockenem / Holle verkompliziert sich die Situation im ÖPNV außerdem durch das nicht abgestimmte Angebot verschiedener Verkehrsunternehmen.

Im Hinblick auf eine Vertaktung der Linien ist insgesamt ein deutlicher Unterschied zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet zu erkennen. Während im Nordkreis in weiten Teilen Taktverkehre bestehen, wirkt sich die häufig fehlende Vertaktung, vor allem für Gelegenheitskunden, negativ auf die Begreifbarkeit des Systems aus. Ständig wechselnde Abfahrtsminuten sowie Bedienungszeitlücken im Tagesgang auch auf den taktorientierten Linien (z. B. Linien 41, 44, 411) stellen gerade für Neu- / Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrten eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV dar.

Positiv zu vermerken ist die Zuordnung der Liniennummern zu Bereichen (z. B. 2er im nördlichen Kreisgebiet, 3er mit Ausrichtung Nordwest bis West, und weiter im Uhrzeigersinn). Diese Systematik findet sich auch im Fahrplanbuch, so dass die Liniennummern zwar nicht immer chronologisch aufeinander folgen, aber das gesamte Angebot in einem Korridor hintereinander abgebildet ist. Das vereinfacht es

dem potenziellen Nutzer, schnell einen Gesamtüberblick über das ihm zur Verfügung stehende Angebot innerhalb eines bestimmten Bereiches zu bekommen.

Parallelverkehre

Die im Landkreis Hildesheim in gleichen Bedienungskorridoren neben Bahnlinien verlaufenden Buslinien dienen durchweg der Feinerschließung der abseits der Bahnstrecken gelegenen Ortschaften (z. B. Linien 23, 32, 34, 66). Das Busnetz ergänzt das Schienenangebot dergestalt, dass es eine flächenhafte Erschließung der angrenzenden Siedlungsbereiche sichert und darüber hinaus als Zubringer zur Schiene fungiert. Eine konkurrierende Wirkung der Buslinien gegenüber dem SPNV wird hierbei nicht gesehen.

Seit der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2008 konnte die Situation hier merklich verbessert werden. Ein positives Beispiel ist die Situation am Bahnhof Elze (Integraler Taktfahrplan ITF), außerdem bestehen auch an den Bahnhöfen Derneburg, Bodenburg, Bad Salzdetfurth, Algermissen und Alfeld (Leine) regelmäßige Verknüpfungen zur Schiene.

Auf einigen Achsen erfolgt außerdem eine räumlich parallele Bedienung im Busverkehr, die aber insbesondere aufgrund der fehlenden Vertaktung sowie der variierenden Linienwegführung kaum zeitliche Überschneidungen bietet. Als konkurrierende Parallelverkehre werden also auch diese nicht gewertet. Dennoch hat ein solches „Nebeneinander“ von Linien zur Folge, dass das Angebot sich nur sehr schlecht kommunizieren lässt.

Anschlusssituation

Seit der Erstellung des Nahverkehrsplans 2008 sind Verbesserungen bei der Anschlusssituation erkennbar. Neben dem „Rund-um-Anschluss“ in Elze bestehen auch an den Bahnhöfen in Bodenburg, Bad Salzdetfurth, Algermissen, Alfeld (Leine), Derneburg und Nordstemmen Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Schiene. Hier wirkt sich das in verschiedenen Bereichen im Vergleich zum Fahrplan 2008 strukturiertere Angebot mit mehr taktähnlichen Fahrplänen positiv aus.

An den übrigen SPNV-Bahnhöfen bestehen keine Systemverknüpfungen SPNV – Bus. Der Bahnhof Hoheneggelsen verfügt über gar keine Anbindung im straßengebundenen ÖPNV und liegt auch außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle.

Vereinzelt sind auch Abstimmungen der Regionalbuslinien untereinander vorhanden (z. B. Sibbesse Volksbank Linie 44 und 661), diese sind jedoch im Fahrplan nicht ersichtlich und somit insbesondere für den Gelegenheitskunden schwer nachvollziehbar.

An verschiedenen Haltestellen im Nahverkehrsraum ergeben sich darüber hinaus über den Tag einzelne Umsteigeverbindungen, meist im Schülerverkehr.

Tarifsystem

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist infolge des aktuell nicht bestehenden Tarifverbundes nur bedingt als gut zu bewerten. Zwar umfasst das Fahrscheinsortiment das in Verkehrsgemeinschaften gängige Angebot von Einzelkarten und Zeitkarten sowie Angebote für Studierende, Mehrfahrtenkarten und Gruppentickets gibt es jedoch nur auf einzelnen Linien, darüber hinaus bestehen Unterschiede bei der Anerkennung von Fahrkarten anderer Verkehrsunternehmen. Mit Einführung des Tarifverbundes ist eine Vereinheitlichung der Preisstruktur über alle in Stadt und Landkreis Hildesheim verkehrenden Verkehrsunternehmen geplant. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems im Nahverkehrsraum erreicht.
Weitergehende Angebote wie E-Ticketing oder Handyticket sind aktuell nicht vorhanden.

7.5 ÖPNV-Infrastruktur

7.5.1 Fahrzeugausstattung

Hinweis: Die Angaben im Kapitel „Fahrzeugausstattung“ berücksichtigen ausschließlich die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge. Die Fahrzeuge im Einsatz des Stadtverkehr Hildesheim werden in „Teilbaustein C – Stadt Hildesheim“ gesondert betrachtet.

Im Landkreis Hildesheim werden im Regionalbusverkehr Fahrzeuge von verschiedenen Verkehrsunternehmen, teils als Subunternehmer im Auftrag des RVHI, eingesetzt, die zum Teil deutlich unterschiedliche Standards aufweisen. Für die Bewertung der Busflotte liegen weitgehend unternehmensweite Daten vor, da die Fahrzeuge von den Verkehrsunternehmen häufig nicht linienrein bzw. nicht ausschließlich im Nahverkehrsraum eingesetzt werden.

Die Fahrzeugflotte, die im Landkreis zum Einsatz kommt besteht zu über 80% aus Standardlinienbussen. Darüber hinaus werden Groß- bzw. Gelenkbusse, Kleinbusse und vereinzelt auch Midibusse zur Abwicklung des Busverkehrs im Nahverkehrsraum eingesetzt.

Ausstattungsstandards

Derzeit werden von allen im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim tätigen Verkehrsunternehmen ca. 230 Fahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeuge besitzen zum Analysezeitpunkt (Herbst 2013) ein Durchschnittsalter von etwa 9,2 Jahren und verfügen über z. T. deutlich unterschiedliche Ausstattungsmerkmale.

Der Anteil der Fahrzeuge, die mit Niederflurtechnik ausgestattet sind, beträgt etwa 50% (Stand Herbst 2013), über Rampen verfügen insgesamt nur etwa 1/3 aller eingesetzten Fahrzeuge. Dieser Wert muss auch für einen eher ländlich geprägten Raum als leicht unterdurchschnittlich eingeschätzt werden. Klimaanlagen am Fahrerarbeitsplatz werden bei etwa 34% aller Fahrzeuge eingesetzt, Klimaanlagen im

Fahrgastraum gehören nicht zum Standard. Auffallend ist die unzureichende Ausstattung der Fahrzeuge mit dynamischen Fahrgastinformationen. Bei weniger als 5% der Fahrzeuge gehören digitale akustische Fahrgastinformationen im Fahrzeug zur Ausstattung, der Anteil der Fahrzeuge mit optischer DFI ist mit 13% kaum höher.

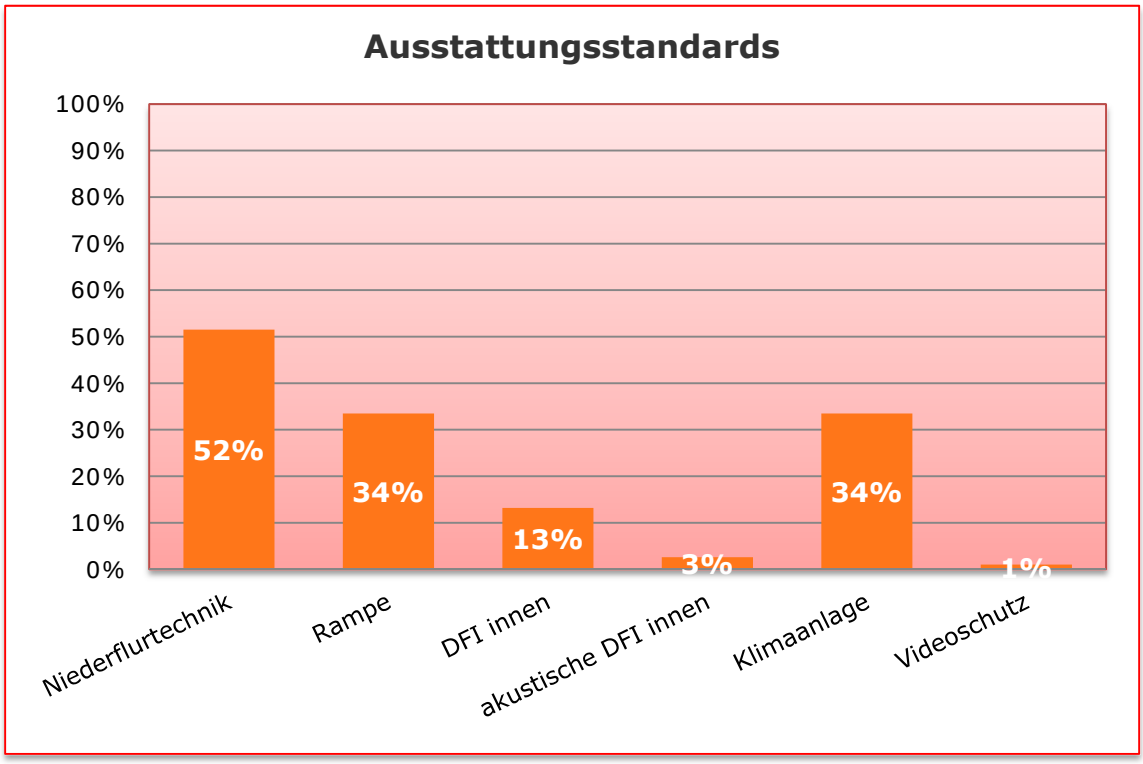


Abbildung 1: Ausstattung der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Herbst 2013)

Umweltstandards

Vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Fahrzeugalters von etwa 9,2 Jahren erscheint der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro III und besser verfügen mit etwa 33% vergleichsweise gering (Euro III ab 2000). Weniger als 15% aller Fahrzeuge sind mit Rußpartikelfiltern ausgestattet.

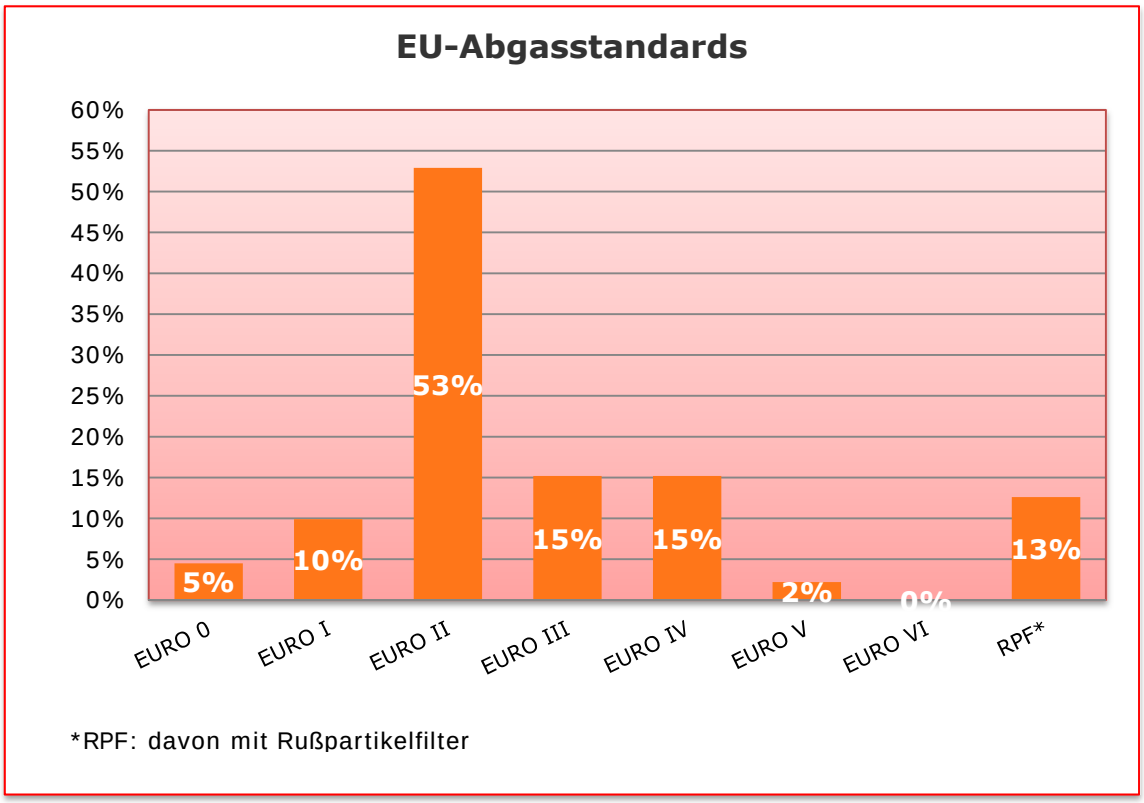


Abbildung 2:
EU-Abgasstandards der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Herbst 2013)

7.5.2 Haltestellenausstattung

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im Nahverkehrsplan nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

7.5.2.1 SPNV-Verknüpfungspunkte

Seit 2008 wurden umfangreiche Infrastruktur-Modernisierungsmaßnahmen an SPNV-Stationen durchgeführt. Viele der im Rahmen des Nahverkehrsplans 2008 festgestellten Defizite im Bereich des barrierefreien Ausbaus konnten behoben werden. Mit Ausnahme der Haltepunkte Hoheneggelsen und Groß Düngen sind alle SPNV-Haltepunkte im Landkreis Hildesheim mittlerweile, zum Teil umfassend, ausgebaut worden, so dass sich ein attraktives Gesamterscheinungsbild der Zugangsstellen zum SPNV ergibt.

7.5.2.2 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Ausstattung

Die Haltestellen im Nahverkehrsraum weisen je nach Funktion der Haltestelle unterschiedliche Ausstattungsstandards auf. Die Mindestausstattung ist der Haltestellenmast mit Haltestellenschild.

Ein Großteil der untersuchten Haltestellen fügt sich gestalterisch gut in das jeweilige Ortsbild der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden ein, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz sind häufig vorhanden. Viele Haltestellenbereiche wurden offensichtlich im Zuge von Dorferneuerungsprogrammen mit gestaltet, so dass sich ein auf den ersten Blick ansprechendes Bild ergibt.

Abbildung 3: Beispiel für ins Umfeld eingepasste ÖPNV-Zugangsstellen (links: Sack, Ortsmitte; rechts: Duingen, Am Thie)

Seit dem Jahr 2008 sind an diversen Haltestellen im Landkreis Wartehallen und neue Haltestellenmasten aufgestellt worden. Dennoch wird die Aufenthaltsqualität an vielen Haltestellen durch in der Gestaltung defizitäre bzw. fehlende Unterstände, fehlende Sitzgelegenheiten und Beleuchtung negativ beeinflusst. Die aufgezählten Aspekte sind vor allem in Hinblick auf die Etablierung eines barrierefreien ÖPNV-Systems von Bedeutung.

Abbildung 4: Beispiel für ÖPNV-Zugangsstellen mit Defiziten im Hinblick auf das Sicherheitsempfinden (links: Groß Ilde; rechts: Bodenburg, Markt)

Auch hinsichtlich der Fahrplaninformationen an Haltestellen sind vielerorts Defizite zu erkennen. Auch wenn an verschiedenen Haltestellen in der Vergangenheit neue Haltestellenmasten aufgestellt wurden, fehlen entsprechende Informationen insbesondere an Haltestellen in kleineren Ortsteilen sowie außerorts teilweise. Demgegenüber sind die relevanten Fahrplaninformationen zumindest an den zentral gelegenen Haltestellen der Gemeinden meist vorhanden. Weitergehende Informationen z. B. zum Tarif oder Umgebungspläne sind weitgehend nicht vorhanden.

Barrierefreiheit

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit / den Zugang zum Bussteig bzw. zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Einstieg in das bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.).

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit muss die Situation im Landkreis Hildesheim als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Etwa 11% aller Haltestellen im Regionalbusverkehr (außerhalb Stadt HI) sind mit Stand Mai 2014 bereits niederflurgerecht ausgebaut, für weitere 32 Haltestellen laufen zurzeit Planungen für den Umbau. Ein großer Teil der Bushaltestellen ist demzufolge (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut. Während bei einigen der früher ausgebauten Haltestellen das Hauptaugenmerk auf die Niederflurigkeit (Hochbord) gelegt wurde, wird seit einiger Zeit ein ganzheitlicher Ansatz (inkl. taktile Elemente) forciert (Bsp. Bockenem ZOB, Bodenburg Bf.).
Neben den genannten Kriterien zur baulichen Ausgestaltung der Haltestellen ist jedoch auch die Niederflurigkeit der eingesetzten Fahrzeuge von grundlegender Bedeutung. Auch hier bestehen derzeit im Regionalbusverkehr noch deutliche Defizite, die jedoch in den kommenden Jahren, spätestens bis zum Jahr 2023, in Erfüllung der in Kapitel 2.2.4 definierten Standards zu beseitigen sind (vgl. Kapitel 2.2.4).

Abbildung 5: Beispiel für zentrale Umsteige- bzw. Innenstadt-Haltestelle ohne barrierege-rechten Ausbau (links: Alfeld (Leine), Bahnhof (ZOB); rechts: Holle, Marktstraße)

Als ungünstig ist auch der Ausbauzustand in Bezug auf taktile Leitsysteme im Landkreis Hildesheim zu bewerten (vgl. Abbildung 6). Lediglich wenige Haltestellenbereiche sind überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet, auch viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen verfügen nicht über Leitsysteme.

Abbildung 6: Beispiele für ausgebaute Haltestelle ohne taktile Bodenindikatoren (links: Alfeld (Leine), Sparkasse); Bad Salzdetfurth, Bahnhof)

Problematisch ist die Situation außerdem an vielen Haltestellen hinsichtlich der Anfahrbarkeit der Haltestellenkante. Zu kurze Busbuchten und / oder ungeordnetes Parken lassen oftmals auch bei Haltestellen mit Hochborden fahrdynamisch kein paralleles Anfahren an den Bordstein zu (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Beispiele für problematische Anfahrbarkeit der Haltestelle (links: Sack, Oberdorf; rechts: Harsum, Morgenstern)

Ein positives Gesamterscheinungsbild zeigt der ZOB in Bockenem. Der moderne Busbahnhof wurde sowohl optisch als auch funktionell vollständig überplant. Der gesamte Platz erscheint in einem freundlichen Gesamtbild, der verglaste Unterstand sowie der großzügige und offene Haltestellenbereich wirken sich positiv auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste aus. Die Haltepositionen weisen eine für mobilitätseingeschränkte bzw. sehbehinderte Menschen barrierefreie Gestaltung auf. Mit Hochborden und taktilen Leitsystemen sind Ausbauelemente vorhanden, die die Nutzung des ÖPNV am ZOB in Bockenem für diese Personengruppen erleichtern.

Auch die Zugangsstelle am Bahnhof Bodenburg weist hinsichtlich der Belange der Barrierefreiheit einen ausreichenden Standard auf. Sowohl Hochborde als auch Leitstreifen für Sehbehinderte sind vorhanden.

Abbildung 8: Beispiele für Haltestellen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Bockenem ZOB; rechts: Bodenburg Bahnhof)

7.5.3 Fazit

Die Beförderungsqualität an den Haltestellen im Nahverkehrsraum ist unterschiedlich ausgeprägt. Insgesamt muss die Situation an vielen Bushaltestellen im Landkreis Hildesheim hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig einge-

schätzt werden. Während der Zugang zu vielen der untersuchten Haltestellen im Kreisgebiet weitgehend barrierefrei ist, liegen beim Einstieg in die Fahrzeuge häufig Defizite vor. Darüber hinaus sind nur wenige Bushaltestellen mit einem vollständigen taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Die Informationsmedien der den Landkreis Hildesheim bedienenden Verkehrsunternehmen sind hinsichtlich der Informationen für Mobilitätseingeschränkte als ausbaufähig zu bewerten.

Wünschenswert wären umfassendere Aussagen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer in den print-Medien, z. B.

- Auflistung der Linien mit verbindlichem Einsatz von Bussen mit Rampen und
- Auflistung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Fahrplanbuch (vgl. Fahrplanbuch Stadtverkehr Hildesheim)

Gemäß dem PBefG und dem BGG nimmt die Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich zu.

Insgesamt ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ein deutlicher Handlungsbedarf.

7.6 Service

Vertrieb

Alle Fahrkarten im Regionalbusverkehr des Landkreises Hildesheim können direkt beim Fahrpersonal in den Bussen erworben werden. Für den Kauf von Schülerwochen- und Monatskarten benötigen die Kunden von RVHI und SVHI eine Kundenkarte, welche man im Kundencenter in der Schuhstraße oder bei den Betriebshöfen des Regionalverkehrs in Alfeld (Leine) und Hildesheim bekommt.

Das gemeinsam von RVHI und SVHI betriebene Kundencenter bietet neben dem kompletten Ticketangebot einen umfassenden Beratungsservice.

Fahrgastinformation

Die zentralen Informationen zum Fahrplanangebot sollten vollständig, leicht verständlich und jedem (potenziellen) Fahrgast zugänglich sein. Neben den Aushangfahrplänen an Haltestellen zählen zu den wichtigsten Instrumenten der Fahrgastinformation Linienfahrpläne, in denen die Fahrtenverläufe sowie die Fahrzeiten leicht verständlich dargestellt werden. Die einzelnen Linienfahrpläne sind in den Fahrplanbüchern von RVHI (Regionalbusverkehr inkl. Rizor und RBB) und SVHI (Stadtverkehr Hildesheim) sowie im Internet auf den entsprechenden Homepages veröffentlicht. Aufgrund der Vielzahl an Linien im Nahverkehrsraum mit zum Teil stark variierenden Linienverläufen, die sich mitunter abschnittsweise ergänzen, ist es für

den Neukunden bzw. den Gelegenheitsfahrer jedoch schwer, allein mit Blick auf die Linienfahrpläne, die für ihn richtige Fahrtbeziehung herauszufiltern. Hilfreich ist hier die im Regionalverkehr bestehende Zuordnung der Liniennummern zu Bereichen, die sich auch im Fahrplanbuch des RVHI entsprechend wiederfindet (vgl. Kapitel 7.4).

Gerade für ländliche Regionen mit vergleichsweise schwer kommunizierbarem Fahrplanangebot bieten elektronische Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Für viele Verbindungen können über das Fahrplanprogramm der Bahn die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten herausgefiltert werden. Vorteilhaft ist hier, dass auch die Linien der privaten Verkehrsunternehmen im Fahrplanprogramm eingepflegt sind, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht. Nachbesserungsbedarf besteht allerdings im Hinblick auf die Einbeziehung der bedarfsgesteuerten Verkehre. Diese Verbindungen sind derzeit noch nicht in der elektronischen Fahrplanauskunft hinterlegt.

Positiv anzumerken sind die Linienübersicht und das Ortsverzeichnis zu Beginn des Fahrplanbuchs, welches eine Auflistung aller einen Ortsteil bedienenden Linien enthält. Wünschenswert wäre an dieser Stelle außerdem eine Auflistung der barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Liniennetz, um so auch mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern (vgl. Kapitel 7.5.3).

Im Fahrplanbuch nicht aufgeführt sind die Fahrpläne des SPNV (Ausnahme Streckenabschnitt Hildesheim – Bodenburg der NWB), jedoch sind die möglichen Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene an SPNV-Haltepunkten im Fahrplanbuch des RVHI aufgeführt. Eine Darstellung möglicher Anschlüsse im Busverkehr fehlt. Darüber hinaus fehlen weitergehende Informationen z. B. zum Ticketangebot und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote.

7.7 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Landkreis Hildesheim

Tabelle 43: Übersicht über die Stärken des ÖPNV im Landkreis Hildesheim

Angebotsqualität
• flächendeckend grundsätzlich gute (dem Bedarf im ländlichen Raum angemessene) räumliche Erschließungsqualität ohne gravierende Mängel; kleinere Defizite konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen mit eher geringem Fahrgastpotenzial • die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind gut an den ÖPNV angeschlossen • insgesamt gutes Bedienungsangebot, insbesondere im Stadt-Umland-Bereich von Hildesheim sowie auf bestimmten Korridoren mit Ausrichtung auf Alfeld (Leine) besteht ein gutes und dichtes ÖPNV-Angebot • Angebot im Nachtverkehr am Wochenende auf neun Bedienungskorridoren ausgehend von der Kreisstadt Hildesheim
Beförderungsqualität
• vereinzelt Verknüpfungspunkte mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (z. B. Bockenem ZOB, Bodenburg Bahnhof)
Systemtransparenz
• Linienfahrpläne über die Homepages des Landkreises und der RVHI abrufbar • Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene an SPNV-Haltepunkten sind im Fahrplanbuch des RVHI aufgeführt • Zuordnung der Liniennummern zu Bereichen (z. B. 2er im nördlichen Kreisgebiet, 3er mit Ausrichtung Nordwest bis West, und weiter im Uhrzeigersinn)

Tabelle 44: Übersicht über die Schwächen des ÖPNV im Landkreis Hildesheim

Angebotsqualität
• stark ausgedünntes bzw. unzureichendes Bedienungsangebot in der schulfreien Zeit vor allem aus den südwestlichen Bereichen des Landkreises (Ausnahme sind die Stadt Alfeld (Leine) und die Samtgemeinde Sibbesse) • stark ausgedünntes Angebot am Wochenende auf allen Linien, sonntags verkehren lediglich einzelne starke Linien auch hier mit ausgeprägtem Nord-Süd-Gefälle • Punktuell Defizite in der Erreichbarkeit des Gemeindezentrums oder des Mittel- bzw. Oberzentrums • auf vielen Linien – vornehmlich im südlichen Nahverkehrsraum – ist die letzte Abfahrt bereits vor 18 Uhr (z. B. Linien 61, 62, 65, 211, 502, 521, 522, 641, 642)
Beförderungsqualität
• Defizite in der Ausstattung und Gestaltung an vielen Haltestellen und Verknüpfungspunkten, insbesondere mit Blick auf die barrierefreie Ausgestaltung und Fahrplaninformationen
Systemtransparenz
• eingeschränkte Angebots- und Systemtransparenz des ÖPNV-Angebotes vorrangig im südlichen Kreisgebiet (wechselnde Linienführung, Bedienungslücken) • häufig unübersichtliche Liniennetzstruktur mit stark mäandrierender Führung vieler Linien im südlichen Kreisgebiet • Unterscheidung der Linien hinsichtlich ihrer Angebotsqualität kaum möglich • nicht abgestimmtes Angebot verschiedener Verkehrsunternehmen im südöstlichen Kreisgebiet • Mängel in der Fahrgastinformation durch zum Teil defizitäre Informationsmedien (z. B. fehlende Korridorfahrpläne, fehlende Darstellung möglicher Anschlüsse im Busverkehr, fehlende weitergehende Informationen z. B. zum Ticketangebot und Tarif) • fehlende Tarifkooperation (Einführung in 2016 geplant)

8 Prognose

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Landkreis Hildesheim sind neben den bestehenden Verkehrsbeziehungen zusätzlich auch die möglichen ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen sowie die damit verbundenen Entwicklungen von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

8.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen

8.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Als Grundlage für die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim wird die Regionale Vorausberechnung der Bevölkerung Niedersachsens bis zum Jahr 2031 (Ausgangsjahr 2009)[97] herangezogen.

Bereits in der Vergangenheit ist eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung erkennbar und dieser Trend wird sich auch zukünftig weiter fortsetzen. Nach den aktuellen Prognosen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen werden die Einwohnerzahlen mittelfristig, bis zum Jahr 2020 mindestens um weitere 13.000 EW bzw. etwa 5% abnehmen.

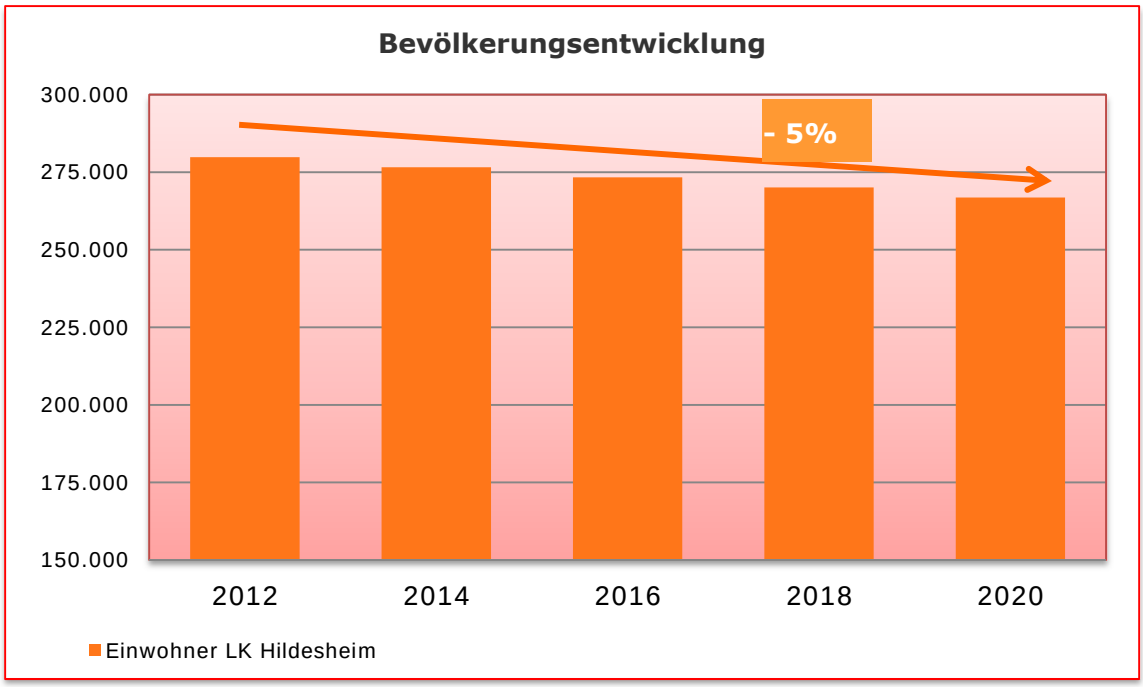


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim 2012 bis 2020[97]

[97] Datenquelle: eigene Berechnung; Landesamt für Statistik Niedersachsen, Regionale Vorausberechnung der Bevölkerung Niedersachsens bis zum Jahr 2031

8.1.2 Demografie

Demografischer Wandel und Mobilitätsverhalten

Die Auswirkungen des demografischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Im Landkreis Hildesheim wird dies in den kommenden Jahren in folgenden Punkten besonders deutlich:

- Die Bevölkerung im Landkreis Hildesheim wird bis zum Jahr 2020 weiter leicht um bis zu 5% zurückgehen.
  Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten). Dies wird voraussichtlich nicht durch die in den letzten Jahren leicht anwachsende persönliche Mobilität kompensiert.
- Am gravierendsten ist der Rückgang bei den Bevölkerungsgruppen der 10 – 19-jährigen Schüler und Auszubildenden. Hier wird ein durchschnittlicher Rückgang von bis zu 20% prognostiziert. Die mittlerweile wieder stabilen Geburtenzahlen in der Stadt Hildesheim sind ein Indiz dafür, dass dieser Rückgang in der Realität voraussichtlich etwas moderater ausfallen wird als prognostiziert. Dennoch wird dies langfristig voraussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählen und außerhalb großstädtischer Ballungsräume das Hauptpotenzial speziell im straßengebundenen ÖPNV darstellen. Ein Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr ist wahrscheinlich.
- Auch die Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter geht zurück. Insbesondere die Altersgruppe der 20-44-Jährigen ist überdurchschnittlich mobil[98].
- Entgegen dem Trend in anderen Regionen wird für den Landkreis Hildesheim auch für die Altersgruppe der zunehmend mobileren, „jungen Senioren“ (65- bis 75-Jährige) bis zum Jahr 2020 lediglich eine Stagnation der Einwohnerzahlen erwartet. Lediglich die Anzahl der über 75-Jährigen, und hier insbesondere die Anzahl der Hochbetagten (über 85 Jahre), wird ungeachtet einer sinkenden Gesamteinwohnerzahl weiter zunehmen (vgl. Abbildung 10). Die größer werdende Gruppe der älteren Senioren kann die Nachfragerückgänge seitens der Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV jedoch höchstens in Ansätzen kompensieren.

[98] Erwerbstätige Frauen stellen die Gruppe mit den meisten Wegen pro Tag (hochmobile Personengruppe), da sie berufliche Wege mit Einkäufen und Erledigungen, Freizeit, Bringen und Abholen kombinieren.

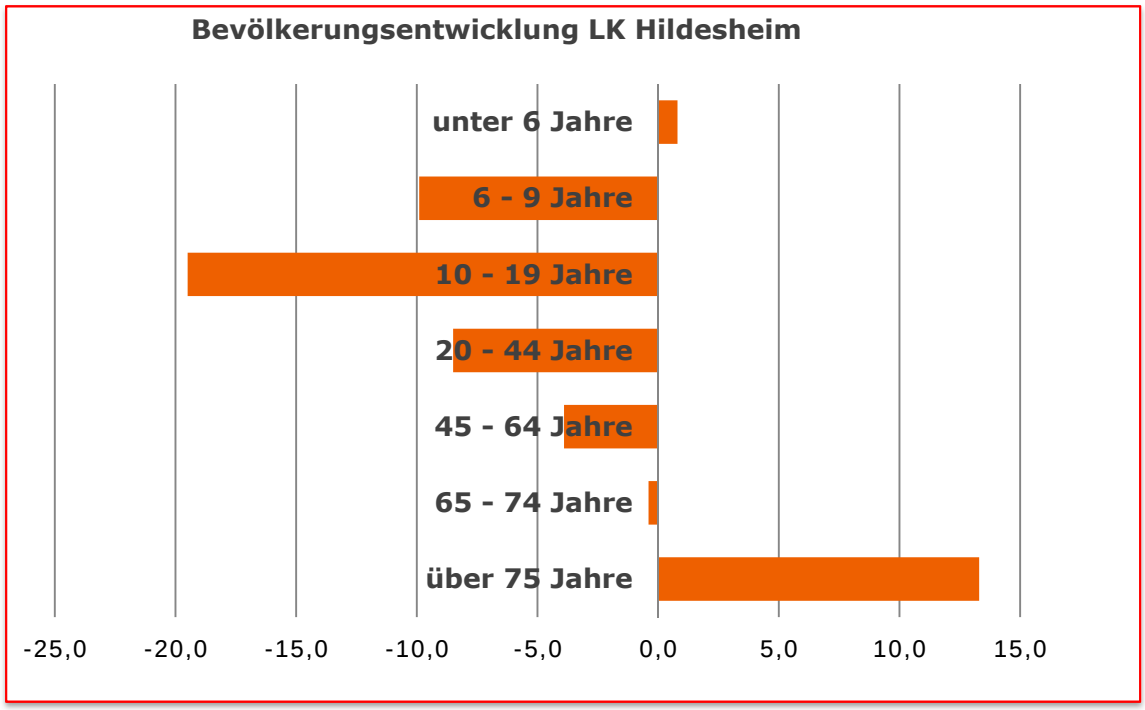


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2020 nach Altersgruppen (anteilig)[99]

8.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

Für die Bewertung der zukünftigen Entwicklung von Mobilität und Motorisierung der Bevölkerung liegen keine spezifischen Daten für den Landkreis Hildesheim vor. Aufbauend auf bundesweiten Untersuchungen können jedoch allgemeine Entwicklungstendenzen herausgearbeitet werden, die vom Grundsatz auch für das Untersuchungsgebiet zu erwarten sind.

Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Im Kontext mit den Entwicklungen der oben dargestellten Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten[100]:

- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter,

[99] Datenquelle: eigene Berechnung; Landesamt für Statistik Niedersachsen, Regionale Vorausberechnung der Bevölkerung Niedersachsens bis zum Jahr 2013.

[100] Quelle: Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005 und Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. – Institut für Verkehrsforschung: Mobilität in Deutschland 2008, Bonn und Berlin, Februar 2010.

- der Berufsverkehr verliert weiter an Bedeutung, insbesondere in den frühen Morgenstunden (vor und während der morgendlichen HVZ),
- die Verkehrsspitzen werden sich mengenmäßig abflachen, vor allem in den Nachmittagsstunden (mittägliche bzw. nachmittägliche HVZ),
- der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr gewinnt auch zukünftig voraussichtlich weiter gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung, die prognostizierte Zunahme der Ein-Personen-Haushalte führt zu deutlich mehr Versorgungswegen,
- Prognose: Zunahme des Fahrtenbedarfs an werktäglichen Vormittagen, insbesondere durch ältere Seniorinnen,
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme,
- zukünftig werden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Personenverkehr weiter zunehmen, dabei wird insbesondere der Freizeitverkehr deutlich an Bedeutung gewinnen,
- die in den letzten zehn Jahren erkennbaren Trends eines verstärkten multimodalen Verkehrsverhaltens und einer intensiveren ÖPNV-Nutzung bei den jüngeren Altersgruppen sowie einer höheren Pkw-Affinität und einer geringeren ÖPNV-Affinität in der Mobilität bei den Senioren könnten sich noch stärker ausprägen.

Für die schulverkehrsrelevante Altersgruppe wird bis zum Jahr 2020 ein deutlicher Rückgang um bis zu 20% prognostiziert, welcher in der Konsequenz voraussichtlich starke Rückgänge im Bereich des Schülerverkehrs bedingt. Durch Entwicklungen in der Schulstruktur (z. B. Ausweitung des Nachmittagsunterrichts) kann sich der Beförderungsbedarf jedoch punktuell erhöhen, in Teilbereichen kann eine Verlagerung der Nachfrage stattfinden, so dass der Aufwand für die Leistungserbringung voraussichtlich nicht linear mit den Schülerzahlen abnimmt. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen sollte die zukünftige Busnetzgestaltung im Landkreis Hildesheim – soweit möglich – rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen erfolgen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulstandorten.

Die Senioren nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten üblich. Die Mobilität der Senioren (im Sinne der Anzahl der täglichen Wege der mobilen Personen) wird in Zukunft leicht zunehmen, bei den jüngeren Senioren möglicherweise sogar auf das Niveau der jüngeren bis mittleren Altersgruppen.

Allerdings wird sich auch das Verkehrsverhalten der künftigen Senioren spürbar ändern. Deren ÖPNV-Affinität wird im ländlichen Raum weiter zurückgehen (Anteil an Selbstfahrern steigt, Hochbetagte tendenziell eher als Mitfahrer statt als Umsteiger auf den ÖPNV), so dass trotz steigender Bevölkerungszahlen in der Altersgruppe der Hochbetagten die ÖPNV-Nutzung bis zum Jahr 2020 tendenziell gleich bleiben wird.

Tabelle 45: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2020 nach Altersgruppen

Altersgruppe	**Tendenzen der ÖPNV-Nutzung bis 2020**	**Entwicklung der ÖPNV-Affinität**
0 bis 5 Jahre	→	→
6 bis 9 Jahre	→ / ↘	→
10 bis 15 Jahre	↓	→
16 bis 19 Jahre	↓	→
20 bis 44 Jahre	↘	→ / ↗
45 bis 64 Jahre	↘	→
65 bis 74 Jahre	→ / ↘	↘
75 und älter	→	→ / ↘

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der weiterhin zunehmenden Flexibilisierung von Arbeits- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Normal- und Schwachverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“.

Zusammenfassend kann abgeleitet werden, dass die Fahrgastnachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen ohne gegensteuernde Maßnahmen deutlich stärker rückläufig sein wird als die Einwohnerzahl (bis zum Jahr 2020 um bis zu - 9%; ohne Stadt Hildesheim). Der Modal Split verändert sich zuungunsten des ÖPNV, da der Anteil der „ÖPNV-Gebundenen“-Personen abnimmt.

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV weitgehend stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an die sich ändernden Rahmenbedingungen anpassen (Demografie, Strukturwandel, verfügbare Einkommen, Mobilitätsverhalten). Aufgrund der im Landkreis Hildesheim erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes an den wachsenden Markt des Freizeit- und Versorgungsverkehrs. Möglichkeiten bietet hier beispielsweise der verstärkte Einsatz flexibler, nachfragegesteuerter Bedienungsformen als wirksames Mittel zur Kostensenkung und gleichzeitiger Angebotsvorhaltung in Zeiten und/oder in Räumen mit geringer Nachfrage (z. B. AST).

Neben der Entwicklung der strukturellen (nachfragebestimmenden) Rahmenbedingungen ist die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV-System von der Qualität des Bedienungsangebotes abhängig. Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung und in Erfüllung des novellierten PBefG ist in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

9 Entwicklungskonzept ÖPNV

9.1 Grundsätze

Für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Hildesheim werden im Entwicklungskonzept punktuell Ansätze vorgeschlagen, die sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes sowie an den im Anforderungsprofil definierten Anforderungen orientieren. Dabei wird das Ziel einer weitgehenden Stabilisierung der Nachfrage trotz prognostiziertem Bevölkerungs- und insbesondere Schülerrückgang mit Priorität verfolgt.

Darüber hinaus wird vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebotes,
- der Ergebnisse der Zustandsbewertung und Mängelanalyse,
- der Anregungen der Planungspartner (Städte, Gemeinden und Samtgemeinden sowie Verkehrsunternehmen),
- verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung und
- der Zielvorgaben der Aufgabenträger, wie sie im Anforderungsprofil formuliert sind.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sollen außerdem die folgenden zentralen Aspekte aus Fahrgastsicht Berücksichtigung finden:

- Beibehaltung des etablierten Grundnetzes mit punktuellen Anpassungen in der Linienführung und im Fahrtenangebot in ausgewählten Korridoren und Bereichen,
- gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“,
- bedarfsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der nichtmotorisierten Bevölkerung in den ländlich geprägten, einwohnerschwachen Räumen,
- Stärkung des ÖPNV-Bedienungsangebotes in Ausrichtung auf die sich voraussichtlich weiter flexibilisierende Verkehrsnachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr,
- verstärktes Umdenken im Hinblick auf die sich ändernden Rahmenbedingungen insgesamt, wie z. B. Demografie, ansteigende Bedeutung des Marktsegmentes „Einkaufs- und Freizeitverkehr“, höhere Pkw-Verfügbarkeit etc., um so die sich zunehmend ändernden Belange der Nutzer zu erkennen und die vorhandenen ÖPNV-Strukturen entsprechend marktorientiert weiterentwickeln zu können,
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch Verbesserung in der Transparenz.

Für die Bevölkerung im Landkreis Hildesheim soll in der Weiterentwicklung des ÖPNV das gegenwärtige Angebot im Busverkehr quantitativ auf dem derzeitigen Niveau gewährleistet werden, wenn Rückgänge der Nachfragepotenziale und Wirtschaftsaspekte dem nicht entgegenstehen bzw. Angebotsanpassungen erforderlich machen. Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

9.2 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

9.2.1 Strukturieren der Handlungsfelder

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge sind hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in vier Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“
- Handlungsfeld II „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur“
- Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“
- Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

Prüfaufträge beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden können.

9.2.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“

9.2.2.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Erschließungsqualität

Im Rahmen der Zustandsbewertung wurden für einzelne Teilbereiche im Nahverkehrsraum Defizite herausgearbeitet. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden diese Defizite im Einzelnen betrachtet und mögliche Lösungsvorschläge aufgezeigt.

Tabelle 46: Maßnahme MA.1 – Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Elze, Kernort)

MA.1: Anbindung Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Elze, Kernort)
Hintergrund: • Die Linie 66 fährt aus südlicher Richtung kommend über die Straßen „Zum Königsstuhl“ und Hauptstraße in das Stadtgebiet Elze ein und tangiert das Gewerbegebiet, das Stadion und das Freibad ohne diese durch einen Halt zu erschließen.
Planungsansatz: • Zur Verbesserung der Erschließung wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Hauptstraße im Bereich „Am Freibad“ empfohlen.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Mit einem vergleichsweise geringen Aufwand kann die räumliche Erschließung des Gewerbegebietes und der Freizeiteinrichtungen deutlich verbessert werden Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale erscheint möglich. • Prüfauftrag zur Stärkung des Freizeitverkehrs. <u>Konsequenzen:</u> • Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Linie 66 bedeutet eine geringfügige Fahrzeitverlängerung.
Handlungsempfehlung: • Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle sollen geprüft werden.

Tabelle 47:
Prüfauftrag PA.1 – Anbindung Siedlungsbereich östlich der L480 in Gronau (Leine) (Kernort)

PA.1: **Anbindung Siedlungsbereich östlich der L480 in Gronau (Leine) (Kernort)**
Hintergrund: • Der Siedlungsbereich östlich der L480 sowie auch der Stadtpark werden nicht mit dem ÖPNV erschlossen.
Prüfansatz: • in bzw. aus Richtung Barfelde: Zur Verbesserung der Erschließung wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der L480 im Bereich Eitzumer Weg empfohlen. Darüber hinaus sollte die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Barfelder Straße im Bereich eines direkten Stadtpark-Zugangs geprüft werden. • in bzw. aus Richtung Dötzum: Änderung der Linienführung der Linie 661 über Eitzumer Weg zur inneren Erschließung des Wohngebietes. Alternativ: Einrichten mindestens einer zusätzlichen Haltestelle auf der Dötzumer Straße im Bereich Bekumer Straße (ggf. auch Dötzumer Straße Bereich Oststraße).
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Mit einem vergleichsweise geringen Aufwand kann die räumliche Erschließung des Wohngebietes, insbesondere durch die partielle Verlegung der Linie 661 über den Eizumer Weg deutlich verbessert werden. Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale ist wahrscheinlich. <u>Konsequenzen:</u> • Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen auf dem bestehenden Linienweg der Linie 661 bedeutet geringfügige Fahrzeitverlängerungen. • Die Änderung der Linienführung der Linie 661 in / aus Richtung Dötzum bedeutet ggf. geringfügige Fahrzeitverlängerungen.
Handlungsempfehlung: • Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle sollen geprüft werden. *Hinweis:* • Die Fahrzeugumlaufplanung des Verkehrsunternehmens ist zu berücksichtigen.

Tabelle 48:
Prüfauftrag PA.2 – Anbindung Wohngebiet im Bereich „Im Westerfeld“ in Harsum (Kernort)

PA.2: Anbindung Wohngebiet im Bereich „Im Westerfeld“ in Harsum (Kernort)
Hintergrund: • Weite Teile des Wohngebietes im westlichen Ortsrandbereich südlich der Förster Straße liegen außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche. Außerhalb des Schulverkehrs vergrößert sich der betroffene Siedlungsbereich noch weiter. • Darüber hinaus beabsichtigt die Gemeinde Harsum im Norden der Ortschaft Harsum (nördlich der Förster Straße) das Baugebiet "Ährenkamp" mit rund 60 Erschließungseinheiten zu entwickeln.
Prüfansatz: • in bzw. aus Richtung Klein Förste: Zur Verbesserung der Randerschließung wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Förster Straße (Linie 24) im Bereich einer Zuwegung zum Wohngebiet empfohlen. Vor- und nachmittags wäre somit die Anbindung an die Bahn in Harsum lastrichtungsbezogen in bzw. aus Richtung Hildesheim sichergestellt. • alternativ: Eine regelmäßige und innere Erschließung des Wohngebietes wäre mit einer Linienwegsverlängerung der Linie 24 (Mahnhof – Adolf-Kolping-Straße – Förster Straße – Kaiserstraße) und somit mit größerem Mehraufwand verbunden. Es ist derzeit nicht abschätzbar, inwieweit die zusätzlich generierbare Nachfrage den vergleichsweise hohen Mehraufwand rechtfertigen würde, so dass hier im Vorfeld zusätzliche Untersuchungen zur Abschätzung der Nachfrage empfohlen werden.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • „kleine Lösung“: Prüfauftrag zur Kundenbindung • „große Lösung“: durch eine Verlängerung der Linie 24 kann die räumliche Erschließung des Wohngebietes deutlich verbessert werden. Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale ist wahrscheinlich. <u>Konsequenzen:</u> • Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen auf dem bestehenden Linienweg der Linie 24 bedeutet geringfügige Fahrzeitverlängerungen.

Hinweise:

- Eine Verlängerung der Linie 24 wird aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen ohne zusätzliche Nachfrageuntersuchungen nicht empfohlen.
  Die Linie bietet eine schnelle und attraktive Verbindung zwischen Hildesheim über Harsum bis Adlum, die hinsichtlich ihrer Umlaufplanung optimiert ist. Eine Fahrtzeitverlängerung in dem dargestellten Ausmaß ist in der derzeitigen Umlaufplanung des Verkehrsunternehmens vermutlich nicht darstellbar und hat Auswirkungen auf den gesamten Fahrplan der Linie und somit auch auf eventuelle Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten.
- Aufgrund der Größe des Wohngebiets wird jedoch eine grundlegende Überprüfung der Anbindung im Linienverkehr unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen empfohlen.
- Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle sollen geprüft werden.

Tabelle 49: Prüfauftrag PA.3 – Erschließung des südlichen Wohn- und Gewerbegebietes in Bockenem (Kernort)

PA.3: Erschließung des südlichen Wohn- und Gewerbegebietes in Bockenem (Kernort)
Hintergrund: • Das Wohngebiet, das Gewerbegebiet Süd sowie der Südwall in Bockenem werden nicht vom ÖPNV erschlossen.
Prüfansatz: • Verlängerung der Linie 411 in Bockenem über Haltestelle Thornburyplatz weiter über Ortshäuser Straße und „An den Teichhöfen“ mit Einrichten zusätzlicher Haltestellen.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Prüfauftrag zur Kundenbindung • Die Erschließungswirkung im Bereich des großflächigen Wohngebietes und des Gewerbegebietes kann durch Änderung der Linienführung und Einrichten zusätzlicher Haltestellen deutlich verbessert werden. Eine Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale in geringem Umfang durch Umsetzen der Maßnahme erscheint wahrscheinlich. <u>Konsequenzen:</u> • Die Verlängerung des Fahrtwegs bedeutet eine leichte Reisezeitverlängerung von ca. 5 Minuten.

Handlungsempfehlung: • Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen sollen geprüft werden. • Prüfen der Fahrzeitprofile auf mögliche Einsparungen, um die derzeitigen Umlaufverknüpfungen nicht zu gefährden.

Tabelle 50: Prüfauftrag PA.4 – Erschließung der Heimstatt Röderhof

PA.4: Erschließung der Heimstatt Röderhof
Hintergrund: • Die Einrichtung der Eingliederungshilfe mit etwa 220 Wohnplätzen liegt abseits der Linienführungen.
Prüfansatz: • Einrichten einer bedarfsgesteuerten Stichfahrt der Linie 42 zur Erschließung der Heimstatt Röderhof im ÖPNV
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Prüfauftrag zur Kundenbindung; Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale in geringem Umfang durch Anbinden der Heimstatt möglich. <u>Konsequenzen:</u> • geringer Mehraufwand in Abhängigkeit des Abrufgrades
Hinweis: • Die Fahrzeugumlaufplanung des Verkehrsunternehmens ist zu berücksichtigen.

Tabelle 51: Prüfauftrag PA.5 – Erschließung des Gewebegebietes Schellerten-West

PA.5: Erschließung des Gewerbegebietes Schellerten-West
Hintergrund: • Die Gemeinde Schellerten hat im Nordwesten von Schellerten ein neues Gewerbegebiet ausgewiesen. Innerhalb des Gewerbegebietes ist der Bau von Einzelhandelseinrichtungen beabsichtigt bzw. in Teilen bereits realisiert. Die Linie 32 fährt auf der Bundesstraße B1 direkt am Gewerbegebiet vorbei.
Prüfansatz: • Zur Verbesserung der Erschließung soll die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Gewerbegebietes (z. B. in Höhe des Edeka-Marktes) geprüft werden.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Durch Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle kann die räumliche Erschließung des Gewerbegebietes deutlich verbessert werden. Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale ist wahrscheinlich. <u>Konsequenzen:</u> • Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Linie 32 bedeutet eine geringfügige Fahrzeitverlängerung.
Handlungsempfehlung: • Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle sollen geprüft werden.

9.2.2.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Angebotsqualität

Tabelle 52:
Prüfauftrag PA.6 – Systematisierung des Bedienungsangebotes auf Hauptrelationen

PA.6: Systematisierung des Bedienungsangebotes auf Hauptrelationen
Hintergrund: • Einige Linien im Nahverkehrsraum weisen ein zwar regelmäßiges aber nicht durchgängig vertaktetes Bedienungsangebot auf. Hierzu gehören u. a. die Linien 44 Alfeld – Sibbesse – Hildesheim, 32 Hildesheim – Hoheneggelsen (– Groß Lafferde) und 64 Thüste – Duingen – Alfeld. Auf allen Linien bestehen außerdem einzelne Angebotslücken, meist am Vormittag, so dass kein ganztägig durchgehendes Bedienungsangebot vorgehalten wird. Dies stellt gerade für Neu- / Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrten eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV dar. • Des Weiteren gibt es im Nahverkehrsraum einzelne sowohl räumlich als auch zeitlich parallel bediente Abschnitte, bei denen durch eine zeitliche Entzerrung der Linien eine Verdichtung des Bedienungsangebotes ohne zusätzlichen Aufwand erreicht werden könnte.
Prüfansatz: • Systematische Vertaktung und einheitliche Linienwegsgestaltung von Linien auf Hauptrelationen, ggf. mit Taktabweichungen in der Schulverkehrszeit. • „Entzerren“ des Bedienungsangebotes auf Achsen, auf denen sich verschiedene Linien überlagern *Beispiele für Einsatzmöglichkeiten:* • Prüfen: Systematische Vertaktung: o Linie 44 Alfeld – Sibbesse – Hildesheim o Linie 32 Hildesheim – Hoheneggelsen – Groß Lafferde o Linie 64 Thüste – Duingen – Alfeld
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Wirksame Verbesserung des Angebotes durch konsequente Vertaktung; Stärkung der nachfragestarken Hauptachsen. • Verbesserung der Qualität des ÖPNV durch die Steigerung der Transparenz und bessere Merkbarkeit des ÖPNV-Angebotes. • Möglichkeit zur Optimierung der Anschlussbeziehungen zum SPNV bzw. der Buslinien untereinander (z. B. Hauptbahnhof Hildesheim, Alfeld (Leine) Bf. (ZOB), Sibbesse Volksbank, Schellerten B1 etc.) • Möglichkeit zur Aktivierung zusätzlicher Fahrgastnachfrage.

Beispiel: Linie 32 zwischen (Groß Lafferde -) Hoheneggelsen und Hildesheim Ausgangssituation: • zurzeit annähernd stündliches Bedienungsangebot zwischen Hoheneggelsen und Hildesheim mit Angebotslücke am Vormittag etwa zwischen 9:00 und 12:00 Uhr • systematische Anschlüsse am Hauptbahnhof in Hildesheim sind auch in Lastrichtung fahrplanmäßig häufig nicht vorgesehen • auch sonst kaum erkennbare Anschlusszwänge (Ausnahmen: einzelne Fahrten Hoheneggelsen Alte Post von und auf Linie 33) Prüfansatz: • Einrichten von drei zusätzlichen Fahrtenpaaren am Vormittag auf der Linie 32 und prüfen der Möglichkeiten zur Vereinheitlichung der Abfahrtsminuten in Hildesheim bzw. Hoheneggelsen zur Schaffungen eines tagesdurchgängigen Bedienungsangebotes im 60-Minuten-Takt Konsequenzen: • Mehraufwand durch Einrichten von drei zusätzlichen Fahrtenpaaren: ➔ zusätzlicher Kilometer-Aufwand: ca. 58.000 km pro Jahr
Anmerkung: • Die Fahrzeugumlaufplanung der Verkehrsunternehmen ist zu berücksichtigen.
Hinweis: • Grundlegende Überprüfung und Abstimmung des Angebotes der Linien 44, 32, 64 und einzelner weiterer Linien unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit • Prüfen der Möglichkeiten zum Herausbilden von „Hauptlinien“ mit entsprechender Kennzeichnung bzw. Linienbezeichnung

Tabelle 53: Prüfauftrag PA.7 – Verbesserung der Angebotsqualität in peripher gelegenen Bereichen im südwestlichen Landkreisgebiet

PA.7: Verbesserung der Angebotsqualität in peripher gelegenen Bereichen im südwestlichen Landkreisgebiet
Hintergrund: • Einige Ortsteile und Siedlungsbereiche im Nahverkehrsraum verfügen lediglich über ein sehr eingeschränktes, häufig auf den Schulverkehr reduziertes Angebot im ÖPNV. Betroffen sind insbesondere diejenigen Siedlungsbereiche, die abseits der Hauptachsen zumeist dispers im Gemeindegebiet verstreut liegen. Eine nennenswerte Betroffenheit ergibt sich für die folgenden Ortschaften

(Ortsteile / Siedlungsbereiche > 200 Einwohner):

- SG Gronau (Leine): OT Barfelde (ca. 650 EW), OT Eitzum (ca. 550 EW), OT Deinsen (ca. 390 EW)
- SG Duingen: OT Marienhagen (ca. 770 EW), OT Weenzen (ca. 380 EW), OT Hoyershausen (ca. 200 EW)
- SG Sibbesse: OT Almstedt (ca. 680 EW), Segeste (ca. 210 EW)
- SG Freden (Leine): OT Everode (ca. 450 EW)

Prüfansatz / Erläuterung:

- Mit Ausnahme der oben genannten Ortsteile haben die betroffenen Ortschaften und Siedlungsbereiche weitgehend alle deutlich unter 100 EW und liegen zumeist dispers in den jeweiligen Gemeindegebieten verstreut. Die generierbaren Fahrgastpotenziale werden insgesamt gering eingeschätzt. Unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit wird eine Erschließung der Ortsteile im festbedienten Verkehr daher nicht empfohlen.
- Es wird empfohlen, die Verbesserung der ÖPNV-Bedienung der betroffenen Siedlungsbereiche im Sinne einer „Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen“ näher zu untersuchen.
  Voraussetzung: leistungsfähiges und kostengerechtes Auftragsunternehmen

Beispiel:

- Einrichten eines regelmäßigen und nachfragegerechten Rufbus-Angebotes im Raum Duingen – Marienhagen – Eime (mit Anbindung an Gronau (Leine) bzw. Alfeld (Leine))
- Mehraufwand (Grobabschätzung):
  - erschlossene Einwohner: ca. 4.000 EW
  - voraussichtlich ca. 600 Fahrten pro Jahr[101]

➔ Der tatsächliche Finanzierungsbedarf ist in Abhängigkeit der spezifischen Beförderungsweiten sowie unternehmensspezifischer Rahmenbedingungen im Detail zu ermitteln.

[101] Ansatz: 0,15 Fahrten pro EW und Jahr

Tabelle 54: Prüfauftrag PA.8 – Anbindung des Helios-Klinikums in Hildesheim aus dem nordöstlichen Kreisgebiet

PA.8: Anbindung des Helios-Klinikums in Hildesheim aus dem nordöstlichen Kreisgebiet
Hintergrund/ Prüfansatz: • Verschiedene Ortschaften der Gemeinden Schellerten und Söhlde werden über die Linie 32 erschlossen, die von Nordwesten über Einum kommend, in Hildesheim dann über Berliner Kreisel und Immengarten bis zum Bahnhof/ZOB fährt ohne das Helios-Klinikum anzubinden. • Der RVHI prüft aktuell die Anpassung der Linienführung der Linie 32 im Hinblick auf eine Anbindung des Helios-Klinikums in Hildesheim.
Hinweis: • Im Hinblick auf die zukünftigen Entwicklungen im Bereich der ehemaligen Mackensen Kaserne sollte die Erschließung der Senator-Braun-Allee mit dem ÖPNV in Erwägung gezogen werden. Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale ist hier wahrscheinlich. • Der Prüfauftrag bedarf einer engen Abstimmung mit allen Beteiligten (RVHI, SVHI, Landkreis und Stadt Hildesheim).

Tabelle 55: Prüfauftrag PA.9 –Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet

PA.9: Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet
Hintergrund • Das südöstliche Kreisgebiet wird heute von verschiedenen Verkehrsunternehmen bedient (RVHI, RBB, Rizor, NordWestBahn, erixx), mit der Konsequenz, dass das ÖPNV-Angebot in weiten Teilen nicht aufeinander abgestimmt ist. So werden z. B. nicht alle Haltestellen von allen Anbietern angefahren, was die Transparenz des Systems insbesondere für Ortsfremde und Gelegenheitsnutzer empfindlich beeinträchtigt (z. B. Stadt Bockenem, Kreuzungsbereich Ernst-Deger-Straße / Hainbergstraße). Darüber hinaus sind verschiedene Ziele im Oberzentrum Hildesheim insbesondere aus dem Raum Ambergau oftmals nur mit mehrmaligem Umsteigen zwischen zeitlich häufig nicht aufeinander abgestimmten Linien erreichbar.
Prüfansatz: • In Abstimmung mit allen Beteiligten soll eine verbesserte Abstimmung/ Systematisierung der Bedienungsangebote aller im südöstlichen Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen geprüft werden, um die Anbindung an das Oberzentrum Hildesheim mit den verschiedenen Bedarfsschwerpunkten zu verbessern.

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Die Maßnahme erscheint, insbesondere auch vor dem Hintergrund des für 2016 geplanten Tarifverbundes, geeignet, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu generieren.
- Mit einem vergleichsweise geringen Aufwand kann die ÖPNV-Anbindung des südöstlichen Kreisgebietes deutlich verbessert werden.

Tabelle 56: Prüfauftrag PA.10 – Anbindung der Samtgemeinde Freden (Leine) an das Oberzentrum Hildesheim

PA.10: Anbindung der Samtgemeinde Freden (Leine) an das Oberzentrum Hildesheim
Hintergrund/ Prüfansatz: • Der RVHI überarbeitet aktuell die Linienstruktur im südwestlichen Teilbereich des Landkreises Hildesheim. Ein Augenmerk liegt hierbei auch auf einer optimierten Gestaltung der Linie 61 und 68. • Das ÖPNV-Angebot der Samtgemeinde Freden (Leine) ist aufgrund der ausgeprägt räumlich strukturellen Verflechtungen in die ehemalige Kreisstadt zwar auf Alfeld (Leine) ausgerichtet. Dennoch soll im Zuge der Überarbeitung der Linienstruktur im südwestlichen Landkreisgebiet auch eine Optimierung der Anbindung an das Oberzentrum Hildesheim mit geprüft werden.

Tabelle 57: Prüfauftrag PA.11 – Anbindung des Bahnhofs Hoheneggelsen

PA.11: Anbindung des Bahnhofs Hoheneggelsen
Hintergrund/ Prüfansatz: • Am Bahnhof Hoheneggelsen (KBS 313 Hildesheim – Braunschweig) gibt es derzeit keine Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem Busnetz. Darüber hinaus sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für Bike-and-Ride- bzw. Park-and-Ride-Nutzung sind stark verbesserungswürdig. • Im Zuge der Realisierung des Stundentaktes auf der RB50 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sollen die Möglichkeiten einer Anbindung des Bahnhofs mit dem ÖPNV geprüft werden. Aufgrund des voraussichtlich eher marginalen Bedarfs soll der Fokus hierbei auf eine Anbindung im Bedarfsverkehr (z. B. Ruftbus) gelegt werden. Ein höherer Bedarf wird darüber hinaus im Infrastrukturausbau zur Förderung intermodaler Verkehre gesehen. Insbesondere der Ausbau einer Bike-and-Ride-Anlage mit einer dem Bedarf angepassten Anzahl abschließbarer Fahrradboxen erscheint hier sinnvoll. Diese, wie auch eine ausreichend dimensionierte Park-and-Ride-Anlage mit gesicherter Zuwegung zum Bahnhof, würden den Einzugsbereich des SPNV am Bahnhof Hoheneggelsen deutlich erweitern.

Tabelle 58: Prüfauftrag PA.12 –Anbindung von Söhlde an Salzgitter

PA.12: Anbindung von Söhlde an Salzgitter
Hintergrund/ Prüfansatz: • Der Ortsteil Söhlde ist in seiner Mobilität stark in Richtung Salzgitter-Lebenstedt, das eigentliche Zentrum der Stadt Salzgitter, ausgerichtet.
Prüfansatz: • Prüfen der Einbindung des Ortsteils Söhlde in die als gegenläufige Ringlinien konzipierten Linie 608 und 609.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Durch Einbindung von Söhlde in die Linien 608 und 609 kann die Anbindung an das benachbarte Oberzentrum Salzgitter[102] mit seinen Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten deutlich verbessert werden. Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale ist wahrscheinlich.

[102] Salzgitter bildet zusammen mit Braunschweig und Wolfsburg eines von neun Oberzentren in Niedersachsen.

Konsequenzen:
• Mehraufwand durch Verlängerung der Linien 608 und 609
Anmerkung:
• Der Prüfauftrag ist in enger Abstimmung mit allen Beteiligten (u. a. Nachbar-Aufgabenträger, Stadt Salzgitter, KVG Braunschweig, RVHI, LK Hildesheim) durchzuführen.
• Die Fahrzeugumlaufplanung der Verkehrsunternehmen ist zu berücksichtigen.

Tabelle 59: Prüfauftrag PA.13 – Überplanung im Korridor Hildesheim – Ochtersum - Barienrode – Diekholzen im Zuge der Liniennetzoptimierung Stadtverkehr Hildesheim

PA.13: Anpassen des Bedienungsangebotes auf der Relation Hildesheim – Ochtersum - Diekholzen
Erläuterung:
• Im Zuge der Liniennetzoptimierung für den Stadtverkehr Hildesheim wird u. a. eine Änderung der Taktfamilie geprüft. Hiervon wäre ggf. auch der Korridor Hildesheim – Ochtersum – Barienrode – Diekholzen, der durch die Linie 5/43 bedient wird, betroffen.
• Die Überplanung des Stadtverkehrs befindet sich aktuell in Bearbeitung und wird vsl. erst nach Beschluss des Nahverkehrsplans fertiggestellt. Konkrete Aussagen zum Taktgefüge erfolgen vor diesem Hintergrund im Rahmen des Projektes zur Liniennetzoptimierung im Stadtverkehr.

Tabelle 60: Prüfauftrag PA.14 – Ausweiten des Bedienungsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende im Landkreis Hildesheim

PA.14: Ausweiten des Bedienungsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende im Landkreis Hildesheim
Hintergrund: • Die vom Landkreis Hildesheim im Rahmen des Anforderungsprofils definierten Standards für die Bedienungsqualität werden auf vielen Relationen im Kreisgebiet insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende nicht eingehalten (vgl. Kapitel 2.3.5).
Prüfansatz: • Bedarfsgerechte Ausweitung des Bedienungszeitraums an Wochentagen mindestens bis 20 Uhr, ggf. als Rufbus-Angebot). • Schaffung eines bedarfsgerechten Grundangebotes am Wochenende Samstag und Sonntag, ggf. als Rufbus-Angebot (vgl. Kapitel 2.3.5).
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Maßnahme steht im Kontext mit dem Leitziel des Aufgabenträgers zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale durch Stärkung des ÖPNV im Bereich des Freizeitverkehrs. • Maßnahme zur Zielerreichung der im Anforderungsprofil definierten Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Hildesheim (vgl. Kapitel 2.3.5). <u>Konsequenzen:</u> • Mehraufwand durch zusätzliches Angebot im Nahverkehrsraum; der tatsächliche Finanzierungsbedarf ist in Abhängigkeit der spezifischen Beförderungsweiten sowie unternehmensspezifischer Rahmenbedingungen im Detail zu ermitteln
Anmerkung: • Voraussetzung für die Umsetzung mit Rufbussen ist ein leistungsfähiges und kostengerechtes Auftragsunternehmen im Einsatzbereich (Verkehrsunternehmen oder Taxi- / Mietwagenunternehmen).

Tabelle 61: Maßnahme MA.2 – Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Rufbus) ⇨ Generierung von Einsparungen

MA.2: **Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Rufbus)** **⇨ Generierung von Einsparungen**
Planungsansatz: • Kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf uneffektiven Linien / Linienabschnitten im Zuge der weiteren Entwicklungen in der Schulnetzplanung (➔ geänderte Schülerströme); ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen. • Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes auf den schwach ausgelasteten Linien (SVZ abends bzw. am Wochenende). • Ggf. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Rufbus-Bedienung ➔ eine Umsetzung ist dann sinnvoll, wenn mit der Umstellung auf den Rufbus das Angebot wirtschaftlicher gestaltet werden kann. • Erforderlich für eine wirtschaftliche und verkehrliche Prüfung der Sinnhaftigkeit von Verkehrsleistungen sind aussagekräftige Nachfrage- und Leistungsdaten (u. a. fahrtenscharfe, aktuelle Nachfragedaten zur Nutzung der Linie) sowie ein Taxiunternehmen vor Ort, das den Rufbus-Betrieb durchführen könnte.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien / Linienabschnitten. • Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen.
Anmerkung: • Aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit einzelner Linien kann die Prüfung von Einsparpotenzialen auf diesen Linien nur im Einvernehmen mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen erfolgen. • Leistungsumschichtungen sind aufgrund des Konzessionsrechts hier nur im Zusammenhang mit weiteren Konzessionen der betroffenen VU möglich.

9.2.3 Handlungsfeld II „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur"

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen anzustreben. Des Weiteren ist in diesem Zuge eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation zu berücksichtigen.

9.2.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim

Tabelle 62: Maßnahme MI.1 – Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV

MI.1: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
Erläuterung: Ein Großteil der Bushaltestellen im Nahverkehrsraum ist ohne bzw. mit eingeschränkter Barrierefreiheit. Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Landkreis Hildesheim ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle. Das novellierte PBefG mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 sieht vor, im Rahmen der Nahverkehrsplanung *„die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen"* (§ 8, Satz 3 PBefG). Hiervon kann lediglich in Ausnahmefällen sowie aufgrund einer landesgesetzlichen Regelung abgewichen werden (vgl. 2.2.2).
Planungsansatz: • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Vorgaben des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim. • Musterhaltestelle für Haltestellen im Landkreis Hildesheim (außerhalb der Stadt Hildesheim) mit mobilitätsgerechtem Ausbau (vgl. Skizze im Anlagenband).
Handlungsempfehlung: • Umsetzung auf der Grundlage von jährlich durch die einzelnen Städte, Gemeinden und Samtgemeinden zu prüfenden und fortzuschreibenden Prioritätenlisten.

• Auswählen und Einordnen einzelner Haltestellen und Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Frequentierung aber auch ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen und Einrichtungen, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Bürgern aufgesucht werden. • Entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln werden die Haltestellen gemäß der Prioritätenliste von den jeweiligen Straßenbaulastträgern sukzessive umgebaut.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen. • Erfüllen der Anforderungen des BGG sowie des PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Kommunen.
Hinweis: • Eine Sinnhaftigkeit des Planungsansatzes ist nur gegeben, wenn die entsprechenden Haltestellen auch konsequent mit Niederflur-Fahrzeugen angefahren werden und die Fahrer entsprechende Schulungen im Hinblick auf die Anfahrt an die Haltestellen erhalten (z. B. spaltfrei an die Haltestellenkante, Tür in Höhe des Einstiegsfeld). • Die Möglichkeiten der Realisierung sind unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Situation vom Straßenbaulastträger vor Ort zu prüfen. • Eine Festlegung der Haltestellen in einer Prioritätenliste erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans.

Tabelle 63:
Maßnahme MI.2 – Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

MI.2: Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
Erläuterung: • Die Verbesserung der Ausstattungsmerkmale an Haltestellen und Verknüpfungspunkten wird sukzessive auf der Grundlage der im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen vorgenommen. Grundlage sind hierzu die Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau (entsprechend den Standards im Anforderungsprofil, vgl. 2.2.3 Maßnahme zur Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV) sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation (z. B. DFI).

Tabelle 64: Maßnahme MI.3 – Optimieren der Haltestellenlagen

MI.3: Optimieren der Haltestellenlagen
Erläuterung: • Mit Novellierung des PBefG mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 werden umfangreiche Maßnahmen im Hinblick auf die Schaffung der Barrierefreiheit an Haltestellen im Landkreis Hildesheim erforderlich. In diesem Zuge soll geprüft werden, ob ggf. Haltestellen zusammengelegt bzw. verlegt werden können, um den erforderlichen Aufwand unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglichst zu optimieren.

Tabelle 65: Maßnahme MI.4 – Prüfen des Angebotes der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen

MI.4: Prüfen des Angebotes der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen
• Ausbau des Angebots der Bike+Ride-Anlagen und Überprüfung der vorhandenen Abstellanlagen nach Kapazität und Qualität. Ferner sollten auch an Bushaltestellen in Bereichen mit Erschließungsdefiziten einfache, kleinere Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen werden. • Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park+Ride-Nutzenden ist insbesondere zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote oder Bike+Ride-Angebote eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park+Ride-Stellplätze sein können.

9.2.3.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit lokalem Bezug

Tabelle 66: Maßnahme MI.5 – Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes in Alfeld (Leine) und Neugestaltung des ZOB

MI.5: Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes in Alfeld (Leine) und Neugestaltung des ZOB
Planungsansatz: • Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Alfeld (Leine) • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: o Ertüchtigung, o Optimierung der Organisation der Bushaltestellen und der Zu- und Abfahrt, u. a. - Minimierung der Störungen für Busbetrieb durch Park+Ride, - akzeptanzorientierte Ordnung des Kiss+Ride-Verkehrs und des Kurzparkens (störungsarm ggü. Busverkehr), o barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung, o Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, o Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI, Umgebungsplan), o Aufstellen von Videoschutzeinrichtungen, o ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Taxistand), o attraktive, nutzerfreundliche Bike+Ride-Anlage, o stärkere Verknüpfung Bahnhof mit Supermarkt.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Alfeld (Leine) durch o verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, o Optimierung der Umsteigesituation, o attraktiveres Gesamterscheinungsbild, o klares Herausheben der Achse Richtung Innenstadt.
Hinweis: • Aktuell wird eine Machbarkeitsstudie zur funktionalen Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes insbesondere Neugestaltung des ZOB mit barrierefreier Nutzbarkeit erarbeitet (Stand Juli 2014).

Tabelle 67: Maßnahme MI.6 – Planung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden bis zum Jahr 2015[103]

MI.6: Planung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden bis zum Jahr 2015

Die Kommunen im Landkreis Hildesheim haben die folgenden Infrastrukturmaßnahmen beim Kreis angemeldet:

- Stadt Alfeld (Leine):
  - Umbau des ZOB am Bahnhof Alfeld (hochfrequentierter Nahverkehrsknotenpunkt / Übergang zum SPNV; vgl. Maßnahme in Tabelle 66).
- Stadt Sarstedt
  - Wendeschleife Sarstedt (hochfrequentierter Nahverkehrsknotenpunkt, Übergang zur Straßenbahn Richtung Hannover),
  - Neueinrichtung barrierefreier Haltestellen auf der Innerstebrücke in beiden Fahrtrichtungen als Ersatz für die entfallenden Haltestellen Holztorstraße, Burgstraße und Hahnenstein im Zuge der Neugestaltung des Bürgermeister Meckeler Parkplatzes vor dem Innerstebad,
  - Erweiterung der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Sarstedt,
  - Umgestaltung des ZOB am Schulzentrum Sarstedt (s. u.).
- Gemeinde Algermissen:
  - Erweiterung der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Algermissen.
- Gemeinde Diekholzen:
  - 15 im Gemeindegebiet Diekholzen liegende Haltestellen an der RVHIi-Linie 43 (Diekholzen bis zur Stadtgrenze Hildesheim).
- Gemeinde Holle:
  - Umbau der Bushaltestelle am Bahnhof Holle / Derneburg (hochfrequentierter Verknüpfungspunkt zum SPNV).
- Samtgemeinde Lamspringe:
  - 23 im Samtgemeindegebiet liegende Haltestellen an der RVHI-Linie 41).
- Samtgemeinde Gronau (Leine):
  - Erweiterung der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Banteln.

Darüber hinaus wird seitens des Landkreises der Ausbau von vier Haltestellen an Schulzentren geprüft:

- OBS Bockenem,

[103] Abfrage bei den Städten und Gemeinden im Frühjahr 2014

• OBS Harsum, • OBS Nordstemmen, Gebäude Jahnstraße, • Gymnasium Sarstedt (s. o.).

9.2.4 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“

Tabelle 68: Maßnahme MM.1: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (DFI)

MM.1: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (DFI)
Planungsansatz: • Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit einer Anzeigemöglichkeit in Echtzeit. • Festlegung der Haltestellen nach nachfragerelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten und Abstimmungen mit den Städten, Gemeinden und Samtgemeinden, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten. • Zu prüfen: linienbezogene Realisierung, d. h. Einrichtung von DFI an allen Haltestellen einer Linie.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation.
Hinweis: • Eine Festlegung der Haltestellen erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans.

Tabelle 69: Maßnahme MM.2: Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft

MM.2: Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft
Planungsansatz: • Verbesserung der Fahrgastinformation für den gesamten Nahverkehrsraum durch vollständige Einbindung aller, auch der bedarfsgesteuerten Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Umfassende, transparente und aktuelle Fahrgastinformationen sind eine Grundvoraussetzung für die Nutzung des ÖPNV im Jedermannverkehr.
Hinweis: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

Tabelle 70: Prüfauftrag PM.1: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen

PM.1: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen
Hintergrund: • Fahrplanbücher dienen auch heute noch vielen ÖV-Nutzern als erste Informationsquelle hinsichtlich des ÖV-Angebotes.
Erläuterung: • Geprüft werden soll die Ergänzung des Fahrplanbuchs / der Fahrplanbücher von RVHI und SVHI mit zusätzlichen Fahrgastinformation, z. B.: o Liniennetzplan auf digitalisierter Grundlage zur besseren Orientierung, o Kennzeichnung von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan (vgl. Planungsansatz Tabelle 73 „Barrierefreie Fahrgastinformation“), o Darstellung regelmäßiger Verknüpfungen im Regionalbusverkehr, o Informationen zum Tarif (ggf. nach Einführung des Tarifverbunds), o Ausweisen von Vertriebspartnern.
Bewertung: • Transparente und leicht verständliche Informationen über Liniennetz, Fahrplanlage, Verknüpfungen und Tarif gelten als Grundvoraussetzungen für eine Nutzung des ÖPNV im Jedermannverkehr.

Tabelle 71: Prüfauftrag PM.2 – Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten

PM.2: Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten
Erläuterung: • Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit ergänzender Infrastruktur zur Fahrgastinformation, z. B.: o Korridorfahrpläne in Ergänzung zu den Linienfahrplänen, ➔ In bestimmten Korridoren im Landkreis verkehren verschiedene Linien auf gleichen Teilabschnitten. Die Darstellung von Korridorfahrplänen ermöglicht es dem Fahrgast, relationsbezogen sämtliche Fahrtmöglichkeiten in einem bestimmten Korridor auf einen Blick zu erkennen. o Liniennetzplan auf digitalisierter Grundlage zur besseren Orientierung, o Umgebungspläne für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, dem Liniennetz, benachbarter Haltestellen und Stationen, o Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste, o vereinheitlichte Fahrgastinformationen an den Haltestellen (corporate design im Regionalbusverkehr).
Grundvoraussetzung: • Gewährleisten einer umfassenden, aktuellen Fahrgastinformation, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen.[104] • Umfassende Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit Fahrplänen und Liniennetzplänen.
Bewertung: • Transparente, leicht verständliche und aktuelle Informationen über Liniennetz, Fahrplanlage und Tarif als Grundvoraussetzungen für eine Nutzung des ÖPNV im Jedermannverkehr. • Verbesserung der Information und Orientierung für ortsunkundige Fahrgäste. • Grafische Liniennetzpläne in Fahrzeugen und an Haltestellen dienen der besseren Orientierung im ÖPNV insbesondere für Neukunden bzw. Ortsfremde.
Hinweise: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

[104] Die aktuellen Fahrpläne der einzelnen Linien sind über die Homepage des Landkreises und des RVHI bereits heute abrufbar.

Tabelle 72: Prüfauftrag PM.3 – Stärkung des zielgruppenorientierten und lokalen Marketings

PM.3: Stärkung des zielgruppenorientierten und lokalen Marketings
Erläuterung: • Eine Stärkung des lokalen Marketings führt zu einer höheren Identifizierung der Fahrgäste und Einwohner eines Ortes mit dem ÖPNV-Angebot vor der Haustür.
Umsetzungsmöglichkeiten • lokales Marketing zum Beispiel durch: o Erstellung von Orts- oder Korridorfahrplänen (vgl. Prüfansatz Tabelle 71), o Liniennetzpläne für einzelne Ortsverkehre mit Lage der Haltestellen und wichtigen Einrichtungen sowie Darstellung der relevanten Verknüpfungen (z. B. in Alfeld (Leine)), o Durchführung von Einführungskampagnen bei Einrichtung neuer Angebote und Produkte (z. B. *EinkaufsBus* mit Eröffnungsfest, Haushaltsbroschüren, Werbemaßnahmen). • Partner: z. B. großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen.

Tabelle 73: Maßnahme MM.2 – Barrierefreie Fahrgastinformation

MM.2: Barrierefreie Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Kennzeichnung von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan, alternativ ist die Erstellung einer kreisweiten Übersichtskarte mit Ausweisung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen zu überlegen. • Barrierefreie Gestaltung der Fahrplaninformationen der Internetseiten, alternativ ist eine Verlinkung auf eine barrierefreie Internetseite vorzusehen. • Weitgehend barrierefreie Gestaltung der gedruckten Fahrplanexemplare (z. B. Anpassen der Schriftgrößen).
Verkehrliche Wirksamkeit: • Das Wissen um barrierefreie bzw. niederflurgerecht ausgebaute Haltestellen ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzbarkeit des ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen. (*Hinweis:* Eine Sinnhaftigkeit des Planungsansatzes ist nur gegeben, wenn die entsprechenden Haltestellen auch konsequent mit Niederflur-Fahrzeugen angefahren werden und die Fahrer entsprechende Schulungen erhalten).

Anmerkung:

- Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat im September 2011 die „Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung - BITV 2.0)“ herausgegeben. Die Verordnung gilt im Wesentlichen für Angebote der Behörden der Bundesverwaltung, gibt jedoch zweckdienliche Hinweise für die barrierefreie Gestaltung für Internetauftritte allgemein (insbesondere Anlagen 1 und 2).
- Umfangreiche Hinweise zur Gestaltung einer barrierefreien Webseite gibt der IZ-Arbeitsbericht Nr. 35: „Gestaltung barrierefreier Webseiten“ (2005)[105].

Tabelle 74: Prüfauftrag PM.4 – Mobilitätsmanagement

PM.4: Mobilitätsmanagement
Prüfansatz: • Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen. • Schulisches Mobilitätsmanagement: Aktivitäten zur Förderung der ÖPNV-Nutzung und –Nutzungskompetenz bei Kindern und Jugendlichen (z. B. Durchführen von Busschulen, Ausbildung von Busbegleitern, Versorgen der Schulen mit Informationsmaterialien). • Aktivitäten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr). • Mobilitätsmanagement für Neubürger und weitere Ansätze.
Anmerkung: • Im Landkreis Hildesheim läuft seit Anfang des Jahres das Projekt „Busscout“. Im Rahmen dieses Projektes sollen Schüler zu Busscouts ausgebildet werden, die nach den gängigen Erkenntnissen der Deeskalationsforschung Situationen mit Gewalt und Störungspotenzial erkennen und präventiv in diese eingreifen können. Ziel ist es, Gewalt und Vandalismus in öffentlichen Verkehrsmitteln zu vermindern und die Atmosphäre für SchülerInnen und weitere Fahrgäste zu verbessern. Zu diesem Zweck erhalten Multiplikatoren (Lehrer, Busfahrer, Sozialarbeiter etc.) eine Ausbildung in deeskalierenden Maßnahmen und Gewaltprä-

[105] Quelle: Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften; Marcus Hegner; IZ-Arbeitsbericht Nr. 35 „Gestaltung barrierefreier Webseiten“ (2005).

vention, die ihre Fähigkeiten an Gruppen aus bis zu 20 Schülern in ca. 15 Schulstunden weiter geben. Des Weiteren sollen zwei Trainer mit erweiterten Fähigkeiten (Sozialpädagogen, Deeskalationstrainer) die Ausbildung durchlaufen, um die Verhaltenstrainer zu unterstützen und die fachliche Kompetenz zu gewährleisten. Derzeit läuft die Schulungsphase.

9.2.5 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service"

Tabelle 75: Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV

Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV
Prüfansätze: • Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort), • Durchführen von gemeinsamen Schulungen im Umgang von Fahrpersonal und Menschen mit Handicap im Zuge der regelmäßig stattfindenden Fortbildungen bei den im Untersuchungsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, • Einrichten von Notrufsäulen an Verknüpfungspunkten, • Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnen / Präventivmaßnahmen, • technische Ausstattung der Fahrzeuge (z. B. Ausbau der Videoschutzeinrichtungen in den Fahrzeugen), • Taxiruf-Service zur Haltestelle (abends).

Tabelle 76: Prüfaufträge zur Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes

Prüfaufträge zur Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes
Prüfansätze: • Einrichtung weiterer Informations- und Vertriebsstellen zum Beispiel in Kooperation mit anderen Serviceleistungen wie Bürgerämtern oder sonstigen lokalen Einrichtungen, vorrangig in der Nähe von aufkommensstarken Haltestellen und Verknüpfungspunkten (auch zur Verkürzung der Aufenthaltszeiten der Fahrzeuge an den Haltestellen) o Verkauf des vollständigen Ticketsortiments, o Beratung vor Ort, o ggf. Ausstellen von Kundenkarten.

Tabelle 77:
Maßnahme zur tariflichen Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim

Maßnahme: Tarifliche Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim *(Hinweis: Tarifverbund Region Hildesheim; Realisierung geplant für 2016)*
Erläuterung: • Die tarifliche Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim ist Ziel des geplanten Tarifverbundes Region Hildesheim (Realisierung geplant für 2016). • In diesem Zuge erfolgt eine grundlegende Überarbeitung und Vereinheitlichung des Fahrausweissortiments im Verbundgebiet. • Mittel- bis langfristige Prüfoptionen: o Integration des SPNV in die Tarifkooperation, o Übergangstarife in benachbarte Tarifverbünde bzw. Landkreise (z. B. Region Hannover, Zweckverband Großraum Braunschweig, Landkreis Holzminden).
Verkehrliche Wirksamkeit und Handlungsempfehlung: • Grundsätzlich ist eine durchgängige Nutzbarkeit der öffentlichen Nahverkehrsmittel in einem größeren räumlichen Zusammenhang mit einem Tarif anzustreben. ➔ positive Wirkung auf die Nutzbarkeit des ÖPNV durch Harmonisierung der Fahrpreisgestaltung und Steigerung der Transparenz des Angebotes.

9.3 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes

9.3.1 Verkehrliche Bewertung

Im Nahverkehrsplan für den Landkreis Hildesheim werden umfassende Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung des ÖPNV-Systems dargestellt, die als wesentliche Zielsetzungen eine Stabilisierung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen verfolgen.

Mit den dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträgen werden wesentliche Ziele der Nahverkehrsplanung im Untersuchungsgebiet erreicht:

- Verbesserung der Erschließungswirkung durch Anbindung von bislang nicht bzw. unzureichend erschlossenen Siedlungs- und Gewerbegebieten,
- stärkere Ausrichtung des Angebotes auf den sich weiter verändernden Verkehrsmarkt

  - Stärkung der Wachstumsmärkte „Einkaufs- und Freizeitverkehr“ durch gezielten Ausbau bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote (z. B. Schließen von Angebotslücken, insbesondere am Abend),
- bedarfsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse in den ländlich geprägten Räumen,
- verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV durch Schaffung von mehr barrierefreien Angeboten (➔ „Demografischer Wandel“),
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch transparentere Ausgestaltung und Verbesserung der Fahrgastinformation, des Marketings und des Tarifs.

Es ist zu erwarten, dass der ÖPNV mit Umsetzung des Entwicklungskonzeptes das Fahrgastaufkommen im Jedermannverkehr stabilisieren kann. Vorausgesetzt wird eine intensive begleitende Kommunikations- und Marketingarbeit.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass eine grundlegende Erfolgskontrolle erst nach einem Zeitraum von zwei bis drei Jahren nach Umsetzung durchgeführt werden sollte, um eine ausreichende Marktetablierung der Maßnahmen zu gewährleisten.

9.3.2 Wirtschaftliche Bewertung

Die „Tendenzen der Mobilitätsentwicklung“ (vgl. Kapitel 8.2) zeigen, dass im Landkreis Hildesheim die ÖPNV-Nachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans bis zum Jahr 2020, insbesondere in Folge der sinkenden Schülerzahlen, signifikant rückläufig sein wird. Mittelfristig wird aufgrund der rückläufigen Schülerzeitkarten eine Verminderung der Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen von bis zu 1,1 Mio. Euro jährlich erwartet. Dieser Trend wird sich auch über das Jahr 2020 hinaus weiter fortsetzen. Während sich die Geburtenzahlen in der Stadt Hildesheim mittlerweile zwar weitgehend stabilisiert haben, ist ein entsprechender Trend in der Region derzeit nicht erkennbar.

Zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar sind weitere Rückgänge bei den gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (nach § 45a PBefG) und für die Schwerbehindertenbeförderung. Hier sind weitere Anpassungen nicht auszuschließen.

Inwieweit überproportionale Fahrpreiserhöhungen (ggf. eingegrenzt für bestimmte Kundengruppen) die absehbaren Einnahmerückgänge kompensieren können, kann im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht eingeschätzt werden.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte werden im Nahverkehrsplan Maßnahmen und Prüfaufträge entwickelt, die dazu beitragen sollen, die Marktsituation des ÖPNV im Nahverkehrsraum punktuell und bedarfsgerecht, insbesondere unter Nachfrageaspekten, zu optimieren. Der allgemeine Nachfragerückgang kann voraussichtlich jedoch nur gedämpft werden.

Die dargestellten Prüfansätze zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes beinhalten Leistungssteigerungen, welche bei Umsetzung mit zusätzlichen betrieblichen Kosten verbunden sind, jedoch voraussichtlich nicht durch erhöhte Fahrgeldeinnahmen

oder gesetzliche Ausgleichszahlungen zu kompensieren sind. Hinsichtlich der Abgeltung dieses zusätzlichen (gemeinwirtschaftlichen) Aufwands ist die jeweilige Vertragssituation zwischen dem Landkreis Hildesheim und den im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

Mit dem RVHI hat der Landkreis Hildesheim seit dem 01.01.2014 einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) abgeschlossen, in dem u. a. die finanziellen Regelungen festgelegt sind. Potenzielle Leistungssteigerungen sind im Rahmen bzw. in Ergänzung des ÖDLA abzugelten.
Bei Anpassungen von Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hildesheim, die nicht mit dem ÖDLA erfasst werden, hat der Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger und Sachaufwandsträger für den ÖPNV ggf. anstehende Aufwandssteigerungen mitzutragen.

Eine Ermittlung der konkreten Leistungsveränderungen ist erst im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung möglich. Diese ist vom Aufgabenträger Landkreis Hildesheim in enger Abstimmung mit den betreffenden Verkehrsunternehmen durchzuführen.

9.4 Zielvorstellungen zum SPNV

Das Angebot des SPNV bildet eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Hildesheim. Der SPNV übernimmt wichtige Verbindungsfunktionen innerhalb des Kreisgebietes sowie zu den benachbarten Oberzentren und weiteren Zentren. Darüber hinaus bildet er in Verknüpfung mit dem Busverkehr die Grundlage für die Erreichbarkeit weiterer Bereiche des Kreisgebietes.

Gemäß § 4 NNVG liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Hildesheim sowie für die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte beim Land Niedersachsen, das die Aufgabe der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft an die LNVG übertragen hat.

Aufgrund der Bedeutung des SPNV für das Kreisgebiet sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim dennoch die aus Sicht des Landkreises wesentlichen Problempunkte kurz aufgezeigt und Denkanstöße zur Optimierung des SPNV-Angebotes gegeben werden:

- S-Bahn-Angebot:
    - Durchbindung der S4 bis Hannover Flughafen (siehe RROP),
- barrierefreie Umgestaltung der SPNV-Haltepunkte
    - in Barnten, Derneburg und Hildesheim Ost (Zuwegung zum Bahnsteig) sowie
    - in Hoheneggelsen und Groß Düngen (zu geringe Bahnsteighöhe),
- Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Himmelsthür, Hildesheim Drispenstedt, Wehrstedt Tec-Center (vgl. RROP) sowie in Hildesheim Marienburg,

- Einrichtung eines stündlichen RE Hildesheim-Braunschweig-Wolfsburg (Realisierung erfolgt zum Fahrplanwechsel Dez. 2015 durch Metronom Eisenbahngesellschaft mbH).

10 Festlegung des Verkehrsangebotes ("ausreichende Bedienung")

Die regionalen Linien werden hinsichtlich ihres Linien- und Bedienungsangebotes, vorbehaltlich der Ergebnisse der Prüfaufträge (siehe Kapitel 9.2 „Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV") mit der bestehenden Bedienung festgesetzt. Bei Beschlussfassung des neuen Bedienungskonzeptes für die Stadt Hildesheim (vgl. Kapitel 16.2.2 „Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes") ist der Nahverkehrsplan ggf. für diesen Teilbereich fortzuschreiben.

Teilbaustein C

– Stadt Hildesheim –

Bereits im Nahverkehrsplan 2008 wurde das Stadtgebiet Hildesheim aufgrund der grundlegend anderen strukturellen Rahmenbedingungen des ÖPNV in einem gesonderten Teil betrachtet. Diese Vorgehensweise soll bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch einen eigenen Teilbaustein für die Stadt Hildesheim weiter intensiviert werden. Der Aufbau orientiert sich in weiten Teilen an dem des „Teilbausteins Landkreis Hildesheim“, es werden hier jedoch weitgehend nur die stadtspezifischen Aspekte betrachtet. Alle grundsätzlichen und übergreifenden Themen werden in einem vorangestellten Bausteinbehandelt (Teilbaustein A - Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim).
Einige übergreifende Themen sind in den jeweiligen Kapiteln des „Teilbausteins B – Landkreis Hildesheim“ ausführlich behandelt, in den entsprechenden Kapiteln in Teilbaustein C wird auf diese verwiesen (u. a. Aufgabenträgerschaft, Schienenpersonennahverkehr, Tarifstruktur).

11 Raumstrukturanalyse Stadt Hildesheim

11.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Stadt Hildesheim ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt Hannover profitiert sie als Wirtschaftsstandort in der Region, steht jedoch auch im Wettbewerb mit den benachbarten Mittel- und Oberzentren außerhalb des Landkreises.[106] Hildesheim ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und liegt mit rund 100.000 Einwohnern derzeit auf Rang 7 der größten Städte Niedersachsens. Gemäß Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2012 (LROP) ist Hildesheim Oberzentrum.

Die verkehrliche Erschließung der Stadt Hildesheim ist durch mehrere Verkehrsachsen gekennzeichnet. Die Autobahn BAB 7 verläuft durch das östliche Stadtgebiet und stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im östlichen Landkreis dar. Mit der B6 verläuft eine weitere Hauptverkehrsachse auf ähnlicher Relation durch die Stadt und im weiteren Verlauf über Hannover. Eine schnelle Anbindung an die umliegenden Zentren Hameln und Braunschweig gewährleistet darüber hinaus die in West-Ost-Richtung verlaufende Bundesstraße B 1.

Die Erschließung durch den Schienenverkehr erfolgt auf verschiedenen Strecken. Insbesondere die Fernverkehrsstrecke Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Frankfurt (Main) – Mannheim – München / Basel bildet eine großräumige Verbindungsachse. Darüber hinaus verkehren diverse RegionalExpress-Züge und Regionalbahnen in die umliegenden Zentren. Hervorzuheben sind außerdem die S-Bahnen S3 und S4, die täglich jeweils stündlich weitere Anbindungen an Hannover gewährleisten. Ab Dezember 2015 wird das SPNV-Angebot durch einen neuen RegionalExpress Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg ergänzt.

[106] Quelle: CIMA GmbH: Einzelhandelskonzept Hildesheim 2008 – Aktualisierung des Märkte und Zentrenkonzeptes; Bonn 2008.

11.2 Siedlungsstruktur und Einwohner

Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung

Die Stadt Hildesheim erstreckt sich auf einer Fläche von rund 92 km² und erreicht eine Gesamtbevölkerung von ca. 100.650 Einwohnern (Hauptwohnsitz). Die Bevölkerung der Stadt verteilt sich auf 14 Stadtteile und 19 statistische Bezirke mit Bevölkerungszahlen in einer Spannbreite zwischen etwa 1.000 und 15.500 Menschen (bezogen auf die Stadtteile).[107]

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte von rund 1.100 EW/km² liegt deutlich über den Durchschnittswerten für das Land Niedersachsen (166,3 EW/km²) und die Region Hannover (498,5 EW/km²), und ist auch im Vergleich mit anderen Städten in der Region vergleichsweise hoch (z. B. Salzgitter 452,1 EW/km², Hameln 558,9 EW/km²). Lediglich einzelne Städte im Einzugsbereich der Landeshauptstadt Hannover (z. B. Laatzen 1.193,5 EW/km²) sowie Braunschweig 1.314,1 EW/km² weisen ähnlich hohe Werte für die Einwohnerdichte auf (Stand 31.12.2012).

Hierbei sind die starken strukturellen Unterschiede zwischen den innerstädtischen Bereichen und den westlichen und östlichen Stadtrandbereichen zu beachten. Während die Einwohnerdichte in den dicht bebauten und besiedelten Siedlungsschwerpunkten in Innenstadtnähe zwischen 3.400 und 3.800 EW/km² (bzw. bis zu 9.700 EW/km² im statistischen Bezirk Neustadt) liegt, schwanken die Zahlen in den westlichen und östlichen Randbereichen zwischen ca. 130 und etwa 330 EW/km². Auch im restlichen Stadtgebiet unterliegen die Zahlen starken Schwankungen. Insgesamt gibt es ein typisches Gefälle von der Innenstadt in die Randbereiche.

Die Siedlungsschwerpunkte innerhalb der Stadt Hildesheim sind die Stadtteile Stadtmitte / Neustadt (ca. 14.900 EW), der westliche der Innenstadt gelegene Stadtteil Moritzberg / Bockfeld (ca. 15.000 EW) sowie der im Nordosten an die Innenstadt anschließende Stadtteil Oststadt / Stadtfeld (ca. 13.800 EW).

[107] Quelle: Stadt Hildesheim, Bereich Statistik und Wahlen (2013): Bevölkerung der Stadt Hildesheim zum 31.12.2012 nach Statistischen Bezirken, Wohnstatus, Alter, Geschlecht, Religion- und Staatsangehörigkeit, Familienstand

Tabelle 78: Fläche und Bevölkerung (Hauptwohnsitz) nach Stadtteilen [108]

Stadtteile	**Bevölkerung 2013 [EW]**		**Fläche [km²]**	**Bev.-Dichte [EW/km²]**
	absolut	**% Stadt**	**absolut**	
1 Stadtmitte / Neustadt	14.899	14,8%	3,93	3.791
2 Nordstadt	9.804	9,7%	8,63	1.136
3 Oststadt / Stadtfeld	13.791	13,7%	4,03	3.422
4 Marienburger Höhe / Galgenberg	9.280	9,2%	4,26	2.178
5 Drispenstedt	5.381	5,4%	3,82	1.409
6 Moritzberg / Bockfeld	15.095	15,0%	6,13	2.462
7 Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode	3.060	3,0%	13,27	231
8 Ochtersum	8.477	8,4%	3,48	2.436
9 Sorsum	2.646	2,6%	13,39	198
10 Himmelsthür	6.484	6,4%	6,66	974
11 Bavenstedt	1.421	1,4%	4,35	327
12 Einum	966	1,0%	4,26	227
13 Achtum-Uppen	1.053	1,1%	8,42	125
14 Itzum-Marienburg	8.310	8,3%	7,68	1.082
Stadt Hildesheim	*100.667*	*100,0%*	*92,30*	*1.091*

Einwohnerentwicklung

Die Einwohnerentwicklung in der Stadt Hildesheim ist in den letzten Jahren weitgehend stabil bis leicht rückläufig. Seit den Wanderungsgewinnen bis Mitte der 1990er Jahre sind die Zahlen stetig leicht rückläufig, lediglich während der Jahre 2006/2007 konnten leichte Zugewinne verzeichnet werden[109]. Geschuldet war dies dem mittlerweile negativen Wanderungssaldo sowie dem weiterhin negativen natürlichen Saldo. Die in den vergangenen zwei Jahren stark angestiegene Bautätigkeit insbesondere in den innerstädtischen Gebieten lässt auf eine Abschwächung des Bevölkerungsverlustes schließen; valide Daten werden dazu erst in einigen Jahren vorliegen.

[108] Quelle: eigene Berechnung; Stadt Hildesheim, FB Statistik und Wahlen (2013): Bevölkerung (Hauptwohnsitz) der Stadt Hildesheim zum 31.12.2012 nach Statistischen Bezirken, Wohnstatus, Alter, Geschlecht, Religion- und Staatsangehörigkeit, Familienstand.

[109] Quelle: Stadt Hildesheim, Statistische Broschüre 2011.

Tabelle 79: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Hildesheim (Hauptwohnsitz)[110]

Stadtteile	**EW 2008**	**EW 2013**	**Entwicklung 2008 - 2013**	
			absolut	**prozentual**
1 Stadtmitte / Neustadt	14.831	14.899	+68	+0,5%
2 Nordstadt	9.689	9.804	+115	+1,2%
3 Oststadt / Stadtfeld	13.648	13.791	+143	+1,1%
4 Marienburger Höhe / Galgenberg	9.303	9.280	- 23	- 0,3%
5 Drispenstedt	5.527	5.381	- 146	- 2,6%
6 Moritzberg / Bockfeld	15.214	15.095	- 119	- 0,8%
7 Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode	3.113	3.060	- 53	- 1,7%
8 Ochtersum	8.595	8.477	- 118	- 1,4%
9 Sorsum	2.787	2.646	- 141	- 5,1%
10 Himmelsthür	6.714	6.484	- 230	- 3,4%
11 Bavenstedt	1.422	1.421	- 1	- 0,1%
12 Einum	1.007	966	- 41	- 4,1%
13 Achtum-Uppen	1.112	1.053	- 59	- 5,3%
14 Itzum-Marienburg	8.554	8.310	- 244	- 2,9%
Stadt Hildesheim	*101.516*	*100.667*	*- 849*	*- 0,8%*

Die Bevölkerungszahl Hildesheims ist seit dem Vergleichsjahr 2008 leicht um etwa 0,8 % (ca. - 850 EW) zurückgegangen. Während die Stadtteile rund um die Innenstadt weiter leicht an Einwohnern gewinnen konnten, zeichnen sich Verluste insbesondere in den einwohnerstärkeren Stadtteilen außerhalb der Innenstadt ab (Itzum-Marienburg, Drispenstedt, Himmelsthür und Sorsum).

Karte 6: Bevölkerungsstruktur Stadt Hildesheim

Demografie

Neben wanderungsbedingten Rückgängen lag der Bevölkerungsrückgang in den letzten Jahren augenscheinlich auch an einem Rückgang der jährlichen Geburten.

[110] eigene Berechnung, Datenquelle Stadt Hildesheim, Bereich Statistik und Wahlen (2008/2013): Bevölkerung der Stadt Hildesheim zum 31.12.2008 (bzw. 31.12.2012) nach Statistischen Bezirken, Wohnstatus, Alter, Geschlecht, Religion- und Staatsangehörigkeit, Familienstand.

Mittlerweile hat sich die Zahl der Geburten in der Stadt Hildesheim wieder stabilisiert.

Die Bevölkerungsstruktur in der Stadt Hildesheim unterscheidet sich hinsichtlich der Altersgruppenverteilung nicht wesentlich von der anderer Städte. Der Anteil der unter 18-jährigen liegt mit 15,1% zwar deutlich unter dem Durchschnittswert des Landkreises (16,3%) und dem des Landes Niedersachsen (17,2%), der Anteil der „über 65-jährigen“ in Hildesheim ist mit 15,9% (Anteil 65- bis 79-Jährige) bzw. 6,2% (Anteil ab 80-Jährige) im Vergleich zur Region Hannover (15,4% bzw. 5,6%) bzw. auch zum restlichen Niedersachsen (15,4% bzw. 5,5%) nur leicht höher. Ähnliche Altersstrukturen weisen innerhalb der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg Salzgitter und bedingt auch Wolfsburg auf.[111]

Die Tabelle 80 zeigt die Entwicklungen in der Bevölkerungsstruktur seit 2008 auf. Während die Bevölkerung in der Altersgruppe der über 45-Jährigen, voraussichtlich insbesondere bei den Senioren, im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zur Gesamtbevölkerung als auch absolut deutlich angestiegen ist, ist in den meisten anderen Altersklassen der Bevölkerungsrückgang zum Teil deutlich spürbar. Zuwächse verzeichnet auch die hochmobile Altersgruppe der „18- bis unter 25-Jährigen“. Hier zeigt sich die Bedeutung der Stadt als Hochschulstandort, da insbesondere die Universität mit neuen Studiengängen aufwartet und nicht zuletzt aufgrund des doppelten Jahrgangs die Anzahl der Studierenden in Hildesheim deutliche gestiegen ist.

Tabelle 80: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung in der Stadt Hildesheim[112]

Altersgruppe	**Bevölkerungsstand**		**2008-2013**	
	2008	**2013**	**absolut**	**prozentual**
0 bis unter 6	4.999	4.669	- 330	- 6,6%
6 bis unter 15	8.199	7.604	- 595	- 7,3%
15 bis unter 18	3.210	2.956	- 254	- 7,9%
18 bis unter 25	10.066	10.426	+360	+3,6%
25 bis unter 45	26.594	24.694	- 1.900	- 7,1%
45 bis unter 65	26.507	28.247	+1.740	+6,6%
65 oder älter	21.941	22.071	+130	+0,6%
Stadt Hildesheim	*101.516*	*100.667*	*- 849*	*- 0,8%*

[111] Quelle: Bertelsmann Stiftung, Demographiebericht Landkreis Hildesheim, Indikatoren Demographische Entwicklung / Bevölkerungspotenzial 2011 (Internet-Abruf 04.10.2013).

[112] Quelle: eigene Berechnung, Datenquelle Stadt Hildesheim, Bereich Statistik und Wahlen (2008/2013): Bevölkerung der Stadt Hildesheim zum 31.12.2008 (bzw. 31.12.2012) nach Statistischen Bezirken, Wohnstatus, Alter, Geschlecht, Religions- und Staatsangehörigkeit, Familienstand.

11.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

Wirtschaftsstruktur

Der Berufsverkehr nimmt im ÖPNV in der Stadt Hildesheim eine bedeutende Stellung ein. Dabei sind sowohl Arbeitsplatzstandorte innerhalb des Stadtgebietes und im Landkreis Hildesheim aber auch Standorte außerhalb, v. a. in der Landeshauptstadt Hannover sowie auch in der gesamten Region Hannover zu beachten.

In der Stadt Hildesheim waren zum 31.12.2012 insgesamt 43.626 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte[113] am Arbeitsort gemeldet.[114] Dieser Wert ist im Vergleich zum Jahr 2004 (42.982 sozialversicherungspflichtig Beschäftige am Arbeitsort) leicht gestiegen.

Beschäftigungsschwerpunkte in der Stadt Hildesheim sind das Gewerbegebiet Hildesheim Nord und Flugplatz, das Gewerbegebiet Bavenstedt, die Bavenstedter Straße, das Gewerbegebiet Hildesheimer Wald (u. a. Blaupunkt Retail, Bosch Car Multimedia GmbH Robert) und die drei Krankenhäuser. Während das Gewerbegebiet Hildesheimer Wald über die Stadtverkehrslinien 3 im dichten 15-Minuten-Takt erschlossen, die Kliniken mit der Linie 6, das HELIOS Klinikum Hildesheim und das AMEOS Klinikum Hildesheim darüber hinaus durch die RVHI-Linie 33 angebunden werden, erscheint die bedarfsgesteuerte Anbindung der Gewerbegebiete im Norden der Stadt durch die Linie 17 mit einigen lastrichtungsbezogenen Fahrten insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Entwicklungen vergleichsweise unterrepräsentiert.

Tabelle 81: Größere Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Hildesheim (Unternehmen > 200 Beschäftigte)[115]

Stadtteile	Unternehmen	Arbeitsplätze
Stadtmitte / Neustadt	St.-Bernward-Krankenhaus	1.300
	Sparkasse Hildesheim	1.030
	Stadtwerke Hildesheim AG	577
	Hochschule für Angewandte Wissenschaft und Kunst	400

[113] Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einschließlich der Auszubildenden, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig sind oder für die von den Arbeitgebern Beitragsanteile zu entrichten sind. Aus dieser Abgrenzung ergibt sich, dass in der Regel alle Arbeiterinnen und Arbeiter sowie alle Angestellten von der Sozialversicherungspflicht erfasst werden. In wenigen Fällen besteht auch für Selbstständige eine Versicherungspflicht. Unbezahlt mithelfende Familienangehörige und Beamte zählen grundsätzlich nicht zu dieser Gruppe. (Definition Statistisches Bundesamt Deutschland).

[114] Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN), Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort am 30.06. in Niedersachsen.

[115] Quelle: eigene Datenbank FB 15 Wirtschaftsförderung und Liegenschaften; Stand November 2013.

Stadtteile	Unternehmen	Arbeitsplätze
Stadtmitte / Neustadt (Fortsetzung)	PETROFER CHEMIE H.R. Fischer GmbH & Co. KG	272
	Theater für Niedersachsen GmbH	250
	Volksbank Hildesheim eG	231
Nordstadt	KSM Castings Group GmbH	1.077
	Heinrich Schröter GmbH	400
Oststadt / Stadtfeld	HELIOS Klinikum Hildesheim	1.200
	Gastro & Soul GmbH	200
Marienburger Höhe / Galgenberg	AMEOS Krankenhausgesellschaft Niedersachsen mbH	1.494
	Stiftung Universität Hildesheim	637
Drispenstedt	Arbeiter Samariter Bund e. V.	300
	Bernhard Kothe Galvanische Werkstätten GmbH & Co. KG	200
Moritzberg / Bockfeld	Caritasverband für die Diözese Hildesheim e.V.	440
	Harzwasserwerke GmbH	226
Hildesheimer Wald	Robert Bosch GmbH	1.700
	Robert Bosch Car Multimedia GmbH	1.250
Ochtersum	Albert Schröter Gebäudeservice GmbH	300
Sorsum	Diakonie Himmelsthür	2.000
	Gemeinschaftswäscherei Himmelsthür gGmbH	320
Himmelsthür	Hildesheimer Stadtbäckerei Cafe Engelke GmbH	241
Bavenstedt	Coca-Cola Erfrischungsgetränke AG Verkaufsgebiet Nord-West	650
	Alcoa Fastening Systems	314
	Arwed Löseke Papierverarbeitung und Druckerei GmbH	240
	HS-C. Hempelmann KG	230
	Erhard Hippe KG	210
	Gea Diessel GmbH	200
	OHG REWE-Foodservice GmbH & Co.	400

Pendlerrelationen

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr. Ausgewiesen werden allerdings

lediglich Verflechtungen sozialversicherungspflichtig beschäftigter Personen.[116] Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Die Pendlerströme zeigen starke Verflechtungen mit den angrenzenden Nachbarstädten auf. Enge Verflechtungen bestehen hier insbesondere mit den Gemeinden, die über eine direkte SPNV-Verbindung in Richtung der Kreisstadt verfügen. So hat ein Großteil der Einpendelnden nach Hildesheim ihren Wohnsitz im Großraum Hannover bzw. in der kreisangehörigen Stadt Bad Salzdetfurth und der Gemeinde Harsum (jeweils mehr als 1.700 Einpendelnde pro Tag). Aber auch Gemeinden mit starken Busverbindungen weisen hohe Verflechtungen mit Hildesheim auf (z. B. Giesen und Schellerten mit jeweils mehr als 1.300 Einpendelnden pro Tag), Hauptziel der Berufsauspendelnden aus Hildesheim ist die Landeshauptstadt Hannover.

Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte weist Hildesheim einen deutlichen Einpendlerüberschuss auf. Im Jahr 2012 pendelten rund 12.200 Beschäftigte mehr in die Kreisstadt ein, als auspendelten.[117] Die hohe Arbeitsplatzdichte sowie die guten Versorgungsstrukturen in Hildesheim dienen außerdem als Erklärung für den vergleichsweise hohen Binnenpendleranteil von etwa 45% in der Stadt.

Tabelle 82:
Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen)[117]

Auspendler aus der Stadt Hildesheim	**Anzahl**
(Region Hannover)	(4.341)
Hannover	3.021
Sarstedt	652
Giesen	512
Bad Salzdetfurth	507

Einpendler in die Stadt Hildesheim	**Anzahl**
(Region Hannover)	(3.143)
Harsum	1.867
Bad Salzdetfurth	1.710
Hannover	1.556
Giesen	1.385
Schellerten	1.310
Nordstemmen	1.242
Diekholzen	1.174
Sarstedt	823
Holle	789
Söhlde	665
Algermissen	647
Bockenem	588
Alfeld (Leine)	541

[116] Ohne Beamte, Freiberufler etc.; ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

[117] Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2012.

11.4 Schulstandorte

Die Schüler zählen zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV in der Stadt Hildesheim. Insbesondere die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind dabei prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Vor diesem Hintergrund sollen die Schulstandorte und die diesbezüglichen Schulverkehrsbeziehungen bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden.

Die Stadt Hildesheim verfügt über ein breites und vielfältiges Bildungsangebot. Insgesamt bestehen in der Stadt zum Schuljahr 2014/2015 18 Grundschulen, 2 Hauptschulen, 4 Realschulen, 7 Gymnasien (davon 2 in Trägerschaft des LK Hildesheim), 2 Integrierte Gesamtschulen, 6 Förderschulen und 7 Berufliche Schulen. Darüber hinaus gibt es in Hildesheim eine Freie Waldorfschule, an der alle gängigen Schulabschlüsse bis zum Abitur möglich sind.

Tabelle 83:
Bedeutende Schulstandorte in der Stadt Hildesheim (> 1.000 Schüler im SJ 2013/2014) [118]

Stadtteil	Schulstandort	Schülerzahlen
Stadtmitte / Neustadt	Goethegymnasium, Offene Ganztagsschule	ca. 1.230
	Gymnasium Marienschule	ca. 1.000
	Werner-v.-Siemens-Schule einschl., Außenstelle der Werner-v.-Siemens-Schule, Berufsschule	ca. 1.750
	Friedrich-List-Schule Berufsschule	ca. 2.020
Himmelsthür	Gymnasium Himmelsthür, Offene Ganztagsschule	ca. 1.000
Nordstadt	Robert-Bosch-Gesamtschule, Ganztagsschule	ca. 1.440
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Walter-Gropius-Schule	ca. 1.520
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Herman-Nohl-Schule, Außenstelle, Herman-Nohl-Schule	ca. 1.330

Die Einzugsbereiche der Sekundarschulen gehen teilweise über die Stadtgrenze hinaus, so dass von einem nennenswerten Pendleraufkommen in diesem Bereich ausgegangen werden kann.

Die Standorte der weiterführenden Schulen konzentrieren sich insbesondere auf den Stadtteil Stadtmitte / Neustadt. Schulstandorte von nennenswerter Bedeutung sind darüber hinaus Nordstadt, Oststadt, Moritzberg / Bockfeld und Himmelsthür.

Bei größeren Schulstandorten (ca. > 1.500 Schülerinnen und Schüler) handelt es sich i. d. R. um Berufskollegs, welche in den Stadtteilen Stadtmitte/ Neustadt und Nordstadt angesiedelt sind. Überdurchschnittlich hohe Schülerzahlen erreichen zudem die Robert-Bosch-Gesamtschule im Stadtteil Nordstadt (1.440 Schülerinnen

[118] Quelle: Landkreis Hildesheim, Dezernat 3 – Bildung, Bau und Umwelt.

und Schüler) und das Goethe-Gymnasium in der Innenstadt (1.230 Schülerinnen und Schüler).

Darüber hinaus gibt es ein vielfältiges Angebot an speziellen Bildungseinrichtungen, wie z. B. die Universität Hildesheim, die HAWK, Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst (Standort Hildesheim) und die norddeutsche Hochschule für Rechtspflege. Darüber hinaus ein Berufsbildungszentrum, die Deutsche Lehranstalt für Agrartechnik, das Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte sowie ein Standort der Technischen Akademie Hameln e. V.

In Karte 7 sind alle Schulstandorte sowie die Standorte aller weiteren Bildungseinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV verortet.

11.5 Versorgungsstandorte

Einzelhandelsstandorte

Die CIMA Stadtmarketing GmbH hat im Auftrag der Stadt Hildesheim im Jahr 2008 ein Gutachten zur Entwicklung eines Einzelhandelskonzeptes erstellt, welches als Hauptziel die Ableitung von Entwicklungsstrategien zur Kaufkraftbindung durch Stärkung der oberzentralen Versorgungsfunktion hat.
Die in dem folgenden Kapitel getroffenen Aussagen basieren im Wesentlichen auf den Ergebnissen des Gutachtens.

Aufgrund ihrer Lage im zwischen den Oberzentren Hannover (und Region Hannover), Braunschweig und Salzgitter unterliegt die Stadt Hildesheim einem Standortwettbewerb mit den starken oberzentralen Konkurrenzorten, die eine weitere Ausdehnung des Marktgebietes erschwert und die sogar Kaufkraft aus dem Marktgebiet der Stadt Hildesheim abziehen. Dennoch erfüllt das Oberzentrum mit einem Einzelhandelszentralitätswert von über 130% die zentralörtliche Funktion eines Oberzentrums.

Eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr der Region für den mittel- und langfristigen Bedarf übernimmt insbesondere die Innenstadt des Oberzentrums Hildesheim. Diese erstreckt sich in verschiedenen Quartieren vom Hauptbahnhof im Norden bis zur Schuhstraße im Süden auf einer Länge von etwa 950 m, der Haupteinkaufsbereich erstreckt sich entlang der Almsstraße und dem Hohen Weg. Durch die Eröffnung der Arneken Galerie im Jahr 2012 konnte ein weiterer Anziehungspunkt im Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt geschaffen werden. Mit ca. 17.000 m² Verkaufsfläche wurde das Angebot deutlich verbessert.
Zu den Magnetbetrieben in der Innenstadt zählen Galeria Kaufhof, C&A, Textilhaus Kressmann, H&M, Decius Buchhandlung, Adamski (Bekleidung), Mengedoth (Schuhe), Wichmann (Bürobedarf) und Deichmann (Schuhe). Diverse filialisierte und inhabergeführte Einzelhandelsbetriebe vervollständigen die heterogene Angebotsstruktur in der Innenstadt.[119]

[119] Quelle: CIMA GmbH, Einzelhandelskonzept für die Stadt Hildesheim (2008)

Bedingt durch die Länge der Innenstadt wird für den Einkauf in der Regel nicht die gesamte Innenstadt besucht, sondern die meisten Kunden besuchen gezielt ein oder mehrere Innenstadt-Quartiere. Dies spiegelt die Bedeutung der ÖPNV-Erschließung der Innenstadt über verschiedene Haltestellen wider.

Wichtige überörtliche, jedoch weitgehend auf das Stadtgebiet begrenzte Ergänzungs- und Versorgungsfunktionen übernehmen darüber hinaus die Stadtteilzentren in Neustadt, Ochtersum, Moritzberg (Dingworthstraße), Itzum (Marienburger Platz), Drispenstedt (Ehrlicherstraße), Nordstadt (Steuerwalder Straße) und Himmelsthür (Von-Kettler-Straße/ An der Pauluskirche).

Die beiden Sondergebiete am Cheruskerring / Römerring und an der Bavenstedter Straße liegen mit einem Umsatzanteil von jeweils über 25% in ähnlicher Größenordnung wie die Innenstadt (29% im Jahr 2008), so dass die beiden Standorte durchaus als innerstädtische Konkurrenzstandorte anzusehen sind.[120] Ein weiterer großflächiger Einzelhandelsstandort bzw. Fachmarktzentrum befindet sich mit dem Sondergebiet Eichholz im Stadtteil Ochtersum (autoaffiner Standort).

Insgesamt besitzt die Stadt Hildesheim hinsichtlich Ausstattung und Vielfalt ein gutes Einzelhandelsangebot. Es ist hier deshalb, im Kontext mit der ÖPNV-Angebotsqualität in weiten Teilen des Stadtgebietes, von einer nennenswerten ÖPNV-Affinität im Einkaufsverkehr auszugehen.

Krankenhäuser

Im Bereich Versorgung stellen Kliniken und Krankenhäuser Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziele im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung.

Im Stadtgebiet Hildesheim gibt es insgesamt drei Klinik- und Krankenhausstandorte mit einer Gesamtbettenzahl von rund 1.500 Betten (vgl. Tabelle 84).

[120] ebenda

Tabelle 84: Klinken und Krankenhausstandorte in der Stadt Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV[121]

Standort	Name der Klinik	Bettenzahl	Anbindung im ÖPNV
Hildesheim	*Stadtmitte / Neustadt:*		
	St. Bernward Krankenhaus	ca. 530	Linie 6 (SVHI), H St. Bernward Krankenhaus; Mo. - Sa.: T60, Mo.-Fr. Angebotslücke am Mittag; So.: - Ersatz-Haltestellen (ca. 400 m): Haltestellen Museum und Bohlweg: dichtes Bedienungsangebot durch Überlagerung verschiedener Linien im Stadtverkehr
	Oststadt, Stadtfeld:		
	HELIOS Klinikum Hildesheim	ca. 540	Linie 6 und 106 (SVHI), H Klinikum; Linie 33 (RVHI), H Ortsschlump / Klinikum (Fahrplanabstimmung Linien 6, 106 und 33) Mo.-Fr.: T30 zzgl. stündl. Verdichter Sa.: T30/T60 So.: T60 (/T30)
	Medicinum Hildesheim GmbH & Co. KG	(ambulant)	s. o.
	Marienburger Höhe:		
	AMEOS Klinikum Hildesheim	ca. 400	Linie 6 (SVHI), Linie 33 (RVHI,; H Landeskrankenhaus (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 400m) (Fahrplanabstimmung Linien 6, 106 und 33) Mo.-Fr.: ~T20/~T30 Sa.: T30/T60 So.: T60 (/T30)

Für die Nahverkehrsplanung ist eine unmittelbare Anbindung dieser Einrichtungen mit dem ÖPNV dahingehend von Bedeutung, dass Beschäftigte, Besucher und Patienten zusammen ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Außer-

[121] Quellen: Deutsches Krankenhausverzeichnis (DKTIG) mbH bzw. Homepages des Kliniken (Zugriff Oktober 2013)

dem wird durch die kleinräumige Anbindung an den ÖPNV die Lagegunst einer Einrichtung erhöht.

Weitere relevante Krankenhausstandorte befinden sich in der Landeshauptstadt Hannover. Hervorzuheben ist dabei aufgrund der Größe und der räumlichen Nähe zur Landkreisgrenze das KRH Klinikum Agnes Karll Laatzen.

Des Weiteren gibt es in Hildesheim eine Vielzahl an Senioren- und Pflegeeinrichtungen. Größere Einrichtungen mit mehr als 100 Betten sind in den Stadtteilen Stadtmitte / Neustadt, Oststadt / Stadtfeld, Marienburger Höhe / Galgenberg, Moritzberg / Bockfeld, Ochtersum angesiedelt. Eine Agglomeration von Wohngruppen der Diakonischen Wohnheime befindet sich (noch) im Stadtteil Himmelsthür. Derzeit wird daran gearbeitet diese Wohngruppen zu verlagern und im Sinne der Inklusion stärker im gesamten Stadtgebiet anzusiedeln.

11.6 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Für den ÖPNV sind touristische Standorte in erster Linie aus publikumswirksamer Hinsicht von Relevanz, in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen (Arbeitsplatzschwerpunkte). In Tabelle 85 wird eine Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen in der Stadt Hildesheim genannt, die als verkehrsanziehende Orte bzw. Einrichtungen eine gewisse Bedeutung für den ÖPNV-gebundenen Freizeitverkehr aufweisen.

Touristische Ziele in der Innenstadt sind u. a. der Marktplatz mit dem Rathaus und dem Knochenhauer Amtshaus sowie die St. Andreaskirche, darüber hinaus der Bereich um die UNESCO-Welterbestätten Mariendom inklusive Rosenstock, St. Michaeliskirche im Süden der Innenstadt.

Freizeiteinrichtungen mit nennenswertem Besucheraufkommen sind im nordwestlichen Bereich der Innenstadt das Roemer- und Pelizaeus-Museum sowie in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof das Wasserparadies.

Tabelle 85: Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus in der Stadt Hildesheim

Stadtbereich	**Freizeiteinrichtung**
Stadtmitte	Roemer- und Pelizaeus-Museum
	Stadtmuseum im Knochenhauer Amtshaus
	Dom und Dommuseum
	Magdalenengarten mit Rosenmuseum
	St. Michaelis
	St. Godehard
	St. Andreas
	Rathaus Hildesheim
	Tempelhaus mit tourist-information Hildesheim und Stadtbibliothek

Stadtbereich	Freizeiteinrichtung
Nordstadt	Kulturfabrik
	Halle 39
	Jim und Jimmy
Oststadt	Theater für Niedersachsen
	Cafe Del Sol
	Bavaria-Alm
	THEGA Filmpalast
	Senioren-Begegnungsstätte Hildesheim
Moritzberg / Bockfeld	Sparkassen-Arena
Drispenstedt	Hallenbad Drispenstedt
	Kinder- u. Jugendhaus Drispenstedt (KJD)
Ochtersum	JUZE Ochtersum Kinder- und Jugendzentrum
	Veranstaltungsort Vier Linden
Neuhof-Hildesheimer Wald-Marienrode	Kloster Marienrode
Himmelsthür	Hallenbad Himmelsthür
	Sport- und Freizeitanlage Hilsoccer

In Karte 7 sind alle Ziele in der Stadt Hildesheim mit nennenswerter ÖPNV-Relevanz kartografisch aufbereitet.

Karte 7: ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Hildesheim

12 Bestandsaufnahme ÖPNV

Grundlage der Analyse des ÖPNV-Leistungsangebotes für die Linien im Stadtverkehr Hildesheim ist der Fahrplan ab 04.02.2013. Für den Schienenpersonennahverkehr sind die Fahrplandaten mit Stand 09.12.2012 maßgebend.

12.1 Aufgabenträgerschaft

Vgl. Kapitel „4.1 Aufgabenträgerschaft“ in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim“.

12.2 Schienenpersonennahverkehr

Vgl. Kapitel „2.2 Schienenpersonennahverkehr“ in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim“.

12.3 Straßengebundener ÖPNV

12.3.1 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hildesheim werden von folgenden Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber erbracht:

- Stadtverkehr Hildesheim GmbH (SVHI),
- Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI),
- Rizor Omnibusverkehr GmbH.

12.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr

Das ÖPNV-Bedienungsangebot der Stadt Hildesheim besteht im Kerngerüst aus den Linien der Stadtverkehr Hildesheim GmbH (SVHI) mit ihren Hauptaufgaben in der Erschließung des Stadtgebietes. Ergänzt wird dieses durch das Bedienungsangebot der Linien im Regionalbusverkehr.

Das Verkehrsangebot des SVHI gliedert sich in ein Tages- und ein Abendliniennetz. Der Bedienungszeitraum des Tagesliniennetzes findet in der Regel montags bis freitags von ca. 04:30 Uhr bis 19:30 Uhr und an Samstagen von ca. 05:00 Uhr bis 16:30 Uhr statt. An Sonn- und Feiertagen gilt während des gesamten Bedienungszeitraums von 07:30 Uhr bis 00:00 das Abendliniennetz. Von Montag bis Donnerstag verkehrt das Abendliniennetz von ca. 19:30 Uhr bis ca. 00:00 Uhr, freitags bis 02:00 Uhr. Samstags ist das Abendliniennetz von ca. 16.30 Uhr bis 02:00 Uhr gültig.

Abbildung 11 beschreibt den zeitlichen Einsatz von Tages- und Abendliniennetz des SVHI.

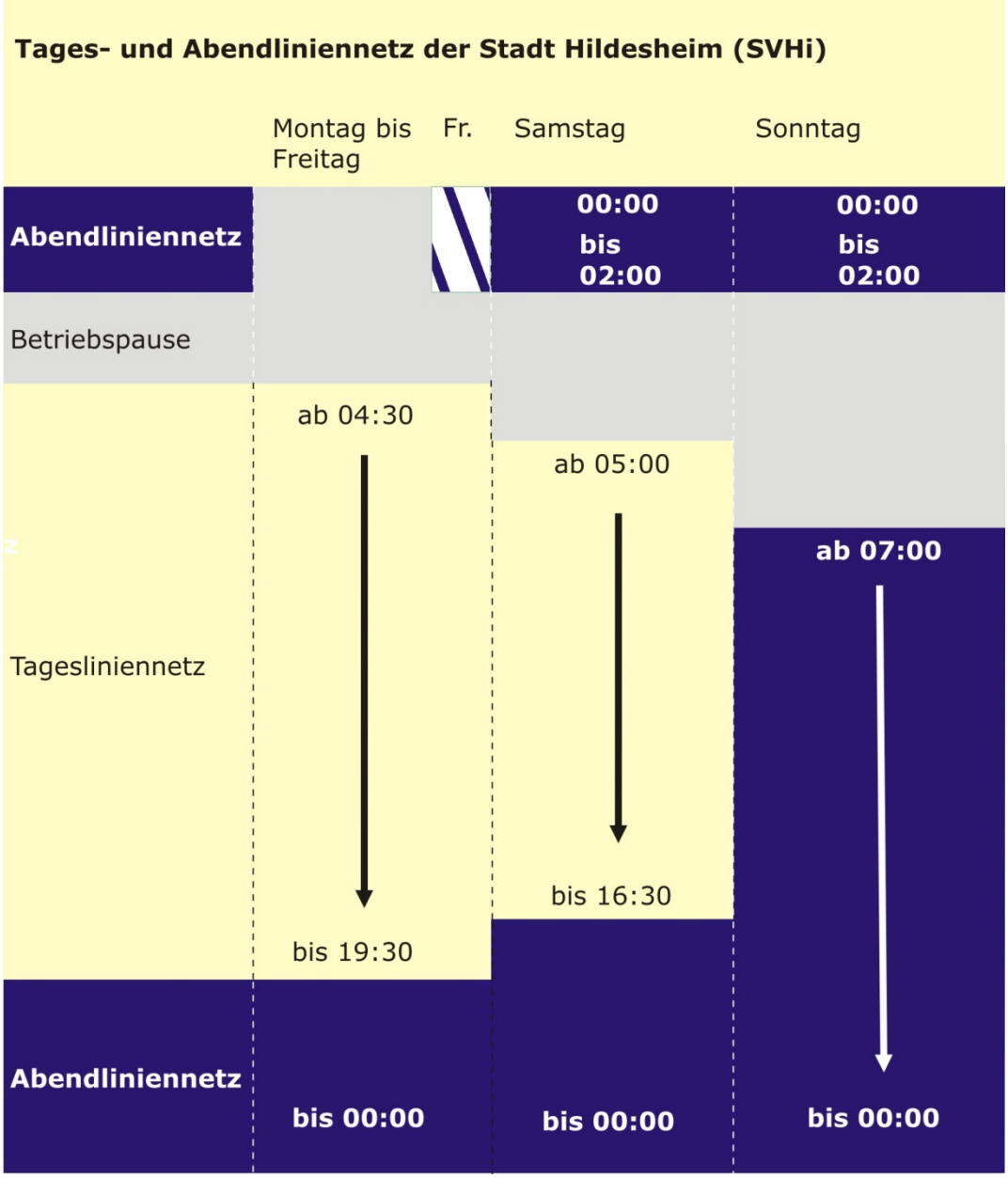


Abbildung 11:
Betriebszeiten des Tages- und Abendliniennetzes der Stadt Hildesheim[122]

Tageslinniennetz

Das Tageslinniennetz wird insgesamt aus fünf Haupt- und sieben Nebenlinien gebildet.

Das Netzgerüst im Stadtverkehr bilden die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Hauptlinien. Mit Ausnahme der Linie 3 bedienen alle fünf Hauptlinien den zentralen Bereich Schuhstraße, die Linie 3 erschließt diesen Bereich nicht direkt, sondern verkehrt von (Itzum)- Südfriedhof kommend über Oststadt / Stadtfeld weiter über Hauptbahnhof und Dammtor bis Hildesheimer Wald.

[122] Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage SVHI 2013

Die langlaufenden Durchmesserlinien erschließen weite Teile des Stadtgebietes, binden die zentralen Versorgungsbereiche außerhalb der Innenstadt an und gewährleisten die leistungsfähige Erreichbarkeit bedeutsamer Verkehrserzeuger (z. B. Universität, HAWK, GE Bavenstedt). Ergänzt wird das Hauptliniennetz durch weitere 7 Buslinien im Stadtverkehr. Diese Linien sind durch unterschiedliche Verkehrsaufgaben gekennzeichnet. Verschiedene Linien übernehmen die Andienung der weiter entfernt liegenden Stadtteile Sorsum, Bavenstedt, Achtum und Einum (Linien 6, 7 und 8), andere Linien ergänzen das Angebot der Hauptlinien zweckgebunden mit einzelnen Fahrten (Linien 9, 13 und 14). Bedingt übernehmen diese Linien auch Aufgaben in der Feinerschließung (z. B. Linien 6 und 17), grundsätzlich ist die Struktur des Netzes jedoch durch die starken Achsen mit dichtem Bedienungsangebot im 15-Minuten-Takt geprägt, in Teilbereich durchaus auch zu Lasten der Erschließung.

Außerdem dienen 16 Linien im Regionalbusverkehr das Stadtgebiet an. Der Regionalbusverkehr beginnt und endet i. d. R. am Hildesheimer Hauptbahnhof und fährt von hier in die umliegenden Städte, Gemeinden und Samtgemeinden.

Karte 8: Liniennetz im Stadtverkehr Hildesheim Bestand (Tageslinienetz montags bis freitags; Fahrplan 2013)

Im Stadtverkehr wird auf den Hauptlinien von montags bis freitags im Tageslinienetz ein 15-Minuten-Takt vorgehalten. Im Frühverkehr von ca. 04:00 Uhr bis 07:00 Uhr wird das Bedienungsangebot auf einen 20- bzw. 30-Minuten-Takt ausgedünnt:

- Linie 1 (Bavenstedt - Drispenstedt - Hbf. - Schuhstraße - Himmelsthür),
- Linie 2 (Nordstadt - Hbf. - Schuhstraße - Theodor-Storm-Straße),
- Linie 3 (Südfriedhof - Marienburger Höhe - Hbf. - Dammtor - HI Wald),
- Linie 4 (Itzum - Marienburger Höhe - Schuhstraße - Bockfeld - Im Koken-Hof),
- Linie 5 (Stadtfeld - Schuhstraße - Dammtor - Ochtersum Süd - Diekholzen).

An Samstagen wird auf den Hauptlinien in der NVZ ebenfalls ein 15-Minuten-Takt vorgehalten. Außerhalb der NVZ wird das Angebot ausgedünnt auf einen 30-Minuten-Takt bzw. im Spätverkehr auf eine stündliche Bedienung.

Das Netz der Nebenlinien differenziert sich in die i. d. R. stündlich verkehrenden Linien 6[123], 7 und 8 und die bedarfsorientiert verkehrenden Linien. So bindet die Linie 17 das Gewerbegebiet Nord mit dem Flugplatz lastrichtungsbezogen vormittags vom Hauptbahnhof kommend mit erschließender Wirkung an, um dann auf direktem Linienweg vom Flugplatz wieder direkt den Bahnhof anzufahren und fungiert somit im Frühverkehr für die Beschäftigten von außerhalb als Abbringer von der Bahn. Ab mittags ändert sich die Ausrichtung, die Linie fährt als Zubringer zur Bahn.

[123] Linie 6: dichteres Angebot zwischen Hauptbahnhof und HELIOS Klinikum durch Aufsplittung in zwei alternierend verkehrende Linienäste, außerdem dichteres Angebot auf der Relation HI – Achtum durch Abstimmung mit Linie 33.

An Schultagen werden aufgrund des verstärkten Fahrgastaufkommens in den Verkehrsspitzenzeiten zusätzliche Verstärkerfahrten (E-Fahrten) angeboten.

Die zentrale Haltestelle in der Innenstadt ist die Haltestelle Schuhstraße. Für den Stadtverkehr ist dies neben dem Hauptbahnhof derzeit die wichtigste Verknüpfungshaltestelle im Stadtgebiet mit den meisten Ein- und Aussteigern. Neben seiner oben erwähnten Funktion als überregionaler Knotenpunkt für den Fernverkehr fungiert der Hildesheimer Hauptbahnhof auch als Endhaltestelle für den Regionalbusverkehr. Weitere wichtige Haltestellen im Hildesheimer Stadtgebiet sind das Dammtor und das Almstor.[124]

Abendliniennetz

Die Grundstruktur des Abendliniennetzes charakterisiert sich durch die vier radial auf die Innenstadt ausgerichteten Haupt-Durchmesserlinien 101, 102, 103 und 104. Zur Erschließung bzw. Anbindung der Stadtteile Sorsum, Einum, Ochtersum und Nordstadt werden ergänzend vier ebenfalls radial auf die Innenstadt ausgerichtete Anrufsammeltaxi-Linien (AST) eingesetzt. Die Linie 107 wird mit einzelnen Fahrten über eine AST-Linie bedient und stellt eine Radialverbindung von der Nordstadt zur Innenstadt dar (Haltestelle Schuhstraße). Die AST-Linie 109 bedient mit einzelnen Fahrten die Bad Salzdetfurther Stadtteile Lechstedt, Heinde und Listringen und hat in Itzum Anschluss an die Linie 104 in und aus Richtung Hildesheim.

Das Grundangebot des Abendliniennetzes ist von montags bis freitags der 30-Minuten-Takt. Ab 23:00 Uhr wird das Bedienungsangebot der Linien 101 bis 104 auf einen 60-Minuten-Takt ausgedünnt. Die Linie 107 wird bis ca. 21:15 Uhr durch ein Fest- und ein ergänzendes AST-Angebot im 30-Minuten Takt bedient. Bis ca. 00:00 Uhr werden auf diesem Linienabschnitt ausschließlich AST-Fahrten angeboten. Die AST-Linien 105, 106 und 108 verkehren ebenfalls in einem 60-Minuten-Takt. Ausschließlich die Linie 109 stellt ein Angebot von nur einzelnen Fahrten in einem Bedienungszeitraum von ca. 23:45 bis 02:00 Uhr dar.

An Samstagen wird auf den festbedienten Linien ebenfalls ein 30-Minuten-Takt vorgehalten und das Bedienungsangebot ab 23:00 Uhr von einem 60-Minuten-Takt bestimmt. Der auf der Linie 107 bestehende 30-Minuten-Takt wird entsprechend dem Angebot unter der Woche durch einzelne AST-Fahrten gewährleistet. Ab 23:00 Uhr findet ausschließlich eine AST-Bedienung im 60-Minuten-Takt statt. Auf den wichtigsten Verbindungs- und Erschließungsrelationen wird an Sonn- und Feiertagen ganztägig ein 30-Minuten-Takt angeboten. Die AST-Linien verkehren mit Ausnahme der Linie 109 in einem 60-Minuten-Takt.

[124] Quelle: Auswertung Verkehrsmodell, 05.04.2012

12.3.3 Verknüpfungspunkte

Einer der wichtigsten Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum ist der Hauptbahnhof in Hildesheim. Er liegt am nördlichen Randbereich der etwa 1 km langen Innenstadt. Neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV ist er auch die zentrale Haltestelle für den Regionalbusverkehr mit sämtlichen 16 in Hildesheim endenden Linien. Darüber hinaus dienen drei Hauptlinien des Stadtverkehrs sowie vier Nebenlinien den Hauptbahnhof an. Die Umsteigezeiten zwischen dem SPNV und den Linien im Stadtverkehr sind durch den dichten 15-Minuten-Takt der Hauptlinien positiv zu bewerten. Aufgrund der unterschiedlichen Ankunftszeiten des SPNV am Hildesheimer Hauptbahnhof können die Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Regionalbusverkehr nur punktuell optimiert werden, oftmals sind Linien des Regionalbusverkehrs auf andere Anschlüsse im Linienverlauf ausgerichtet (z. B. Linien 21 Sarstedt Wendeschleife, Linie 44 Alfeld Bf(ZOB)).

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen den Buslinien des Stadtverkehrs ist die zentrale Haltestelle „Schuhstraße“. Aufgrund des dichten Taktes bestehen hier systematische Verknüpfungen zwischen den Hauptlinien untereinander und der Linie 6.

Weitere Umsteigehaltestellen mit nennenswerter Bedeutung im Hildesheimer ÖPNV-System mit definierten, d. h. im Fahrplan hinterlegten Übergängen sind:

- Drispenstedt,
- Pauluskirche,
- Ochtersum,
- Großer Saatner,
- Dammtor,
- Waldquelle und
- Moltkestraße.

12.3.4 Tarifstruktur

Vgl. Kapitel „4.3.3 Tarifstruktur“ in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim“.

12.3.5 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation in der Stadt Hildesheim erfolgt auf verschiedenen Wegen. Generell besteht die Möglichkeit sich telefonisch direkt bei den Verkehrsunternehmen sowie auch beim Landkreis Hildesheim zu informieren.

In der Innenstadt von Hildesheim, am Standort Schuhstraße, gibt es ein gemeinsames Kundencenter von RVHI und SVHI, darüber hinaus unterhält der SVHI zwei weitere Kundencenter im äußeren Innenbereich am Römerring und in der Hermann-Roemer-Straße.

Rund um die Uhr können Fahrplan und Tarifauskünfte, aber auch Informationen über das Bedienungsangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr über das Internet abgerufen werden. Mit Ausnahme der Linie 461 sind alle anderen Fahrpläne im Regionalbusverkehr über die Homepage des RVHI abrufbar, die Fahrpläne des Stadtverkehrs sind auf der Homepage der SVHI Hildesheim GmbH hinterlegt. Informationen zum Regionalbusverkehr können außerdem auf den Internetseiten des Landkreises abgerufen werden, die Stadt Hildesheim verweist an verschiedenen Stellen auf die Homepage des SVHI.

Weitere Informationen stehen dem Fahrgast durch die Fahrplanbücher von SVHI und RVHI zur Verfügung. Die Fahrplanbücher bieten neben den Fahrplänen der einzelnen Linien auch schematisierte Liniennetzpläne über das jeweilige Angebot in Tages- und Abend- bzw. Nachtverkehr. Nicht enthalten sind die Fahrpläne des SPNV.

Das Fahrplanbuch des SVHI ist in drei farblich gekennzeichnete Bereiche aufgeteilt. Im ersten Bereich ist das Bedienungsangebot von montags bis freitags aufgeführt, die Teile zwei und drei beinhalten das Fahrplanangebot samstags und sonntags. Da es in Hildesheim ein eigenes Abendliniennetz gibt, gibt es innerhalb der einzelnen Teile außerdem noch eine Unterscheidung in Tages- und Abendfahrplan.
Darüber hinaus sind die behindertengerecht ausgebauten Haltestellen entsprechend gekennzeichnet.

Anzumerken ist, dass auch die E-Fahrten (i. d. R. Einsatzfahrten im Schulverkehr) im Fahrplan hinterlegt sind.

Zusatzfahrpläne gibt es für die Anbindung der Hochschulstandorte HAWK und Universität jeweils während des Semesters, außerdem gibt es einen Gesamtfahrplan der Linien 6/106 und 33 (RVHI) zur Verdeutlichung der Bedienung des HELIOS Klinikums und der AMEOS-Klinik.

Im Fahrplanbuch nicht enthalten ist ein Erreichbarkeitsverzeichnis, das es ermöglicht, für konkrete Ziele (Straßennamen) die Busverbindung (Linien) und auch die dort liegende Verknüpfungshaltestelle herauszufinden. Das macht es gerade ortsfremden Nutzern, insbesondere in Ermangelung eines Liniennetzplans auf Stadtplanbasis, häufig schwer, sich zu orientieren.

An diversen Haltestellen in der Innenstadt sind sog. „iqubes“ installiert, die die Wartezeit bis zur Ankunft der nächsten Linie anzeigen.

13 Nachfrage und Leistung

13.1 Nachfrage

Nachfolgend wird die ÖPNV-Nachfrage im Stadtgebiet Hildesheim dargestellt. Es liegen folgende Nachfragewerte vor:

- Gesamtdarstellung der Entwicklung für die Jahre 2000-2011
- detaillierte und aktuelle Nachfragedaten aus Erhebungen des SVHI (2013/2014)

13.1.1 Nachfrageentwicklung

Die Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr ist im Stadtverkehr Hildesheim seit einigen Jahren erkennbar rückläufig (vgl. Abbildung 12). Gründe hierfür sind zum einen die rückläufigen Einwohnerzahlen, insbesondere die Schülerzahlen sind bereits heute erkennbar rückläufig, aber auch die deutlichen Tarifsteigerungen der letzten Jahre bei gleichzeitig nachfragebezogenen Leistungseinsparungen, hier vornehmlich durch die Überplanungen im Jahr 2004. Insgesamt scheint die Nachfrage jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit gesättigt, die Marktausschöpfung im Jedermannverkehr liegt bei etwa 114 Fahrten pro Einwohner und Jahr und ist somit für eine Stadt dieser Größenordnung als überdurchschnittlich zu bewerten. Eine nennenswerte Erhöhung der Marktausschöpfung ist nur mit wirksamen Systemverbesserungen möglich.

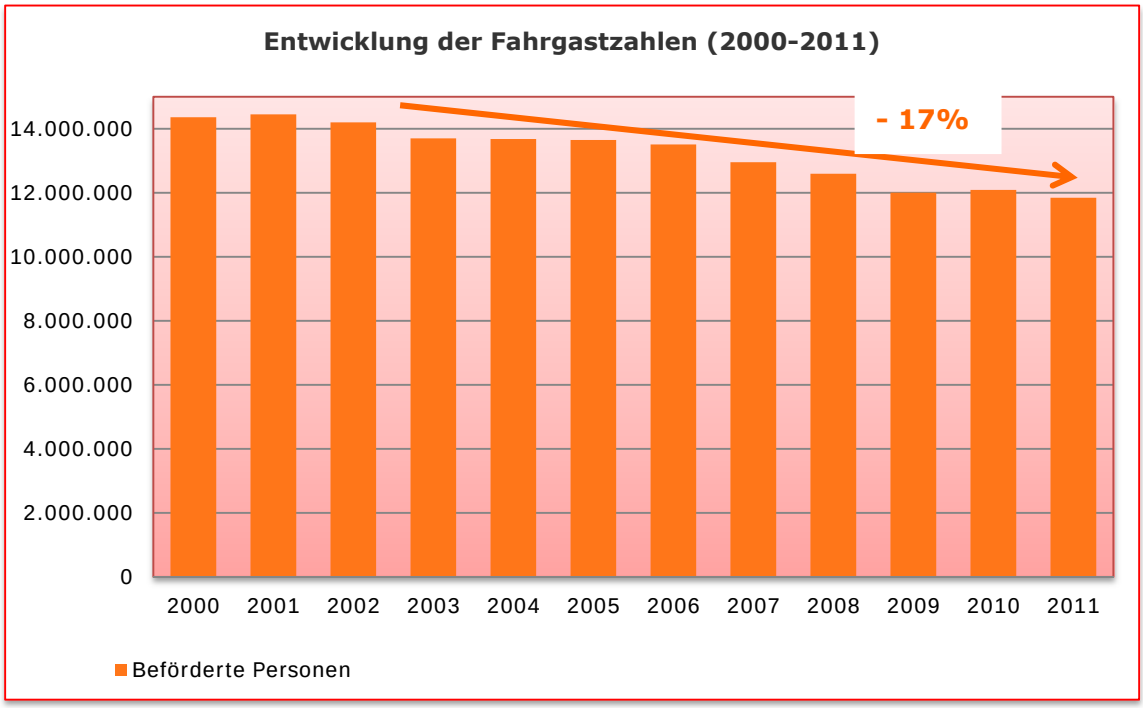


Abbildung 12: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtgebiet Hildesheim[125]

[125] Daten basieren auf Hochrechnungen der Verkaufsstatistiken.

13.1.2 Linienbezogene Nachfrage

Die nachfolgend dargestellten linienbezogenen Nachfragedaten basieren auf den Ergebnissen aus einer Erhebung des SVHI im Herbst 2014 und Frühjahr 2014 (Zählung mit Zählsystem im Bus). Es wurden die Linien 1, 3 (im Semester sowie in den Semesterferien), 4 und 5 erhoben. Aus technischen Gründen wurde die Linie 2 im Zuge der Fahrgasterhebungen im Herbst 2013 und Frühjahr 2014 nicht erhoben. Die in Kapitel 13.1.2 dargestellte Nachfrageganglinie für die Linie 2 wurde anhand der im Verkehrsmodell hinterlegten und geeichten Daten mit dem Modell erzeugt.

Tabelle 86: Summe Ein- / Aussteiger Montag bis Freitag nach Linien[126]

Linie	Richtung	Summe Ein-/ Aussteiger
1	Ri. Drispenstedt	ca. 7.700
	Ri. Himmelsthür	ca. 7.400
3 (mit)[127]	Ri. Hildesheimer Wald	ca. 8.700
	Ri. Itzum, Scharfe Ecke	ca. 8.800
3 (ohne)[128]	Ri. Hildesheimer Wald	-
	Ri. Itzum, Scharfe Ecke	-
4	Ri. Im Koken-Hof	ca. 10.100
	Ri. Itzum	ca. 9.900
5	Ri. Stadtfeld Ost	ca. 4.000
	Ri. Diekholzen	ca. 4.500

Es ist zu beachten, dass die Bewertung einer Linie nicht allein anhand der linienspezifischen Fahrgastzahlen vorgenommen werden kann. Es sind immer auch weitere Faktoren, wie die Linienlänge und weitere infrastrukturelle Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Querschnittsbelastungen

In den folgenden Abbildungen sind die linien- und richtungsbezogenen Ganglinien über die Haltestellenbelastungen der einzelnen Linien dargestellt.

Während die Linien 1, 2, 3 (ohne Uni-Verkehr) und 5 vergleichsweise homogene Linienäste haben, weisen die Linien 3 (im Semester) und 4 eine klare Zweiteilung hinsichtlich der Nachfrageverteilung auf den verschiedenen Linienästen auf. Bei

[126] Quelle: Verkehrserhebung SVHI Herbst 2013 und Frühjahr 2014.

[127] Linie 3 (mit): Erhebung im Semester.

[128] Linie 3 (ohne): Erhebung in den Semesterferien; es wurden nicht alle Fahrten gezählt. Ausschlaggebend sind hier somit nicht die konkreten Belastungszahlen, vielmehr geht es in diesem Fall um eine Bewertung des Ganglinienverlaufs im Vergleich zur Vorlesungszeit.

beiden Linien ist der Abschnitt Innenstadt (Hauptbahnhof bzw. Schuhstraße) – Universität der deutlich nachfragestärkere Linienast.

Linie 1

- Insgesamt mit weitgehend homogener Nachfrageverteilung bis Himmelsthür Pauluskirche und Drispenstedt, insbesondere bedingt durch die weiträumige Innenstadterschließung.
- In den Endbereichen deutliche Nachfragesprünge (Abschnitt Drispenstedt wird im 60-Minuten-Takt gefahren).

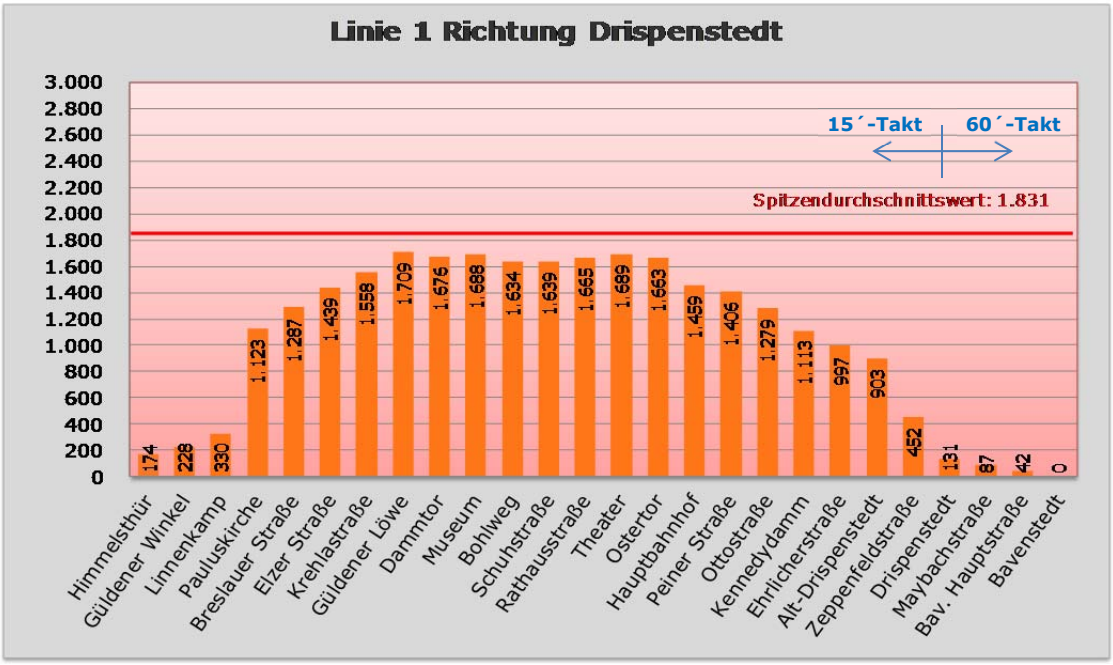


Abbildung 13: Querschnittsbelastung Linie 1 – Richtung Drispenstedt[129]

[129] Erläuterung „Spitzendurchschnittswert“: durchschnittlicher Spitzenwert über alle Linien und Richtungen als Orientierungswert (ohne Linie 3 während der vorlesungsfreien Zeit; keine vollständige Erhebung).

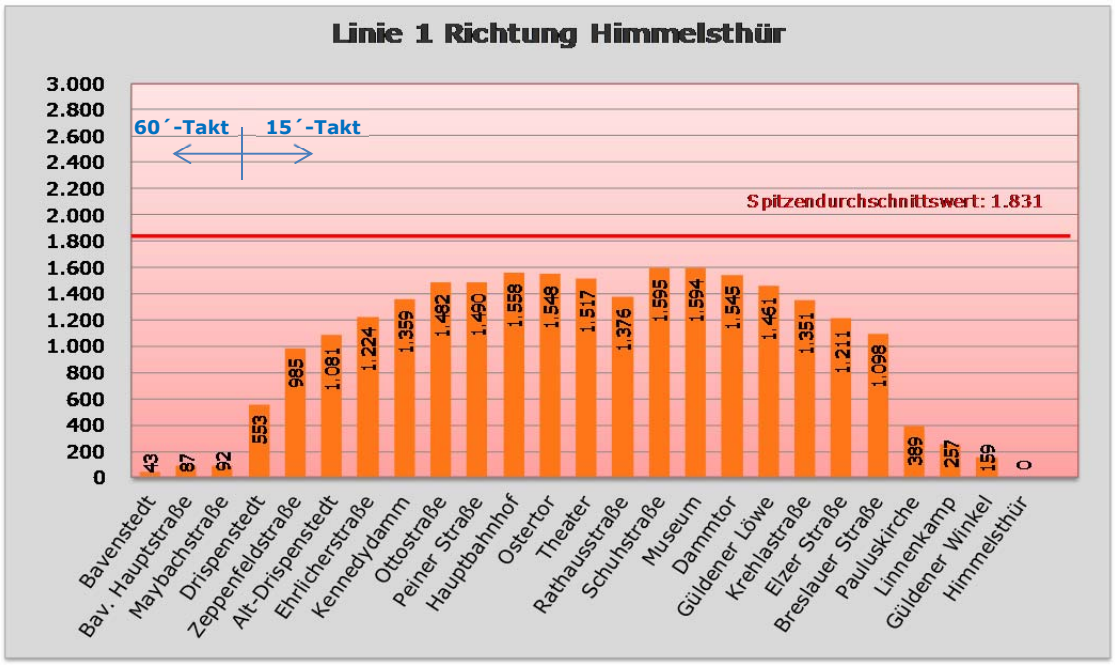
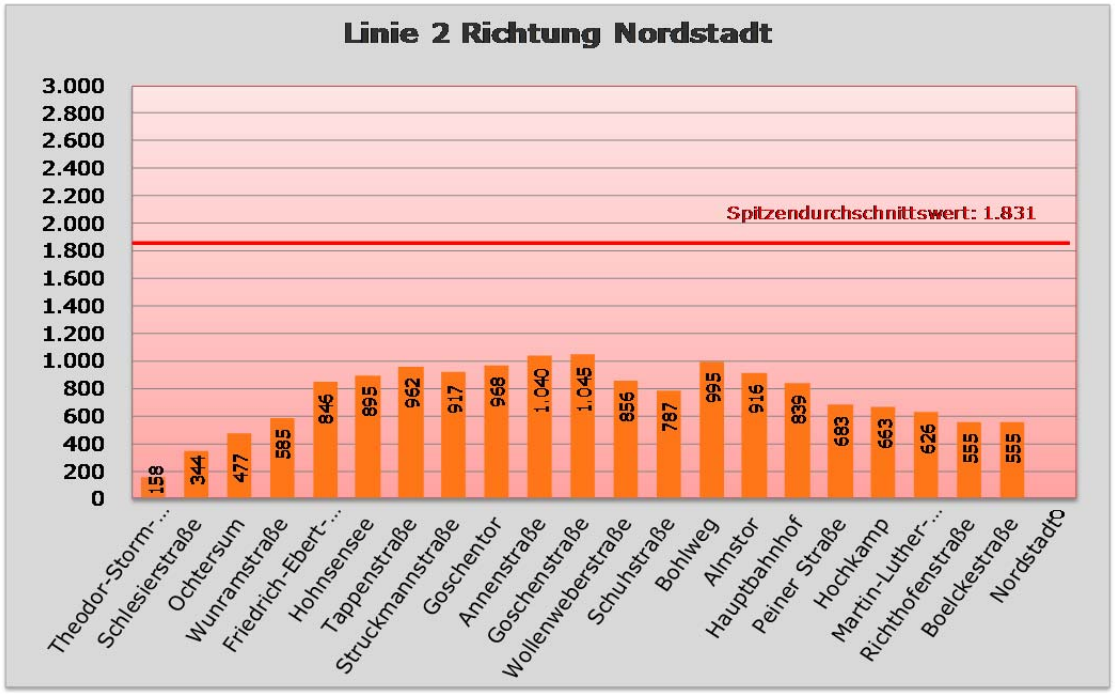


Abbildung 14: Querschnittsbelastung Linie 1 – Richtung Himmelsthür

Linie 2 (aus Verkehrsmodell)[130]

- Insgesamt mit weitgehend homogener Nachfrageverteilung, auffällig ist der leichte Nachfragesprung zwischen den innerstädtischen Haltestellen Wollenweberstraße und Bohlweg.



[130] Aus technischen Gründen wurde die Linie 2 im Zuge der Fahrgasterhebungen im Herbst 2013 und Frühjahr 2014 nicht erhoben. Die dargestellte Nachfrageganglinie für die Linie 2 wurde anhand der im Verkehrsmodell hinterlegten und geeichten Daten mit dem Modell erzeugt.

Abbildung 15: Querschnittsbelastung Linie 2 – Richtung Nordstadt

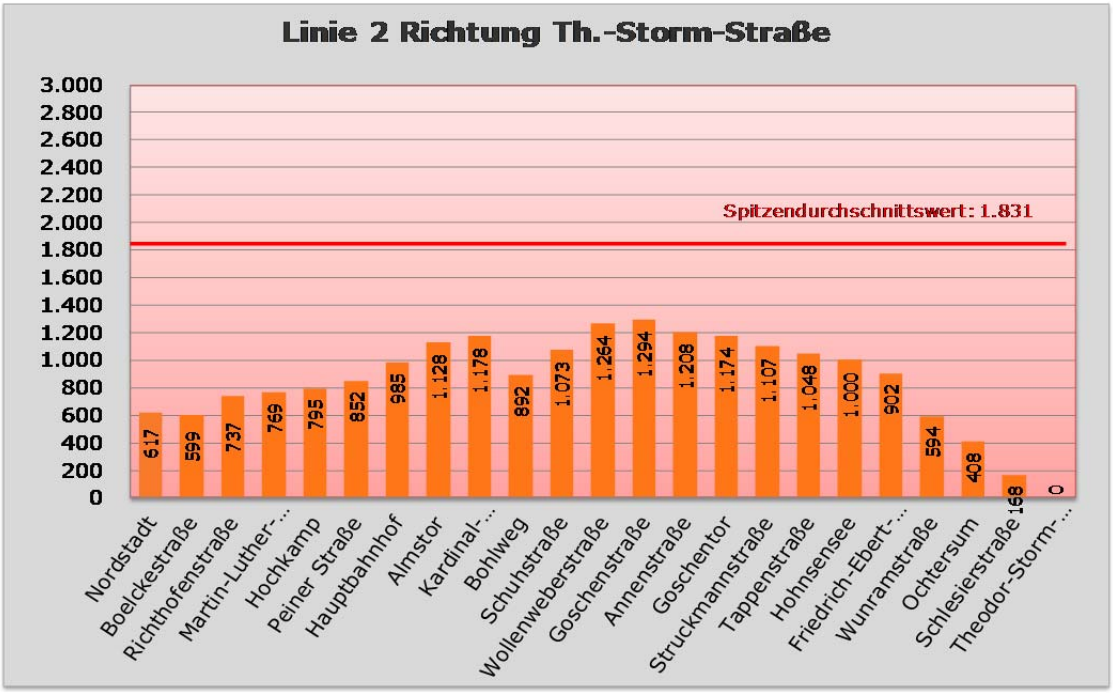


Abbildung 16: Querschnittsbelastung Linie 2 – Richtung Ochtersum

Linie 3 (während der Vorlesungszeit)

- Überdurchschnittlich hohe Nachfrage im Abschnitt Hauptbahnhof – Silberfundstraße und im weiteren Verlauf bis zur Universität.
- Deutlicher Nachfragesprung auf dem westlichen Linienast zwischen Hbf. und Hildesheimer Wald trotz gleichbleibendem Bedienungsangebot.
- Deutlicher Nachfragesprung nach der Haltestelle Universität
  (ab Haltestelle Südfriedhof bzw. Großer Saatner Bedienung mit einzelnen Fahrten).

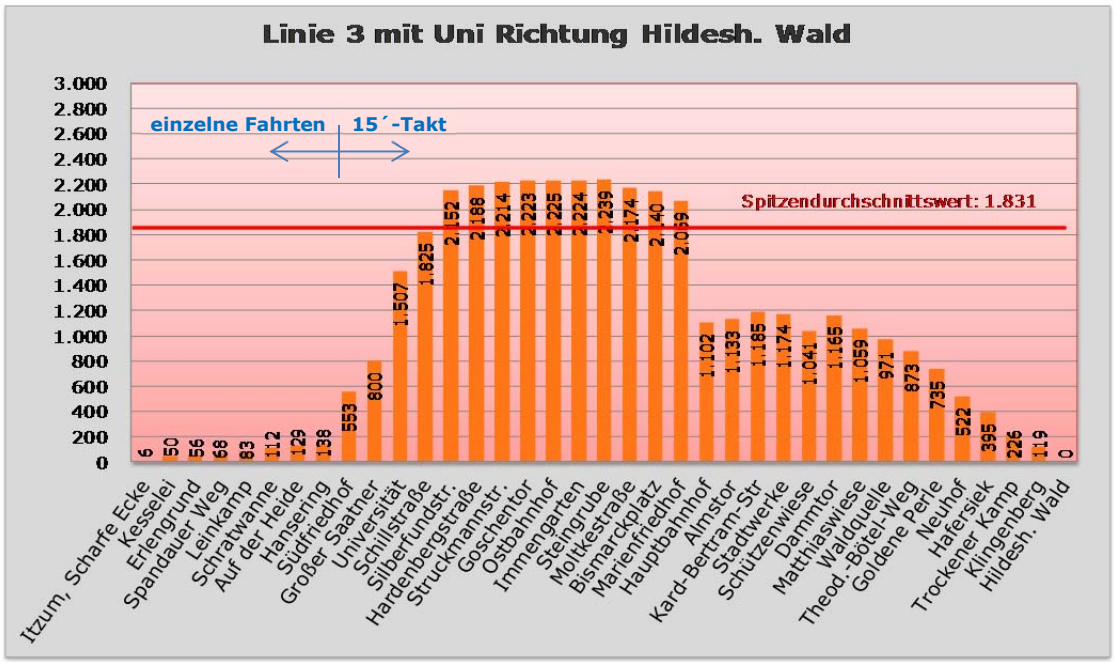


Abbildung 17: Querschnittsbelastung Linie 3 (während der Vorlesungszeit) – Richtung Hildesheimer Wald

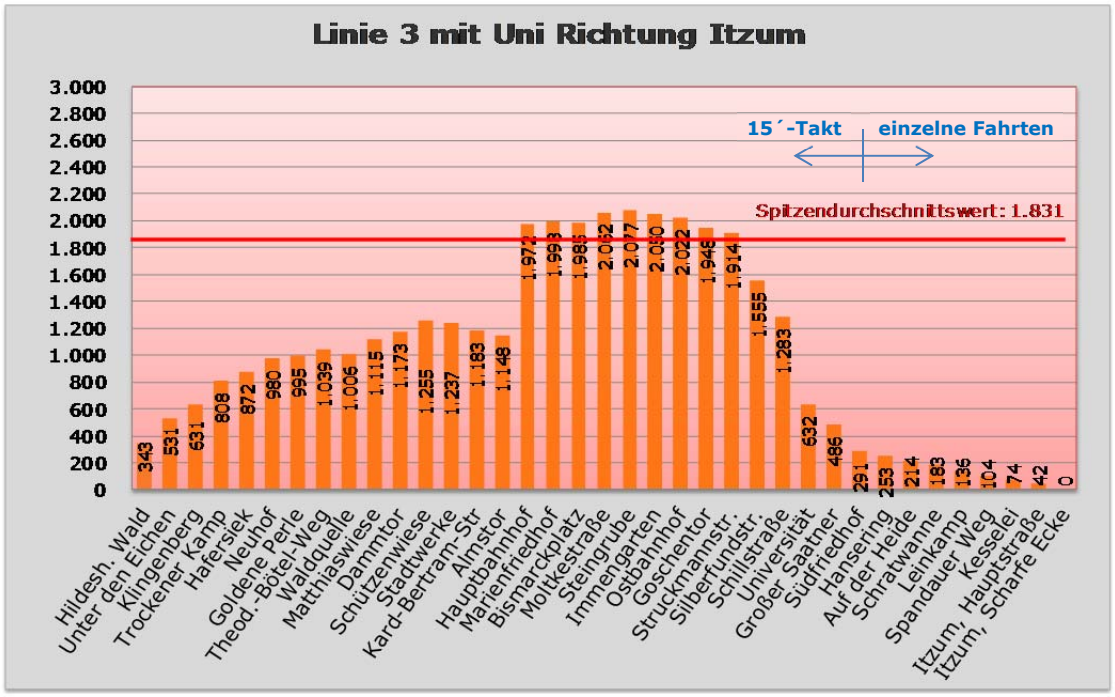


Abbildung 18: Querschnittsbelastung Linie 3 (während der Vorlesungszeit) – Richtung Itzum

Linie 3 (während der vorlesungsfreien Zeit)

- Bei der Nach-Erhebung der Linie 3 in der vorlesungsfreien Zeit wurden nicht alle Fahrten gezählt. Ausschlaggebend sind hier somit nicht die konkreten Belastungszahlen, vielmehr geht es in diesem Fall um eine Bewertung des Ganglinienverlaufs im Vergleich zur Vorlesungszeit.
- Deutlich weniger ausgeprägte Nachfrage zwischen Universität und Hbf. im Vergleich zur Vorlesungszeit.
- Die Nachfrageverteilung entlang der Linie 3 ist außerhalb der Vorlesungszeiten insgesamt homogener, es sind lediglich kleinere Nachfragesprünge auf dem westlichen Linienast zwischen Hbf. und Hildesheimer Wald sowie im Bereich der Universität erkennbar.

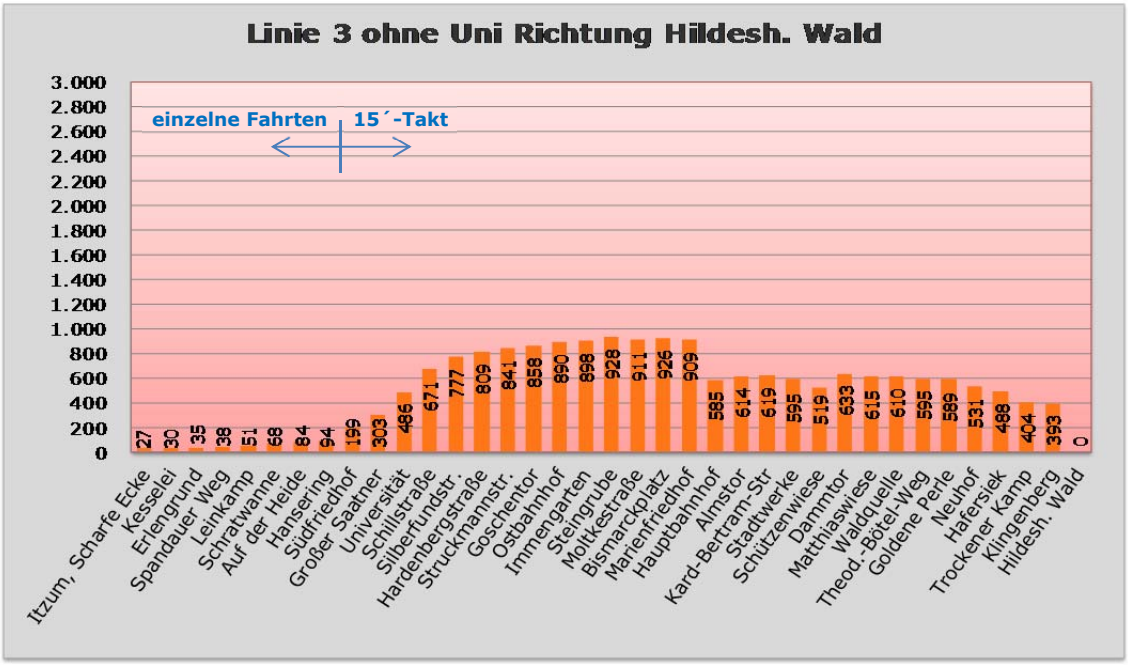


Abbildung 19: Querschnittsbelastung Linie 3 (während der vorlesungsfreien Zeit) – Richtung Hildesheimer Wald

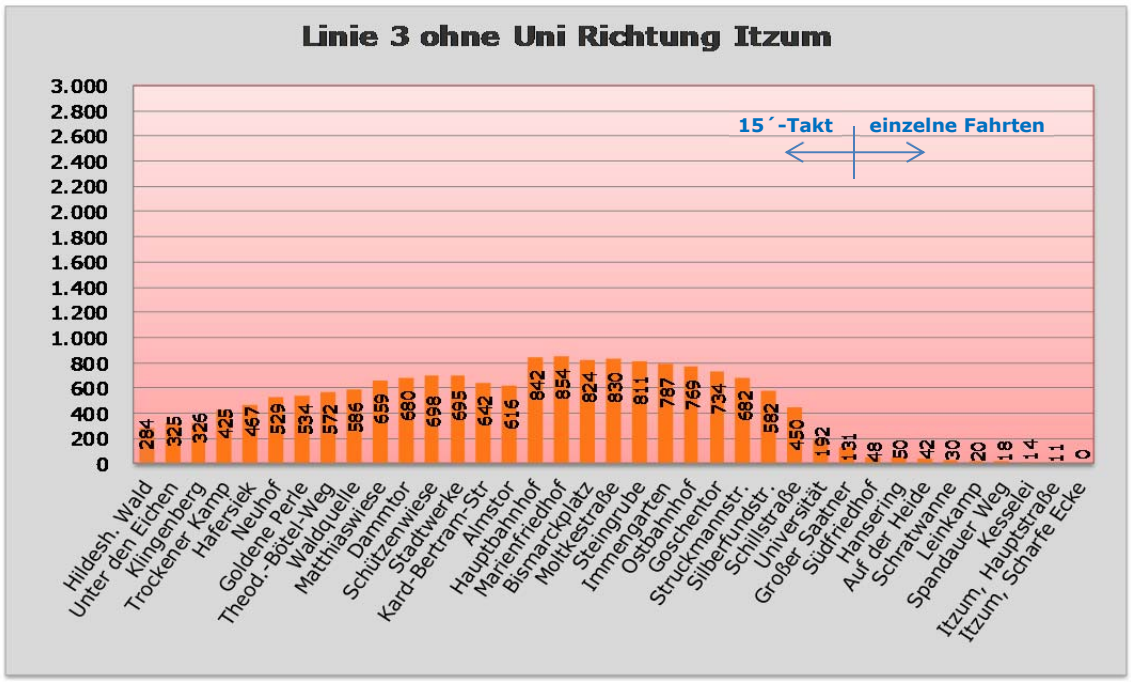


Abbildung 20: Querschnittsbelastung Linie 3 (während der vorlesungsfreien Zeit) – Richtung Itzum

Linie 4

- „Klassisches“ Bild der Querschnittsnachfrage einer Linie (von außen nach innen harmonisch zunehmend); dies resultiert vermutlich daraus, dass die Linie nur einige wenige innenstadtrelevante Haltestellen bedient; auch der Hauptbahnhof wird von der Linie 4 nicht angefahren.

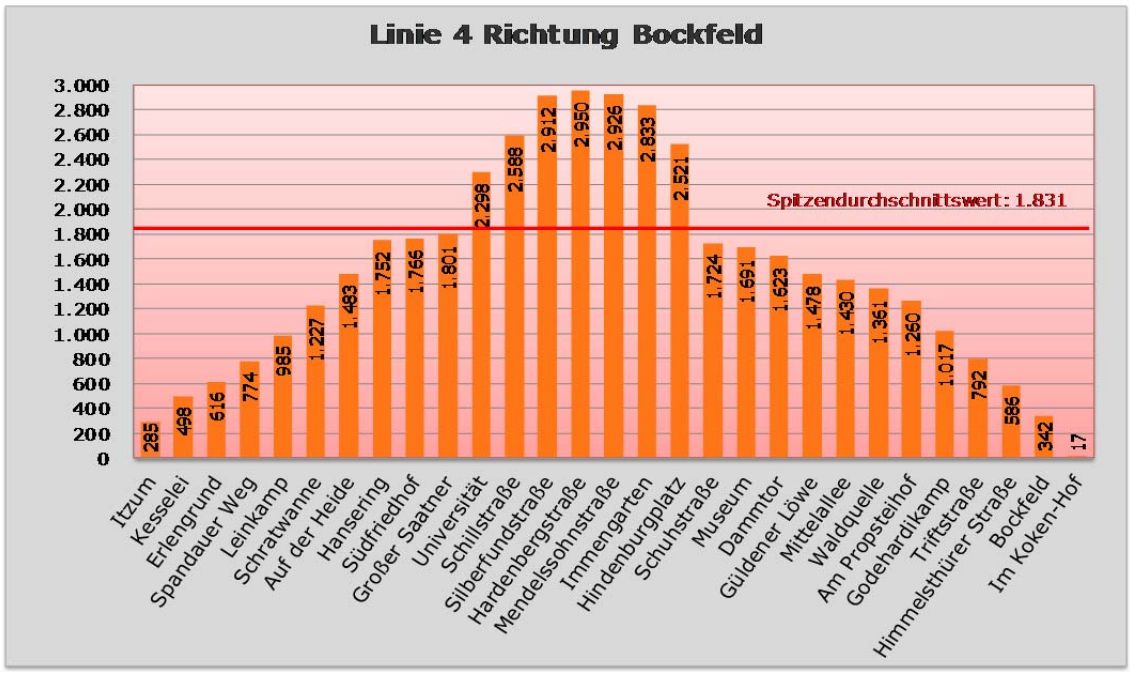


Abbildung 21: Querschnittsbelastung Linie 4 – Richtung Bockfeld

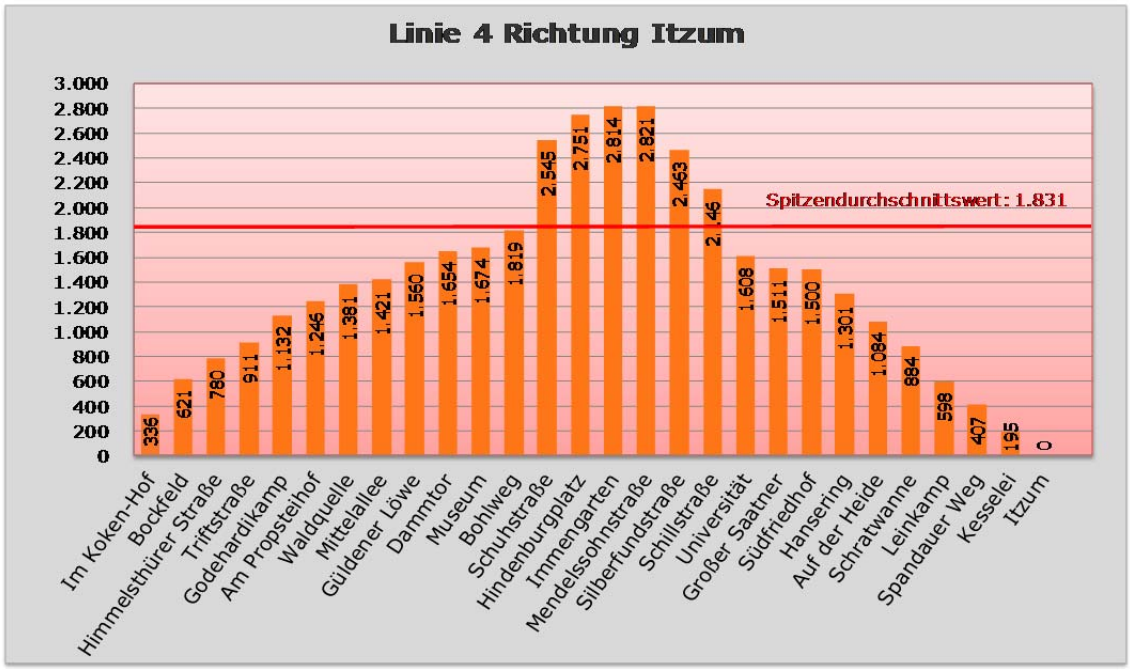


Abbildung 22: Querschnittsbelastung Linie 4 – Richtung Itzum

Linie 5

- Relativ harmonische Nachfrageverteilung ohne Auffälligkeiten; im Bereich Ochtersum Süd teilt sich die Nachfrage infolge der alternierenden Linienführung der Linie 5 auf.

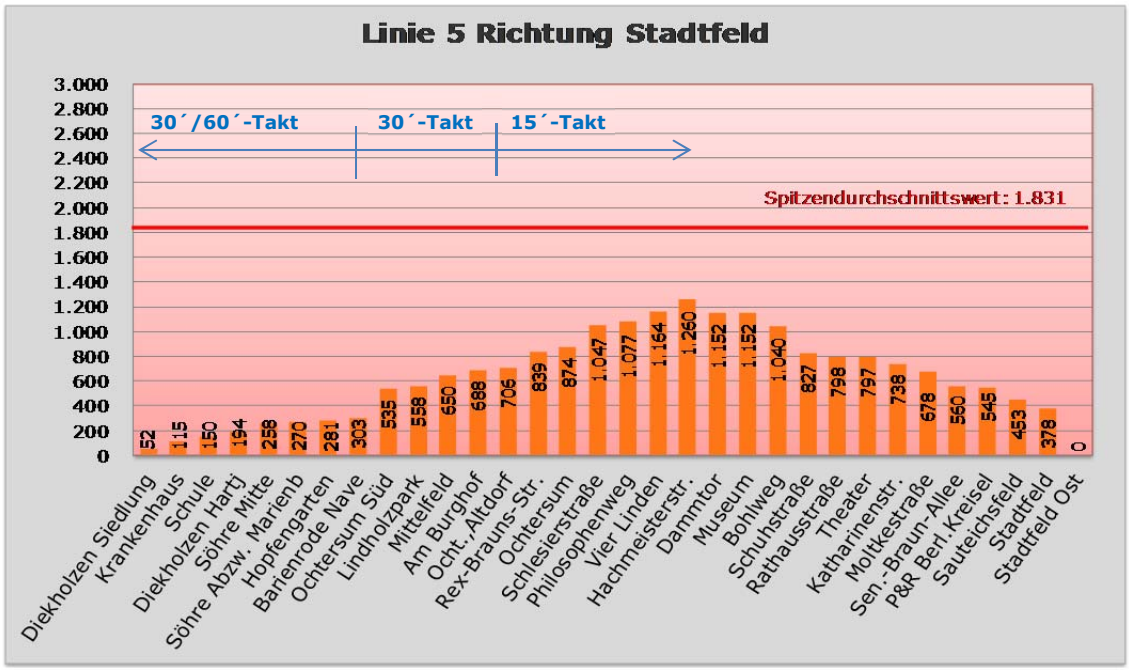


Abbildung 23: Querschnittsbelastung Linie 5 – Richtung Stadtfeld

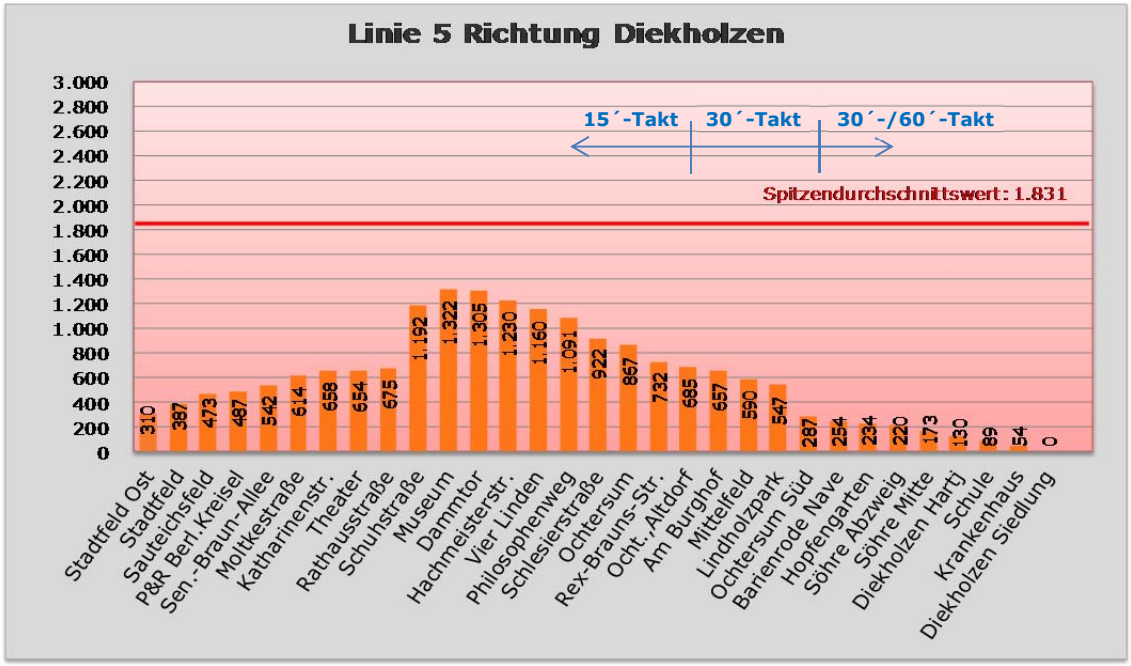


Abbildung 24: Querschnittsbelastung Linie 5 – Richtung Diekholzen

13.1.3 Streckenbezogene Nachfrage

Hinsichtlich der durchschnittlichen ÖPNV-Nachfrage nach Streckenabschnitten zeigt sich eine hohe Konzentration der Verkehrsmengen entlang der innerstädtischen Hauptachse Dammstraße – Schuhstraße – Goslarsche Straße.

Nachfragestärkste Achse außerhalb der Innenstadt ist die Achse Am Kreuzfeld – Marienburger Straße bis zur Universität.

Darüber hinaus ist eine erhöhte Streckennachfrage insbesondere auf den Teilstrecken, auf denen sich mehrere Linien überlagern, festzustellen. Betroffen sind hiervon die innerstädtischen Achsen mit Ausrichtung auf dem Hauptbahnhof.

13.1.4 Haltestellenbezogene Nachfrage

In der Summe über alle Ein- und Aussteiger im ÖV (SPNV und ÖPNV) ist der Hauptbahnhof die nachfragestärkste Haltestelle im Stadtgebiet insgesamt. Die am stärksten frequentierte Haltestelle des SVHI ist die zentrale Innenstadthaltestelle „Schuhstraße“ (ca. 9.000 Fahrgäste pro Tag). In der Summe steigen rund 27.000 Fahrgäste pro Tag an diesen beiden zentralen Haltestellen ein, aus oder um. Mehr als ein Fünftel der Fahrgäste im Hildesheimer Stadtgebiet ist somit auf diese beiden Haltestellen ausgerichtet.

Weitere bedeutende Haltestellen sind Hindenburgplatz und Dammtor (beide zwischen 1.800 und 1.900 Fahrgästen pro Tag).

Außerhalb der Innenstadt sind die Haltestellen Universität, Pauluskirche und Silberfundstraße mit jeweils deutlich über 1.000 Fahrgästen pro Tag stark nachgefragt.

13.2 Leistungsdaten

Tabelle 87: Linienlänge und Nutz-Kilometer der Linien im Stadtverkehr Hildesheim (2012)[131]

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienlänge [km]	Nutz-Kilometer[132] [km]
1	SVHI	11,682	339.767
2	SVHI	8,030	245.030
3	SVHI	16,986	449.280
4	SVHI	12,267	379.365
5[133]	SVHI	9,222	282.623

[131] Quelle: Befragung Verkehrsunternehmen Sommer 2013.

[132] Fahrplan-Kilometer, d. h. Weglänge, auf denen Personen unmittelbar befördert werden, ohne Ein- und Ausrückfahrten bzw. Wendefahrten.

[133] ohne Diekholzen

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienlänge [km]	Nutz-Kilometer[132] [km]
6	SVHI	9,334	71.759
7	SVHI	6,397	65.973
8	SVHI	9,883	50.671
9	SVHI	8,890	3.330
13	SVHI	11,107	2.466
14	SVHI	3,590	1.978
17	SVHI	7,650	28.750
101	SVHI	11,682	114.976
102[133]	SVHI	7,764	89.874
103	SVHI	11,775	125.168
104	SVHI	11,690	128.087
107	SVHI	4,83	21.238
Stadtverkehr gesamt		*162,779*	*2.400.335*

13.3 Markterfolg

Insgesamt beträgt die jährliche Verkehrsleistung im Linienverkehr des Stadtverkehrs Hildesheim rund 2,4 Mio. Nutz-km. Rund 11,9 Mio. Fahrgäste nutzen pro Jahr die Stadtverkehrslinien. Somit wird im Mittel eine „Leistungseffizienz“[134] von etwa 4,9 Fahrgästen pro Nutzwagenkilometer erreicht. Dieser Kennwert kann im Vergleich zu anderen Stadtbusnetzen in Städten ähnlicher Größenordnung als leicht überdurchschnittlich bezeichnet werden (Hanau 4,9 FG/Nutz-km, Heilbronn 4,3 FG/Nutz-km, Paderborn 3,5 FG/Nutz-km, Trier 3,4 FG/Nutz-km, Tübingen 5,1 FG/Nutz-km).

Mit 16,5% leicht unterdurchschnittlich ist die Auslastung des bereitgestellten Angebotes (Personen-km pro Platz-km).

Bei beiden Kennwerten wirkt sich der Umstand aus, dass mit Ausnahme der Linie 2 alle anderen Stadtverkehrslinien ganztags, also auch zu Zeiten mit weniger stark ausgeprägter Nachfrage, mit Gelenkbussen gefahren werden.

Es wird eine Nutzungsintensität (Marktausschöpfung) von etwa 114 Fahrgästen pro Einwohnern und Jahr erreicht, was vergleichbar ist mit der ähnlich großer Städte.

[134] Leistungseffizienz: Fahrgäste pro Nutz-km

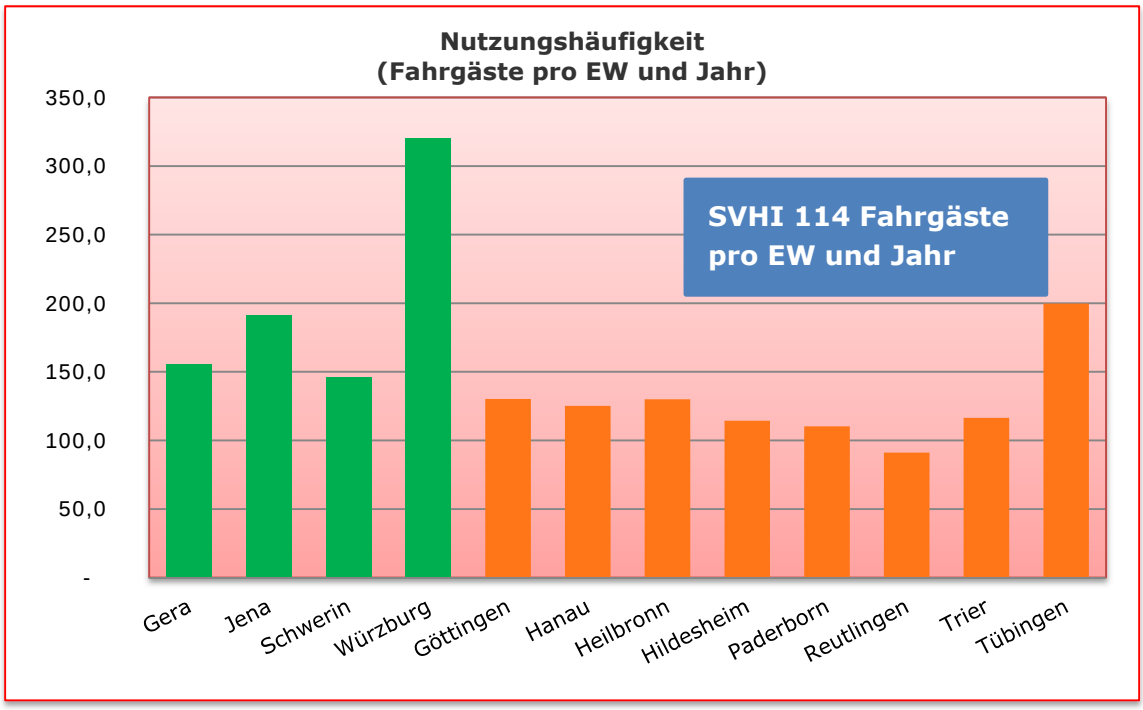


Abbildung 25: Nutzungshäufigkeit (Fahrgäste pro EW und Jahr)[135]
[eigene Berechnungen, Datenquelle: VDV-Statistik 2012]

[135] Grün: Städte mit Straßenbahn-System zur Orientierung

14 Stärken-Schwächen-Analyse

14.1 Bewertung der Angebotsqualität

14.1.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität für die Stadt Hildesheim erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 2.3.4). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Bewertung der Erschließungsqualität

In der Stadt Hildesheim wird insgesamt eine gute ÖPNV-Erschließungswirkung erreicht. Der Erschließungsgrad, ermittelt auf Grundlage der in Kapitel 2.3.4 definierten Anforderungen beträgt über 90%.

Es besteht eine weitgehend „harmonische“ ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes mit einzelnen etwas größeren Lücken in den Wohngebieten.

Die wichtigsten ÖPNV-affinen Infrastruktureinrichtungen verfügen, über eine direkte Anbindung (z. B. Universität, HAWK, HELIOS Klinikum, St. Bernward-Krankenhaus).

Aufgrund der klar strukturierten Ausrichtung des Liniennetzes auf die Hauptachsen bestehen in einigen Bereichen Lücken in der Erschließung insbesondere in den Randbereichen der Siedlungsgebiete sowie in klassischen „Zwischenlagen“ zwischen Hauptachsen.

Die Einwohnerbetroffenheit in diesen Bereichen ist vor dem Hintergrund der, bezogen auf die Gesamtstadt, vergleichsweise geringen Einwohnerzahlen[136] in den meisten Bereichen als nicht gravierend zu betrachten. Im Folgenden werden die nicht erschlossenen Gebiete im Stadtgebiet herausgearbeitet.

Erschließungsdefizite

Die Analyse der nicht erschlossenen Gebiete im Stadtgebiet zeigt lediglich in drei Teilbereichen eine Defizitausprägung, die mit einem „mittleren Handlungsbedarf“ bewertet werden kann.

Es handelt sich um die Bereiche:

- Bereich „Senator-Braun-Allee“
  - das Areal der ehemaligen Mackensen Kaserne soll als Dienstleistungsband mit Wohnbebauung entwickelt werden
  - östlich der Senator-Braun-Allee ist die Entwicklung gewerblicher Bauflächen geplant

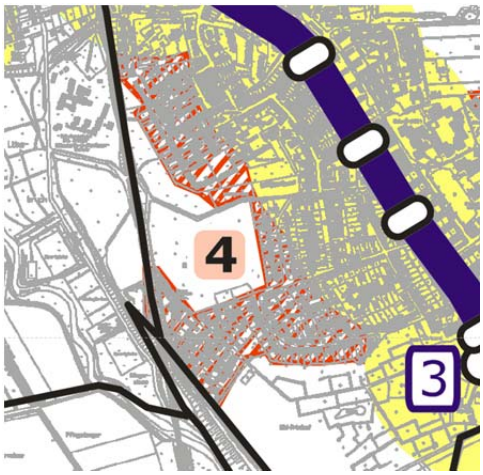
[136] Abschätzung der nicht erschlossenen Einwohner erfolgt anhand der Bebauungsstruktur.

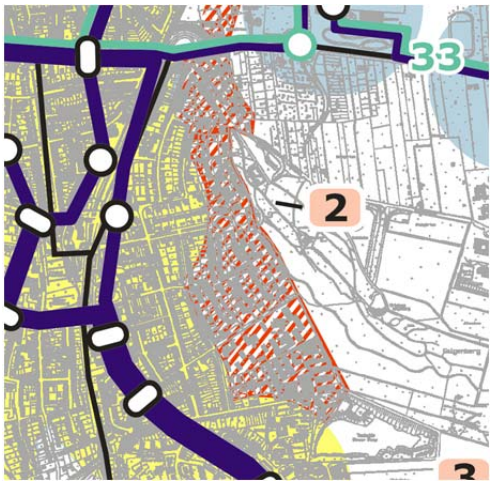
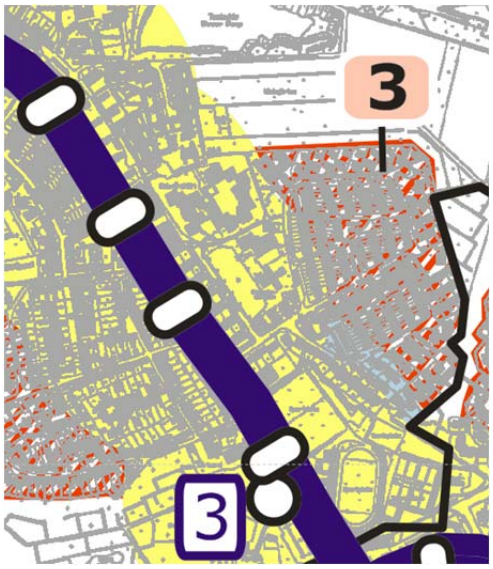
  - Anbindung HELIOS Klinikum durch Überlagerung der Linien 6 (SVHI) und 33 (RVHI) im 30-Minuten-Takt mit stündlichem Verdichter (3 Fahrten pro Stunde)
  - der Handlungsbedarf ist aktuell noch als „gering“ einzustufen, zukünftig im Zusammenhang mit den geplanten Entwicklungen des Gebietes als „mittel“
- Bereiche „Marienburger Höhe“ und „Sensburger Ring“
  - mittlere Einwohnerbetroffenheit (geschätzt etwa 1.500 EW sind nicht erschlossen)
- Bereiche „Marienburger Höhe / Galgenberg“ (östlich „Am Kreuzfeld zwischen Goslarsche Straße bis Bromberger Straße)
  - maßgeblich im nördlichen Teilbereich hohe Einwohnerbetroffenheit (hohe Bebauungsdichte südlich Goslarsche Straße; geschätzt etwa 900 EW sind nicht erschlossen)

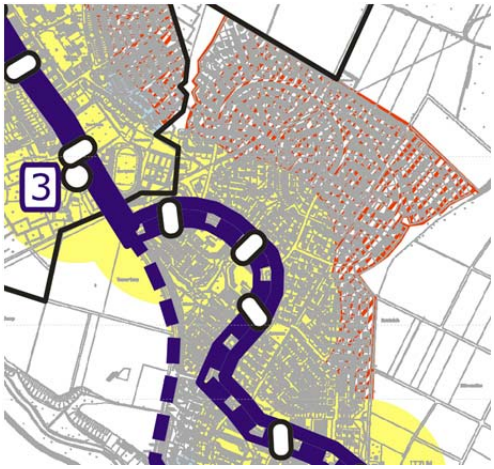
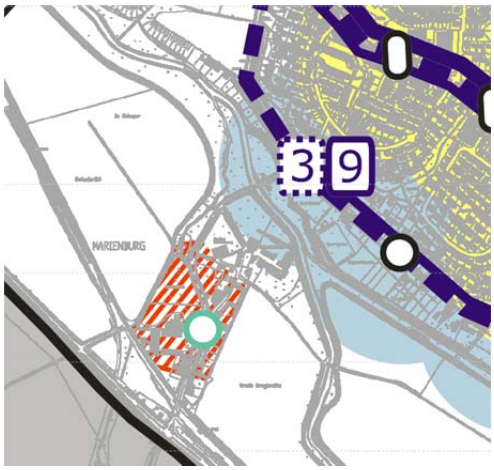
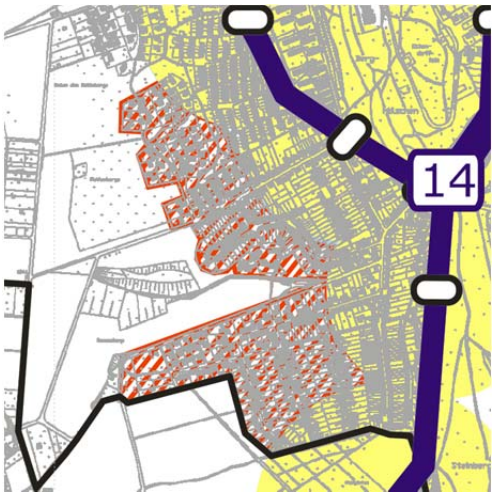
Tabelle 88: Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten in der Stadt Hildesheim

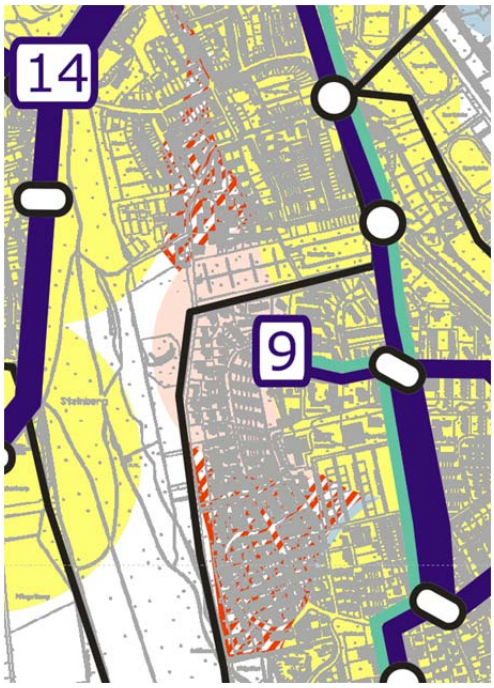
Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	**Bewertung der Situation**	**Handlungsbedarf**

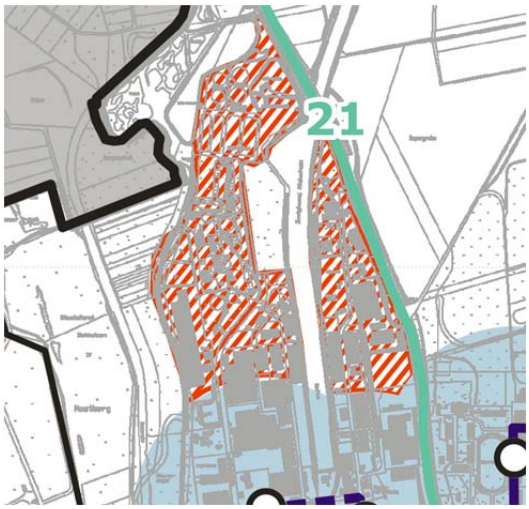
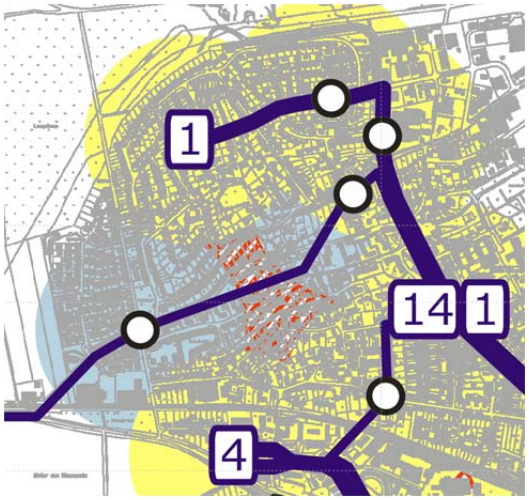
Oststadt / Stadtfeld (Senator-Braun-Allee)
 	
	• Entwicklungsgebiet:
	  o Areal ehem. Mackensen Kaserne: Dienstleistungsband mit Wohnbebauung
	  o östl. Senator-Braun-Allee: Gewerbe
		aktuell: gering
		zukünftig: mittel

Marienburger Höhe / Galgenberg (Großer Saatner) 	• Wohngebiet, meist Ein- bis Zweifamilienhäuser • Lage am Rand des 300 m-Einzugsbereich der in dichtem Takt bedienten Haltestellen Großer Saatner und Universität • ca. 200 EW nicht erschlossen • Augenscheinlich hohe IV-Affinität	sehr gering

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Marienburger Höhe / Galgenberg (östlich „Am Kreuzfeld zwischen Goslarsche Straße bis Bromberger Straße) 	• hohe Einwohnerbetroffenheit im nördlichen Teilbereich (hohe Bebauungsdichte südlich Goslarsche Straße; geschätzt etwa 900 EW sind nicht erschlossen)	mittel
Marienburger Höhe / Galgenberg (Bereich Ortelsburger Straße) 	• Wohngebiet, meist Ein- und Mehrfamilienreihenhäuser • Lage am Rand des 300 m-Einzugsbereich der in dichtem Takt bedienten Haltestellen Großer Saatner und Universität • ca. 800 EW nicht erschlossen	gering bis mittel

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Itzum-Marienrode (Sensburger Ring) 	• Wohngebiet, meist Ein- bis Zweifamilienhäuser • enge Straßenverhältnisse, Befahrbarkeit mit Gelenkbussen fraglich • ca. 600 EW nicht erschlossen	gering bis mittel
Itzum-Marienrode (Marienburg) 	• Domäne Marienburg mit Anbindung durch Uni-Linie	gering
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Nonnenkamp) 	• Bereiche außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche meist Einfamilien- und Reihenhäuser • ca. 200 EW nicht erschlossen • gesamter Bereich insbesondere Wohngebiet um den Bereich Theodor-Bötel-Weg mit augenscheinlich geringer ÖPNV-Affinität	sehr gering

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Ochtersum (Bereich Ulmenweg / Schlesier Straße / Albert-Magnus-Straße) 	• Wohngebiet, meist Einfamilien- und Reihenhäuser • ca. 300 EW nicht erschlossen • Bereich Schlesierstraße Einzelfahrt im Schulverkehr • Entwicklungsgebiet „Neues Wohnen am Steinberg“ (ca. 150 WE) (weitgehend im Einzugsbereich der Haltestellen)	gering bis mittel
Neuhof (Bereich Trockener Kamp) 	• nördlicher Siedlungsrandbereiche • ca. 150 EW im nördlichen Bereich Trockener Kamp nicht erschlossen	sehr gering

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Neuhof (Klingenbergstraße) 	• südliche Siedlungsrandbereiche • ca. 400 EW im Bereich Klingenbergstraße nicht erschlossen	gering
Nordstadt 	• Hafenareal (nördliche Bereiche GE HI Hafen) nicht bzw. unzureichend durch Einzelfahrten der Linie 17 erschlossen • Trennwirkung Hafenbecken • Regionalbuslinie 21 tangiert den Bereich jedoch ohne Haltestelle (Führung über vierspurige Hauptverkehrsstraße)	sehr gering
Himmelsthür 	• Teilbereiche entlang Linnenkamp sind nur unzureichend erschlossen, die stadtteilquerende Linie 8 verkehrt im 60-Minuten-Takt (betroffen sind ca. 300-400 EW) • Gebiet liegt zwischen den ÖPNV-Hauptachsen (vsl. geringes Fahrgastpotenzial auf dieser Tangentialverbindung) • der REWE-Markt ist nicht direkt erschlossen	gering
Himmelsthür	• Gewerbegebiet Himmelsthür Nord nicht erschlossen	sehr gering

14.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Reisezeiten in das Stadtzentrum

Die definierten Richtwerte zur Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs Innenstadt werden durchgängig erfüllt. Auch die Stadtteile mit Zuordnung zur Gebietskategorie „Außenzone“ sind weitgehend innerhalb von 20 Minuten im Versorgungsbereich der Innenstadt. Im Grenzbereich liegen lediglich die Fahrtbeziehungen aus Bavenstedt in Richtung Schuhstraße (Richtwert 30 Minuten).

Tabelle 89: Bewertung der ÖPNV-Reisezeiten zur Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs Innenstadt (Mo. – Fr.) nach Referenzhaltestelle in den Stadtteilen; Auswertung der reinen Fahrzeiten (es werden jeweils die relevante Beziehung dargestellt; grau: keine Relevanz)

Stadtteil	**Innenstadt (Schuhstraße)**	**Innenstadt (Bereich Almstor)**
Stadtmitte / Neustadt (Bereich Neustadt)	6/6	11/10
Nordstadt (Bereich Nordstadt Wohng.)	10/11	6/5
Nordstadt (Bereich GE Nord)		13/12(Hbf.)
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Oststadt)	6/4	8/8
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Stadtfeld)	10/9	
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Bockfeld)	15/11	
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Moritzberg)	7/5	16/13 (Hbf.)
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Berghölzchen)	9/6	
Marienburger Höhe / Galgenberg	8/6	16/16
Ochtersum (Bereich Ochtersum Nord)	9/9	
Ochtersum (Bereich Ochtersum Süd)	13/13	
Neuhof / Hildesheimer-Wald / Marienrode		14/15
Sorsum	-	19/21
Himmelsthür	11/9	8/8 (Hbf.)
Drispenstedt	18/17	10/9 (Hbf.)
Bavenstedt	23/21	12/14 (Hbf.)
Einum	13/11	
Achtum-Uppen	9/8	
Itzum-Marienburg	15/13	

Bereich Almstor: Haltestelle Almstor bzw. Hauptbahnhof

Hinweis: Die Fahrzeiten wurden mit dem Fahrplanbuch 2013 des SVHI ermittelt. Dargestellt sind Hin- und Rückrichtung.

Bedienung Tagesverkehr (Montag bis Freitag) HVZ (06:30 – 08:30 und 13:30 – 18:00 Uhr) und NVZ (08:30 – 13:30 und 18:00 – 19:30 Uhr)

Die Auswertung der Verbindungen der Referenzhaltestellen zum Versorgungsbereich Innenstadt und den zwei Referenzzielen ergibt die nachfolgend dargestellten Unterschreitungen der definierten Richtwerte der Bewertungskriterien (Fahrplanstand 2013).

- Der Bereich Gewerbegebiet Nord (Referenzhaltestelle „Junkerstraße“) wird teilweise im 30-Minuten-Takt angefahren, die Haltestellen werden jedoch vormittags und nachmittags in unterschiedlicher Reihenfolge bedient. Darüber hinaus besteht eine große Lücke im Bedienungsangebot zwischen 09:00 Uhr und 12:30 (lastrichtungsbezogene Bedienung). In der Konsequenz bedeutet dies, dass auch die Anforderungen für die Erreichbarkeit der Referenzziele bestenfalls bedingt erfüllt werden.
- Die Linie 5 bedient den Bereich Ochtersum Süd (Referenzhaltestelle „Lindholzpark“) alternierend halbstündlich mit direkter Linienführung über Lindholzpark oder mit innerer Erschließung des Wohngebietes, so dass für diesen Bereich kein reiner 15-Minuten-Takt gewährleistet ist. In der Konsequenz bedeutet dies, dass auch die Anforderungen für die Erreichbarkeit der Universität nur bedingt erfüllt werden.

Insgesamt werden somit die definierten Anforderungen aus den meisten Stadtteilen vollständig erfüllt.

Tabelle 90: Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Tagesverkehr (Montag bis Freitag HVZ und NVZ) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle)

	Zielerreichbarkeit					
	Innenstadt		**Uni**		**HAWK**	
Stadtteil	**B**	**V**	**B**	**V**	**B**	**V**
B: Bedienungsqualität V: Verbindungsqualität						
Bewertung: **+** Anforderungen erfüllt **–** Anforderung nicht erfüllt **0** Anforderung tlw. erfüllt (z. B. Vertaktung nicht 100 % „sauber“, Angebot lastrichtungsbezogen) **/** Verbindungsrelation nicht relevant						
Stadtmitte / Neustadt	/	/	+	+	+	+
Stadtmitte / Neustadt (Bereich Neustadt)	+	+	+	+	/	/
Nordstadt (Bereich Nordstadt Wohng.)	+	+	+	+	+	+

Stadtteil	Zielerreichbarkeit					
	Innenstadt		Uni		HAWK	
	B	V	B	V	B	V
Nordstadt (Bereich GE Nord)	0	+	0	+	0	+
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Oststadt)	+	+	+	+	+	+
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Stadtfeld)	+	+	+	+	+	+
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Bockfeld)	+	+	+	+	+	+
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Moritzberg)	+	+	+	+	+	+
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Berghölzchen)	+	+	+	+	+	+
Marienburger Höhe / Galgenberg	+	+	+	+	+	+
Ochtersum (Bereich Ochtersum Nord)	+	+	+	+	+	+
Ochtersum (Bereich Ochtersum Süd)	0	+	0	+	0	+
Neuhof / Hildesheimer-Wald / Marienrode	+	+	+	+	+	+
Sorsum	+	+	+	+	+	+
Himmelsthür	+	+	+	+	+	+
Drispenstedt	+	+	+	+	+	+
Bavenstedt	+	+	+	+	+	+
Einum	+	+	+	+	+	+
Achtum-Uppen	+	+	+	+	+	+
Itzum-Marienburg	+	+	+	+	+	+

Bedienung Abendverkehr
Montag bis Freitag SVZ II (19:30 – 24:00 Uhr)

Folgende Auffälligkeiten bestehen im Abendverkehr:

- Das Bedienungsangebot im Abendverkehr endet in der Regel montags bis donnerstags gegen 23:30 Uhr, aus Richtung Sorsum, Einum und Achtum-Uppen beginnt die letzte Fahrt stadteinwärts bereits gegen 22:00 Uhr. Dies führt nicht automatisch zu einer negativen Bewertung, da in den Nächten von Freitag auf

Samstag und von Samstag auf Sonntag i. d. R. mindestens stadtauswärts bis 01:30 Uhr ein Angebot vorgehalten wird. Darüber hinaus ergänzt der „nachtsbus“ das Angebot in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag, der bis ca. 04:00 Uhr morgens bedingt auch Relationen im Stadtgebiet bedient.

- Die Ortsteile Sorsum, Einum und Achtum-Uppen werden im Abendverkehr bedarfsgesteuert mit AST bedient (Linien 105 bzw. 106).
- Das Gewerbegebiet Hildesheim Nord wird abends nicht bedient.

Wochenendverkehr

Auch am Samstag in der NVZ (09:00 bis 16:00 Uhr) werden die Anforderungen an die Innenstadt-Anbindung aus nahezu allen Stadtteilen erfüllt, lediglich das Gewerbegebiet Hildesheim Nord wird am Wochenende nicht bedient.

An Sonntagen wird ganztags das „Abendliniennetz“ des SVHI gefahren. Der Grundtakt ist auf den Linien 101, 102, 103 und 104 der 30-Minuten-Takt, die Linie 105 und 106 werden bedarfsgesteuert im 60-Minuten-Takt bedient (AST-Bedienung).

Die Anforderungen an die Erreichbarkeit der Innenstadt werden somit aus allen Stadtbereichen erfüllt (Ausnahme Gewerbegebiet Hildesheim Nord).

Am Wochenende und im Abendverkehr werden keine Anforderungen an die Erreichbarkeit der Hochschulstandorte definiert. Aufgrund des Rendezvous-Prinzips an der Schuhstraße sind diese jedoch aus fast allen Stadtbereichen auch zu diesen Zeiten mindestens stündlich erreichbar.

Gesamtbewertung

Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität zeigt in weiten Teilen ein positives Bild. Aufgrund der sternförmigen Ausrichtung des Busnetzes sind die Ziele in der Innenstadt (mindestens ein Bereich Schuhstraße oder Almstor) aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar, die Referenzziele Universität und HAWK sowie weitere nachfragerelevante Ziele wie HELIOS Klinikum und St. Bernward Klinikum sind i. d. R. mit einmaligem Umstieg erreichbar.

Karte 9: ÖPNV-Angebotsqualität in der Stadt Hildesheim

14.2 ÖPNV-Infrastruktur

14.2.1 Fahrzeugausstattung

Hinweis: Die Angaben im Kapitel „Fahrzeugausstattung“ berücksichtigen ausschließlich die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge. Die Fahrzeuge im Einsatz des Regionalbusverkehrs werden in „Teilbaustein B – Landkreis“ gesondert betrachtet.

Im Stadtverkehr Hildesheim werden fast ausnahmslos Fahrzeuge des SVHI eingesetzt. Lediglich auf den Linien 8 und 5/43 kommen anteilig Fahrzeuge des RVHI zum Einsatz. Die Fahrzeugflotte, die vom SVHI eingesetzt wird, besteht zu über 70% aus Gelenkbussen. Darüber hinaus werden Standardlinienbusse und ein Midibus zur Abwicklung des Busverkehrs im Stadtgebiet eingesetzt.

Ausstattungsstandards

Zum Analysezeitpunkt (Herbst 2013) werden vom SVHI ca. 58 Fahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeuge besitzen ein vergleichsweise junges Durchschnittsalter von etwa 2,9 Jahren bei Standardlinienbussen und 7,2 Jahren bei Gelenkbussen (gesamt: 6,9 Jahre).

Mit den in den letzten Jahren getätigten Neuanschaffungen von Bussen und den entsprechenden Ausstattungsstandards (z. B. Rampe, verbesserte Abgasnorm, Videoschutz) wurde eine moderne Busflotte realisiert (Stand Herbst 2014). Es besteht ein hohes Ausstattungsniveau insbesondere im Hinblick auf die Niederflurtechnik. Alle Fahrzeuge sind mit moderner Niederflurtechnik, Rampen und Videoschutzeinrichtungen ausgestattet. Auch der Anteil der mit digitaler dynamischer Fahrgastinformation ausgestatteten Fahrzeuge konnte mit den letzten Fahrzeuganschaffungen auf etwa 66% angehoben werden.

Etwa 77% der Fahrzeuge des SVHI verfügen über Klimaanlagen am Fahrerarbeitsplatz. Klimaanlagen im Fahrgastraum gehören nicht zum Standard. Dies ist aus Fahrgastsicht unter Komfortaspekten als Defizit zu beurteilen. Zwar kann der Einsatz von Klimaanlagen im Stadtverkehr noch nicht als allgemeingültiger Standard bezeichnet werden, in den letzten Jahren ist jedoch bundesweit eine wesentliche Zunahme der Beschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlagen in Stadtverkehren zu beobachten.

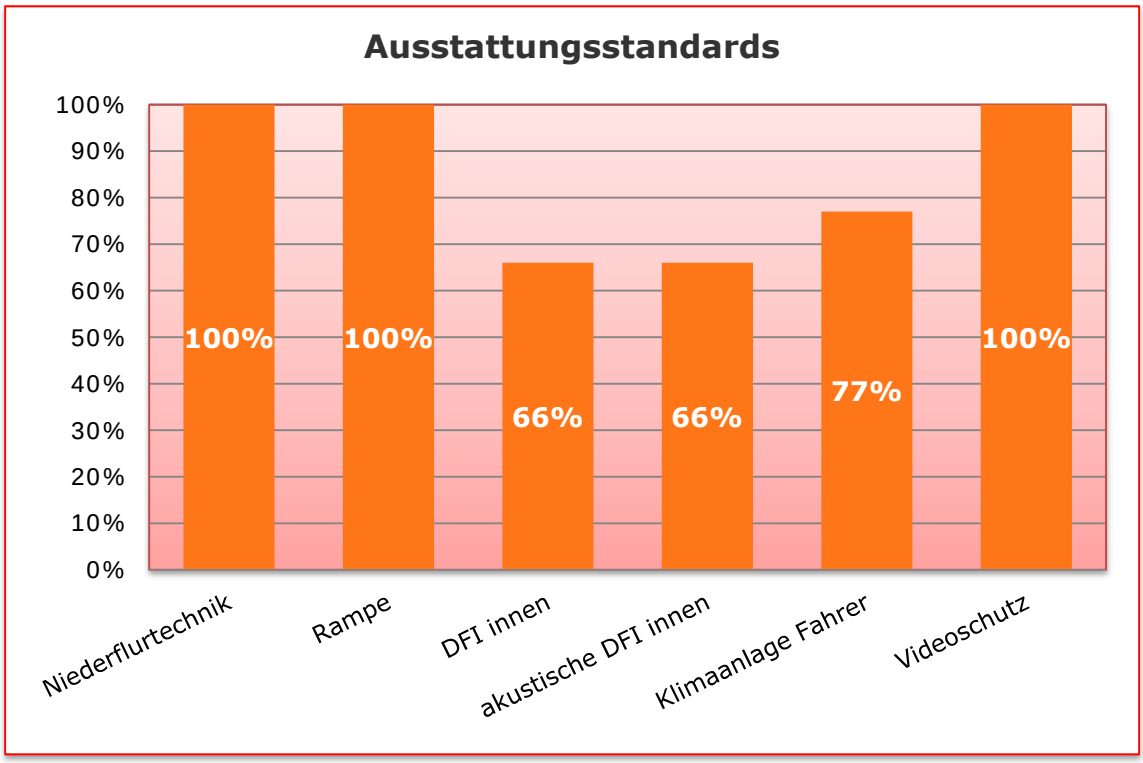


Abbildung 26: Ausstattung der vom SVHI im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand Herbst 2014)

Umweltstandards

Der bei den Fahrzeugen des SVHI vorherrschende EU-Abgasstandard ist als vergleichsweise hoch zu bewerten. Aufgrund der in den letzten Jahren getätigten Fahrzeuganschaffungen verfügen bereits 86% der Fahrzeuge über EEV- bzw. EURO VI-Standard (Stand Herbst 2014).

14.2.2 Haltestellenausstattung

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im Nahverkehrsplan nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

Im Stadtverkehr Hildesheim wird der Fokus bei der Bewertung der Haltestellenausstattung auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestelle und hier insbesondere auf die Merkmale

- Erreichbarkeit / Zugang zum Bussteig bzw. zur Haltestellenkante,
- stufenfreier Einstieg in das bzw. Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.).

Neben den genannten Kriterien zur baulichen Ausgestaltung der Haltestelle ist auch die Niederflurigkeit des eingesetzten Fahrzeugs von grundlegender Bedeutung. Hier ist die Situation in der Stadt Hildesheim als äußerst positiv zu bewerten, alle im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügen über Niederflurtechnik. Für einen optimalen Einsatz der Fahrzeuge ist eine entsprechende bauliche Ausgestaltung der Haltestellen jedoch unabdingbar. Neben einer ausreichenden Bordsteinhöhe ist eine möglichst spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit wird die Situation in der Stadt Hildesheim als ausbaufähig eingeschätzt. Etwa 20% der Haltestellen im Stadtgebiet sind niederflurgerecht ausgebaut. Ein großer Teil der Bushaltestellen ist somit (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut bzw. auch sonst mit zum Teil starken infrastrukturellen Mängeln behaftet. In der Konsequenz können die Niederflur-Busse ihre Vorteile häufig nicht geltend machen. Außerdem besitzen auch einige der bereits ausgebauten Haltestellen augenscheinlich eine zu geringe Plattformhöhe, um den Belangen der Barrierefreiheit für geh- und mobilitätsbehinderte Personen gerecht zu werden. Auch verfügen einige der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen nicht über taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen und / oder „Aufmerksamkeitsfeld“), so dass die barrierefreie Nutzbarkeit für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste somit nur bedingt gewährleistet ist.

Von Defiziten im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist insbesondere auch die zentrale Innenstadthaltestelle Schuhstraße betroffen. Zwar präsentiert sich die aufkommensstarke zentrale Verknüpfungshaltestelle in einem soliden Grunddesign mit modernen verglasten Haltestellenhäuschen mit Sitzgelegenheiten und einem dynamischen Fahrgastinformationssystem, durch den fehlenden niederflurgerechten Ausbau sowie das nicht vorhandene Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte bestehen jedoch deutliche Defizite im Hinblick auf die barrierefreie Nutzbarkeit.

Abbildung 27: Zentrale Innenstadt- und Verknüpfungshaltestellen ohne barrierefreien Ausbau (links: Haltestelle Schuhstraße; rechts: Haltestelle Bohlweg)

Aber auch die meisten anderen Innenstadthaltestellen sind hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit von Defiziten geprägt. Lediglich die Haltestellen Kardinal-Bertram-Straße (beide Richtungen), Almstor (Richtung Nordstadt) und Museum (Richtung Hbf.) sind bereits ausgebaut.

An einigen Haltestellen im Stadtgebiet, ist die Situation hinsichtlich der Anfahrbarkeit problematisch. Zu kurze Busbuchten, eine nicht optimale Haltestellenlage und / oder ungeordnetes Parken lassen häufig auch bei niederflurgerechtem Ausbau kein paralleles Anfahren an den Bordstein mit allen Türen zu. Negative auf die fahrdynamische Anfahrbarkeit der Haltestelle wirken sich außerdem unebene oder gewölbte Fahrbahnoberflächen (z. B. durch Aufpflasterungen) aus.

Darüber hinaus bestehen an einigen Haltestellen des Stadtverkehrs auffällige Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern bzw. Fahrgästen. Einige Halteposition sind so angelegt, dass Radfahrstreifen zwischen Wartestellenhäuschen und Bussteig angesiedelt sind (vgl. Abbildung 28). Das birgt sowohl für den Radverkehr als auch für die Fahrgäste Sicherheitsrisiken.

Abbildung 28: Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Haltestelle Almstor; rechts: Haltestelle Museum)

Mit dem umfassenden Um- bzw. Neubau des gesamten Bahnhofsvorplatzes wird ein Busbahnhof geschaffen, der die wesentlichen funktionalen und gestalterischen Ausstattungsmerkmale einer modernen Verknüpfungshaltestelle aufweist. Die Eröffnung ist für 2015 geplant.

Weitere positive Beispiele für einen gelungen Haltestellenausbau im Stadtgebiet sind z. B. die Haltestellen Wollenweberstraße (für Standardlinienbusse) und Peiner Straße.

Abbildung 29: Beispiele für Haltestellen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Haltestelle Wollenweberstraße; rechts: Haltestelle Peiner Straße)

14.2.3 Fazit

Der Ausbaustandard der Haltestellen in der Stadt Hildesheim ist unterschiedlich ausgeprägt, insgesamt wird die Situation an vielen Bushaltestellen im Stadtgebiet hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt. Während der Zugang zu vielen der untersuchten Haltestellen weitgehend barrierefrei ist, liegen beim Einstieg in die Fahrzeuge häufig Defizite vor. Darüber hinaus sind nur wenige Bushaltestellen mit einem vollständigen taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Stadtgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Gemäß dem PBefG und dem BGG NRW nimmt die Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich zu.

Insgesamt ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ein deutlicher Handlungsbedarf.

14.3 Systemtransparenz

Netztransparenz

Bis auf wenige Ausnahmen zeichnet sich das ÖPNV-Angebot in der Stadt Hildesheim durch ein klar strukturiertes Liniennetz und Bedienungsangebot aus.

Angesichts der weitgehend durchgängigen Vertaktung mit einheitlicher Taktstruktur in einer Taktfamilie und der einheitlichen Linienführung besteht grundsätzlich ein attraktives Angebot, welches sich auch ungeübten und ortsfremden Nutzern vergleichsweise leicht erschließt. Für Gelegenheitsnutzer im Verständnis zunächst etwas schwierig ist die Aufteilung in Tages- und Abendliniennetz auch außerhalb des Nachtverkehrs am Wochenende.

Als Stärke kann das gestraffte Netz mit klarer Ausrichtung auf die Innenstadt und den Hauptbahnhof bewertet werden, auch wenn dies punktuell zu Lasten der Erschließungswirkung geht (vgl. Kapitel 14.1.1 „Erschließungsqualität“).

Im Stadtverkehrsnetz existieren ausgeprägt viele Direktfahrmöglichkeiten. So gibt es aus allen Stadtteilen Direktanbindungen an die Innenstadt (mindestens an die Schuhstraße oder das Almstor). Die Durchmesserlinien bewirken, dass in der Konsequenz der Netzgestaltung ein Großteil der Fahrgäste umsteigefrei zu ihrem Ziel gelangt. Hierzu gehört u. a. die weiträumige Direktanbindung der Universität aus vielen Bereichen der Stadt (z. B. Moritzberg / Bockfeld und Oststadt / Stadtfeld) und die Direktanbindung an den Hauptbahnhof.

Als leichte Schwäche hinsichtlich der Angebotstransparenz im ÖPNV-Netz ist die Linienführung der Linie 5 im Bereich Ochtersum Süd zu bewerten. Alternierend erschließt jede zweite Fahrt den Stadtteil, während mit den übrigen Fahrten lediglich eine Randerschließung über Lindholzpark erfolgt. Das bedeutet in der Konsequenz das Aufbrechen des über den restlichen Linienverlauf bestehenden eindeutigen 15-Minuten-Taktes für den Bereich Ochtersum.

Einige Haltestellen sind infolge räumlich unterschiedlich gelegener Haltepositionen defizitär im Hinblick auf die Orientierbarkeit bzw. der Verknüpfungsfunktion zu bewerten. Als Beispiele sind hier die Verknüpfungshaltestellen Dammtor, Kardinal-Bertram-Straße, Schützenwiese und Sporthalle zu nennen.

Tarifsystem

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist infolge des aktuell nicht bestehenden Tarifverbundes nur bedingt als gut zu bewerten. Zwar besteht ein umfangreiches Ticketangebot an Einzel- und Mehrfahrtscheinen welches für den reinen Stadtverkehrsnutzer auch transparent dargestellt ist, jedoch bestehen Unterschiede bei der Anerkennung von Fahrkarten anderer Verkehrsunternehmen beim SVHI. Mit Einführung des Tarifverbundes ist eine Vereinheitlichung der Preisstruktur über fast alle in Stadt und Landkreis Hildesheim verkehrenden Verkehrsunternehmen geplant (Ausnahme DB und metronom).

14.4 Service

Vertrieb

Im Bereich „Servicequalität“ ist das vergleichsweise dichte Netz an Vertriebsstellen hervorzuheben, welches das Stadtgebiet weitgehend umfassend abdeckt. Lücken im Vertriebsnetz gibt es in den „Satellitenstadtteilen“ Bavenstedt, Einum, Achtum-Uppen Neuhof und Sorsum. Neben einfachen Verkaufsstellen, bei denen man das gängige Ticketsortiment erwerben kann, gibt es außerdem das gemeinsame Kundencenter von SVHI und RVHI in der Schuhstraße, das darüber hinaus einen umfassenden Beratungsservice anbietet.

Tabelle 91: Vertriebsstellen in der Stadt Hildesheim (Stand 2014)[137]

Stadtteil	Name	Adresse
Stadtmitte / Neustadt	Baudis Spezial	Bernwardstraße 8
	Richi's Kiosk	Kaiserstraße 38
	Neddermeyer, Klaus	Schuhstraße 35
	Baudis Tabakwaren	Almstraße 11-12
	Zimmermann, Ralf	Neustädter Markt 30/31
	EVI-Kundencenter	Römerring 1
Nordstadt	Kazar, Nesrin	Ottostraße 10
	Sahin, Adil (Minimarkt)	Richthofenstraße 12
Oststadt / Stadtfeld	Thomaser	Moltkestraße 27
	Roth, Evelyn	Einumer Straße 18
Marienburger Höhe / Galgenberg	Der Griffelkasten	Marienburger Platz 2
Itzum / Marienburg	Tabakbörse Machens	Hansering 108
Ochtersum	Evi's Corner	Theodor-Storm-Straße 20
Moritzberg / Bockfeld	Christophorusstift	Hammersteinstraße 7
Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Hildesheimer Wald)	Schulz, Brigitte	Unter den Eichen 1
Himmelsthür	Bistro Café Chocolat	An der Pauluskirche 8
Drispenstedt	Baudis Tabakwaren	Ehrlicher Straße 31

Fahrgastinformation

In der Stadt Hildesheim besteht ein grundsätzlich gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Aussagekräftige Informationen über das Linien- und Bedienungsangebot erhält man über das Fahrplanbuch. Weiterhin können umfassende Informationen auch im Internet abgerufen werden.

Positiv herauszustellen ist, dass alle niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Stadtgebiet richtungsbezogen im Fahrplanbuch des SVHI dargestellt sind. Des Weiteren hat der SVHI in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat der Stadt ein Informationsblatt mit Tipps und Informationen zur Nutzbarkeit des ÖPNV in der Stadt herausgegeben.

Als Stärke sind außerdem die „iqubes“ zu bewerten, die an über 40 Haltestellen im Stadtverkehrsnetz installiert sind und die Wartezeit bis zur Ankunft der nächsten Linie (derzeit noch in Sollzeit) anzeigen. An der zentralen Innenstadthaltestelle

[137] Quelle: Homepage SVHI (Zugriff März 2014).

Schuhstraße gibt es eine DFI-Anlage die über die nächste Abfahrtsminute hinaus die nächsten Linien mit Richtungsangabe und Abfahrtszeit anzeigt.

Dem Fahrplanbuch nicht zu entnehmen sind weitergehende Informationen z. B. zum Ticketangebot und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote. Auch fehlt ein Linienplan mit topografischem Hintergrund (Straßen, wichtige Gebäude). Solche Netzpläne können mittlerweile als Standard für Großstadtverkehre eingeschätzt werden. Dieser Umstand ist etwas zu relativieren, da ein entsprechender Linienplan mit detaillierter Haltestellen-Positionierung mit Angabe des Ausbauzustands und bedienenden Linien im Internet hinterlegt ist.

14.5 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Stadt Hildesheim

Tabelle 92: Übersicht über die Stärken des ÖPNV in der Stadt Hildesheim

Angebotsqualität
• klar strukturierte Ausrichtung des Liniennetzes auf die Hauptachsen • weitgehend gute Erschließungswirkung ohne gravierende Mängel, die zentralen Bereiche der Stadtteile sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet • insgesamt gutes und dichtes Bedienungsangebot im gesamten Stadtgebiet • gute und direkte Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt aus allen Stadtteilen
Beförderungsqualität
• vergleichsweise „junge Busflotte“ im Stadtverkehr (∅-Alter Standardlinienbusse ca. 2,9 Jahre, Gelenkbusse ca. 7,2 Jahre) • insgesamt hohes Ausstattungsniveau bei den Fahrzeugen, insbesondere im Hinblick auf Niederflurtechnik (100% Niederflurtechnik und Rampe) und Videoschutz (100% aller Fahrzeuge) • 86% der Fahrzeuge mit EEV- bzw. Euro VI-Standard • einzelne Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (z. B. Wollenweber Straße, Peiner Straße); etwa 20% der Haltestellen im Stadtgebiet sind niederflurgerecht ausgebaut
Systemtransparenz
• systematische Netzstruktur mit Ausrichtung der Buslinien auf den Hauptbahnhof und den zentralen Verküpfungspunkt „Schuhstraße“ • insgesamt hohe Systemtransparenz infolge der durchgängigen Vertaktung und der einheitlichen Linienführung • umfangreiches und zielgruppenorientiertes Fahrscheinsortiment • richtungsbezogene Darstellung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Stadtgebiet im Fahrplanbuch des SVHI • „iqubes“ an über 40 Haltestellen im Stadtverkehrsnetz

Tabelle 93: Übersicht über die Schwächen des ÖPNV in der Stadt Hildesheim

Angebotsqualität
• einzelne Lücken in der Erschließung insbesondere in den Randbereichen der Siedlungsgebiete sowie in klassischen „Zwischenlagen“ zwischen Hauptachsen aufgrund der klar strukturierten Ausrichtung des Liniennetzes auf die Hauptachsen
Beförderungsqualität
• Defizite in der Ausstattung und Gestaltung an vielen Haltestellen und Verknüpfungspunkten, insbesondere mit Blick auf die barrierefreie Ausgestaltung (z. B. zentrale Haltestelle „Schuhstraße“)
Systemtransparenz
• weitergehende Informationen z. B. Linienplan mit topografischem Hintergrund, Infos zum Ticketangebot und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote sind nicht im Fahrplanbuch aufgeführt (die entsprechenden Informationen sind jedoch auf der Homepage des SVHI hinterlegt)
• fehlende Tarifkooperation (Einführung in 2016 geplant)

15 Prognose

Für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Hildesheim sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen sowie die damit verbundenen Entwicklungen von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr sowie in den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Grundlage für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bildet die „1. Bevölkerungsvorausberechnung der Gesamtstadt Hildesheim 2011-2020“ der Stadt Hildesheim.[138] Ausgangsjahr für die Vorausschätzung ist das Jahr 2010, Prognosehorizont ist das Jahr 2020.

Zur Darstellung der demografischen Entwicklung werden darüber hinaus die „Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die Jahre 2015 und 2020“ des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN) berücksichtigt. Auch hier beträgt der Prognosezeitraum 10 Jahre bis zum Jahr 2020.

Zu berücksichtigen ist, dass die Prognosewerte die zu erwartende Entwicklung auf Basis der zum Prognosezeitpunkt anzunehmenden Rahmenbedingungen abbilden. Diese können durch Veränderungen, z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen, beeinflusst werden. Die Stadt Hildesheim hat umfangreiche Planungen im Bereich der Stadtentwicklung erarbeitet, um die prognostizierten Einwohnerrückgänge planerisch zu steuern. Die Schwerpunkte der infrastrukturellen Entwicklungsvorhaben werden im Rahmen der Prognose dargestellt und in ihrer Wirkung auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage bewertet.

15.1 Abschätzung der Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen

Für die Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage werden für das Stadtgebiet die drei beeinflussenden Indikatoren „Bevölkerungsentwicklung“, „Demografische Entwicklung“ sowie „Städtebauliche Entwicklungsprojekte“ dargestellt und bewertet.

Neben der Bevölkerungsentwicklung insgesamt werden darüber hinaus die demografischen Entwicklungen der schulrelevanten Altersgruppe, der Altersgruppe der Berufstätigen und der Senioren dargestellt und kurz erläutert, da in den verschiedenen Altersgruppen die Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlich ausgeprägt sind.

Darüber hinaus werden die Schwerpunkte der infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungsvorhaben in Hildesheim als gegensteuernde Maßnahmen zu den prognostizierten Bevölkerungsrückgängen verstanden und als solche dargestellt.

---

[138] Durchführung der Bevölkerungsprognose mit dem Prognoseprogramm SIKURS.

Anhand der dargelegten Faktoren wird für jeden Stadtteil eine Trendprognose hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrageentwicklung erarbeitet.

15.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Gesamtbevölkerung

Die nachfolgende Darstellung der Bevölkerungsentwicklung in Hildesheim basiert auf den Prognosedaten der Stadt (Einwohner mit Hauptwohnsitz; Ausgangsjahr 2010).[139]

Nach diesen Prognosen wird bis zum Jahr 2020 die Bevölkerung ausgehend von 2010 leicht um etwa 1.500 Personen (ca. - 1,5%) auf 99.500 Einwohner zurückgehen[140].

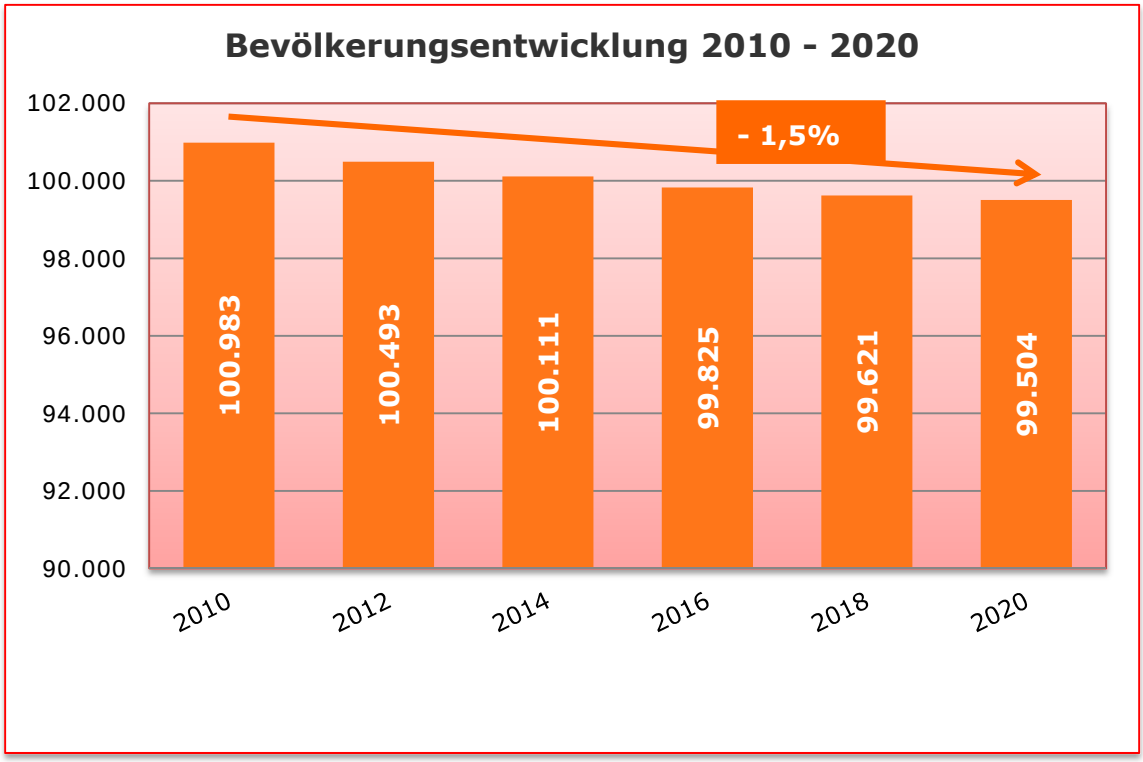


Abbildung 30: Bevölkerungsentwicklung Stadt Hildesheim 2010 – 2020 (Hauptwohnsitz) [eigene Darstellung; Kurzkonzept „1. Bevölkerungsvorausberechnung der Gesamtstadt Hildesheim 2011-2020“]

[139] Stadt Hildesheim: Kurzkonzept „1. Bevölkerungsvorausberechnung der Gesamtstadt Hildesheim 2011-2020“ (Hildesheim, Januar 2012).

[140] Personen mit Hauptwohnsitz in Hildesheim; mit Wanderungsbewegungen.

Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demografischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Im Landkreis Hildesheim wird dies im kommenden Jahrzehnt in folgenden Punkten besonders deutlich:

Mittel- bis langfristig (spätestens ab 2020) werden in Hildesheim die Auswirkungen des demografischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten, und damit in der Fahrgastnachfrage, stärker wirksam.

So treten die prognostizierten Bevölkerungsverluste bis 2020 nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen stark ein (vgl. Abbildung 31). Für die Altersgruppen der 6- bis 18-Jährigen, also die schulverkehrsrelevanten Altersgruppen, wird ein deutlicher Rückgang prognostiziert (bis 2020 insgesamt um bis zu - 15%), die Einschulungszahlen haben sich mit Stand Juli 2014 jedoch wieder stabilisiert. Am deutlichsten ist der Einwohnerverlust hierbei in der durch eine hohe Mobilitätsintensität gekennzeichneten Altersgruppe der 10- bis 19-Jährigen ausgeprägt. Dies wird langfristig voraussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählen und außerhalb großstädtischer Ballungsräume das Hauptpotenzial speziell im straßengebundenen ÖPNV darstellen. Ein Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr ist wahrscheinlich.

Darüber hinaus ist auch die Bevölkerungsgruppe der überdurchschnittlich mobilen Personen im Alter von 25 bis 44 Jahren von gravierenden Einwohnerrückgängen betroffen.[141]

Auffällig ist die rückläufige Einwohnerentwicklung bei den Senioren zwischen 65 und 79. Während für den Landkreis insgesamt eine Stagnation vorhergesagt wird, wird für die Stadt ein leichter Rückgang erwartet. Demgegenüber wird die Anzahl der über 80-Jährigen ungeachtet einer leicht sinkenden bzw. stagnierenden Gesamteinwohnerzahl deutlich zunehmen. Es kann aber nicht damit gerechnet werden, dass die größer werdende Gruppe der älteren Senioren die schwindende Nachfrage seitens der Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV mengenmäßig ansatzweise ersetzt. Zwar nehmen die Senioren heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil als noch vor wenigen Jahrzehnten, dennoch ist die Mobilität bei den Hochbetagten nachweislich weniger ausgeprägt als bei den anderen Altersgruppen und auch die ÖPNV-Affinität bei Senioren und Hochbetagten geht zukünftig weiter zurück (vgl. Ausführungen Kapitel 15.2).

[141] Erwerbstätige Frauen stellen die Gruppe mit den meisten Wegen pro Tag (hochmobile Personengruppe), da sie berufliche Wege mit Einkaufen und Erledigungen, Freizeit, Bringen und Abholen kombinieren.

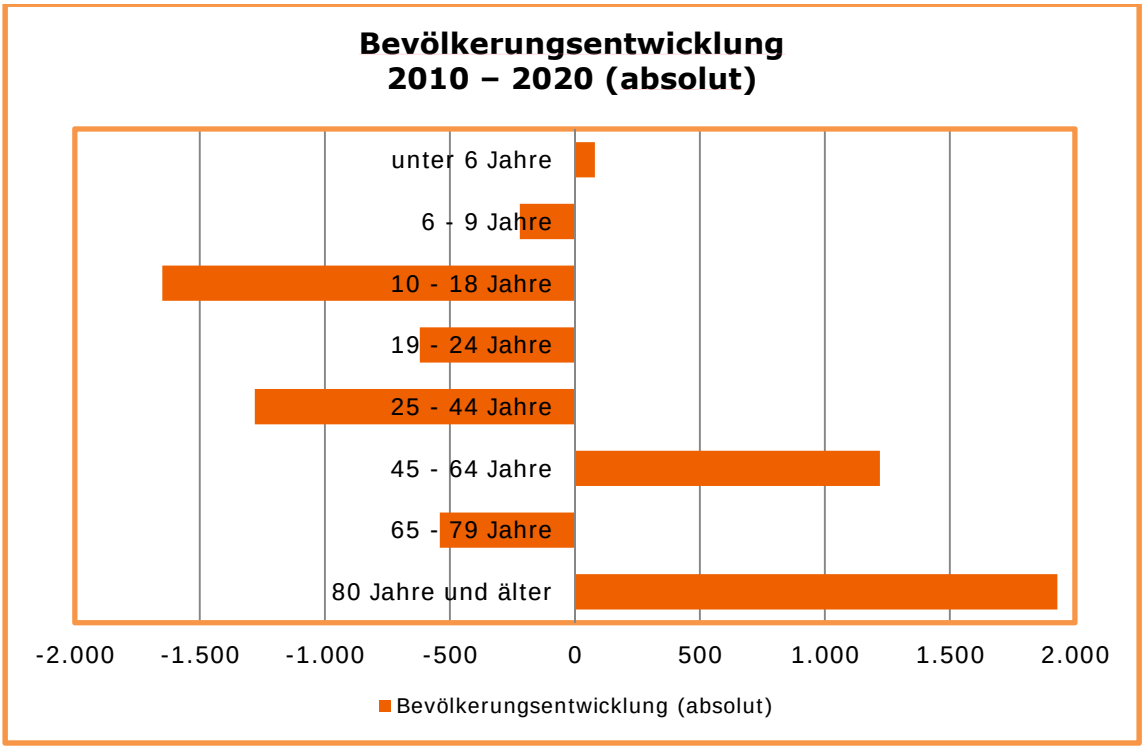


Abbildung 31: Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2010 – 2020
[eigene Darstellung; Datengrundlage Wegweiser Kommunen (Bertelsmann Stiftung)]

15.1.2 Städtebauliche Entwicklungsprojekte

Die Stadt Hildesheim ist sehr engagiert in der Planung und Umsetzung von verschiedenen Stadtentwicklungsprojekten, maßgeblich im Bereich Wohngebietserweiterung und Versorgung, um so dem für die Stadt prognostizierten rückläufigen Trend entgegenzuwirken.

Tabelle 94: Städtebauliche Entwicklungsprojekte Stadt Hildesheim bis 2020

Städtebauliche Entwicklungsprojekte (Prognosehorizont 2020)
Stadtmitte / Neustadt
Wohngebiete: • Wohnen am Weinberg: südlich des ehemaligen Klinik-Gebäudes: 60 – 80 WE (Realisierung hat begonnen) **Einzelhandel:** • Bernward-Galerie (Baubeginn erfolgt) **Aus- / Weiterbildung:** • Bündelung der Standorte der HAWK am ehemaligen Klinikum (Umnutzung und Neubauten), im Gegenzug werden die im Innenstadtbereich verteilten Standorte aufgegeben

Städtebauliche Entwicklungsprojekte (Prognosehorizont 2020)

Stadtmitte / Neustadt (Fortsetzung)

Sonstiges:

- Neubau ZOB (Baubeginn 2013)
- Einrichtung von Radabstellanlagen am Bahnhof
- Umnutzung des Güterbahnhofsareals (hier gibt es aktuell noch keine konkreten Umsetzungsplanungen)

Nordstadt

Gewerbegebiete:

- Umnutzung Kleingartenanlage am Lerchenkamp: B-Plan für Gewerbegebiet Lerchenkamp Süd zunächst für 5 ha (Gesamtpotenzial gem. FNP ca. 17 ha)
- Interkommunaler Gewerbepark Nord (bis zum Jahr 2020 sollen etwa 30% umgesetzt sein)

Straßenbaumaßnahme:

- Verlegung der B6
- A7-Anschluss Hildesheim Nord

Oststadt / Stadtfeld

Wohngebiete:

- ehemalige Mackensen Kaserne: ca. 550 WE

Gewerbegebiete:

- Umnutzung der bisherigen Kleingartenanlage östlich der Senator-Braun-Allee (5-10 ha je nach Nachfrage 2013 - 2016)
- ehemalige Mackensen Kaserne:
    - 500 Dienstleistungsarbeitsplätze

Einzelhandel:

- Edeka-Markt (gesamt ca. 2.700 m² VK, Anfang 2013 eröffnet)

Marienburger Höhe / Galgenberg

Wohngebiet:

- Rosenhang: ca. 60 WE

Aus- / Weiterbildung:

- Erweiterung der Universität auf hochschuleigenen Flächen und Nachnutzung des FH-Standortes der Polizei

Sorsum

Wohngebiet:

- Nordfeld: ca. 50 WE

Einzelhandel:

- Nahversorgungsstandort Nordfeld

Städtebauliche Entwicklungsprojekte (Prognosehorizont 2020)
Ochtersum
Einzelhandel: • zusätzlicher Einzelhandelsstandort südlich der Ortsumgehung Ochtersum (im Aufbau) (max. 3.000 m² VK) • Einzelhandelsstandort Vier Linden **Wohngebiete:** • Neubaugebiet „Neues Wohnen am Steinberg“ an der Kurt-Schuhmacher-Straße an der Renataschule (ca. 150 WE im Aufbau; Fertigstellung geplant bis 2015)
Moritzberg / Bockfeld
Einzelhandel: • Phönix-Gelände: neuer Einzelhandelsstandort (ca. 3.700 m²; 2013 eröffnet) **Wohngebiete:** • Wohnsiedlung ehem. Phoenix-Gelände, nordwestlich der Einzelhandelsfläche: Gesamt-Potenzial: ca. 350 WE, davon ca. 250 WE auf städtischem Grundstück
Himmelsthür
Straßenbaumaßnahme: • Bau der Umgehungsstraße B1
Einum
Gewerbegebiet: • Weiterentwicklung des GE Glockensteinfeld (gesamt ca. 12 ha)
Achtum
Wohngebiet: • Kleegarten II: ca. 55 WE

Karte 10: Entwicklungsvorhaben Stadt Hildesheim bis 2020

15.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

Als Ergebnis der Abschätzung der Entwicklung nachfragebestimmender Rahmenbedingungen kann abgeleitet werden, dass sich aufgrund der Strukturdatenveränderungen in Hildesheim, bedingt durch prognostizierte leichte Einwohnerrückgänge im Kontext mit der zunehmenden Wirksamkeit des „demografischen Faktors“ und dem Rückgang der schulverkehrsrelevanten Altersgruppe um bis zu 15%, negative Entwicklungen im Bereich der ÖPNV-Nachfrage abzeichnen.

Durch die Planungspolitik der Stadt können diese Trends absehbar „gedämpft“ werden, so dass insgesamt bis zum Jahr 2020 von stagnierenden Einwohnerzahlen insgesamt ausgegangen werden kann.

Auch zukünftig werden die Beschäftigungsschwerpunkte in Hildesheim über die gesamte Stadt verteilt sein, einzelne Schwerpunkte befinden sich insbesondere im nördlichen und südwestlichen Stadtgebiet sowie in den zentralen Bereichen. Darüber hinaus sollen das Zukunftsprojekt „Senator-Braun-Allee“ und die Bündelung der Standorte der HAWK am ehemaligen Klinikum in den kommenden Jahren zu weiteren Arbeitsplatz- bzw. Aufkommensschwerpunkten etabliert werden.

Auf Grundlage der derzeit absehbaren wirtschaftlichen Entwicklung und der Bevölkerungsentwicklung ist allgemein davon auszugehen, dass zukünftig die quantitative Bedeutung des Berufsverkehrs eher stagnieren wird. Um diesem Entwicklungstrend entgegen wirken zu können, um also auch zukünftig die Bedeutung des Berufsverkehrs für den ÖPNV in der Stadt Hildesheim weiter zu forcieren, muss ein Ziel der ÖPNV-Planung die Optimierung der ÖPNV-Anbindung dieser wichtigen Entwicklungsvorhaben sein.

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für Hildesheim wider (insgesamt bis zu - 15%), hier wird langfristig, aufgrund der demografischen Entwicklung, ein Rückgang der ÖPNV-Nachfrage erwartet. Am deutlichsten ausgeprägt ist der Rückgang in der durch eine hohe Mobilitätsintensität gekennzeichneten Altersgruppe der 10- bis 19-jährigen Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen. Vor diesem Hintergrund sollte die zukünftige Busnetzgestaltung in Hildesheim, soweit möglich, rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulen usw., erfolgen.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der zunehmenden Flexibilisierung von Arbeits- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Nebenverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“.

Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren mit einer Zunahme der Nachfrage in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen. Geschuldet ist dies den absehbaren steigenden Freizeitverkehrsanteilen, der zunehmenden Schaffung von Freizeit- und

Einkaufseinrichtungen mit regionaler Anziehungskraft und der steigenden Bereitschaft, vor allem jüngerer Nutzergruppen, weitere Entfernungen zurückzulegen.

Die Senioren nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten üblich. Die Mobilität der Senioren (im Sinne der Anzahl der täglichen Wege der mobilen Personen) wird in Zukunft leicht zunehmen, bei den jüngeren Senioren möglicherweise sogar auf das Niveau der jüngeren bis mittleren Altersgruppen.

Allerdings wird sich auch das Verkehrsverhalten der künftigen Senioren spürbar ändern. Deren ÖPNV-Affinität wird weiter zurückgehen (Anteil an Selbstfahrern steigt, Hochbetagte tendenziell eher als Mitfahrer als Umsteiger auf ÖPNV), so dass trotz steigender Bevölkerungszahlen in der Altersgruppe der Hochbetagten die ÖPNV-Nutzung bis zum Jahr 2020 tendenziell gleich bleiben wird.

Die in den letzten zehn Jahren erkennbaren Trends eines verstärkten multimodalen Verkehrsverhaltens und einer intensiveren ÖPNV-Nutzung bei den jüngeren Altersgruppen sowie einer höheren Pkw-Affinität und einer geringeren ÖPNV-Affinität in der Mobilität bei den Senioren könnten sich noch stärker ausprägen.

Die Veränderung der Rahmenbedingungen wird sich auch auf den Markterfolg des ÖPNV auswirken. Die Zunahme der Motorisierung, gerade bei bisher klassischen ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzern, den Senioren und Frauen (diese Bevölkerungsgruppen weisen heute noch eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf), der sinkende auf den ÖPNV angewiesene Bevölkerungsanteil und das deutlich zunehmende Servicebewusstsein bei den Verbraucherinnen bzw. den Verbrauchern - auch im ÖPNV - tragen dazu bei, dass der ÖPNV zunehmender Konkurrenz ausgesetzt ist und seine Marktpotenziale stärker umworben werden müssen. Um die heutigen Marktanteile halten und weiter ausbauen zu können, ist die marktorientierte Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualitäten unabdingbar.

Die Nachfrage im Jedermannverkehr im Stadtverkehr Hildesheim scheint mit hoher Wahrscheinlichkeit gesättigt, nennenswerte Erhöhungen der Marktausschöpfung sind voraussichtlich nur mit wirksamen Systemverbesserungen möglich. Dieser Ansatz wird im Entwicklungskonzept aufgenommen mit dem Ziel durch Anpassungen Weiterentwicklungen im Stadtverkehrssystem auch zukünftig den Marktanteil des ÖPNV mindestens stabilisieren zu können.

Hierfür muss sich der ÖPNV an den sich wandelnden Verkehrsmarkt anpassen. Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung ist in diesem Zusammenhang auch eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer weitgehend barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

16 Entwicklungskonzept ÖPNV

16.1 Grundsätze

Vgl. Kapitel „9.1 Grundsätze“ in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim“.

16.2 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

16.2.1 Strukturieren der Handlungsfelder

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge sind hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in vier Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“
- Handlungsfeld II „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur“
- Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“
- Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

Prüfaufträge beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden können.

16.2.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“

Tabelle 95: Prüfauftrag PA.1 – Liniennetzoptimierung in der Stadt Hildesheim

PA.1: Liniennetzoptimierung in der Stadt Hildesheim
Hintergrund: • Wesentliches Element der Ende 2010 beschlossenen Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung Hildesheim 2025 ist die Förderung des ÖPNV und in diesem Zusammenhang eine Änderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes aus Fuß-, Fahrrad- und öffentlichem Nahverkehr. • Aber: o die Nachfrage im Jedermannverkehr scheint mit hoher Wahrscheinlichkeit gesättigt und o die Marktausschöpfung im Jedermannverkehr (114 Fahrten pro EW und Jahr) ist für eine Stadt dieser Größenordnung leicht überdurchschnittlich. • Des Weiteren wird sich der demografische Faktor zukünftig deutlicher bemerkbar machen (vgl. Kapitel 15): Absehbare Trends: o die Senioren werden ihre Autoaffinität eher noch weiter ausprägen und o die jüngeren Bevölkerungsgruppen weisen eine höhere ÖPNV-Affinität auf, es wird eine weitere Orientierung zur Multimodalität erwartet Schlüsselfrage: Gelingt es, die heutige jüngere Generation in ihrem multimodalen und ÖPNV-affinen Mobilitätsverhalten zu bestärken, so dass dieses auch mit dem Älterwerden und einem geänderten sozialen Status beibehalten wird? ➔ Eine nennenswerte Erhöhung der Marktausschöpfung ist nur mit wirksamen, zukunftsfähigen Systemverbesserungen möglich. • „Leuchtturmprojekt“ der Stadt: Aktuell werden der Bahnhofsvorplatz und der Zentralen Omnibusbahnhof umfassend umgebaut. In diesem Zusammenhang soll eine stärkere Einbindung des ZOB in die Systemausrichtung des Stadtbusnetzes geprüft werden.
Prüfansatz: • Umfassende Überplanung des Linien- und Bedienungsangebotes im Stadtverkehr Hildesheim. Mögliche Handlungsoptionen: • Umstellung des Taktschemas vom 15´-/30´-Takt auf 10´-/20´-Takt zur höheren Flexibilität o 10-Minuten-Takt auf einzelnen Linienästen

- Neuordnen von Linienästen und Bilden von neuen Durchmesserlinien
- Systemausrichtung
  - stärkere Einbindung des ZOB in die Systemausrichtung ohne die Bedeutung der Verknüpfungs-Haltestelle „Schuhstraße“ maßgeblich zu schwächen
- Netzstruktur
  - Konzentration auf Hauptachsen und / oder
  - Hauptachsen mit Erschließung von Wohngebieten („Quartiersbusse“)
  - ➔ prüfen der Einrichtung von „Quartiersbussen“ zur inneren Erschließung in verschiedenen Stadtbereichen unter Nutz- / Kosten-Aspekten
- Einzelmaßnahmen
  - z. B. Einrichten einer speziellen Hochschullinie (vorlesungsbezogene „Punkt-zu-Punkt“-Verbindung Hbf. – Universität)
  - z. B. punktuell Anpassungen in den Linienverläufen zur Verbesserung der Erschließungswirkung (z. B. neue Entwicklungsgebiete, wie Bereich Mackensen-Kaserne)
- prüfen der Vernetzung und Abstimmung der SVHI- und RVHI-Linien- und Bedienungsangebote

Hinweis:

- Aktuell wird ein Konzept zur Optimierung des Linien- und Bedienungsangebotes für die Stadt Hildesheim erarbeitet (Stand August 2015).
- Die Realisierung einer so umfangreichen Netzüberplanung bedarf einer umfassenden Abstimmung mit allen Beteiligten (insbesondere Stadt und LK Hildesheim sowie die betroffenen VU), so dass die Planungsphase zeitlich den Fortschreibungsprozess des Nahverkehrsplans überdauert.

Karte 11: Möglicher Handlungsbedarf

16.2.3 Handlungsfeld II „Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur"

16.2.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim

Vgl. Kapitel „9.2.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim"" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

16.2.3.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur in der Stadt Hildesheim

Tabelle 96: Maßnahme MI.1 – Modernisierung des Zentralen Omnibusbahnhofs

MI.1: Modernisierung des Zentralen Omnibusbahnhofs in Hildesheim
Planungsansatz: • Umfassender Um- / Neubau des Hildesheimer Hauptbahnhofs und in diesem Zuge moderne und barrierefreie Neugestaltung des gesamten Bahnhofsvorplatzes und des Zentralen Omnibusbahnhofs • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: o Ertüchtigung, o Optimierung der Organisation der Bushaltestellen und der Zu- und Abfahrt, u. a. - Minimierung der Störungen für Busbetrieb durch Park+Ride, - akzeptanzorientierte Ordnung des Kiss+Ride-Verkehrs und des Kurzparkens (störungsarm ggü. Busverkehr), o barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung, o Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, o Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI, Umgebungsplan), o Aufstellen von Videoschutzeinrichtungen, o ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Taxistand), o attraktive, nutzerfreundliche Bike+Ride-Anlage.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Hildesheim durch: o verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, o Optimierung der Umsteigesituation,

o Optimieren der Systemverknüpfung, o attraktiveres Gesamterscheinungsbild, o klares Herausheben der Achse Richtung Innenstadt.
Hinweis: • Die Umbaumaßnahmen haben im Sommer 2013 begonnen, die Eröffnung ist voraussichtlich in 2015.

Tabelle 97: Prüfauftrag PI.2 – Ansätze zur Stärkung intermodaler Verkehre

PI.2: Ansätze zur Stärkung intermodaler Verkehre
Prüfansatz: • Ausbau Bike-and-Ride in Randbereichen im Zuge des absehbar zunehmenden multimodalen Verkehrsverhaltens (z. B. Himmelsthür, Itzum-Hansering, Neuhof).

16.2.4 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing"

Vgl. Kapitel 9.2.4 „Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing"" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

Tabelle 98: Prüfauftrag PM.1 – ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone

PM.1: ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone
Prüfansatz: • Wegweisungssystem (inkl. DFI an Schwerpunkten) in der Fußgängerzone zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmung und der subjektiven Erreichbarkeit der Haltestellen aus den zentralen Bereichen der Fußgängerzone.

16.2.5 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service"

Vgl. Kapitel 0 „

Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service"" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

17 Definition des Bedienungsangebotes (Festsetzungen)

Bei Beschlussfassung des neuen Bedienungskonzeptes für die Stadt Hildesheim (vgl. Kapitel 0) ist der Nahverkehrsplan ggf. für diesen Teilbereich fortzuschreiben.