

---

Landkreis und Stadt Hildesheim

# Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens „Fortschreibung des Nahverkehrsplans“

Stand: 19. November 2019

<b>1. Kreisangehörige Städte und Gemeinden</b>
<b>2. Verkehrsunternehmen</b>
<b>3. Nachbargaufgabenträger / Landkreise</b>
<b>4. Benachbarte Städte und Gemeinden</b>
<b>5. Bundes- und Landesdienststellen</b>
<b>6. Träger öffentlicher Belange / Sonstige</b>

## Hinweise

1. Die in der Spalte „Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP“ erfolgten Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung/ Klarstellung.
2. Die in **Fettdruck** ausgewiesenen Verwaltungsvorschläge stellen die beabsichtigten Veränderungen/ Anpassungen im NVP dar.

Das mit der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis und die Stadt Hildesheim beauftragte Planungsbüro hat das offizielle Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die eingehenden Stellungnahmen wurden gesammelt, im Rahmen einer Synopse aufgenommen und strukturiert. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur weiteren Behandlung der Stellungnahmen formuliert und mit den Aufgabenträgern abgestimmt. Die abschließende Beurteilung und Entscheidungsfindung liegt beim Landkreis und bei der Stadt Hildesheim.

# 1 Kreisangehörige Städte und Gemeinden

## 1.1 Stadt Alfeld

1.1 Stadt Alfeld (29.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.1.1:</p> <p>Mit Schreiben vom 10.07.2019 haben Sie den Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Hildesheim zur Stellungnahme vorgelegt.</p> <p>Die Mitgliedskommunen der Region Leinebergland haben eine gemeinsame Stellungnahme erarbeitet, die Ihnen der "Verein Pro Leinebergland mit besonderer Post vorlegen wird. Dieser Stellungnahme schließt sich die Stadt Alfeld (Leine) vollumfänglich an.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

## 1.2 Gemeinde Algermissen

1.2 Gemeinde Algermissen (30.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.2.1:</p> <p>Bereits in meinen Stellungnahmen zu den Entwürfen der Nahverkehrspläne 2008 und 2015 hatte ich auf die Notwendigkeit eines Tarifverbundes im Landkreis Hildesheim, der auch den SPNV umfasst, hingewiesen. Auf meine Anregung hin enthält der Nahverkehrsplan 2015 die „Integration des SPNV in die Tarifkooperation“ als mittel- bis langfristige Prüfoption. Diese Formulierung ist nicht sehr ehrgeizig. Im nun vorgelegten Entwurf soll sie gänzlich entfallen. Damit würde sich der Landkreis Hildesheim weiter vom im Nahverkehrsplan 2008 formulierten Ziel, der „Schaffung eines einheitlichen Tarifs“ im Bus/Schienensystem entfernen, wenn nicht gar davon verabschieden.</p> <p>Ich rege daher an, die Integration des SPNV in die Tarifkooperation als mittelfristige Prüfoption aufzunehmen.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Einbeziehung der Schienenverkehre in den Tarifverbund wird auch vom Landkreis für sinnvoll erachtet. Unter MT.1 ist die Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ benannt. Die dort aufgeführte mittel- bis langfristige Prüfoption <b>wird erweitert um eine Integration aller SPNV-Angebote.</b></p>

<p>1.2.2:</p> <p>Außerdem halte ich weiterhin die Tarifharmonisierung mit dem GVH-Tarif für das Gebiet der Gemeinde Algermissen für sinnvoll und notwendig. Die Gemeinde Algermissen weist einen ähnlich hohen Auspendleranteil nach Hannover auf wie die Stadt Sarstedt (58 % Algermissen, 64 % Sarstedt) (sh. Tabelle 21, Seite 87 des Entwurfs). Von allen Gemeinden im Landkreis Hildesheim weist die Gemeinde Algermissen den höchsten Ziel- und Quellverkehr in das Umland, also außerhalb des Landkreises Hildesheim auf (sh. Tabelle 28, Seite 108 des Entwurfs). Dies dürfte sich nach meinen Erfahrungen der letzten Jahre hinsichtlich der Zuzüge aus der Region Hannover weiter verstärken, so dass die Tarifharmonisierung für die Gemeinde Algermissen immer wichtiger wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der kommende Tarifverbund zwischen RVHI, SVHI und Nordwestbahn ist ein wichtiger Schritt zu einer Vereinheitlichung des Tarifsystems im Landkreis Hildesheim. Die im NVP unter MT.1 aufgeführte Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ beinhaltet als mittel- bis langfristige Prüfoption die Schaffung von Übergangstarifen in benachbarte Tarifverbünde.</p>
<p>Weiter halte ich konkrete Untersuchungen zu folgenden bereits 2015 genannten Themen für erforderlich:</p>	<p>-</p>
<p>1.2.3:</p> <p>Anbindung der Gemeinde Hohenhameln an den S-Bahn-Halt Algermissen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Gemeinde Hohenhameln liegt nicht im Gebiet des Landkreises Hildesheim. Aufgabenträger für den ÖPNV in der Gemeinde ist der Regionalverband Großraum Braunschweig.</p> <p>Zudem ist Hohenhameln über die Linie 948 an den Bahnhof Hämelerwald und im weiteren an Hannover angebunden. Tariflich ist diese Verbindung deutlich attraktiver als eine potenzielle Verbindung über Algermissen.</p> <p>Hinweis: Aktuell sieht der Landkreis Hildesheim keinen Bedarf für eine Aufwertung des Regionalbusangebotes in Ausrichtung auf die Gemeinde Hohenhameln. Darüber hinaus steht es dem Regionalverband Großraum Braunschweig frei, in Absprache mit dem Landkreis Hildesheim eine entsprechende Verbindung einzurichten und zu finanzieren.</p>

<p>1.2.4:</p> <p>Anbindung der Ortschaften Groß Lobke, Ummeln und Wätzum der Gemeinde Algermissen an die Linie 372 des GVH.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der Landkreis Hildesheim hält an seiner damaligen Einschätzung fest. Auch heute beurteilt der Landkreis das derzeitige Angebot mit den Linien 23 und 211 zum Bahnhof Algermissen mit Anschluss an den SPNV in Richtung Hildesheim und Hannover bzw. nach Sarstedt als grundsätzlich angemessen und dem Bedarf entsprechend. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist eine vom Landkreis Hildesheim finanzierte Ausweitung der Bedienung der Linie 372 auf das Gebiet des Landkreises Hildesheim aus heutiger Sicht nicht möglich.</p> <p>Hinweis: Sollte sich aus Sicht des Kreises ein Handlungsbedarf ergeben, wird sich der Kreis entsprechend dem Gesetzesauftrag mit dem Nachbar-Aufgabenträger Region Hannover abstimmen und steht für bilaterale Gespräche außerhalb des NVP gerne zur Verfügung</p>
---	--

### 1.3 Stadt Bad Salzdetfurth

1.3	Stadt Bad Salzdetfurth (27.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>1.3.1:</p> <p>Die Stadt Bad Salzdetfurth verfügt seit Etablierung des Konzeptes „Neue Lammetalbahn“ im Jahr 2003 über eine gute bis sehr gute ÖPNV- und SPNV-Struktur der meisten Ortsteile, die seitdem auch mehrfach weiterentwickelt wurde (Wochenendrufbusse, Spät- und Nachtverkehre). Hierfür geht der Dank an den Landkreis Hildesheim und die beteiligten Verkehrsunternehmen, die in konstruktiver Zusammenarbeit die kontinuierliche Verbesserung ermöglichten.</p> <p>Zu verbleibenden Schwächen und weiteren Wünschen nehme ich im Rahmen des Beteiligungsver-</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	

<p>fahrens zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans 2020 wie folgt Stellung:</p>	
<p>1.3.2: Abschnitt 3.3.6 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung Die auf Seite 65 definierte Anforderung an die Busse des RVHi, mit Niederflurtechnik ausgestattet zu sein, sollte auch auf die als Rufbusse eingesetzten Kleinbusse ausgeweitet werden (Beispiel Linienverkehr 41/411).</p>	<p>Kenntnisnahme Landkreis und die Stadt Hildesheim verfolgen als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Hierzu gehören grundsätzlich auch niederflurgerechte Kleinbusse. Die Verkehrsunternehmen sind bemüht, zukünftig auch niederflurgerechte Klein- und Midibusse einzusetzen. Aufgrund des eingeschränkten Platzangebotes in diesen Fahrzeugen ist dies jedoch aktuell (noch) nicht immer möglich.</p>
<p>1.3.3: Abschnitt 4.6 Versorgungsstandorte/Auflistung der Kliniken Die Kliniken in Bad Salzdetfurth firmieren nicht mehr unter dem angegebenen Namen, sondern wie folgt: Median Salze Klinik Bad Salzdetfurth und VAMED Rehaklinik Bad Salzdetfurth. Die ÖPNV-Anbindung ist bisher zum Haltepunkt Solebad mit einer Entfernung von ca. 500 m angegeben. Diese Entfernung wird für Kliniken als zu groß angesehen, was sowohl Patienten als auch Besucher angeht. Hinzu kommt die topographisch anspruchsvolle Steigung zu den Kliniken. Eine Verbesserung der Klinikanbindung ist aus Sicht der Stadt Bad Salzdetfurth geboten.</p>	<p>Berücksichtigung/ Kenntnisnahme <b>Der NVP wird im Hinblick auf die Umfirmierung redaktionell angepasst.</b> Eine bessere Anbindung der Kliniken wird auch vom Landkreis als sinnvoll angesehen. Die Anregung wird im Zuge der künftigen Überplanung des Stadtbusverkehrs mit geprüft.</p>
<p>1.3.4: Abschnitt 8.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität Zitat NVP: „Defizite bestehen in der Anbindung der Bad Salzdetfurther Ortsteile Heinde, Hockeln, Klein Dungen, Lechstedt und Listringen an das Grundzentrum. Die Ortsteile Breinum, Heinde, Lechstedt und Listringen verfügen nicht über eine Direktverbindung an Bad Salzdetfurth, sind aber über einen optimierten Umstieg in Bodenbug (für Breinum) bzw. Hildesheim Ostbf. an den Hauptort angebunden. Alle Ortschaften verfügen über ein ausreichendes Angebot in Richtung Hildesheim (Ausnahme</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung Hinweis: Die Umsetzung eines bedarfsorientierten Gemeindeverkehrs in der Stadt Bad Salzdetfurth ist kurzfristig vorgesehen.</p>

<p>Abendverkehr der Ortsteile Hockeln und Klein Dün- gen), so dass die Versorgungs- und Einkaufsver- kehere hierdurch weitgehend abgedeckt werden.“ Einige dieser Aussagen können nicht nachvollzogen werden. Eine Verbindung Heinde – Hildesheim Ost – Bad Salzdetfurth verdreifacht die Fahrtstrecke und ist keine „Anbindung“. Die Anbindung von Hockeln und Klein Dün- gen an Hildesheim ist auch tagsüber keinesfalls ausreichend, zumal diese wenigen Ver- bindungen im Schulbusverkehr noch nicht einmal einen Halt in Groß Dün- gen zum Umstieg Richtung Hildesheim aufweisen, also ein ähnlicher Umweg- faktor wie Heinde – Bad Salzdetfurth zu sehen ist.</p> <p>Eine Verbesserung durch einen AST-Verkehr im Bereich „Bad Salzdetfurth Nord“ halte ich deshalb für dringend erforderlich. In diesem Zusammen- hang wäre für die Stadt Bad Salzdetfurth eine Auf- nahme dieses Vorhabens in den Abschnitt 10.2.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung analog zur Maßnahme M. 6 „Rufbus Söhlde/ Schel- lerten“ wünschenswert.</p>	
<p>1.3.5:</p> <p>Abschnitt 8.6.2.1 SPNV-Zugangsstellen</p> <p>Es wird zutreffend darauf hingewiesen, dass der SPNV-Haltepunkt Groß Dün- gen noch nicht den ak- tuellen Anforderungen entsprechend ausgebaut ist. An Gleis 1 befindet sich eine ca. 100 Jahre alte Bahnsteigkante mit ca. 20 cm Höhe über Schienen- oberkante, an Gleis 2 eine solche mit ca. 36 cm. Erforderlich für einen niveaugleichen Einstieg sind 55 cm. Daraus folgt, dass an Gleis 2 eine ca. 20 cm hohe Stufe zu überwinden ist, an Gleis 1 sogar eine ca. 35 cm hohe, was eher 2 Stufen entspricht, zu- mal hier auch noch ein deutlicher Seitenabstand vorhanden ist. Aus Sicht der Stadt Bad Salzdetfurth muss dringend darauf hingewirkt werden, dass die von der Deutschen Bahn angekündigten Ausbau- maßnahmen auch umgesetzt werden. Sofern hier noch eine mehrjährige Wartezeit bestehen sollte, sind umgehend provisorische Maßnahmen, insbe- sondere für Gleis 1, zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anregung wird an die DB Stati- on &amp; Service als zuständige Stelle weitergegeben.</p>
<p>1.3.6:</p> <p>Abschnitt 8.6.2.2 Haltestellen des straßengebunden- en ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bad Salzdetfurth Solebad (Seite 167) Die Ent- fernung zum SPNV-Haltepunkt Solebad beträgt nur etwa 300 m, nicht 800 m. Fehlende Fahr- radbügel an der Bushaltestelle am Solebad sind</li> </ul>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird redaktionell an- gepasst.</b></p>

<p>kein Defizit, da es sich ausschließlich um Schulbusverkehre handelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bodenburg Bahnhof (Seite 168) Das taktile Leitsystem ist nicht vollständig, es fehlt das Einstiegsfeld jeweils an der ersten Tür.</li> </ul>	<p>Der Hinweis wird an DB Station &amp; Service als zuständige Stelle weitergegeben.</p>
---	--

## 1.4 Stadt Bockenem

1.4 Stadt Bockenem (08.10.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.4.1:</p> <p>Allgemein zu begrüßen ist die Übernahme der Linie 461 (alt) durch den RVHI als Linie 35 (neu). Die damit einhergegangenen Erhöhungen des Tarifs dagegen werden, speziell von den Einwohnern Bornums, als nicht akzeptabel angesehen. Weiterhin ist es wünschenswert die Taktung der Linie 35 dahingehend zu ändern, dass eine problemlose Anbindung durch Umstieg am ZOB Bockenem Richtung Bodenburg möglich ist. Damit wäre der avisierte Tarifverbund auch für diese Kunden des RVHIs ohne Probleme nutzbar. Alternativ würde sich anbieten, eine Direktverbindung Bockenem – Wesseln zum dortigen Haltepunkt der NWB einzurichten. Ein Parallelverkehr würde nicht entstehen. Dafür würde mit Sicherheit die Kombination PKW von Bockenem bis Wesseln mit dem dortigen Umstieg auf den ÖPNV entfallen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Auch aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim stellt das überarbeitete Fahrplankonzept ein gutes Angebot zwischen Hildesheim und Bockenem dar und liegt über dem im Nahverkehrsplan angestrebten kreisweiten Standard. Mit der Einführung des Tarifverbundes im Dezember 2019 wird das Tarifsysteem kreisweit vereinheitlicht. Durch die Anschlusspriorität der Linie 35 in Derneburg und der Linie 411 in Bodenburg/ Bad Salzdetfurth ist eine Umsteigeverbindung in Bockenem leider nicht herstellbar.</p>
<p>1.4.2:</p> <p>Weiter ist zu bemängeln, dass die Nachtbuslinie N7+ die Ortschaft Bornum nicht bedient. Hier wäre es sicher möglich die Linienführung dahingehend anzupassen, dass der Bus über Bockenem, Bornum weiter nach Lamspringe geführt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anregung wird an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Prüfung der Rahmenbedingungen (z. B. Umlauf) außerhalb des NVP weitergeleitet. Sollten sich hieraus konkrete Ansätze ergeben, werden diese gemeinsam mit allen Beteiligten abgestimmt.</p> <p>Hinweis: Eine Änderung der Linienführung bedeutet in der Konsequenz, dass bisher bediente Ortschaften (z. B. Bültem, Hary, Störy) zukünftig ggf. nicht mehr über ein Nachtbus-Angebot verfügen würden.</p>

<p>1.4.3:</p> <p>Für das Stadtgebiet Kernstadt Bockenem sollte die Möglichkeit gegeben werden, die innerhalb Bockenems verkehrenden Linien über einen speziellen Tarif als Stadtbus zu nutzen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einrichtung eines Kurzstrecken-Tickets ist im Rahmen der Einführung des Tarifverbundes für den Landkreis Hildesheim innerhalb geschlossener Ortschaften geplant (vgl. Kapitel 8.4, Tabelle 35 im NVP-Entwurf).</p>
<p>1.4.4:</p> <p>In diesem Zuge sollte auch eine Anpassung dahingehend erfolgen, dass das Gewerbegebiet Süd durch den RVHI erschlossen wird. Hier geht es nicht nur um die Anzahl der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet sondern auch darum, dass dieses Gebiet von Pendlern als Parkplatz für die Bildung von Fahrgemeinschaften Richtung Hildesheim genutzt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Bereich der Stadt Bockenem wurde die Linienführung erst zum letzten Fahrplanwechsel überarbeitet. Die Anregung wird an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Prüfung der Rahmenbedingungen (z. B. Umlauf) außerhalb des NVP weitergeleitet. Sollten sich hieraus konkrete Ansätze ergeben, werden diese gemeinsam mit allen Beteiligten abgestimmt.</p>
<p>1.4.5:</p> <p>Ebenfalls sollte innerhalb der nächsten Zeit das Baugebiet zwischen Bockenem und Volkersheim (Wohnpark Ost) besser angebunden werden. Im Rahmen der Herstellung der Barrierefreiheit der Haltepunkte wird sowieso eine Änderung der Linienführung weg von der Martin-Luther-Straße erforderlich sein, da diese keinen Raum für entsprechende Haltestellen bietet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anbindung wird mit Realisierung des Wohnparks umgesetzt.</p>
<p>1.4.6:</p> <p>Insgesamt ist die Linienführung in der Kernstadt Bockenem zu überdenken (Bsp. Haltestellensituation im Bereich der Kreuzung Jägerhausstraße - Schlewecker Straße – Ernst-Deger-Straße). Auch hier wird das Problem der Barrierefreiheit, die umzusetzen ist, sowie in weiten Teilen fehlender Wetterschutz, für den kein ausreichender Platz vorhanden ist, eine Rolle spielen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführung unter Punkt 1.4.4</p>
<p>1.4.7:</p> <p>Fahrgastinformationen</p> <p>Die Fahrgastinformationen im Hbf Hildesheim sowie am Ostbahnhof sollten dahingehend verbessert werden, dass die Anschlussverbindungen aus Hildesheim Richtung Bockenem ersichtlich werden. Dies betrifft sowohl die Verbindungen nach Bad</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die angesprochene Problematik liegt außerhalb der Zuständigkeit des Landkreises Hildesheim.</p> <p>Der Landkreis wird das berechtigte Anliegen Anschlussicherung jedoch noch einmal an die Verkehrsunter-</p>

<p>Salzdetfurth und Bodenbug als auch die Verbindungen über Derneburg (Linie 35).</p>	<p>nehmen RVHI und NWB weiterleiten. Die Busse der RVHI sind inzwischen mit moderner Kommunikationstechnik ausgerüstet, so dass in Zukunft eine bessere Kommunikation möglich ist. Eine Echtzeit-Information über eine App soll kurzfristig entwickelt werden.</p>
<p>1.4.8: Zum geplanten Tarifverbund: Dieser Verbund, der seit ca. 20 Jahren in Arbeit ist, ist zu begrüßen. Allerdings ist er für weite Teile der Einwohner Bockenems so nicht hinnehmbar. Alle Orte, die dem Zubringerverkehr nach Derneburg zum dortigen Bahnhof unterliegen, können an dem Tarifverbund nicht teilnehmen solange die Betreiber Metronom und Erixx nicht eingebunden sind. Der Tarifverbund stellt sich insofern als zahnloser Tiger dar.</p>	<p>Berücksichtigung Die Einbeziehung der Schienenverkehre in den Tarifverbund wird auch vom Landkreis für sinnvoll erachtet. Unter MT 1 ist die Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ benannt. <b>Die dort aufgeführte mittel- bis langfristige Prüfoption wird erweitert um eine Integration aller SPNV-Angebote.</b>  Hinweis: Im Tarifverbund ROSA wird es zukünftig die reduzierte Monatskarte „Mobil“ geben. Darüber sind alle Pendler auch über Derneburg gut nach Hildesheim oder Hannover angebunden (wie alle Nutzer der Anschlussmobilität). Einzig im Einzelfahrkartenbereich (außer Niedersachsenticket) gibt es keinen einheitlichen Tarif.</p>

## 1.5 Stadt Elze

1.5	Stadt Elze (24.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
1.5.1:	<p>Bezüglich Ihres Schreibens vom 10.07.2019 verweise ich auf die gemeinsame Stellungnahme der Mitgliedskommunen der Region Leinebergland. Diese wird Ihnen seitens des Vereins Pro Leinebergland e. V. gesondert zugehen. Ich schließe mich dieser Stellungnahme vollumfänglich an.</p>	Kenntnisnahme

## 1.6 Gemeinde Freden (Leine)

1.6	Gemeinde Freden (Leine) (25.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
1.6.1:	<p>Bezüglich Ihres Schreibens vom 10.07.2019 verweise ich auf die gemeinsame Stellungnahme der Mitgliedskommunen der Region Leinebergland. Diese wird Ihnen seitens des Vereins Pro Leinebergland e. V. gesondert zugehen. Ich schließe mich dieser Stellungnahme vollumfänglich an.</p>	Kenntnisnahme

## 1.7 Gemeinde Harsum

1.7	Gemeinde Harsum (01.10.2019)	
Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
1.7.1:	<p>Aufgrund der zwischenzeitlich fast abgeschlossenen Bebauung des Neubaugebietes „Ährenkamp“ nördlich der L467 (Breite Straße, Ortschaft Harsum) werden ca. 140 Wohneinheiten in der Ortschaft Harsum zusätzlich entstehen. Diese bestehen zu 61</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Unter PA.3 ist ein Prüfauftrag zur Verbesserung der Erschließung der Wohngebiete „Im Westerfeld“ und „Ährenkamp“ benannt. Der dort aufgeführte Prüfansatz sieht eine</p>

<p>Wohneinheiten aus Einzel- bzw. Doppelhäusern, die vornehmlich von jungen Familien bewohnt werden. Die übrigen Wohneinheiten bilden Wohnraum insbesondere für ältere Menschen. Aus diesem Grunde wird angeregt, eine weitere Haltestelle im Bereich der Breiten Straße zwischen den Einmündungen „Milchberg“ und „Berliner Ring“ einzurichten, welche durch die Linie 23 Hildesheim – Algermissen - zurück unter Einbindung der Ortschaft Klein Förste bedient wird. Ich rege an, diese zusätzliche Einrichtung einer Haltestelle in den Nahverkehrsplan mit aufzunehmen und verweise dazu auf mein aus dem Jahr 2014 stammendes Schreiben an den Landkreis Hildesheim zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs.</p>	<p>grundlegende Überprüfung der Anbindung der Bereiche im Linienverkehr vor (vgl. unter „Hinweise“).</p> <p>Hinweis: Klein Förste wird stündlich durch das AST Harsum bedient.</p>
---	--

## 1.8 Gemeinde Lamspringe

1.8	Gemeinde Lamspringe (23.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>1.8.1:</p> <p>Bezüglich Ihres Schreibens vom 10.07.2019 verweise ich auf die gemeinsame Stellungnahme der Mitgliedskommunen der Region Leinebergland. Diese wird Ihnen seitens des Vereins Pro Leinebergland e. V. gesondert zugehen. Ich schließe mich dieser Stellungnahme vollumfänglich an.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

## 1.9 Samtgemeinde Leinebergland

1.9 Samtgemeinde Leinebergland (23.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.9.1:</p> <p>Bezüglich Ihres Schreibens vom 10.07.2019 verweise ich auf die gemeinsame Stellungnahme der Mitgliedskommunen der Region Leinebergland. Diese wird Ihnen seitens des Vereins Pro Leinebergland e. V. gesondert zugehen. Ich schließe mich dieser Stellungnahme vollumfänglich an.</p>	Kenntnisnahme

## 1.10 Gemeinde Nordstemmen

1.10 Gemeinde Nordstemmen (17.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.10.1:</p> <p>Die Gemeinde Nordstemmen begrüßt die Zielstellung des Nahverkehrsplanes, den ÖPNV im Kreisgebiet zu stärken und hält dies auch für erforderlich, um Mobilität zukunftsfähig zu gestalten.</p>	Kenntnisnahme
<p>1.10.2:</p> <p>Gegenüber 2015 sind einige Verbesserungen erreicht bzw. konkret auf den Weg gebracht worden. So hat die Gemeinde einen Teil ihrer Bushaltestellen barrierefrei gestaltet und wird dies auch noch weiter fortsetzen. Der Bahn-Haltepunkt Barnten wird ebenfalls barrierefrei werden und Aufzüge bekommen. Ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Die Gemeinde möchte diesen Haltepunkt noch durch eine Fahrradabstellanlage verbessern.</p>	Kenntnisnahme
<p>1.10.3:</p> <p>Sehr erfreulich ist auch, dass der Tarifverbund nun in diesem Jahr starten kann. Eine deutliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bedeutet auch die Anerkennung des Niedersachsentarifs durch die Busunternehmen in Stadt und Landkreis Hildesheim und die dadurch gegebene Anschlussmobilität.</p>	Kenntnisnahme

<p>1.10.4:</p> <p>Trotz dieser positiven Entwicklung muss ich leider auch auf weiterhin bestehende Mängel hinweisen:</p>	<p>-</p>
<p>1.10.5:</p> <p>Es besteht weiterhin ein Bedienungs-Defizit an Wochenenden für die Ortschaften Adensen/Hallerburg und Barnten, beides Ortschaften mit etwa 1000 Einwohnern. Es gibt weder am Samstag noch am Sonntag eine direkte Verbindung in das Grundzentrum Nordstemmen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anbindung möglichst vieler Ortschaften im Freizeitverkehr am Wochenende ist auch aus Sicht des Landkreises Hildesheim ein verkehrlich sinnvoller Ansatz. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Freizeitverkehr aktuell wirtschaftlich nicht überall darstellbar. Trotz der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird der Ansatz verkehrlich als sinnvoll erachtet. Ggf. ergeben sich im Rahmen der Bearbeitung des PA.7 (vgl. Kapitel 10.2.2, Tabelle 50) Möglichkeiten für eine Realisierung.</p>
<p>1.10.6:</p> <p>Für die Ortschaft Groß Escherde bleibt festzustellen, dass die ausreichende Erschließung nur auf dem Papier, aber nicht faktisch gegeben ist. Die Buslinie 52, die in ausreichender Häufigkeit die Ortschaft an das Grundzentrum Nordstemmen und an das Oberzentrum anbindet, bedient nur die Haltestelle Groß Escherde – Nobiskrug. Diese wiederum deckt im vorgegebenen Einzugsbereich von 500 m Luftlinie bei weitem nicht 75 % der Einwohner ab. Daher fordert der Ortsrat von Groß Escherde dass auch die zentral liegende Haltestelle „Ortsmitte“ häufiger als zurzeit bedient und auch an schulfreien Tagen angefahren wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Stichfahrt der Linie 52 ist umlauftechnisch nicht mit dem heutigen Verkehrsangebot leistbar, so dass der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich wird. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist aktuell die Einrichtung eines zusätzlichen Kurses im Zusammenspiel mit dem generierbaren Fahrgastpotenzial wirtschaftlich jedoch nicht darstellbar, so dass zunächst von einer Realisierung leider Abstand genommen werden muss. Zudem würde dies die Fahrtzeit zwischen Nordstemmen und Hildesheim unverhältnismäßig verlängern und damit unattraktiver machen.</p>
<p>1.10.7:</p> <p>In der Ortschaft Nordstemmen hat sich in Ortsrandlage angrenzend an die K 504 ein Einkaufszentrum entwickelt, das hoch frequentiert, aber leider noch überhaupt nicht an den ÖPNV angebunden ist. Hier ist zu prüfen, ob durch eine Haltestelle mit Wende-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Mahlerter Straße ist ein interessanter Hinweis.</p> <p>Die Anregung wird an das be-</p>

möglichkeit ein Anschluss an eine Buslinie herzustellen ist, ohne die Bedienung der Orte an der B1-Schiene und die Fahrzeiten dieser Linie nennenswert zu beeinträchtigen.	troffene Verkehrsunternehmen zur Prüfung weitergegeben und außerhalb des NVP mit allen Beteiligten thematisiert.
1.10.8:  Abschließend möchte ich noch darauf hinweisen, dass das Gebäude Jahnstraße der OBS Nordstemmen nicht mehr zu Schulzwecken genutzt wird (siehe Seite 129 in Kap. 7.1.2 und Seite 205 in Kap. 10.3.2). Vielmehr wäre über den Ausbau der Schulbus-Haltestelle im Schlingweg nachzudenken.	Berücksichtigung  <b>Der NVP wird in Kapitel 10.3.2 Tabelle 55 entsprechend aktualisiert.</b>  Die Prüfung des Ausbaus der Haltestellen Schlingweg an der OBS Nordstemmen wird ergänzt.

## 1.11 Stadt Sarstedt

1.11 Stadt Sarstedt (13.09.2019/30.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.11.1: Wohngebiet Am Sonnenkamp – Haltestelle für Linie 21 –</p> <p>Im Wohngebiet Am Sonnenkamp wohnen zurzeit über 2.500 Personen. Des Weiteren ist im Jahr 2020 noch das Wohngebiet Am Sonnenkamp II geplant. Es wäre wünschenswert im Wohngebiet Am Sonnenkamp eine Haltestelle für die Linie 21 Sarstedt-Giesen-Hildesheim bzw. Hildesheim-Giesen-Sarstedt einzurichten.</p> <p>Durch die zusätzliche Haltestelle erfolgt eine bessere Anbindung des Wohngebietes an den ÖPNV.</p>	<p>Kenntnisnahme / Berücksichtigung</p> <p>Das Wohngebiet Am Sonnenkamp wird durch die Linie 201 mindestens in Lastrichtung stündlich bedient. Der Aufgabenträger Landkreis Hildesheim beurteilt die heutige Situation als angemessen.</p> <p>Zudem tangiert die angesprochene Linie 21 den betreffenden Bereich nicht. Eine Änderung der Linienführung bei gleichzeitiger Beibehaltung der heutigen Verkehrsaufgaben der Linie ist umlauftechnisch nicht mit dem heutigen Verkehrsangebot leistbar, so dass der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich wird. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist aktuell die Einrichtung eines zusätzlichen Kurses im Zusammenspiel mit dem generierbaren Fahrgastpotenzial wirtschaftlich jedoch nicht darstellbar.</p> <p>Hinweis: Die Maßnahme MIM.1 berücksichtigt die Einrichtung von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen, die ein besonderes Potenzi-</p>

	<p>al bezogen auf eine optimierte Rad-/ ÖPNV-Verknüpfung aufweisen. <b>Um die Relevanz zu verdeutlichen, wird die Haltestelle Sarstedt/ Ziegelei bei der beispielhaften Aufzählung von Haltestellen mit besonderem Potenzial ergänzt.</b></p>
<p>1.11.2: Tarifpolitik Im Rahmen einer Neustrukturierung des Tarifgebietes sollte ein Kurzstreckentarif eingeführt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Einrichtung eines Kurzstreckentickets ist im Rahmen der Einführung des Tarifverbundes für den Landkreis Hildesheim innerhalb geschlossener Ortschaften geplant (vgl. Kapitel 8.4, Tabelle 35 im NVP-Entwurf).</p>
<p>1.11.3: Fuhrpark Neue Busse sollten zukünftig grundsätzlich umweltfreundlicher (evtl. elektrifiziert) und mit höheren Sicherheitsstandards angeschafft werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Landkreis Hildesheim setzt sich für eine Verbesserung der ökologischen Standards ein. Umweltbezogene Fahrzeugstandards verändern sich im Zuge neuer technologischer Entwicklungen. Die Verbesserung der Emissionsstandards soll sukzessive erfolgen. Konkrete Vorgaben sind Teil der Qualitätsstandards, die im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren um Linienkonzessionen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge veröffentlicht werden (vgl. Kapitel 3.3.6, z. B. Tabelle 16).  Darüber hinaus beschäftigt sich die unter MI.6 formulierte Machbarkeitsstudie mit der Frage, welche Fahrzeugtechnik zukünftig die geeignetste für den Regionalverkehr im Landkreis Hildesheim bzw. auch für den Stadtverkehr in der Stadt Hildesheim sein könnte.</p>
<p>1.11.4: Fuhrpark Des Weiteren sollte die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern verbessert bzw. alternativ an den Haltestellen, hier insbesondere Hildesheimer Straße, 31157 Sarstedt, Fahrradständer installiert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen ist Bestandteil der Maßnahme MIM.1.  Hinweis: Aktuell wird ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildesheim erstellt.</p>

<p>1.11.5:</p> <p>Zeittakt</p> <p>Es passiert immer wieder, dass sich Busse verspäten und der Anschlussbus bzw. die Straßenbahn schon abgefahren sind. Es sollten Abstimmungen zwischen RVHi und ÜSTRA erfolgen, um die Zeit des Umstieges auszudehnen, bzw. überhaupt zu ermöglichen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Anforderungsprofil des NVP werden in Kapitel 3.3.4.4 Anforderungen zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung der Verkehrsmittel definiert.</p> <p>Im Status quo werden diese Anforderungen, vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Aufgaben der Buslinien, (noch) nicht immer realisiert.</p>
<p>1.11.6:</p> <p>Fahrgastinformation</p> <p>Im Rahmen des demografischen Wandels gibt es zukünftig einen erheblichen Zuwachs in der Altersgruppe der Senioren. Durch besser lesbare Fahrpläne (größere Schrift) könnte das Fahrgastaufkommen gesteigert werden.</p> <p>Hier besteht dringender Anpassungsbedarf bei der Ausstattung der Haltestellen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation (insbesondere im Hinblick auf barrierefreie Gestaltung) wird im NVP z. B. in den Kapiteln 3.3.5 bis 3.3.7 thematisiert.</p> <p>Darüber hinaus streben Landkreis und Stadt Hildesheim als Aufgabenträger für den ÖPNV einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip an. Hierzu ist die Entwicklung einer Smartphone-App für das gesamte Kreisgebiet geplant.</p>
<p>1.11.7:</p> <p>Schülerverkehr</p> <p>Die Busse des Schulverkehrs sind teilweise so überfüllt, dass dieses zu Stressfaktoren führt.</p> <p>Die Auslastung der Busse in den Schulanfangs- und endzeiten sollten genauer analysiert werden und gegebenenfalls die Fahrangebote erhöht werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Schulverkehr ist nicht direkt Thema des NVP, sondern ist im Wesentlichen Tagesgeschäft des zuständigen Verkehrsunternehmens in Abstimmung mit den Schulen. Die Anregung wird an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p> <p>Hinweis: Grundsätzlich erfolgt eine ständige Beobachtung der Verkehrssituation, insbesondere im Schulverkehr. Konkreten Hinweisen wird jeweils nachgegangen.</p>
<p>1.11.8:</p> <p>Schienenverkehr (Bahn)</p> <p>Vom Sarstedter Bahnhof fahren viele Pendler mit dem Zug Richtung Hannover und später zurück.</p> <p>Die Züge sind teilweise überfüllt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt in der Zuständigkeit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) in Abstimmung mit den benachbarten Aufga-</p>

<p>Es sollte geprüft werden, inwieweit weitere zusätzliche Zugverbindungen erfolgen können.</p>	<p>beträgern Regionalverband Großraum Braunschweig und Region Hannover und ist damit nicht direkt Gegenstand des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim. Die Anregung wird jedoch zur Prüfung an die LNVG weitergeleitet.</p> <p>Hinweis: Ab Sarstedt verkehren pro Stunde drei Züge in Richtung Hannover.</p>
<p>1.11.9: Barrierefreiheit Der Ausbau von barrierefreien bzw. barrierearmen Haltestellen wird für erforderlich gehalten.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Stadt Sarstedt als zuständige Stelle kann den Ausbau selbst forcieren.</p>
<p>1.11.10: Schienengebundener Nahverkehr/Stadtbahn Im Nahverkehrsplan für den Landkreises Hildesheim sollte die notwendige technische Anpassung der Stadtbahnhaltestellen in Sarstedt festgehalten sein.</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung Aktuell finden Gespräche zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Region Hannover und der Stadt Sarstedt bzgl. des Weiterbetriebs der Stadtbahnlinie 1 statt. In diesem Zusammenhang werden auch die Modalitäten zum barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen besprochen.</p> <p>Sollte bis zur Endfassung des NVP (voraussichtlich 1. Quartal 2020) eine Entscheidung zum Vorgehen getroffen sein, so wird der NVP entsprechend aktualisiert. In jedem Fall werden verbindliche vertragliche Regelungen außerhalb des Nahverkehrsplans gefasst.</p>
<p>1.11.11: Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen Bahnhof und den Gewerbegebieten. Eine Busverbindung vom Bahnhof in die Gewerbegebiete „Gewerbepark“, „Boksberg“, „Teinkamp“ und „Helperder Straße“ wäre ein großer Vorteil für die dort arbeitenden Einpendler und würde dazu beitragen, PKW-Verkehr zu vermeiden bzw. zu reduzieren.</p>	<p>Kenntnisnahme Eine bessere Anbindung zwischen Bahnhof und den Gewerbegebieten ist auch aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim wünschenswert. Aus Gesprächen zwischen der Stadt Sarstedt, dem RVHI und der HiReg und konkreten Befragungen konnte jedoch leider nur ein sehr geringes Interesse der betroffenen Betriebe abgeleitet werden. Eine Bereitschaft der Betriebe bzgl. einer (finanziellen) Mitwirkung ist nicht erkennbar, ohne</p>

	Finanzierungshilfe gab es jedoch nur wenig Resonanz der Pendler (zu hohe Kosten für Fahrkarten).
--	--

## 1.12 Gemeinde Schellerten

1.12	Gemeinde Schellerten (16.07.2019)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
1.12.1:	<p>Bei summarischer Durchsicht der elektronisch zur Verfügung gestellten Unterlagen Nahverkehrsplan Hildesheim, Entwurf Nahverkehrsplan Hildesheim, Anlagenband Entwurf Nahverkehrsplan Hildesheim, Kartenband Entwurf nach dem Downloadstand 12.07.2019 fällt zunächst ein Missverhältnis der zugrunde gelegten Einwohnerzahlen der Gemeinde Schellerten zwischen den Jahren 2013 (8.615) und 2017 (8.094) auf (u. a. S. 82 und S. 183 Hauptband, Karte 2 Kartenband), was zu einem angenommenen Bevölkerungsrückgang von -6,0 % innerhalb dieses Vier-Jahres-Zeitraumes führen würde. Offenbar ist bei Auswertung des statistischen Materials einmal von Haupt- und Nebenwohnsitzen, andermal ausschließlich von Hauptwohnsitzen ausgegangen worden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das vom Landkreis Hildesheim zur Verfügung gestellte Datenmaterial bezieht sich sowohl für das Jahr 2013 (Datenstand 31.12.2012) als auch für das Jahr <b>2018</b> (Datenstand 31.12.2017) jeweils auf Einwohner mit Hauptwohnsitz im Landkreis Hildesheim.</p>
1.12.2:	<p>An dem mit dem vorangegangenen Nahverkehrsplan 2015 aufgestellten Ziel einer Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich des Gewerbegebietes Schellerten West (S. 195) wird festgehalten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Erschließung des Gewerbegebietes Schellerten West ist Bestandteil der Maßnahme MA.2 (Kapitel 10.2.1).</p>
1.12.3:	<p>Die im Planentwurf beschriebene Absicht, alle Ortschaften in angemessener Zeit (&lt;30 min. ohne Umsteigen) während der Tageszeiten an das jeweilige Grundzentrum anzuschließen (S. 49, 52), wird ausdrücklich begrüßt. Gefordert wird hier die Einrichtung der bisher nicht vorhandenen Anbindung der Ortschaften Dingelbe, Ottbergen, Wendhausen und Wöhle an das Grundzentrum Schellerten (S. 43, Grundzentrum Schellerten (S. 43, 51, 52 und 60 Anlagenband), darüber hinaus der Ausbau der</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung</p> <p>Die Maßnahme MA.6 (Kapitel 10.2.2) beinhaltet die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Rufbus-Angebotes für die Gemeinden Schellerten und Söhle.</p> <p>Nach Aussage des zuständigen Verkehrsunternehmens sowie des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim ist die Umsetzung des bedarfsorien-</p>

Verbindungen auch der übrigen Ortschaften insbesondere an Sonn- und Feiertagen.	tierten Gemeindeverkehrs (Anruflinientaxi) kurzfristig vorgesehen.
<p>1.12.4:</p> <p>Eine bekannte Forderung der Gemeinde Schellerten ist weiterhin der Anschluss der Ortschaft Oedelum an den Nachtsbusverkehr, an der festgehalten wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anbindung der Ortschaft Oedelum an den „nachtsbus“ ist grundsätzlich wünschenswert. Die hierfür erforderliche Verlängerung der Linie N4 ist umlauftechnisch jedoch nicht mit dem heutigen Verkehrsangebot leistbar, so dass der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich wäre. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist aktuell die Einrichtung eines zusätzlichen Kurses im Zusammenspiel mit dem generierbaren Fahrgastpotenzial wirtschaftlich jedoch nicht darstellbar.</p>
<p>1.12.5:</p> <p>Ein wesentliches Ziel der Gemeinde Schellerten ist die Einrichtung eines Bahnhaltdepotkes und damit die Anbindung der Gemeinde an den schienengebundenen Personenverkehr auf der Strecke Hildesheim – Braunschweig (313 - RE50 Enno).</p> <p>Die Gemeinde hat hierzu nach Beschluss der kommunalen Gremien im Frühjahr 2019 eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die derzeit erarbeitet wird. Der Landkreis Hildesheim hatte den Wunsch der Gemeinde nach einer solchen Anbindung ausdrücklich unterstützt (HAZ vom 10.04.2019, S. 19); aus Sicht der Gemeinde Schellerten ist nunmehr die Aufnahme der Einrichtung des Bahnhaltdepotkes in den Nahverkehrsplan erforderlich.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Grundsätzlich liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV in der Zuständigkeit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig und ist damit nicht direkt Gegenstand des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim. Die Anregung wird jedoch zur Prüfung an die LNVG weitergeleitet.</p> <p>Zudem wird der NVP in Kapitel 10.10 wie folgt ergänzt:</p> <p>„Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Himmelsthür, Hildesheim Drispensedt, Hildesheim Marienburg und Wehrstedt Tec-Center (vgl. RROP 2016) <b>sowie Einrichtung eines Haltepunktes in Schellerten (Strecke Hildesheim - Braunschweig)</b>).</p>

## 1.13 Gemeinde Sibbesse

1.13 Gemeinde Sibbesse (23.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.13.1:</p> <p>Bezüglich Ihres Schreibens vom 10.07.2019 verweise ich auf die gemeinsame Stellungnahme der Mitgliedskommunen der Region Leinebergland. Diese wird Ihnen seitens des Vereins Pro Leinebergland e. V. gesondert zugehen. Ich schließe mich dieser Stellungnahme vollumfänglich an.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

## 1.14 Gemeinde Söhle

1.14 Gemeinde Söhle (10.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>1.14.1:</p> <p>Bahnhof Hoheneggelsen:</p> <p>Die aus meiner Stellungnahme vom 12.03.2015 zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2015 formulierten Positionen im Rahmen des seinerzeitigen Beteiligungsverfahrens sind mit Blick auf die Einbeziehung des Bahnhofes Hoheneggelsen in den Busverkehr bisher nicht umgesetzt worden.</p> <p>Im aktuellen Entwurf wird unter 7.1 „Zielerfüllung der Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2015“ darauf verwiesen, dass die Anbindung des Bahnhofes Hoheneggelsen und die Verknüpfung des SPNV und des Busverkehrs im Nahverkehrsplan 2019 weiterverfolgt werden soll, in Form der Erschließung durch Anrufsammeltaxen in der Gemeinde Söhle. Ferner ist mit der Maßnahme MA. 6 die Einrichtung eines RufBus-Angebotes unter der Position 10.2.2 „Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Angebotsqualität“ beschrieben worden.</p> <p>Stellungnahme:</p> <p>Das Einrichten eines RufBus-Angebotes für das Gemeindegebiet mit der Einbeziehung des Bahnhofes Hoheneggelsen, als Verknüpfung zwischen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Aussage des zuständigen Verkehrsunternehmens sowie des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim ist die Umsetzung des bedarfsorientierten Gemeindeverkehrs (Anruflientaxi) kurzfristig vorgesehen.</p> <p>Der Ausbau der Bike-and-Ride- sowie der Park-and-Ride-Anlagen am Bahnhof Hoheneggelsen sind darüber hinaus Bestandteil der Maßnahme MIM.1 bzw. MIM.2 (Hinweis: Aktuell wird ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildesheim erstellt).</p>

<p>dem SPNV und dem Busnetz, wird ausdrücklich befürwortet. Das bezieht sich auch auf die Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die „Bike-and-Ride“ bzw. „Park-and-Ride-Nutzung“ in diesem Bereich. Das Ziel, die Maßnahme kurzfristig, innerhalb der nächsten 2 Jahre, umzusetzen, sollte unbedingt eingehalten werden. Neben der Einrichtung eines RufBus-Angebotes sollte auch, wie unter 7.1 beschrieben, weiterhin als Alternative die Erschließung durch ein Anrufsammeltaxi in die Planung einbezogen werden, ebenso die Anbindung der Linien 32 bzw. 33 als koordiniertes Bus-Schienenangebot.</p>	
<p>1.14.2: Anbindung Salzgitter:  Unter 7.1 wurde vermerkt, dass die lt. Prüfauftrag vorgesehene Anbindung der Ortschaft Söhle an Salzgitter noch nicht umgesetzt ist, soll aber im NVP 2019 in Form eines kreisüberschreitenden Gemeinschaftsprojekts der benachbarten Aufgabenträger weiterverfolgt werden.  Stellungnahme:  Mit Blick auf den Auspendleranteil in Richtung Salzgitter (508) sollte die Anbindung weiterverfolgt werden. Der Ansatz eines kreisüberschreitenden Gemeinschaftsprojekts ist zu konkretisieren.</p>	<p>Berücksichtigung  <b>Im NVP wird in Kapitel 10.2.2 ein Prüfauftrag zur Einrichtung einer Anbindung zwischen Söhle und Salzgitter als Gemeinschaftsprojekt der beiden Aufgabenträger ergänzt.</b></p>

## 1.15 Region Leinebergland

1.15	<b>Region Leinebergland (29.09.2019)</b>	
<b>Inhalt der Stellungnahme</b>	<b>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP</b>	
<p>1.15.1:  Bezüglich Ihres Schreibens vom 10.07.2019 reicht der Verein Pro Leinebergland e. V. (Region Leinebergland) die beiliegende Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Hildesheim ein. Für die Beteiligung am Verfahren bedanke ich mich.  Die Mitgliedskommunen der Region Leinebergland (Stadt Alfeld (Leine), Flecken Delligsen, Stadt Elze, Gemeinde Freden (Leine), Gemeinde Lamspringe, Samtgemeinde Leinebergland und Gemeinde Sib-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

<p>besse) haben die Stellungnahme gemeinsam erarbeitet und schließen sich dieser vollumfänglich an. Darüber wird jede der Kommunen Sie außerdem separat informieren.</p>	
<p>1.15.2:</p> <p>Zunächst möchten wir uns für die Gelegenheit bedanken, zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Hildesheim Stellung nehmen zu dürfen. Wir sehen den Nahverkehrsplan vor allem auch als Werkzeug, um die bundesweit diskutierte Verkehrswende durch die Verbesserung von Mobilitätsangeboten jenseits des eigenen Pkw voranzubringen.</p> <p>Diese Stellungnahme wird in enger Abstimmung mit den Mitgliedskommunen der Region Leinebergland (Stadt Alfeld, Flecken Delligsen, Stadt Elze, Gemeinde Freden, Gemeinde Lamspringe, Samtgemeinde Leinebergland und Gemeinde Sibbesse) abgegeben.</p> <p>Obwohl der Flecken Delligsen nicht im Landkreis Hildesheim liegt, ist dieser als Mitgliedskommune der Region Leinebergland auch aufgrund der starken Verflechtung insbesondere hin zu Alfeld (im NVP-Entwurf auch explizit an mehreren Stellen erwähnt und in der Haushaltsbefragung zur Mobilität vom Landkreis Hildesheim ebenfalls den Mitgliedskommunen im Landkreis gleichberechtigt behandelt) bei der Bearbeitung der vorliegenden Stellungnahme mitberücksichtigt worden.</p> <p>Unsere Stellungnahme ist in diese drei Teile gegliedert:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Anregungen zum Planungsprozess</b></li> <li><b>2. Anregungen zu grundsätzlichen Aussagen im NVP-Entwurf</b></li> <li><b>3. Anregungen zu konkreten Aussagen im NVP-Entwurf</b></li> </ol>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>1. Anregungen zum Planungsprozess</b></p>	
<p>1.15.3:</p> <p><b>Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans (Kapitel 0)</b></p> <p>Die Mitte Juli 2019 beginnende Anhörungsphase am Ende des Fortschreibungsprozesses, in der die Region Leinebergland bzw. fünf der sechs Mitgliedskommunen bis 30.09.2019 die Möglichkeit einer Stellungnahme zu einem 370 Seiten starken Doku-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Landkreis Hildesheim hat das Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans wie im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) vorgeschrieben durchgeführt. Vorgesehen sind dabei Abstimmungsgespräche mit den Verkehrsunter-</p>

ment (plus Kartenband plus Anlagenband mit rund 100 Seiten) erhalten haben, ist die erste Form der Beteiligung seitens des Aufgabenträgers im Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Die Region Leinebergland hätte sich eine deutlich frühere Einbindung der Region und ihrer Mitgliedskommunen in diesen Planungsprozess gewünscht. Dies haben die Regionskommunen zu einem früheren Zeitpunkt gegenüber dem Landkreis schriftlich deutlich gemacht (gemeinsamer Beschluss der Mitgliedskommunen der Region Leinebergland, mit Schreiben an den Landkreis vom 22.3.2019). Andernorts ist es gängiger Standard, dass zu Beginn und im weiteren Fortgang eines solchen Planungsprozesses, bei dem es um die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebotes in Stadt und Landkreis Hildesheim für die kommenden Jahre geht, eine Beteiligung der relevanten Akteure stattfindet. Die Kommunen wurden weder zu Beginn um Hinweise und Anregungen zur Nahverkehrsplanung gebeten noch im Fortgang z. B. bei der Entwicklung von Maßnahmen eingebunden. Damit konnten auch wichtige Informationen der Kommunen zu aktuellen Umsetzungsständen, Projekten und Vorhaben im Bereich öffentlicher Mobilitätsangebote nicht in den bisherigen NVP-Entwurf aufgenommen werden. Dies ist umso wichtiger, da einzelne Kommunen bereits heute eigene finanzielle Beiträge zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot leisten und weitere dies beabsichtigen, aber auch Mobilitätsangebote außerhalb der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft planen bzw. diese vorhanden sind.

Erst jetzt zu diesem späten Zeitpunkt des Fortschreibungsprozesses erhalten die Kommunen die Gelegenheit einer schriftlichen Stellungnahme zum Gesamtentwurf; hier sind keine Abstimmungstermine oder Informationsveranstaltungen zur Vorstellung und Diskussion der Inhalte des NVP-Entwurfs vorgesehen.

nehmen und den Behindertenverbänden. Alle übrigen Beteiligten, wie Kommunen und Fahrgastverbände, haben im Beteiligungsverfahren die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten. Einer weitergehenden Beteiligung der Kommunen steht der Landkreis grundsätzlich positiv gegenüber, auf Grund des diesmal sehr engen Zeitplanes war dies jedoch nicht möglich. Der Zeitplan für das Aufstellungsverfahren ist so aufgebaut, dass der Kreistag in der letzten Sitzung dieses Jahres den Nahverkehrsplan behandelt. Dies ist erforderlich, damit die Finanzmittel gemäß §§ 7a und b NNVG auch im Jahr 2020 nahtlos weiterfließen können. Da der Nahverkehrsplan gemeinsam für Stadt und Landkreis aufgestellt wird, sind davon nicht nur die Mittel für den Landkreis, sondern auch diejenigen, die an die Stadt Hildesheim weitergeleitet werden, betroffen. Auf Grund der Eigenwirtschaftlichkeit des SVHi ist hier keine Verzögerung möglich. Vor diesem Hintergrund war eine Streckung des Verfahrens leider nicht möglich. Dies wurde den Einwändern auch bereits am 03.04.2019 mitgeteilt.

Das gewünschte Ziel einer weiteren Einflussnahme der Kommunen wird dagegen auf anderem Wege erreicht: Entgegen dem „andernorts gängigem Standard“ der meisten benachbarten Aufgabenträger gestaltet der Landkreis Hildesheim seit jeher seinen Nahverkehrsplan bewusst als relativ offenen Rahmenplan. Dieser lässt es zu, dass konkrete Maßnahmen mit den einzelnen Kommunen und den Verkehrsunternehmen kontinuierlich abgestimmt und auch umgesetzt werden.

Sämtliche in den beiden vergangenen Jahren umgesetzten Maßnahmen, z. B. in den Gemeinden Freuden (Leine) und Sibbesse, in der Stadt Alfeld (Leine) sowie in der

<p>Wir regen daher dringend an, den Abstimmungs- und Vernetzungsprozess zur Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote zu intensivieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung der Region und der Kommunen bei der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplans, beispielsweise in Form einer Auftaktbeteiligung am Anfang der Analyse, im Rahmen der Festlegung der Zielvorgaben sowie bei der Abstimmung von konkreten Maßnahmenvorschlägen, die die Region bzw. einzelne Kommunen betreffen.</li> <li>• Einrichtung eines ständigen, regelmäßig stattfindenden Arbeitskreises „Mobilität“ bereits im Rahmen der Umsetzung des jetzt anstehenden Nahverkehrsplans (eingrichtet durch den LK Hi) mit Beteiligung aller Kommunen des Landkreises und des Landkreises Hildesheim als Aufgabenträger (ggf. zusammen mit der Stadt Hildesheim und weiteren Akteuren wie z. B. den Verkehrsunternehmen). Der Arbeitskreis kann auch dazu dienen, (halb)jährlich die Umsetzung des Nahverkehrsplans zu evaluieren.</li> </ul> <p>Die Region Leinebergland und die Mitgliedskommunen möchten hiermit ausdrücklich Bereitschaft zu gemeinsamen Gesprächen und Interesse an der Etablierung solch eines Arbeitskreises signalisieren.</p>	<p>Samtgemeinde Leinebergland, wären bei einem anderen Verständnis des Nahverkehrsplans nicht zu realisieren gewesen.</p> <p>Die Anregungen zum Aufstellungsverfahren werden beim nächsten Nahverkehrsplan aufgegriffen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Nahverkehrsplan ein rechtliches Instrument des Aufgabenträgers für den straßengebundenen ÖPNV ist. Ein Arbeitskreis „Mobilität“ geht darüber weit hinaus. Der Landkreis hält projektbezogene Arbeitskreise für sinnvoll, so wie zum Radverkehrskonzept ein Arbeitskreis eingerichtet wurde. Ob sich aus dem Prozess des Regionalen Entwicklungskonzeptes hierzu neue Ansätze ergeben, bleibt abzuwarten.</p>
<p><b>2. Anregungen zu grundsätzlichen Aussagen im NVP-Entwurf</b></p>	
<p>1.15.4:</p> <p><b>Rahmenziele (Kap. 3.2)</b></p> <p>Wir bitten um Differenzierung des folgenden Textabschnittes: „Die im Nahverkehrsplan 2015 formulierten Rahmenziele werden unter Berücksichtigung der nur leicht veränderten verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen fortgeschrieben“.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>1.: verkehrsplanerische Rahmenbedingungen</b></p> <p>Die Entwicklung der Mobilitätswelt schreitet derzeit massiv voran. Die dabei entstehenden veränderten Rahmenbedingungen haben unmittelbar auch Einfluss auf bestehende und insbesondere innovative Mobilitätsangebote. In anderen Regionen</p>	<p>Es handelt sich um eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 und keine Neuaufstellung. Vor diesem Hintergrund wurden auch die grundsätzlichen Aussagen nur leicht verändert. Daher beschränkt sich</p>

<p>sind entsprechende Pilotprojekte in der Umsetzung, weitere Mobilitätsangebote werden entstehen. Darauf haben auch zum Beispiel Förderprogramme reagiert.</p> <p>Der Nahverkehrsplan reagiert auf diese Entwicklungen allenfalls durch die Maßnahme „Autonome Busse“, sieht diese jedoch nur für die Stadt Hildesheim vor und übernimmt die Maßnahme lediglich nachrichtlich aus dem schon vorliegenden Green City Plan Hildesheim - dort allerdings mit einem ange-dachten Umsetzungshorizont nach 2025. Weitere innovative Maßnahmen oder Pilotprojekte sind nicht vorgesehen.</p> <p>Wir regen daher an, die Prüfung der Umsetzung innovativer Pilotprojekte aufzunehmen.</p> <p>Die Region Leinebergland begrüßt auch diesbezüglich ausdrücklich eine konstruktive Zusammenarbeit und steht für Gespräche und gemeinsame Aktivitäten gerne zur Verfügung. Das große Interesse an der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region ist auch an den bisherigen Bemühungen der Region erkennbar, zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mobilitätskonzept der Samtgemeinde Leinebergland 2030</li><li>• Mobilitätszentrale der Region Leinebergland in Alfeld (Leine)</li><li>• Mobilitätskonzept der Region Leinebergland in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Hildesheim (zurzeit in Bearbeitung)</li><li>• Verbessertes Angebot im Stadtbusverkehr Alfeld (Leine) mit finanzieller Beteiligung der Stadt</li><li>• ehrenamtlicher Bürgerbus in Lamspringe</li><li>• Rufbusverkehre in Sibbesse und Lamspringe mit finanzieller Beteiligung seitens der beiden Kommunen.</li></ul> <p>Diese Aktivitäten zu verstärken ist unseres Erachtens vor allem vor dem Hintergrund der Aussage im NVP-Entwurf „Ohne eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Systems und ohne einen daraus resultierenden Zuwachs der ÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr ist von einer Verminderung des ÖPNV-Aufkommens um bis zu 6 % auszugehen.“ (S. 190) relevant. Die Region Leinebergland geht davon aus, dass nicht nur das ÖPNV-Angebot auf die Nachfrage reagieren sollte, sondern auch zusätzliche Potenziale durch attraktive Angebote, ggf.</p>	<p>der Nahverkehrsplan weiterhin auf seine gesetzlich vorgesehene Funktion und stellt kein umfassendes Mobilitätskonzept dar. Der Durchführung von Pilotprojekten steht der Plan nicht entgegen</p>
--	---

<p>auch als den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote, geschaffen werden sollten.</p> <p>Für die Ausrichtung bzw. weitere Planung des ÖPNV ist es unserer Einschätzung nach wichtig, eine gemeinsame und landkreisweite Umgewichtung weg vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln im Fokus zu haben. Das betrifft natürlich auch andere Zuständigkeitsbereiche jenseits der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft (z. B. innerörtliche Infrastrukturen).</p>	
<p>1.15.5:</p> <p><b>2.: finanzielle Rahmenbedingungen</b></p> <p>Unserer Einschätzung nach haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen durch die zur Verfügung stehenden sogenannten „7b-Mittel“ (Mittel bezogen auf § 7 NNVG) deutlich verbessert.</p> <p>Wir schlagen vor, folgende konkrete Maßnahme zusätzlich in den NVP mitaufzunehmen:</p> <p>Die Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV-Netzes durch innovative Pilotprojekte (u. a. gefördert durch 7b-Mittel und/ oder durch in Eigeninitiative und in Zusammenarbeit mit den Kommunen beantragte Förderungen im Rahmen von landes- oder bundesweiten Förderprojekten) und eine auf Nachhaltigkeit und ganzheitliche Mobilität ausgelegte ÖPNV-Weiterentwicklung.</p> <p>Des Weiteren sehen wir die Gefahr, dass bei fehlenden Innovationsprojekten bzw. fehlenden im Nahverkehrsplan verankerten innovativen Maßnahmen ggf. Fördermöglichkeiten nicht abgerufen werden können bzw. ungenutzt bleiben.</p>	<p>Es ist richtig, dass sich die finanziellen Rahmenbedingungen durch die Bereitstellung der 7b-Mittel verbessert haben. Nur deshalb war es möglich, bei der Festlegung der Bedienungsqualität gegenüber dem Nahverkehrsplan 2015 die Anforderungen heraufzusetzen und z. B. auch Ziele zur Samstags- und Sonntagsbedienung zu formulieren. Ein Großteil dieser Mittel fließt bereits heute in die Ausweitung des Busverkehrs in der Region Leinebergland. Eine allgemeine Festlegung zu innovativen Pilotprojekten wird ohne Konkretisierung nicht für zielführend angesehen.</p>
<p>1.15.6:</p> <p><b>Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität (Kapitel 3.3.4.3)</b></p> <p>In zahlreichen Gemeinden der Region, aber auch des Landkreises insgesamt, besteht an Sonntagen keinerlei ÖPNV-Angebot. Damit fehlt an Sonntagen eine Anbindung der Gemeinden an das Oberzentrum Hildesheim oder an nahegelegene Verknüpfungspunkte mit dem Schienenverkehr z. B. von und nach Hannover. Verkehre zur Anbindung von relevanten Freizeitzielen sind an Sonn- und Feiertagen somit nicht existent.</p> <p>Für den Landkreis Hildesheim sind im NVP-Entwurf Mindestbedienungsstandards formuliert. Bei den Standards (MUSS) ist eine Bedienung an Sonn- und</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist richtig, dass keine Analyse der Sonn- und Feiertagsbedienung erfolgt ist. Während der Nahverkehrsplan 2015 keine Anforderungen zur Sonntagsbedienung getroffen hat, wird nunmehr eine Einzelfallbetrachtung festgelegt. Daher wird diese erhöhte Anforderung als deutliche Verbesserung angesehen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Freizeitverkehr zwar aktuell wirtschaftlich kaum darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Ein-</p>

<p>Feiertagen überhaupt nicht erwähnt, bei den Standards (SOLL) wird formuliert: „...[ist] ganztags eine bedarfsorientierte Betrachtung anzustreben (Einzel-fallbetrachtung)“ (S. 50). Eine diesbezügliche Analyse und eine Darstellung der Defizite erfolgen im NVP-Entwurf nicht. Es wird daher nicht ersichtlich, wie schlecht bzw. nicht-existent das Angebot an Sonn- und Feiertagen ist.</p> <p>Wir regen daher an, den Mindestbedienungsstandard an Sonn- und Feiertagen deutlich zu erhöhen und eine Grundbedienung z. B. der Gemeindehauptorte mit einer Verbindung zum zugehörigen Mittelzentrum und nach Hildesheim (bzw. zum nächstgelegenen SPNV-Verknüpfungspunkt) aufzunehmen. Ferner regen wir an, auf dieser Grundlage eine Defizitanalyse des ÖPNV-Angebotes an Sonn- und Feiertagen durchzuführen und die Ergebnisse in vergleichbarer Form zu den übrigen Verkehrszeiten im Anlagenband darzustellen. Ferner regen wir an, auf Grundlage der Ergebnisse dieser Defizitanalyse Maßnahmen für die Behebung dieser Defizite in den NVP aufzunehmen, damit eine Grundversorgung der Kommunen auch an Sonn- und Feiertagen zeitnah umgesetzt werden kann.</p>	<p>sparungen vorzunehmen.</p> <p>Aufgrund der verkehrlichen Sinnhaftigkeit wurde jedoch der Prüfauftrag PA.7 „Ausweiten des Bedienungsangebotes am Wochenende in Teilbereichen im Landkreis Hildesheim“ in den NVP aufgenommen, mit dem mittelfristig die Schaffung eines bedarfsgerechten Grundangebotes am Wochenende geprüft werden soll.</p> <p>Hinweis: Aufgrund der Dispersität im Freizeitverkehr ist es kaum möglich, diese Verkehre für den ÖPNV zu bündeln, so dass nur sehr wenige Freizeit- und Tourismusziele tatsächlich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen.</p>
<p>1.15.7:</p> <p><b>Fahrzeugalter (Kapitel 3.3.6, 8.6.1)</b></p> <p>Der NVP-Entwurf sieht für den Landkreis Hildesheim ein Fahrzeughöchstalter von 15 Jahren vor. Die Bestandsaufnahme zeigt, dass das durchschnittliche Fahrzeugalter in den letzten Jahren sogar gestiegen ist. Bei einem Fahrzeughöchstalter von 15 Jahren kann das Durchschnittsalter noch weiter steigen.</p> <p>Ein Fahrzeughöchstalter von 15 Jahren ist nicht verständlich, da auch im Landkreis Hildesheim eine hohe Fahrzeugqualität ein wichtiger Bestandteil eines attraktiven ÖPNV-Systems ist. Wir regen daher an, in den nächsten Jahren beim maximalen Fahrzeugalter eine Höchstgrenze von 10 Jahren, bei Verstärkerfahrten mit geringem Einsatz von 12 Jahren vorzusehen (das sollte unseres Erachtens im gleichen Maße auch für Subunternehmer gelten).</p> <p><b>Umweltstandards (Kapitel 3.3.6, 8.6.1)</b></p> <p>Für den Regionalverkehr wird die Anforderung formuliert, dass mindestens 50 % der Fahrzeuge mindestens EURO V oder besser erfüllen sollten.</p> <p>Wir halten diese Ungleichbehandlung des Bedienungsbereichs des Regionalverkehrs im Unterschied zu den Anforderungen in der Stadt Hildes-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Festlegungen zum Fahrzeugalter und den Umweltstandards entsprechen den Inhalten des aktuell gültigen ÖDLA.</p> <p>Darüber hinaus beschäftigt sich die unter MI.6 formulierte Machbarkeitsstudie mit der Frage, welche Fahrzeugtechnik zukünftig die geeignetste für den Regionalverkehr im Landkreis Hildesheim bzw. auch für den Stadtverkehr in der Stadt Hildesheim sein könnte.</p> <p>Hinweis: Der Landkreis Hildesheim setzt sich für eine Verbesserung der ökologischen Standards ein. Umweltbezogene Fahrzeugstandards verändern sich im Zuge neuer technologischer Entwicklungen. Die Verbesserung der Emissionsstandards soll sukzessive erfolgen. Konkrete Vorgaben sind Teil der Qualitätsstandards, die im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren um Linienkonzessionen und Öffentliche</p>

<p>heim für nicht gerechtfertigt und regen daher dringend an, die Anforderungen an die Fahrzeuge zur Erfüllung von Umweltstandards im Landkreis Hildesheim deutlich zu erhöhen. Dies ist auch in Hinblick auf die aktuelle Diskussion um die Erreichung der Klimaschutzziele aus unserer Sicht unerlässlich. Die Reduzierung von Emissionen sollte nicht nur Thema von Städten und deren Stadtverkehren sein, sondern auch in den die Städte umgebenden Regionen – zumal der Regionalverkehr zu einem großen Anteil ja auch in die Städte fährt.</p>	<p>Dienstleistungsaufträge veröffentlicht werden.</p>
<p>1.15.8:</p> <p><b>Printmedien (Kapitel 8.3.) bzw. Barrierefreiheit (Kapitel 2.1.1)</b></p> <p>Printmedien sollten im Zuge der vollständigen Barrierefreiheit barrierefrei bzw. barrierearm lesbar sein (barrierefreier bzw. barrierearmer Druck), so dass alle Bevölkerungsgruppen die Möglichkeit haben, die zur Verfügung stehenden Informationen zu nutzen. Als Richtlinie kann hier die DIN 1450 (Schriften/ Leserlichkeit) herangezogen werden.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der Hinweis wird übernommen.</b></p> <p>Im NVP wird das Kapitel 3.3.7 „Anforderungen an Fahrgastinformation und Serviceleistungen – Barrierefreie Fahrgastinformation“ wie folgt redaktionell ergänzt:</p> <p>„Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.</li> </ul> <p><b><i>Alle schriftlichen Informationen, Internetseiten, Fahrplanbücher und -aushänge sind nach den einschlägigen Normen barrierefrei zu gestalten. (Fußnote mit Empfehlung der BITV2.0 sowie der DIN 1450)</i></b></p> <p>[...]“</p>
<p>1.15.9:</p> <p><b>Tarif und Vertrieb – Stichpunkt Niedersachsentarif (Kapitel 8.4)</b></p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass mit dem nachfolgenden Textbaustein Kommunen im Landkreis Hildesheim in Bezug auf den Niedersachsentarif bzw. auf die Anschlussmobilität ungleich behandelt werden. „Seit dem 09.12.2018 wird der [...] Niedersachsentarif auch von den Busunternehmen in Stadt und Landkreis Hildesheim anerkannt und auch verkauft („Anschlussmobilität“). [...]. Dies gilt sowohl im „Vorlauf“, also bei der Fahrt zum Bahnhof, als auch im „Nachlauf“, das heißt bei der An-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Niedersachsentarif ist ein Angebot der Niedersachsentarif GmbH (NITAG) mit landesweiter Gültigkeit. Dabei wurden zwischen der NITAG und den jeweiligen Verkehrsunternehmen Verträge geschlossen, die für jeden einzelnen Bahnhof die jeweilige Gültigkeit festlegen. Der Landkreis Hildesheim konnte bei den Verhandlungen erreichen, dass jeweils das vollständige Gemeindegebiet, in dem der Bahnhof liegt,</p>

<p>kunft mit der Bahn und der Weiterfahrt zu seinem Ziel. Diese Regelung gilt innerhalb der Gemeindegrenzen“,</p> <p>Im Textabschnitt wird deutlich gemacht, dass die Regelung nur in Verbindung mit einer Fahrt von/zum SPNV-Bahnhof und nur innerhalb der Gemeindegrenzen gilt. Die Anschlussmobilität gilt folgerichtig nur in diejenigen Kommunen, die einen Bahnhof auf ihrem Gemeindegebiet besitzen, z. B. gilt sie nicht für Sibbesse und Lamspringe (und auch nicht für Delligsen).</p> <p>Darüber hinaus beachtet diese lediglich innerhalb der Gemeindegrenzen greifende Regelung nicht die realen Bedarfe der Einwohnerinnen und Einwohnern, da beispielsweise für Fahrgäste aus Gronau (Leine) der nahegelegene Bahnhof in Elze (als zusätzliche Möglichkeit zum Bahnhof Banteln) trotz direkter Busverbindung die Anschlussmobilität nicht gilt; , siehe:  <a href="https://www.niedersachsentarif.de/servicekontakt/befoerederungsbedingungen">https://www.niedersachsentarif.de/servicekontakt/befoerederungsbedingungen</a>, Anlage IIIa.</p> <p>Wir schlagen vor, eine Gleichbehandlung der Einwohnerinnen und Einwohner aus dem Landkreis Hildesheim herbeizuführen und daher entsprechende Prüfaufträge vorzusehen, wie Fahrgäste – im Rahmen dieser Stellungnahme – aus der gesamten Region Leinebergland (einschließlich Delligsen) die Anschlussmobilität gleich von Beginn an nutzen können und ob bzw. wie die Regelungen der Anschlussmobilität über Gemeindegrenzen hinweg geöffnet werden können.</p>	<p>einbezogen wurde und nicht nur ein Teilgebiet, wie ursprünglich von der NITAG vorgesehen. Damit können große Teile des Kreisgebietes den Tarif nutzen. Im landesweiten Vergleich liegt der Landkreis Hildesheim hiermit deutlich an der Spitze. Für eine weitergehende Ausweitung wird dagegen derzeit kein Spielraum gesehen.</p> <p>Hinweis: Im Tarifverbund ROSA wird es zukünftig die reduzierte Monatskarte „Mobil“ geben. Darüber sind alle Pendler gut nach Hildesheim oder Hannover angebunden (wie alle Nutzer der Anschlussmobilität). Einzig im Einzelfahrkartenbereich (außer Niedersachsenticket) gibt es keinen einheitlichen Tarif.</p>
<p>1.15.10:</p> <p>Wir möchten zudem hinweisen, dass regelmäßig beobachtet bzw. erfahren wird, dass das Fahrpersonal oft keine ausreichenden Kenntnisse über die Anschlussmobilität besitzt, d. h. ein deutliches Informationsdefizit vorliegt.</p> <p>Wir regen daher an, die Schulungen des Fahrpersonals zu Tarifstrukturen als konkrete Maßnahme mitaufzunehmen.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Umfassende Schulungen des Fahrpersonals zu tariflichen Fragestellungen werden auch vom Aufgabenträger Landkreis Hildesheim für sinnvoll erachtet.</p> <p><b>Im Kapitel 10.7. wird eine Maßnahme zur regelmäßigen Schulung des Fahrpersonals, insbesondere zu den Tarifstrukturen, ergänzt.</b></p>
<p>1.15.11:</p> <p><b>Tarif und Vertrieb – Stichpunkt Tarifverbund (Kapitel 8.4)</b></p> <p>Die Region Leinebergland hält die Gründung eines Tarifverbundes für dringend erforderlich und be-</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Einbeziehung der Schienenverkehre in den Tarifverbund wird auch vom Landkreis für sinnvoll erachtet. Unter MT 1 ist die Maßnahme „Tarif-</p>

<p>grüßt die aktuellen Entwicklungen zum Start des Tarifverbunds zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ausdrücklich.</p> <p>Allerdings vermissen wir die Integration aller SPNV-Angebote und eine Regelung bzgl. benachbarter Tarifverbünde. Wir regen daher an, die flexible Weiterentwicklung des zukünftigen Tarifverbunds als Maßnahme mitaufzunehmen.</p>	<p>liche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ benannt. <b>Die dort aufgeführte mittel- bis langfristige Prüfoption wird erweitert um eine Integration aller SPNV-Angebote.</b></p>
<p>1.15.12:</p> <p><b>Verknüpfung ÖPNV / Fahrrad, Stichpunkt Fahrradmitnahme</b></p> <p>Die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad ist ein wichtiges Werkzeug und wird im NVP-Entwurf auch im Rahmen von B+R-Anlagen behandelt. Wir regen weiterhin an, die Fahrzeuganforderungen insofern zu erweitern, dass in allen Standardlinien- und Gelenkbussen Sondernutzungsflächen vorhanden sein sollen und diese ausreichend dimensioniert sein sollen. Die Vorhaltung von ausreichend dimensionierten Sondernutzungsflächen betrachten wir auch in Hinblick auf die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit als wichtige Anforderung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis 1: In Kapitel 3.3.6 werden Anforderungen an die Sondernutzungsflächen in den Bussen definiert. Diese gelten verpflichtend für alle Standardlinien- und Gelenkbusse mit Einsatz im Stadt- und Regionalverkehr.</p> <p>Hinweis 2: Die im NVP definierten Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge basieren auf einem intensiven Abstimmungsprozess, an dem auch die Verkehrsunternehmen beteiligt waren.</p>
<p>1.15.13:</p> <p><b>Verknüpfung ÖPNV / Fahrrad, Stichpunkt Fahrradabstellanlagen (Kapitel Anforderungen an Haltestellen, S. 60)</b></p> <p>Wir schlagen vor, an den Haltestellen der Kategorie A-C eine Fahrradabstellanlage als erforderliche Ausstattung mitaufzunehmen. Im Einzelfall kann im zweiten Schritt geprüft werden, ob Fahrradbügel ausreichend sind, ob Fahrradboxen sinnvoll sind usw.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuell wird ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildesheim erstellt. In Abhängigkeit des Ergebnisses sollen auch die relevanten Haltestellen der Kategorien B und C sukzessive mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden.</p>
<p><b>3. Anregungen zu konkreten Aussagen im NVP-Entwurf</b></p>	
<p>1.15.14:</p> <p>Wir möchten folgende konkrete Hinweise geben: Allgemeiner Hinweis: Im Anlagenband ist Tabelle 10 mit „Mo-Fr. Samstag Muss“ beschriftet. Wir gehen davon aus, dass Tabelle 10 sich auf Samstage bezieht.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>

<b>Region Leinebergland</b>	
<p>1.15.15:</p> <p><b>Mobilitätszentrale der Region Leinebergland</b></p> <p>Am Bahnhof der Stadt Alfeld (Leine) befindet sich eine bereits eingerichtete Mobilitätszentrale der Region Leinebergland als Anlaufstelle und Verknüpfungspunkt für die gesamte Region. Diese Mobilitätszentrale wird (im Gegensatz zur vorgeschlagenen Maßnahme „Einrichtung einer Mobilitätszentrale in der Stadt Hildesheim“) im gesamten NVP-Entwurf nicht erwähnt. Die Bemühungen der Region Leinebergland, eine kundennahe Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Region für Fragen rund um öffentliche Mobilitätsangebote zu schaffen und langfristig zu etablieren, werden damit ignoriert. Die Aufnahme der Mobilitätszentrale der Region Leinebergland mit Darstellung ihrer Beratungsleistungen muss in den NVP aufgenommen werden. Dies ist auch Bedingung für die bestehende Förderung des Betriebs der Mobilitätszentrale. Die Aufnahme der Mobilitätszentrale in den NVP wurde auch seitens des Landkreises Hildesheim im Rahmen der Antragstellung für die Fördermittel in Form eines LOI (Letter of Intent / Absichtserklärung) schriftlich zugesagt.</p> <p>Wir bitten dringend darum, diese Ergänzung vorzunehmen und damit zu dokumentieren, dass es im Bereich des Landkreises Hildesheim bereits eine Mobilitätszentrale gibt.</p> <p>Darüber hinaus regen wir an, eine frühzeitige Abstimmung über eine gemeinsame Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale für die Region Leinebergland nach Ende der Förderung als konkrete Maßnahme zur Verstetigung dieses Angebots mit aufzunehmen.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Der Aufgabenträger Landkreis Hildesheim bedankt sich für den Hinweis. <b>An geeigneten Stellen im NVP werden Hinweise auf die Mobilitätszentrale am Bahnhof/ ZOB Alfeld (Leine) redaktionell ergänzt (Kapitel 7.2.2, 8.3, 8.6.2).</b></p> <p><b>U. a. wird Kapitel 7.2.2 wie folgt ergänzt:</b></p> <p>„Im Oktober 2018 hat im Bahnhof Alfeld (Leine) die Mobilitätszentrale der Region Leinebergland als Anlaufstelle und Verknüpfungspunkt für die gesamte Region den Betrieb aufgenommen. Diese bietet eine kundennahe Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Region für Fragen rund um öffentliche Mobilitätsangebote.</p> <p>Die Einrichtung wird mit Fördermitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), dem Land Niedersachsen, dem Verein Region Leinebergland sowie den Kommunen finanziert. Die Förderung ist auf drei Jahre bis zum 31.08.2021 beschränkt. Eine Weiterführung wird seitens der Region Leinebergland angestrebt.“</p> <p>Ein Weiterbetrieb der Mobilitätszentrale seitens der Region Leinebergland würde begrüßt; eine konstruktive Zusammenarbeit wird zugesichert.</p>
<p>1.15.16:</p> <p><b>Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität (Kapitel 3.3.4.3)</b></p> <p>In verschiedenen Städten bzw. Gemeinden der Region bestehen Verflechtungen zu Zielen in benachbarten Landkreisen bzw. sind umgekehrt Orte in benachbarten Landkreisen mit den Zentren in der Region Leinebergland eng verknüpft. So bestehen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuell sieht der Landkreis Hildesheim keinen Bedarf für eine Aufwertung des Regionalbusangebotes über die Kreisgrenze hinaus.</p> <p>Sollte sich zukünftig ein Bedarf für Angebotsanpassungen im kreisgrenzüberschreitenden Verkehr ergeben, wird sich der Landkreis</p>

<p>z. B. zwischen Delligsen und Alfeld oder zwischen Freden und Bad Gandersheim umfangreiche Verkehrsbeziehungen. Diese Verkehrsbeziehungen finden sich in den formulierten Mindestbedienstungsstandards nicht wieder. Wir regen daher an, die Systematik der Bedienungsqualität nicht nur auf Relationen im Landkreis Hildesheim und zum Oberzentrum Hildesheim auszurichten, sondern auch relevante benachbarte Zentren miteinzubeziehen, eine entsprechende Defizitanalyse durchzuführen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf diesen Regionen vorzusehen.</p>	<p>Hildesheim entsprechend dem Gesetzesauftrag mit den betreffenden Nachbar-Aufgabenträgern abstimmen.</p> <p>Bei Entscheidungen, die Änderungen des Angebotes auf Linien, die mehrere Aufgabenträger bzw. Städte betreffen, sind grundsätzlich immer alle Beteiligten einzubeziehen. Dies gehört zu den gesetzlichen Grundvoraussetzungen.</p>
<p>1.15.17:</p> <p><b>Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen (Kapitel 4.7)</b></p> <p>Durch den gesamten westlichen und nördlichen Landkreis Hildesheim verläuft der „Leine-Heide-Radweg“, der ständig steigende Nutzerzahlen aufweist. Dieser soll erwähnt werden. Das gilt auch für die Bemühungen, das Leinebergland zur Qualitätswanderregion „Wanderbares Deutschland“ weiterzuentwickeln, da dies ggf. Auswirkungen auf den (touristischen) ÖPNV-Bedarf mit sich bringt, vor allem an den sonst eher verkehrsschwächeren Sonn- und Feiertagen.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird in Kapitel 4.7 reaktionell ergänzt.</b></p>
<p><b>Stadt Alfeld (Leine)</b></p>	
<p>1.15.18:</p> <p><b>Erschließungsqualität (Kapitel 8.1.1)</b></p> <p>Die Ausführungen im 2. Absatz dieses Textabschnittes sind allgemein auf defizitäre Angebote in Gewerbegebieten ausgerichtet. In der Tabelle auf Seite 136 ist ausgeführt, dass „Randbereiche des Gewerbegebietes außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches von 500 m“ aufweisen und „erfahrungsgemäß eine geringe ÖPNV Affinität“ gegeben sei. Daraus wird gefolgert, dass kein bzw. geringer Handlungsbedarf bestehe. Dem kann unserer Einschätzung nach so nicht gefolgt werden:</p> <p>Weil die Süd-Nord-Erschließung des Gebietes parallel zur B 3 und damit auch parallel der heutigen Linienführung des ÖPNV verläuft, sollte hier ein auf die Arbeitszeiten der Mehrzahl der ansässigen Betriebe abgestimmtes Angebot angestrebt werden. Damit könnte ein nicht unerheblicher Teil der Arbeitnehmer in die Lage versetzt werden, auch Jobtickets nutzen zu können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aufgrund unterschiedlichster Arbeitszeitmodelle bzw. Schichtbetriebe sind die Zu- und Abfahrten in Gewerbegebiete nur bedingt zu bündeln, eine hierauf ausgerichtete ÖPNV-Erschließung ist somit nur sehr eingeschränkt möglich.</p> <p>Zudem haben die betroffenen Buslinien 65 und 66 unterschiedliche Verkehrsaufgaben, so dass eine Anpassung der Zeiten nicht immer zu realisieren ist (z. B. Aufgaben im Schulverkehr, Anbindung an die Schiene nach Hannover am Bahnhof Alfeld (Leine), möglichst regelmäßiges Angebot).</p> <p>Dennoch ist eine zeitlich zielgerichtete Anbindung von Gewerbegebieten wünschenswert, die Anregung wird an das zuständige Verkehrsun-</p>

	<p>ternehmen zur Prüfung außerhalb des NVP weitergegeben.</p> <p>Hinweis: Zu berücksichtigen ist, dass bei einem Modal Split-Anteil ÖPNV von aktuell ca. 9 % in der Stadt Alfeld (Leine) erst ab ca. 500 – 600 Beschäftigten an einem Arbeitsplatzstandort, und damit rund 50 potenziellen ÖPNV-Nutzer, die täglich hin und zurückfahren, eine gewisse ÖPNV-Relevanz gegeben ist.</p>
<p>1.15.19:</p> <p><b>Bedienungs- und Verbindungsqualität / Maßgebliche Problempunkte aus der Sicht der Verkehrsunternehmen (Kapitel 8.1.2., 8.5)</b></p> <p>In Absatz 5 wird darauf verwiesen, dass „in den letzten Jahren durch umfangreiche Überplanungen und Umstrukturierungen“ das Angebot in der Stadt Alfeld (Leine), der Samtgemeinde Leinebergland und Freden erheblich verbessert worden ist.</p> <p>Das ist richtig, dennoch soll der Tenor der Aussage im Nahverkehrsplan auf den Abbau der noch bestehenden Defizite gerichtet sein. Es besteht nach wie vor Optimierungsbedarf bezüglich der Taktung auf den zentralen Verknüpfungspunkt „ZOB/ Bahnhof Alfeld“ ausgerichteten Linien. Insbesondere an Sonn- und Feiertagen sollten mindestens 4 Fahrtenpaare angeboten werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird auf den Prüfauftrag PA 7 zur Ausweitung des Bedienungsangebotes am Wochenende verwiesen.</p> <p>Hinweis: Aus den Ortsteilen von Alfeld (Leine) ist eine entsprechende Anbindung vorhanden.</p>
<p>1.15.20:</p> <p><b>Anlagenband allgemein</b></p> <p>In Anlagenband Kapitel 2 aufgeführten erarbeiteten Liniensteckbriefe, die ggf. in der Spalte „Anmerkung“ schon leicht zu behebbende Defizite aufweisen (siehe Linie 61: teilweise nur Ausstieg, teilweise abweichende Linienführung), werden unseres Erachtens bei der Bewertung in den Tabellen 8.10 nicht berücksichtigt, vor allem wenn die Bewertung mit „Anforderung erfüllt“ stattgefunden hat.</p> <p>Das dort liegende Verbesserungspotential wird nicht aufbereitet. Wir regen daher an, diese Potentiale bzw. in zukünftiger Überplanung und Ausschreibung zu behebbenden Defizite (für das Beispiel 61 wäre das die verbesserte Anbindung, Taktung und Fahrplanverständlichkeit) im Nahverkehrsplan oder gebündelt an anderer Stelle aufzubereiten, um mit den herausgearbeiteten Erkenntnissen aus der Ana-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Aufgabenträger Landkreis Hildesheim gestaltet seit jeher seinen Nahverkehrsplan bewusst als relativ offenen Rahmenplan. Dieser lässt es zu, dass konkrete Maßnahmen mit den einzelnen Kommunen und den Verkehrsunternehmen kontinuierlich abgestimmt und auch umgesetzt werden. Auch die angesprochenen Belange können in Absprache mit dem Aufgabenträger und dem zuständigen Verkehrsunternehmen außerhalb des NVP angegangen werden.</p> <p>Hinweis: Sämtliche in den beiden vergangenen Jahren umgesetzten Maßnahmen, z. B. in den Gemein-</p>

lyse effizient weiterarbeiten zu können.	den Freden (Leine) und Sibbesse, in der Stadt Alfeld (Leine) sowie in der Samtgemeinde Leinebergland, wären bei einem anderen Verständnis des Nahverkehrsplans nicht zu realisieren gewesen.
<b>Flecken Delligsen</b>	
<p>1.15.21:</p> <p><b>Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Stichpunkt Reisezeit (Kapitel 3.3.4.4)</b></p> <p>Die Anforderung an die Reisezeit für Verbindungen im Landkreis Hildesheim wird im NVP-Entwurf wie folgt formuliert „Die Orte im Kreisgebiet sollen mit einem akzeptablen Zeitaufwand an die zentralen Orte angebunden werden“.</p> <p>Wir regen an, im Einzelfall auch das Reisezeitverhältnis ÖPNV – MIV miteinzubeziehen. Ein theoretisch „akzeptabler“ Zeitaufwand für die Reise mit dem ÖPNV wird zunichte gemacht, wenn die Fahrt mit dem Pkw deutlich schneller geht (Beispiel: Grünenplan Forsthaus – Bahnhof Alfeld (Leine): 8 Kilometer bzw. 10 Minuten mit dem Pkw gegenüber 30 Minuten mit der Buslinie 63, d. h. dreifache Reisezeit).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dem Aufgabenträger Landkreis Hildesheim ist bewusst, dass nicht immer ein für alle optimales ÖPNV-Angebot zu Verfügung gestellt werden kann.</p> <p>Während durch den privaten Pkw zeitunabhängig eine weitgehende flächendeckende Erschließung und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, wird im ÖPNV die Nachfrage gebündelt. Eine flächendeckende Feinerschließung aller potenziellen Ziele mit direkten Verbindungen ist unter ökonomischen Gesichtspunkten nicht zu vertreten, da die Fahrgastpotenziale zu gering ausfallen.</p> <p>Hinweis: Der neue Fahrplan der Linie 63 entspricht den Anforderungen des NVP des Aufgabenträgers LK Holzminden und wurde intensiv mit den Beteiligten abgestimmt.</p>
<p>1.15.22:</p> <p>Wir regen weiterhin an, die Einrichtung von schnellen und attraktiven Verbindungen zum Bahnhof Alfeld (Leine) auch über die Landkreisgrenzen hinaus zu prüfen – als echte Alternative zum eigenen Pkw.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuell sieht der Landkreis Hildesheim keinen Bedarf für eine Aufwertung des Regionalbusangebotes über die Kreisgrenze hinaus.</p> <p>Sollte sich zukünftig ein Bedarf für Angebotsanpassungen im kreisgrenzüberschreitenden Verkehr ergeben, wird sich der Landkreis Hildesheim entsprechend dem Gesetzauftrag mit den Nachbar-Aufgabenträger Landkreis Holzminden abstimmen.</p>

<b>Stadt Elze</b>	
<p>1.15.23:</p> <p><b>Landkreisgrenzüberschreitende Betrachtung</b></p> <p>Sowohl im Rahmen von Verbindungen vom Landkreis Hildesheim in die Region Hannover als auch bezüglich des neu einzurichtenden Tarifverbunds schlagen wir vor, Planungen nicht an Kreisgrenzen bzw. Verbundgrenzen enden zu lassen, da es Verflechtungen aus Elze auch Richtung Norden in die Region Hannover gibt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Sollte sich zukünftig ein Bedarf für Angebotsanpassungen im kreisgrenzüberschreitenden Verkehr ergeben, wird sich der Landkreis Hildesheim entsprechend dem Gesetzesauftrag mit den betreffenden Nachbar-Aufgabenträgern abstimmen.</p>
<p>1.15.24:</p> <p><b>Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen (Kapitel 4.7)</b></p> <p>Bei den Aufzählungen fehlt für Elze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klosterkirche Wittenburg mit dem Wittenburger Sommer,</li> <li>• Ausflugsgebiet Osterwald mit der Sennhütte,</li> <li>• Freizeitpark Rasti-Land</li> </ul>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird redaktionell ergänzt.</b> Der Freizeitpark Rasti-Land wird in den NVP aufgenommen.</p> <p>Hinweis: Eine „nennenswerte Nachfrage“ von mindestens 50 Fahrgästen pro Tag wird bei der üblichen ÖPNV-Nutzung im Freizeitverkehr i. d. R. erst ab Besucherzahlen von über 1.000 Besuchern pro Tag erreicht.</p>
<p>1.15.25:</p> <p><b>Bedienungsangebot im Busverkehr (Kapitel 6.3.2)</b></p> <p>Wir bitten um Überprüfung bzw. Relativierung der Aussage „In Elze wird der öffentliche Verkehr außerhalb des Schulverkehrs fast in Gänze mit AST-Verkehren betrieben“, da mindestens die Linie 66 gerade auch außerhalb der Schulverkehrszeit (ab ca. 16:00 Uhr und an Samstagen) Fahrtmöglichkeiten anbietet. Es sollte unseres Erachtens nicht der Eindruck entstehen, außerhalb des Schulverkehrs wird ausschließlich im Bedarfsverkehr gefahren.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird wie folgt angepasst:</b></p> <p>„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 sonn- / feiertags als AST-Verkehr. In Elze wird <b>ein großer Teil</b> des öffentlichen Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs <b>fast in Gänze</b> mit AST-Verkehren betrieben (Ausnahme Linie 66) und auch in Nordstemmen ersetzt das AST auf verschiedenen Relationen in Richtung Hallerburg und Barnten in den Ferien den Linienbetrieb. [...]“</p>

<p>1.15.26:</p> <p><b>Erschließungsqualität (Kapitel 8.1.1) bzw. Zielerfüllung NVP 2015 (Kap. 7.1.1), Maßnahmen (Kap. 10.2.1)</b></p> <p>Für das Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Kernort Elze) ergeben sich Erschließungsdefizite, die schon im NVP 2015 benannt wurden. Wir begrüßen ausdrücklich die Maßnahme MA.1. zur Anbindung durch die Linie 66 und bitten um zeitnahe Realisierung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>1.15.27:</p> <p><b>Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV bzw. Barrierefreiheit (Kapitel 8.6.2.2)</b></p> <p>Der Bahnhof Elze ist mittlerweile barrierefrei ausgebaut bzw. der Umbau fast abgeschlossen. Um eine falsche Darstellung zu vermeiden, sollen hier die veralteten Informationen (insb. die Fotos) aus dem NVP entfernt werden.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird an den entsprechenden Stellen aktualisiert.</b></p>
<p>1.15.28:</p> <p><b>Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim (Kapitel 9.1.1)</b></p> <p>Wir bitten um kritische Prüfung der Prognosen zur Einwohnerentwicklung bzw. Prüfung der Daten zur Bevölkerungsentwicklung 2013 – 2018 auf Seite 82 (+ 3 %) und der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2025 (-10.2 %). Der prognostizierte Abschwung um 10 % bis 2025 scheint uns im Vergleich zur realen, leicht positiven Entwicklung als zu drastisch.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Dynamik ist bekannt, im NVP wird jedoch keine eigene Prognose erstellt. Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird als Grundlage für die Abschätzung der zukünftigen Einwohnerentwicklung auf Daten der Bertelsmann Stiftung zurückgegriffen (Basisjahr der Vorausschätzung 2012).</p> <p>Die Bevölkerungsentwicklung dient im NVP-Prozess insbesondere der Einschätzung, wo zukünftig Potenziale für den ÖPNV gesehen werden und wo die Schwerpunkte der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur liegen.</p> <p>Aus den vorliegenden Daten lassen sich insgesamt die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ablesen.</p>
<p>1.15.29:</p> <p><b>Zusätzliche Haltestellen (analog zu Kapitel 10.2.1) bzw. Haltestelleneinzugsbereiche (Kapitel 3.3.4.2)</b></p> <p>Wir regen die Einrichtung von Haltestellen im „neu-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Die Einrichtung neuer Haltestellen wird in der Regel im Tagesgeschäft der Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der</p>

<p>en“ Elzer Zentrum und in der Nähe des Friedhofs an.</p>	<p>jeweiligen Kommune geprüft und abgestimmt. Die Anregung bietet jedoch einen interessanten Hinweis, der an das Verkehrsunternehmen weitergegeben wird. Eine Prüfung erfolgt außerhalb des NVP.</p>
<p>1.15.30:</p> <p>Weiterhin schlagen wir vor, die Prüfung eines generell eher engmaschigeren Haltestellennetzes mit- aufzunehmen bzw. die auf Seite 44 angesetzten Haltestelleneinzugsradien auf die Bedürfnisse älterer bzw. in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen anzupassen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis: Die im NVP definierten und kreisweit gültigen Standards für die Erschließungsqualität orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), an den heutigen Strukturen im ÖPNV im Landkreis, sowie an den in vergleichbaren Kreisen im NVP hinterlegten Standards. Sie bilden ein verkehrlich und ökonomisch realistisches Angebot für das gesamte Kreisgebiet ab.</p>
<p>1.15.31:</p> <p><b>Angebotsqualität Schultage (Anlagenband Tabelle 8)</b></p> <p>Es wurden Defizite („Anforderungen an das Bedienungsangebot nicht 100%ig erfüllt, tlw. fehlende Fahrten“) für die Ortsteile Sorsum und Wittenburg analysiert und dargestellt (Anlagenband S. 41). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es handelt sich bei der Fortschreibung des NVP in wesentlichen Teilen um eine formale Anpassung des vergleichsweise aktuellen gültigen NVP aus dem Jahr 2015, um den Anforderungen des Landes Niedersachsen nachzukommen, da ein „nicht aktueller“ NVP zukünftig finanzielle Folgen hat (erstmalig ab 2020) (§ 7c NNVG).</p> <p>Der NVP ist jedoch bewusst als relativ offener Rahmenplan gestaltet. Dieser lässt es zu, dass konkrete Maßnahmen mit den einzelnen Kommunen und den Verkehrsunternehmen kontinuierlich auch außerhalb des NVP abgestimmt und auch umgesetzt werden.</p> <p>Zudem vgl. Ausführungen unter Punkt 1.15.36.</p>
<p>1.15.32:</p> <p><b>Verknüpfung ÖPNV / Fahrrad</b></p> <p>Wir schlagen vor, am Bahnhof Elze Lademöglichkeiten für Pedelecs bzw. E-Bikes zu schaffen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Als Aufgabenträger ist der Landkreis Hildesheim vordergründig für die Planung (Planungsgebot) der Haltestelleninfrastruktur zuständig und kann als solcher Standards und Kriterien für den Haltestellenausbau</p>

	<p>sowie Ausstattungskriterien definieren, die Umsetzung liegt jedoch in der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers (i. d. R. Kommune) (vgl. Kapitel 3.3.5).</p> <p>Hinweis: Die Maßnahme MIM.1 berücksichtigt die Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Intermodalen Verknüpfungspunkten. Hierzu gehört bei nachweislichem Bedarf auch die Einrichtung von Ladeinfrastruktur.</p>
<b>Gemeinde Freden (Leine)</b>	
<p>1.15.33:</p> <p><b>Karte 2 - Einwohnerzahlen</b></p> <p>In Karte 2 der Anlage wird die Einwohnerzahl der Gemeinde Freden (Leine) zum Stichtag 31.12.2018 mit 5.697 EW benannt. Dies ist (leider) falsch. Es waren zum Stichtag 4.731 Einwohnerinnen und Einwohner.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>In Karte 2 und Tabelle 1 des Anlagenbandes wurden entgegen der Darstellungen im Textteil des NVP (nur Hauptwohnsitz) für die Gemeinde Freiden (Leine) versehentlich Haupt- und Nebenwohnsitzler aufgeführt.</p> <p><b>Karte 2 sowie Tabelle 1 im Anlagenband werden redaktionell angepasst.</b></p>
<p>1.15.34:</p> <p><b>Nachtbusangebot</b></p> <p>Das Nachtbusangebot ist ein attraktives Angebot. Leider wird die Gemeinde Freden nicht durch Nachtbuslinien angebunden. Wir regen daher wie im letzten NVP an, eine Erweiterung des Nachtbusangebots für eine Anbindung von Freden zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anbindung an den „nachtsbus“ ist wünschenswert. Die hierfür erforderliche Verlängerung einer Linie des „nachtsbus“ (z. B. N7+) ist umlauftechnisch jedoch nicht mit dem heutigen Verkehrsangebot leistbar, so dass der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich wäre. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist aktuell die Einrichtung eines zusätzlichen Kurses im Zusammenspiel mit dem generierbaren Fahrgastpotenzial wirtschaftlich jedoch nicht darstellbar.</p>
<p>1.15.35:</p> <p><b>Verknüpfung (Kapitel 6.2.2) bzw. Niedersachsentarif (Anschlussmobilität)</b></p> <p>Durch den vorhandenen Bahnhof können Fahrgäste mit Umstieg in Freden (Leine) die Anschlussmobilität nutzen. Allerdings fehlen unseres Erach-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis stellt einen wünschenswerten Ansatz dar, welcher jedoch im Status quo, vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Aufgaben der Buslinien, (noch) nicht</p>

<p>tens komfortable Anschlüsse zwischen SPNV und Buslinien, im NVP-Entwurf heißt es dazu: „An den Haltepunkten Barnten, Freden, Harsum und Emmerke bestehen keine Systemverknüpfungen SPNV – Bus, hier sind die Verknüpfungen eher zufällig“. Wir regen an, eine Maßnahme zur verbesserten Verknüpfungssituation am Bahnhof Freden mitaufzunehmen.</p>	<p>realisierbar ist.</p>
<p>1.15.36:</p> <p><b>Angebotsqualität Schultage (Anlagenband Tabelle 8)</b></p> <p>Es werden Defizite („kein Angebot“) für den Ortsteil Schildhorst analysiert und dargestellt (S. 44).</p> <p>Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p> <p>Für die Ortsteile Meimershausen, Everode, Eyershausen, Ohlenrode, Wetteborn, Winzenburg werden für Mo-Fr an Schultagen: „Anforderung an das Bedienungsangebot beim regulären Linienverkehr nicht 100%ig erfüllt, fehlende Fahrten“ (S. 44). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim kommt der Anbindung der Ortsteile im ÖPNV ein hoher Stellenwert zu. Dennoch ist dem Kreis bewusst, dass nicht immer ein für alle optimales ÖPNV-Angebot zu Verfügung gestellt werden kann.</p> <p>Während durch den privaten Pkw zeitunabhängig eine weitgehende flächendeckende Erschließung und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, wird im ÖPNV die Nachfrage gebündelt. Eine flächendeckende Feinerschließung aller potenziellen Ziele ist unter ökonomischen Gesichtspunkten nicht zu vertreten, da die Fahrgastpotenziale für eine Anbindung im regulären Linienbetrieb zu gering ausfallen.</p> <p>Nichtsdestotrotz werden sich Landkreis und Verkehrsunternehmen natürlich auch zukünftig weiter des Themas „Mobilität im ländlichen Raum“ annehmen und nach alternativen Lösungen zur Verbesserung der Anbindung der abseits der regionalen Korridore gelegenen Bereiche suchen.</p> <p>Zudem vgl. Ausführungen unter Punkt 1.15.31.</p>
<p>1.15.37:</p> <p><b>Angebotsqualität Ferientage (Anlagenband Tabelle 9)</b></p> <p>Es werden Defizite („kein Angebot“) für den Ortsteil Schildhorst analysiert und dargestellt (S. 52). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs Maßnahmen, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter den Punkten 1.15.31 und 1.15.36</p>

<p>Für die Ortsteile Meimershausen, Everode, Eyershausen, Ohlenrode, Wetteborn, Winzenburg, Klump und Westerberg werden an Ferientagen erst nach 07:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten angeboten (S. 52). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	
<p>1.15.38: <b>Angebotsqualität Samstage (Anlagenband Tabelle 10)</b></p> <p>Es werden Defizite („kein Angebot“) für den Ortsteil Schildhorst analysiert und dargestellt (S. 61). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter den Punkten 1.15.31 und 1.15.36</p>
<p><b>Gemeinde Lamspringe</b></p>	
<p>1.15.39: <b>Bürgerbus</b></p> <p>Wir regen an, das - aufgrund eines real vorhandenen Bedarfs - als ehrenamtlicher Fahrdienst geschaffene Bürgerbusangebot in den ÖPNV zu überführen und somit ein öffentliches Mobilitätsangebot „aus einer Hand“ für Lamspringe herzustellen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Bürgerbus stellt in seiner heutigen Form z. T. eine unerwünschte Parallelbedienung zum Linienverkehr dar. Eine Klärung des weiteren Umgangs erfolgt außerhalb des NVP.</p>
<p>1.15.40: <b>Tarif und Vertrieb – Stichpunkt Niedersachsentarif (Kapitel 8.4)</b></p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass für Lamspringe die Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs nicht gilt und verweisen auf Punkt 2 der gemeinsamen Stellungnahme.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 1.15.9</p>
<p>1.15.41: <b>Angebotsqualität Ferientage (Anlagenband Tabelle 9)</b></p> <p>Es werden Defizite („kein Angebot“) für die Ortsteile Ammenhausen, Evensen, Glashütte, Hornsen, Neuhof und Wöllersheim analysiert und dargestellt (S. 52). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter den Punkten 1.15.31 und 1.15.36</p>
<p>1.15.42: <b>Angebotsqualität Samstage (Anlagenband Tabelle 10)</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter den Punkten 1.15.31 und 1.15.36</p>

<p>Es werden Defizite („kein Angebot“) für die Ortsteile Ammenhausen, Evensen, Glashütte, Hornsen, Neu- hof und Wöllersheim analysiert und dargestellt (S. 62). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs ent- sprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	
<p><b>Samtgemeinde Leinebergland (Duingen, Gronau, Eime)</b></p>	
<p>1.15.43: <b>Zukünftige Entwicklung / Maßnahmenkatalog</b></p> <p>Baugebiet Gronau West: Es ist eine Bushaltestelle im Gewerbegebiet eingeplant, damit eine Anbin- dung – z. B. durch die Linie 66 - an den ÖPNV er- folgen kann. Eine entsprechende Anpassung des Fahrplans ist deshalb zukünftig (bei Fertigstellung des Gebiets) notwendig.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>1.15.44: <b>Angebotsqualität Ferientage (Anlagenband Tabelle 9)</b></p> <p>Es werden Defizite in der Verbindungsqualität für den Ortsteil Coppengrave (Duingen) analysiert und dargestellt (S. 53). Es fehlen im Rahmen des NVP- Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfauf- träge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p> <p>Es werden Defizite („kein Angebot“ bzw. „Anforde- rung nicht erfüllt“) für den Ortsteil Haus Escherde (Gronau) analysiert und dargestellt (S. 53). Es feh- len im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p> <p>Für die Ortsteile Barfelde, Dötzum, Eitzum und Nienstedt werden an Ferientagen erst nach 07:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten angeboten (S. 53). Es feh- len im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter den Punk- ten 1.15.31 und 1.15.36</p>
<p>1.15.45: <b>Angebotsqualität Samstag (Anlagenband Tabelle 10)</b></p> <p>Es werden Defizite in der Verbindungsqualität für den Ortsteil Coppengrave (Duingen) analysiert und dargestellt (S. 61). Es wurden Defizite („kein Ange- bot“ bzw. „Anforderung nicht erfüllt“) für den Orts- teil Haus Escherde (Gronau) analysiert und darge-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter den Punk- ten 1.15.31 und 1.15.36</p>

<p>stellt (S. 62). Für die Ortsteile Betheln, Brüggen, Eddinghausen, Heinum, Rheden und Wallenstedt fehlen Fahrtmöglichkeiten nach 16:00 Uhr (S. 62).</p> <p>Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben. Es wird ein Prüfan-satz „Ausweiten des Bedienungsangebotes am Wo-chenende in Teilbereichen im Landkreis Hildesheim“ in Aussicht gestellt, der die Wochenendbedienung gemäß Mobilitätskonzept 2030 der Samtgemeinde Leinebergland umsetzen könnte. Wir bitten, die Ausweitung als konkrete Maßnahmen mitaufzu-nehmen und zeitnah oben genannte Defizite zu beheben.</p>	
<b>Gemeinde Sibbesse</b>	
<p>1.15.46:</p> <p><b>Nachtbusangebot</b></p> <p>Das Nachtbusangebot ist ein attraktives Angebot, um von Hildesheim zurück nach Sibbesse zu gelan-gen. Leider fehlen Fahrtmöglichkeiten, um abends zu Veranstaltungen nach Hildesheim zu gelangen (Fahrtmöglichkeiten bestehen bis ca. 15:00 Uhr; eine Fahrtmöglichkeit um ca. 22.00 Uhr). Wir regen an, eine entsprechende Maßnahme bzw. einen Prüf-auftrag aufzunehmen, der dieses für den Freizeit-verkehr wichtige Bedienungsangebot auf den noch fehlenden Relationen vorsieht.</p> <p>Des Weiteren fehlen Möglichkeiten im Nachtbusan-gebot, um in die einzelnen Ortsteile von Sibbesse zu gelangen.</p> <p>Wir regen daher an, einen Prüfauftrag zur Überpla-nung des Nachtbusangebots und eine mögliche Umstellung auf Bedarfsverkehr zur flexibleren Ge-staltung des Nachtbusangebots mitaufzunehmen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zusätzliche Fahrten zur besseren Anbindung an den „nachtsbus“ sind wünschenswert, vor dem Hinter-grund der finanziellen Handlungs-spielräume aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar.</p>
<p>1.15.47:</p> <p><b>Tarif und Vertrieb – Stichpunkt Niedersach-sentarif (Kapitel 8.4)</b></p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass für Sibbesse die Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs nicht gilt und verweisen auf Punkt 2 der gemeinsamen Stellungnahme.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 1.15.9</p>
<p>1.15.47:</p> <p><b>Angebotsqualität Samstage (Anlagenband Tabelle 10)</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter den Punk-ten 1.15.31 und 1.15.36</p>

<p>Es werden Defizite („Anforderung nicht erfüllt“) für die Ortsteile Adenstedt, Grafelde, Sellenstedt, Westfeld und Wrisbergholzen analysiert und dargestellt (S. 63). Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben.</p>	
---	--

## 2 Verkehrsunternehmen

### 2.1 Deutsche Bahn AG Eigentumsmanagement (DB Immobilien)

2.1	Deutsche Bahn AG Eigentumsmanagement (DB Immobilien; 27.08.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>2.1.1:</p> <p>Die DB Immobilien, als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als der Träger öffentlicher Belange zu dem o. g. Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim.</p> <p>In unmittelbarer Nachbarschaft verlaufen unsere planfestgestellten Eisenbahnanlagen. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.).</p> <p>In der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z. B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z. B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen.</p> <p>In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecken oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Planungsträger, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.</p> <p>Flächen, die ausschließlich oder überwiegend Zwecken u. a. des öffentlichen Verkehrs als wichtige öffentliche Verkehrswege dienen sind deren bestimmungsgemäßer Nutzung zu gewährleisten.</p> <p>Demgemäß dürfen wichtige Verkehrswege (Bahnanlagen) in ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Abschließend weisen wir darauf hin, dass der o. g. Nahverkehrsplan eine vorbereitende Maßnahmenplanung darstellt. Wir behalten uns vor, zu dem o. g. Verfahren und zu weiteren Bebauungsplänen,</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

<p>die sich daraus entwickeln werden, unabhängig von unserer Stellungnahme Bedenken und Anregungen vorzubringen. Diese können auch grundsätzlicher Art sein, sofern Unternehmensziele oder Interessen der Deutschen Bahn AG dies erfordern.</p> <p>Wir bitten Sie, uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	
---	--

## 2.2 ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

2.2	ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (12.09.2019)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
2.2.1:	<p>In dem Geltungsbereich Ihres NVP liegen Streckenabschnitte unserer Stadtbahnlinie 1 sowie unserer Buslinie 330.</p> <p>Die Stadtbahnlinie 1 wird in Ihrem NVP im Bestand erwähnt. Auf Seite 61 weisen Sie bezüglich der Ausstattung der Stadtbahnstationen auf die im NVP der Region Hannover definierten Anforderungen an die Ausbaustandards hin. Auf S. 204 erwähnen Sie den vordringlichen Bedarf für den barrierefreien Ausbau der Wendeschleife Sarstedt und auf S. 152 die betrieblichen Probleme wegen fehlender Echtzeitdaten in der Abstimmung mit der Linie 21 in der Wendeschleife Sarstedt.</p>	Kenntnisnahme
2.2.2:	<p>Zusätzlich zur Wendeschleife Sarstedt befinden sich im Stadtgebiet von Sarstedt vier weitere Stadtbahnhaltestellen. Die Bevorrechtigung der Stadtbahn an den Signalanlagen ist optimierungsbedürftig und diese Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut.</p> <p>Unseres Wissens werden Gespräche zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Stadt Sarstedt und der Region Hannover über den Weiterbetrieb der Stadtbahnlinie 1 geführt. Zu dem damit in Zusammenhang stehenden barrierefreien Ausbau der Haltestellen sowie zur Optimierung der Bevorrechtigung an den Signalanlagen enthält Ihr NVP jedoch keine Angaben. Aus unserer Sicht sollten Aussagen zum Weiterbetrieb, zum Ausbauprogramm und zur Prio-</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung</p> <p>Aktuell finden Gespräche zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Region Hannover und der Stadt Sarstedt bzgl. des Weiterbetriebs der Stadtbahnlinie 1 statt. In diesem Zusammenhang werden auch die Modalitäten zum barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen besprochen.</p> <p>Sollte bis zur Endfassung des NVP (voraussichtlich 1. Quartal 2020) eine Entscheidung zum Vorgehen getroffen sein, so wird der NVP entsprechend aktualisiert. In jedem Fall werden verbindliche vertragliche</p>

<p>ritätenfolge im NVP enthalten sein, um zu gegebener Zeit Landeszuschüsse zum Stadtbahnausbau zu erhalten. In der Regel müssen Maßnahmen, die die LNVG fördert, im NVP behandelt sein.</p>	<p>Regelungen außerhalb des Nahverkehrsplans gefasst.</p>
<p>2.2.3: Ergänzend weisen wir darauf hin, dass die letzten Stadtbahn-Fahrzeuge mit Klapptrittstufen Ende der 2020er Jahre außer Betrieb genommen werden. Sowohl der (bereits im Einsatz befindliche) Fahrzeugtyp TW3000 als auch das Nachfolgemodell haben keine Klapptrittstufen, wodurch das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen an Niedrighaltestellen nicht mehr möglich ist.</p>	<p>Kenntnisnahme Vgl. Ausführungen unter Punkt 2.2.2</p>
<p>2.2.4: Im Zusammenhang mit den Ausstattungsstandards für Bushaltestellen zeigen Sie in der Musterzeichnung einer Bushaltestelle (S. 55 sowie Anhang) eine Bordhöhe von 18 cm. Wir bitten darum, dies für die auch von der ÜSTRA bedienten Haltestellen auf 16 cm anzupassen, damit dort das Ausfahren der elektrischen Rampe möglich ist.</p>	<p>Berücksichtigung <b>Im NVP wird in Kapitel 3.3.5, Tabelle 15 die folgende Fußnote ergänzt:</b> „Bei auch von der ÜSTRA bedienten Haltestellen, sind in Abhängigkeit des Fahrzeugeinsatzes (Fahrzeuge mit elektrischen Rampen) in begründeten Einzelfällen in Abstimmung der Beteiligten auch Bordhöhen von 16 cm zulässig.“</p>
<p>2.2.5: Zuletzt noch ein Hinweis zu unserem Namen: bitte ändern Sie ihn auf S. 116 in ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft.</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>

### 3 Nachbaraufgabenträger / Landkreise

#### 3.1 Regionalverband Großraum Braunschweig

3.1 Regionalverband Großraum Braunschweig (27.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
3.1.1: S. 23 die Abkürzung „ZGB“ entfällt im Abkürzungsverzeichnis, da es im Dokument nicht benutzt wird. Hinweis: Sollte es im Dokument noch benutzt werden, dann bitte als Abkürzung „Regionalverband“ und als Erläuterung „Regionalverband Großraum Braunschweig“.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>
3.1.2: S. 264 Bitte „Zweckverband Großraum Braunschweig“ durch „Regionalverband Großraum Braunschweig“ ersetzen.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>
3.1.3: S. 21 Enno: Bitte als Abk. „enno“ und als Erläuterung „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost, eine Marke der metronom Eisenbahngesellschaft mbH“ verwenden.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>
3.1.4: S. 22 Bitte die Erläuterung „KVG mbH Braunschweig“ durch „Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig“ ersetzen.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>
3.1.5: S. 22 Bitte die Erläuterung „metronom Eisenbahn GmbH“ durch „metronom Eisenbahngesellschaft mbH“ ersetzen.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>
3.1.6: S. 22 NWB: Erläuterung durch „NordWestBahn GmbH“ ersetzen (ohne Abk.).	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>

<p>3.1.7: S. 23 Hinweis: Ist mit „StPNV“ ggf. „ÖPNV“ (= „Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden)“ gemeint? Im Nahverkehrsplanentwurf 2020 Großraum Braunschweig wird dieser Verkehr mit ÖSPV (öffentlicher Straßenpersonennahverkehr) beschrieben und abgekürzt bezeichnet.</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der Begriff „StPNV“ wird in Fußnote 11 durch „ÖPNV“ ersetzt und aus dem Abkürzungsverzeichnis gestrichen.</b></p>
<p>3.1.8: S. 23 ÜSTRA steht für „ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft“</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>
<p>3.1.9: S. 23 VDV steht für „Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.“</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>
<p>3.1.10: S. 30 Hinweis: Ggf. ist „19.06.2019“ gemeint?</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>
<p>3.1.11: S. 138 Für den Regionalverband Großraum Braunschweig bitte keine Abkürzung benutzen, da bisher keine öffentliche Abkürzung existiert.</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>
<p>3.1.12: S. 138 Es wird vorgeschlagen, die neuen Produkt-/ Linienbezeichnungen zusätzlich oder alternativ zu den Kursbuchstreckenummern zu verwenden. enno ist kein Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern eine Marke der metronom Eisenbahngesellschaft mbH (sowie S-Bahn Hannover eine Marke der DB Regio AG, Region Nord, ist). Bitte erixx GmbH und metronom Eisenbahngesellschaft mbH verwenden als EVU.</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>
<p>3.1.13: S. 140 Im ENNO-Netz ist der Betreiber metronom und das Produkt RE. Bitte DB Regio Nord statt DB verwenden als Betreiber.</p>	<p>Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>

<p>3.1.14:</p> <p>S. 177</p> <p>Hinweis: Zwischen den Orten Binder und Wartenstedt, welche beide in der SG Baddeckenstedt (LK Wolfenbüttel) liegen, gilt momentan auf den Linien 34 (RVHI) und 658 (RBB) der VRB-Tarif. Dies soll auch weiterhin so sein. Bei Verkehren zwischen dem LK Hildesheim und dem LK Wolfenbüttel sind Übergangstarife zwischen dem Verkehrsverbund Region Braunschweig und dem Tarifverbund Region Hildesheim anzustreben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Auf der gesamten Linie 34 gilt zukünftig der ROSA-Tarif.</p> <p>Hinweis: Die im NVP unter MT.1 aufgeführte Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ beinhaltet als mittel- bis langfristige Prüfoption die Schaffung von Übergangstarifen in benachbarte Tarifverbünde.</p>
<p>3.1.15:</p> <p>S. 264</p> <p>Es wird angeregt, neben dem Eisenbahnverkehrsunternehmen NWB auch die weiteren Unternehmen metronom, DB Regio Nord und erixx in den Tarifverbund mit aufzunehmen. Wir regen an, die Prüfung von Übergangstarifen zwischen den Regionen Hildesheim und Braunschweig von der Mittel-/Langfristplanung in die Kurzfristplanung zu überführen. Im Nahverkehrsplanentwurf 2020 Großraum Braunschweig wird im Kapitel E9.4 (S. 513ff) auf verkehrsübergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim eingegangen.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Einbeziehung der Schienenverkehre in den Tarifverbund wird auch vom Landkreis für sinnvoll erachtet. Unter MT.1 ist die Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ benannt. Die dort aufgeführte mittel- bis langfristige Prüfoption <b>wird erweitert um eine Integration aller SPNV-Angebote.</b></p>
<p>3.1.16:</p> <p>Kartenband S. 12 und 13</p> <p>Auf der KBS 313 (Hildesheim – Braunschweig) verkehrt nur die RE50 (nicht RB77, RB79, RB50).</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Die Karten 11 und 12 werden redaktionell angepasst.</b></p>
<p>3.1.17:</p> <p>S. 227</p> <p>Beim vorgesehenen RufBus-Angebot Schellerten/Söhle (MA.6) schlagen wir vor, in der Tabellenzeile „Planungsansatz“ der Tabelle 49 folgende Stichpunkte aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung des Rufbus-Angebots mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig unter Berücksichtigung dessen Prüfaufträgen 62.8 und 62.9 in Kapitel E3.20 des Nahverkehrsplans 2020 für den Großraum Braunschweig</li> <li>- Prüfung der Einbeziehung des Bahnhofs Woltwiesche</li> <li>- Prüfung der Einbeziehung von Ortsteilen der Samtgemeinde Baddeckenstedt sowie der Gemeinden Lengede und Ilsede</li> </ul>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Im NVP wird ein Prüfauftrag zur Einrichtung einer Anbindung zwischen Söhle und Salzgitter als Gemeinschaftsprojekt der beiden Aufgabenträger ergänzt.</b></p>

## 3.2 Landkreis Northeim

3.2 Landkreis Northeim (19.08.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>3.2.1:</p> <p>Zu der o. g. Planung habe ich als Träger öffentlicher Belange keine weiteren Anregungen oder Hinweise vorzutragen.</p>	Kenntnisnahme

## 3.3 Landkreis Peine

3.3 Landkreis Peine (23.07.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>3.3.1:</p> <p>Der Landkreis Peine verweist auf seine identische Stellungnahme zur Neuauflistung des Nahverkehrsplans des Regionalverbandes Großraum Braunschweig.</p>	Kenntnisnahme
<p>3.3.2:</p> <p>Seite 236 MT.1: Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim:</p> <p>Die geplante Gründung eines Tarifverbundes Region Hildesheim wird begrüßt. Mittel- bis langfristig sollen Übergangstarife in die benachbarten Verkehrsverbünde geprüft werden.</p> <p>Übergreifende Verkehrsbeziehungen existieren aus Hohenhameln, Ilsede und Lengede. Vor dem Hintergrund einer angestrebten Gründung eines Tarifverbundes in der Region Hildesheim wird die generelle Konzeptionierung von Übergangsregelungen zwischen den Regionen Braunschweig und Hildesheim als erforderlich angesehen. Diese trifft auch die Interessenlage des Landkreises Peine.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der kommende Tarifverbund zwischen RVHI, SVHI und Nordwestbahn ist ein wichtiger Schritt zu einer Vereinheitlichung des Tarifsystems im Landkreis Hildesheim. Die im NVP unter MT.1 aufgeführte Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ beinhaltet als mittel- bis langfristige Prüfoption die Schaffung von Übergangstarifen in benachbarte Tarifverbünde.</p>
<p>3.3.3:</p> <p>Darüber hinaus sollten folgende Maßnahmen überprüft werden:</p>	-

<p>3.3.4:</p> <p>Neue Verbindung Hohenhameln – Algermissen mit Verknüpfung zur S-Bahn:</p> <p>Eine neue ÖPNV-Anbindung (ggf. bedarfsorientiert) von Hohenhameln über Clauen zum Bahnhof Algermissen mit Anschluss an die S-Bahn nach Hannover bzw. Hildesheim sollte geprüft werden. Für Einwohner aus Hohenhameln würde damit ein weiter schneller Anschluss an das Schienennetz hergestellt. Unter dem Vorbehalt einer möglichen Finanzierung ist eine Prüfung von Seiten des Landkreises Peine positiv zu sehen. Ggf. könnte dieses auch als Projekt aus der Börderegion entwickelt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuell sieht der Landkreis Hildesheim keinen Bedarf für eine Aufwertung des Regionalbusangebotes in Ausrichtung auf die Gemeinde Hohenhameln. Darüber hinaus steht es dem Regionalverband Großraum Braunschweig frei, in Absprache mit dem Landkreis Hildesheim eine entsprechende Verbindung einzurichten und zu finanzieren.</p> <p>Zudem ist Hohenhameln über die Linie 948 an den Bahnhof Hämelerwald und im weiteren an Hannover angebunden. Tariflich ist diese Verbindung deutlich attraktiver als eine potenzielle Verbindung über Algermissen.</p>
<p>3.3.5:</p> <p>Optimierte Anschlüsse zwischen den Linien 502 (ONS) und 25 (RVHI):</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Buslinie 502 auf die SPNV-Linien RE60/ RE70 am Bahnhof in Peine (Abfahrt und Ankunft aus Braunschweig) und auf die RVHI-Linie 25 in Hohenhameln Zimmerplatz ausgerichtet werden könnten. Für Pendler aus dem Raum Peine stünde damit eine Verbindung in den Landkreis Hildesheim zur Verfügung. Bisher kann diese Relation nur über Lehrte (RE60/ RE70 und S-Bahn) erfolgen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Landkreis Hildesheim steht für bilaterale Gespräche außerhalb des NVP gerne zur Verfügung.</p>

### 3.4 Region Hannover

3.4 Region Hannover (24.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>3.4.1:</p> <p>Die aus der Region Hannover bis nach Sarstedt im Landkreis Hildesheim verkehrende Stadtbahnlinie 1 wird im Entwurf des Nahverkehrsplans im Bestand mit Hinweis auf die dichte Bedienung zwischen Mittel- und Oberzentrum erwähnt. Darüber hinaus wird angemerkt, dass für die im Landkreis Hildesheim liegenden Stadtbahnhaltestellen der gleiche Standard angestrebt wird, wie er in der Region Hannover umgesetzt wird.</p>	Kenntnisnahme
<p>3.4.2:</p> <p>Die aktuell gültige Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Stadt Sarstedt und der Region Hannover zur Modernisierung und Erneuerung der Stadtbahninfrastruktur läuft Ende 2027 aus. Derzeit laufen Verhandlungen zwischen dem Landkreis Hildesheim und der Region Hannover über eine Vereinbarung, die den Stadtbahnbetrieb und die Vorhaltung der Stadtbahninfrastruktur langfristig sicherstellen soll.</p>	Kenntnisnahme
<p>3.4.3:</p> <p>Da die letzten Fahrzeuge mit Klapptrittstufen bei der ÜSTRA, als mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmen, Ende der 2020er Jahre außer Dienst genommen werden und die 5 Haltestellen auf dem Gebiet des Landkreises Hildesheim noch nicht über Hochbahnsteige verfügen, sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans zwingend notwendige Entscheidungen über die Zukunft der Stadtbahnstrecke auf dem Gebiet des Landkreises Hildesheim zu treffen.</p> <p>In diesem Zusammenhang erwartet die Region Hannover konkrete Aussagen im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan, welche Schritte im Hinblick auf den zukünftigen Betrieb und den barrierefreien Ausbau der Stadtbahn vorgesehen sind.</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung</p> <p>Aktuell finden Gespräche zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Region Hannover und der Stadt Sarstedt bzgl. des Weiterbetriebs der Stadtbahnlinie 1 statt. In diesem Zusammenhang werden auch die Modalitäten zum barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen besprochen.</p> <p>Sollte bis zur Endfassung des NVP (voraussichtlich 1. Quartal 2020) eine Entscheidung zum Vorgehen getroffen sein, so wird der NVP entsprechend aktualisiert. In jedem Fall werden verbindliche vertragliche Regelungen außerhalb des Nahverkehrsplans gefasst.</p>

<p>3.4.4:</p> <p>Außerdem möchte ich darauf hinweisen, dass anders als an anderen Stellen im NVP-Entwurf auf S. 242 der Hinweis auf die SPNV-Aufgabenträgerschaft von RH und RGB fehlt. Die gewünschten Angebotsverdichtungen sind nur in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern möglich (NNVG). Dies gilt insbesondere für die S-Bahn Hannover.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Der NVP wird in Kapitel 10.10 wie folgt redaktionell angepasst:</p> <p><i>„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. <b>Somit liegt die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei der LNVG in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern Regionalverband Großraum Braunschweig und Region Hannover.</b>“</i></p>
---	--

## 4 Benachbarte Städte und Gemeinden

### 4.1 Samtgemeinde Baddeckenstedt

4.1 SG Baddeckenstedt (27.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
4.1.1: Die Samtgemeinde Baddeckenstedt schließt sich der Stellungnahme des Regionalverbandes Großraum Braunschweig bezogen auf die dort in der Anlage dargestellten Inhalte zu den Seiten 177 und 227 vollumfänglich an.	Vgl. Ausführungen unter Punkten 3.1.14 und 3.1.17

Seite | 55

### 4.2 Stadt Einbeck

4.2 Stadt Einbeck (11.07.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
4.2.1: Die Belange der Stadt Einbeck sind nicht berührt. Es werden weder Anregungen noch Bedenken vorgebracht.	Kenntnisnahme

### 4.3 Flecken Delligsen

4.3 Flecken Delligsen (25.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
4.3.1: Mit Schreiben vom 10.07.2019 haben Sie den Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Hildesheim den betroffenen kreisangehörigen Gemeinden zur Stellungnahme vorgelegt.  Über die Beteiligung der Region Leinebergland ist auch der Flecken Delligsen involviert. Auch wenn	Kenntnisnahme

<p>eine räumliche Zuständigkeit nicht gegeben ist, ist bedingt durch die starke sachliche Verknüpfung der Flecken Delligsen sehr an den Eckpunkten für den ÖPNV interessiert.</p> <p>Die Mitgliedskommunen der Region Leinebergland haben eine gemeinsame Stellungnahme erarbeitet, die Ihnen der "Verein Pro Leinebergland" mit besonderer Post vorlegen wird.</p> <p>Dieser Stellungnahme schließt sich der Flecken Delligsen mit vorstehender Begründung vollumfänglich an.</p>	
--	--

#### 4.4 Gemeinde Hohenhameln

4.4 Gemeinde Hohenhameln (30.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>4.4.1:</p> <p>Aufrechterhaltung der bisherigen Verkehrsanbindungen im Bereich der Gemeinde Hohenhameln durch folgende Linien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25 Soßmar — Hohenhameln — Hildesheim</li> <li>• 31 Bierbergen — Schellerten — Hildesheim</li> <li>• N3 Nachtbus.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>4.4.2:</p> <p>Erweiterung des Nachtbusangebotes auf weitere Ortschaften der Gemeinde Hohenhameln.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Gemeinde Hohenhameln liegt nicht im Gebiet des Landkreises Hildesheim. Aufgabenträger für den ÖPNV in der Gemeinde ist der Regionalverband Großraum Braunschweig.</p> <p>Hinweis: Aktuell sieht der Landkreis Hildesheim keinen Bedarf für eine Aufwertung des Regional- bzw. Nachtbusangebotes in Ausrichtung auf die Gemeinde Hohenhameln. Die hierfür erforderliche Verlängerung einer Linie des „nachtsbus“ ist zudem umlauftechnisch nicht mit dem heutigen Verkehrsangebot leistbar, so dass der Einsatz eines</p>

	zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich wäre. Dem Regionalverband Großraum Braunschweig steht es frei, in Absprache mit dem Landkreis Hildesheim eine entsprechende Verbindung einzurichten und zu finanzieren.
4.4.3: Erweiterung der Linie 31 Bierbergen — Schellerten — Hildesheim durch zusätzliche Verkehrsverbindungen samstagnachmittags sowie an Sonn- und Feiertagen.	Kenntnisnahme Vgl. Ausführungen unter Punkt 4.4.2
4.4.4: Busanbindung von Hohenhameln über Clauen zum Bahnhof Algermissen mit Anbindung an die S-Bahn Hildesheim — Hannover.  Kostenübernahme bzw. Kostenbeteiligung durch den Landkreis Hildesheim.	Kenntnisnahme Vgl. Ausführungen unter Punkt 4.4.2  Zudem ist Hohenhameln über die Linie 948 an den Bahnhof Hämelerwald und im weiteren an Hannover angebunden. Tariflich ist diese Verbindung deutlich attraktiver als eine potenzielle Verbindung über Algermissen.  Darüber hinaus steht es dem Regionalverband Großraum Braunschweig frei, in Absprache mit dem Landkreis Hildesheim eine entsprechende Verbindung einzurichten und zu finanzieren.
4.4.5: zusätzliche Bushaltestelle im Osten des Kernortes Hohenhameln aufgrund der städtebaulichen Entwicklung der Ortschaft.	Kenntnisnahme Vgl. Ausführungen unter Punkt 4.4.2
4.4.6: Einführung eines flexiblen, preiswerten, kundenfreundlichen Tarifsystems, welches verbandsgebietübergreifend ist (nur 1 Fahrschein durch die Tarifgebiete).	Kenntnisnahme Die Einführung des ROSA-Tarifverbundes im Landkreis Hildesheim erfolgt im Dezember 2019. Dieser beinhaltet einen Übergangstarif zur Gemeinde Hohenhameln.
4.4.7: Ergänzung des bestehenden Linienangebotes durch Alternativen wie Rufbus oder Sammeltaxi, welche auch für mobilitätseingeschränkte Nutzer geeignet sind, zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung im ländlichen Raum.	Kenntnisnahme Vgl. Ausführungen unter Punkt 4.4.2

## 4.5 Stadt Laatzen

4.5 Stadt Laatzen (10.07.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>4.5.1: Laatzen ist ein wichtiger Arbeitsplatzstandort in der Region. Dies lässt sich im Besonderen an den Einpendlerzahlen ablesen. Laatzen gehört mit Hemmingen, Isernhagen und Langenhagen zu denjenigen Städten in der Region Hannover mit dem höchsten Anteil von Einpendlern an allen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen am Ort. Mehr als drei Viertel der Beschäftigten in diesen Kommunen haben ihren Wohnsitz in einer anderen Stadt.</p> <p>In Ihrem Entwurf des Nahverkehrsplans wird insbesondere aus Sarstedt ein hoher Anteil an Auspendlern nach Laatzen festgestellt. Zudem bestehen zum Landkreis Hildesheim starke räumliche Beziehungen zu den Einzelhandelsstandorten des mittel- und langfristigen Bedarfs in Laatzen und zum KRH Klinikum Agnes Karll.</p> <p>Darum ist es von großer Wichtigkeit, den SPNV bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. In diesem Zusammenhang begrüßt die Stadt Laatzen die "Regionale Festlegung 6)" in dem Entwurf Ihres Nahverkehrsplanes, wonach "das Angebot auf de(r) S-Bahn-Linie(.) Hildesheim – Sarstedt – Hannover (...) in der vorhandenen Qualität gesichert und bei Bedarf verdichtet werden (soll)."</p> <p>Durch die geplante S-Bahn-Station "Laatzen Mitte" wird das Zentrum von Laatzen seiner Bedeutung angemessen an die S-Bahn-Linie Hildesheim-Sarstedt-Hannover angebunden und damit der SPNV zum Landkreis Hildesheim gestärkt. Zur Optimierung des Angebotes sollte spätestens nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Station "Laatzen Mitte" der derzeitige stündliche Takt auf der S-Bahnlinie 4 in einen halbstündlichen Takt geändert werden.</p> <p>Wie in Ihrem Entwurf des Nahverkehrsplans aufgeführt, gewährleistet die Stadtbahnlinie 1 ein dichtes Bedienungsangebot zwischen Sarstedt und Laatzen mit einer besonderen Ausrichtung des Stadtteils Heisede nach Laatzen. In den kommenden Jahren werden alle Haltestellen der Stadtbahn in Laatzen</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung</p> <p>Aktuell finden Gespräche zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Region Hannover und der Stadt Sarstedt bzgl. des Weiterbetriebs der Stadtbahnlinie 1 statt. In diesem Zusammenhang werden auch die Modalitäten zum barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen besprochen.</p> <p>Sollte bis zur Endfassung des NVP (voraussichtlich 1. Quartal 2020) eine Entscheidung zum Vorgehen getroffen sein, so wird der NVP entsprechend aktualisiert. In jedem Fall werden verbindliche vertragliche Regelungen außerhalb des Nahverkehrsplans gefasst.</p>

zu barrierefreien Hochbahnsteigen ausgebaut. Ebenso sind in Sarstedt die fünf Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 mit barrierefreien Hochbahnsteigen auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes bis 2022 auszubauen.	
4.5.2: Zu einer verbesserten Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs zwischen dem Landkreis Hildesheim und der Region Hannover wird die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 6 von Hannover Messe nach Laatzen beitragen.	Kenntnisnahme

## 4.6 Gemeinde Lengede

4.6 Gemeinde Lengede (25.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
4.6.1: <b>Braunschweig Richtung Hildesheim</b> 1) Die Gemeinde Lengede fordert einen 30 Minuten Takt auf der Strecke Braunschweig Richtung Hildesheim	Kenntnisnahme  Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt in der Zuständigkeit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern Regionalverband Großraum Braunschweig und ist damit nicht direkt Gegenstand des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim. Die Anregung wird jedoch zur Prüfung an die LNVG weitergeleitet.
4.6.2: <b>Umsteigezeit zu lang</b> 2) Aktuell besteht an dem Hauptbahnhof Hildesheim eine Umsteigezeit von 39 Minuten auf die S4. Die Umsteigezeiten des Enno auf der Strecke Hildesheim Richtung Hannover sollten daher minimiert werden	Kenntnisnahme  Die augenblicklich langen Umsteigezeiten am Hauptbahnhof Hildesheim sind dem Baustellenfahrplan der S4 geschuldet. Mit Ablauf der Baustellensituation werden die Umsteigezeiten wieder angepasst und sind deutlich kürzer (zwischen Enno und S-Bahn je nach Richtung 4 bzw. 6 Minuten).

## 4.7 Stadt Pattensen

4.7 Stadt Pattensen (27.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>4.7.1:</p> <p>Der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird grundsätzlich zugestimmt. Die Stadt Pattensen bittet jedoch darum, die nachfolgenden Anregungen, Ergänzungen und Änderungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen:</p>	-
<p>4.7.2:</p> <p>Die Anbindung von Schulenburg über die Linie 53 soll bestehen bleiben und um eine Anbindung an den Bahnhof in Barnten und/ oder Sarstedt erweitert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis zur Linie 53 stellt einen verfolgungswerten Ansatz dar. Zwar liegt die Stadt Pattensen nicht im Gebiet des Landkreises Hildesheim, Aufgabenträger für den ÖPNV in der Stadt ist die Region Hannover. Jedoch steht der Aufgabenträger Landkreis Hildesheim für bilaterale Gespräche mit dem zuständigen Nachbar-Aufgabenträger Region Hannover außerhalb des NVP gerne zur Verfügung.</p>
<p>4.7.3:</p> <p>Zur Anpassung an die Belange des Schulverkehrs wird die Linie 213 um die Haltestelle "Kurze Straße" in Schulenburg erweitert. Zudem soll die Linie 213 um weitere Fahrten (vor allem im Berufsverkehr) erweitert werden. In Anbetracht der geplanten Baugebiete Am Amtshof und Milchweg ergeben sich weitaus kürzere Distanzen zur Erreichung der nächstgelegenen Haltestelle "Kurze Straße". Die Linie 213 ist die einzige Verbindung zum Gymnasium Sarstedt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadt Pattensen liegt nicht im Gebiet des Landkreises Hildesheim. Aufgabenträger für den ÖPNV in der Gemeinde ist die Region Hannover.</p> <p>Hinweis 1: Das zuständige Verkehrsunternehmen hat avisiert, dass die Linie 213 die Haltestelle „Kurze Straße“ ab dem kommenden Schuljahr mitbedienen wird.</p> <p>Hinweis 2: Aktuell sieht der Landkreis Hildesheim keinen Bedarf für eine Ausweitung des Schul- bzw. Regionalbusangebotes in und aus Richtung Stadt Pattensen.</p> <p>Jedoch steht der Landkreis Hildesheim für bilaterale Gespräche außerhalb des NVP gerne zur Verfügung.</p>

<p>4.7.4:</p> <p>Der Stadtteil Jeinsen erhält eine Anbindung an Barnten oder den Bahnhof Sarstedt. Darüber hinaus soll auch eine Anbindung an Hildesheim geprüft werden. Berücksichtigt werden soll dabei auch die Frage, ob eine Vereinbarung von RVH und GVH durch ein Kombiticket oder ähnliche Angebote ermöglicht werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 4.7.3</p> <p>Darüber hinaus steht es der Region Hannover frei, in Absprache mit dem Landkreis Hildesheim entsprechende Verbindungen einzurichten und zu finanzieren.</p>
<p>4.7.5:</p> <p>Das bereits bestehende Angebot eines Anrufsammeltaxis soll um Fahrten nach Schulenburg und Jeinsen erweitert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 4.7.3</p> <p>Darüber hinaus steht es der Region Hannover frei, in Absprache mit dem Landkreis Hildesheim eine entsprechende Verbindung einzurichten und zu finanzieren.</p>

## 5 Bundes- und Landesdienststellen

### 5.1 Industrie- und Handelskammer Hannover

5.1 IHK Hannover (23.08.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>5.1.1:</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir die Überlegungen zur Verbesserung des ÖPNV und damit zur Verbesserung der Mobilität im Landkreis. Wir halten es allerdings für erforderlich, dass die Maßnahmen auf ihre Auswirkungen auf andere Verkehrsträger geprüft werden. Für die Wirtschaft ist ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem erforderlich, bei dem alle Verkehrsträger integriert und kooperativ ihren Anteil haben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>5.1.2:</p> <p>Vor diesem Hintergrund sehen wir den im Entwurf des Nahverkehrsplans aufgeführten Leitsatz Nr. 8, nachdem Buskaps zur Regelanwendung des barrierefreien ÖPNV werden sollen, kritisch. Durch Buskaps kann die Verkehrsqualität bei höheren Verkehrsdichten für den motorisierten Individualverkehr massiv negativ beeinträchtigt werden. Insofern begrüßen wir den im Entwurf aufgeführten Hinweis auf eine Studie, nach dem ab bestimmten Verkehrsstärken Buskaps aus verkehrlichen Gründen nicht mehr sinnvoll sind (s. S. 29 Fußnote 13). Wir empfehlen aber, grundsätzlich auf Buskaps an Hauptverkehrsstraßen zu verzichten. Da Hauptverkehrsstraßen der Bündelung von Verkehr und der Aufnahme des Gebietsverkehrs, des regionalen und des überregionalen Verkehrs dienen, ist hier der flüssige und störungsfreie Betrieb besonders wichtig. Durch die Wartezeit an den Haltestellen wird aber der nachfolgende Verkehr behindert. Ein weiteres Problem ergibt sich, wenn Buskaps in direktem Anschluss an Knotenpunkte liegen. Hier ist oft nicht frühzeitig erkennbar, dass ein Bus dort halten wird und nicht überholt werden kann, so dass ein Überstauen des Knotenpunktes erfolgen kann. Sind Busse dem Fahrplan voraus, ist zudem ein ggf. minutenlanges Halt nötig, woraus sich ebenfalls erhebliche Verzögerungen für den nachfolgenden Verkehr ergeben können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>In der Verkehrswissenschaft und ebenso auch in der Verkehrsbranche werden Buskaps vor dem Hintergrund diverser Vorzüge mittlerweile allgemein als Vorzugslösung für den Haltestellenausbau gesehen. Insbesondere durch die spaltfreie Anfahrbarkeit bieten Buskaps wesentliche Vorteile im Hinblick auf die Barrierefreiheit, darüber hinaus generieren sie Beschleunigungseffekte, da die Fahrgastabwicklung inkl. An- und Abfahrt deutlich schneller erfolgen kann als bei einer Busbucht. Auch sind Buskaps im Hinblick auf den Komfort für die Fahrgäste zu bevorzugen, da die seitlichen Beschleunigungskräfte beim Ein- und Ausfahren aus der Busbucht entfallen.</p> <p>Hinweis: Die Aufenthaltszeit an einer Haltestelle liegt in der Regel bei unter 30 Sekunden, so dass es sich bei den wahrgenommenen Störungen häufig um subjektives Empfinden handelt.</p>

Grundsätzlich sehen wir deshalb Buskaps auf Hauptverkehrsstraßen als schädlich für ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem an und empfehlen nur in absoluten Ausnahmefällen, wenn die räumlichen Bedingungen keine Alternative zulassen, diese einzurichten.	
--	--

## 5.2 Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Hannover

5.2 Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Hannover (13.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
5.2.1: Korrektur des Stationsnamen: Der Bahnhof in Elze heißt „Elze (Han)“.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>
5.2.2: Anmerkung: Bei den Erwähnungen zum neuen Tarifverbund in Hildesheim fällt der Name ROSA nicht. Darüber hinaus ist aus den Inhalten des NVP nicht konkret zu entnehmen bei welchem Verkehrsunternehmen (Bahn, Bus) ROSA zukünftig gilt bzw. wer ggf. anerkennt und wer die Fahrkarten vertreibt bei Bus und Bahn.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird in den Kapiteln 3.3.9.4, 8.4 und 15.4 entsprechend angepasst.</b> Zum einen wird der Name „ROSA“ eingeführt, darüber hinaus werden die die Verbundgemeinschaft bildenden Partner SVHI, RVHI und NWB explizit benannt.
5.2.3: S. 21, Kap. 1.2.6: SPNV-Konzept 2013+ der LNVG Korrektur: <del>Das</del> Im Konzept zum Schienenpersonennahverkehr werden mittel- und langfristige Planungsziele für den Zeitraum bis 2017 für die Weiterentwicklung des SPNV festgelegt und Orientierungshilfen für die übrigen ÖPNV-Aufgabenträger gegeben.	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b>
5.2.4: S. 71, Kap. 3.3.9.4: Fahrscheinvertrieb	Berücksichtigung <b>Der NVP wird redaktionell angepasst. Der Zusatz wird ergänzt.</b>

<p>Hier sollte ROSA erwähnt werden.</p> <p>Es sollte klar herausgestellt werden, dass auch die NordWestBahn (NWB) zwischen Hildesheim und Bodenburg an den Fahrkartenautomaten der Bahnunternehmen „ROSA“ verkauft.</p> <p>Bitte ergänzen:</p> <p>Darüber hinaus gelten im ein- und ausbrechenden Verkehr auf der Schiene im Landkreis Hildesheim der Niedersachsentarif, der GVH-Regionaltarif und der DB-Tarif. Fahrscheine erhält man bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie unter <a href="https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner">https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner</a> und <a href="http://www.bahn.de">www.bahn.de</a>.</p> <p>Korrekte Schreibweise:</p> <p>Niedersachsentarif (Ist im Text o. K.)</p> <p>Niedersachsen-Ticket (Bitte im Text korrigieren.)</p>	
<p>5.2.5:</p> <p>S. 110, Kap. 6.1: Aufgabenträgerschaft</p> <p>Hinweis:</p> <p>Die Abkürzung für den Regionalverband Großraum Braunschweig ist nicht RGB.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>
<p>5.2.6:</p> <p>S. 111, Kap. 6.2.2: Streckennetz, Tabelle 29</p> <p>Korrektur:</p> <p>RE10 Mo-Fr: T60+ (Verstärker morgens und mittags)</p> <p>RE50 – Betreiber enno, Produkt „RE“ nicht <del>metronom</del></p> <p>Hinweis:</p> <p>Auch wenn zu Beginn der Tabelle 29 „Fahrplanstand Dezember 2018“ erwähnt ist, sollte mit Blick auf den Geltungszeitraum des NVP ergänzt werden, dass die S-Bahn-Linien S3 und S4 ab 2022 von der NordWestBahn GmbH (bzw. zukünftig Transdev Hannover GmbH) der Transdev-Gruppe übernommen wird.</p> <p>Die neuen Betreiber für RB77 und RB79 ab Ende 2021 stehen noch nicht fest.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird in Tabelle 29 redaktionell angepasst.</b></p> <p><b>Zudem wird eine Fußnote mit Hinweis auf die Übernahme der S-Bahn-Linien S3 und S4 ab 2022 ergänzt.</b></p>

<p>5.2.7:</p> <p>S. 114, Kap. 6.2.2: Tabelle 30</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Zur besseren Fahrgastinformation und Verständlichkeit der Umstiegsmöglichkeit sollte die Haltestelle Mendelssohnstraße umbenannt werden, um einen Bezug zum Verknüpfungspunkt Hildesheim Ost herzustellen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Umbenennung der Haltestelle „Mendelssohnstraße“ ist ein interessanter Hinweis, der nach Beschlussfassung des Nahverkehrsplans mit den Beteiligten (insbesondere Stadt und Verkehrsunternehmen) abgestimmt werden kann.</p>
<p>5.2.8:</p> <p>S. 145, Kap. 8.2: Parallelverkehr</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Von Seiten der LNVG werden Parallelverkehre zwischen Hildesheim und Groß Düngen (Gemeinde Holle) im Schülerverkehr gesehen, welche eine konkurrierende Wirkung gegenüber dem SPNV haben (Buslinie 34).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Problematik ist dem Aufgabenträger bekannt, die Beteiligten arbeiten aktuell an einer Lösung. Eine abschließende Klärung erfolgt außerhalb des NVP.</p>
<p>5.2.9:</p> <p>S. 146, Kap. 8.3: Digitale Informationsmedien</p> <p>Ergänzung:</p> <p>Informationen für den Bahnverkehr sind unter <a href="https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner">https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner</a> und <a href="http://www.bahn.de">www.bahn.de</a> abrufbar.</p> <p>Darüber hinaus erhält man konkrete Informationen über die Ausstattungsmerkmale der von DB Station &amp; Service bedienten Bahnhöfe unter <a href="http://www.bahnhof.de">www.bahnhof.de</a>. Hier werden auch Aussagen zum stufenfreien Zugang zu den Gleisen getätigt.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Kapitel 8.3 wird unter Punkt „Digitale Informationsmedien“ im ersten Spiegelstrich wie folgt ergänzt:</b></p> <p><i>„[...] Informationen für den Bahnverkehr sind unter <a href="https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner">https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner</a> und <a href="http://www.bahn.de">www.bahn.de</a> abrufbar. Über letztere erhält man zudem konkrete Informationen über die Ausstattungsmerkmale der von DB Station &amp; Service bedienten Bahnhöfe. Hier werden auch Aussagen zum stufenfreien Zugang zu den Gleisen getätigt.“</i></p>
<p>5.2.10:</p> <p>S. 150, Tabelle 35</p> <p>Abweichungen zur aktuellen Tarifgenehmigung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei den Mehrfahrtenkarten wurde für 4 statt für 5 Karten angemeldet</li> <li>• bei Zeitkarten Azubi wurden keine Wochenkarten angemeldet</li> </ul>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Bei der in Tabelle 35 dargestellten Übersicht handelt es sich um einen Planungsstand vom April 2019. <b>Tabelle 35 wird an die mittlerweile feststehende Tarifstruktur angepasst.</b></p>

<p>5.2.11:</p> <p>S. 150, Kap. 8.4: Vertrieb (siehe hierzu auch Anmerkungen zu Seite 71, Kap. 3.3.9.4)</p> <p>Die hier dargestellte Vertriebsstruktur bezieht sich ausschließlich auf den straßengebundenen ÖPNV.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird redaktionell angepasst</b> (vgl. Ergänzung unter Punkt 5.2.4)</p>
<p>5.2.12:</p> <p>S. 152, Kap. 8.5: Tabelle 37</p> <p>Bahnhof Bodenburg – Keine Kommunikation der Leitstellen.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Verspätungsmeldungen der Bahn sind im Reisendeninformationssystem (RIS) bzw. IRIS vorhanden. Fahrer/ Leitstelle können Bahnhofstafeln nutzen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>5.2.13:</p> <p>S. 191, Kap. 10.1:</p> <p>Hinweis:</p> <p>Ein Rückgang der Schülerzahlen führt nicht zwangsweise zu einem Wegbrechen der Finanzmittel. Ein Schülerrückgang führt dazu, dass der Schulwegkostenträger (i. d. R. Aufgabenträger) zumindest die Kosten der Fahrkarten der anspruchsberechtigten Schüler einspart. Es obliegt allerdings der Entscheidung der Politik, ob diese eingesparten Finanzmittel im System ÖPNV verbleiben oder nicht. Ein Automatismus „weniger Schüler gleich weniger Geld im System“ besteht somit nicht zwingend.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>5.2.14:</p> <p>S. 198/199, Kap. 10.2.2: Tabelle 48</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Die in großen Teilen positive Überplanung im Jahr 2019 hat aus Sicht der LNVG kein zufriedenstellendes Ergebnis hinsichtlich des Schülerverkehrs ergeben und stellt die Weiterführung des heutigen SPNV Angebots im Schülerverkehr auf der RE10 in Frage. Daher ist eine weitere Überplanung in 2020 notwendig.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>5.2.15:</p> <p>S. 239, Kap. 10.9:</p> <p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu den Aussagen zum Rückgang der Schülerzahlen verweisen wir auf unsere Anmerkungen zu Kap. 10.1 (Seite 191).</li> <li>• Aussagen zu den wegbrechenden Einnahmen gem. § 148 SGB:</li> </ul> <p>Im Gegenzug spart der Aufgabenträger jedoch in seiner Funktion als Schulwegkostenträger beim Verbleib dieser Mittel im ÖPNV-System die Umsatzsteuer der Ausgaben für die Schülerfahrkarten in Höhe von 7 %, da ÖPNV-Zuschüsse im Gegensatz zu Fahrkarten steuerfrei sind. Der sog. Von-Hundert-Satz, der beim Ausgleich der kostenlosen Beförderung behinderter Menschen und deren Begleitern gemäß § 148 SGB bezogen auf die Gesamteinnahme erstattet wird, liegt unter dem Steuersatz.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>5.2.16:</p> <p>S. 241, Kap. 10.9:</p> <p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die unter den Finanzhilfen nach § 7b NNVG beschriebenen Verwendungsberichte müssen für alle NNVG-Finanzhilfen (nicht nur für die Finanzhilfen nach § 7b NNVG) mit Ausnahme derer nach § 7 (4) NNVG vom mittlerhaltenen Aufgabenträger erstellt werden.</li> </ul>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Der NVP wird in Kapitel 10.9 wie folgt angepasst:</p> <p>„Voraussetzung für die Zuweisung der Mittel nach NNVG für die Folgejahre ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bis zum 31.12.2019. Zudem sind erstmals zum 01.01.2019 und nachfolgend alle zwei Jahre Qualitätsberichte über die erreichten Verbesserungen im ÖPNV sowie Verwendungsnachweise der Mittel nach <del>7b</del> NNVG bei der Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG vorzulegen“</p>
<p>5.2.17:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwohl die Finanzhilfen nach §§ 7 (4) und 7 (5) aufgrund der Abhängigkeit zur Bevölkerung im AT-Gebiet jährlich leicht schwanken, schlagen wir bei der Beschreibung der zugewiesenen NNVG-Finanzhilfen die differenzierte Nennung der Beträge auf einer Zeitachse vor.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>5.2.18:</p> <p>S. 242, Absatz 2, Kap. 10.10:</p> <p>... für die benachbarten Kreise und kreis-</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird redaktionell angepasst.</b></p>

<p>freien Städte liegt die SPNV-Aufgabenträgerschaft bei der LNVG.</p> <p>Dies ist nicht richtig.</p> <p>Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen außerhalb der Großräume Hannover und Braunschweig.</p> <p>SPNV-Aufgabenträger ist im</p> <p>Großraum Braunschweig – der Regionalverband Großraum Braunschweig</p> <p>Großraum Hannover – die Region Hannover</p>	
<p>5.2.19:</p> <p>S. 290, Kap. 15.4: Tarif und Vertrieb</p> <p>Im ersten Absatz steht am Schluss „Mit Einführung des Tarifverbundes ist eine Vereinheitlichung der Preisstruktur über fast alle in Stadt und Landkreis Hildesheim verkehrenden Verkehrsunternehmen geplant (Ausnahme DB und metronom.)“</p> <p>Korrektur:</p> <p>Das ist falsch. In ROSA wird nur die RB79 integriert, nicht aber die RB77 (ebenfalls NWB) oder die Züge des RE10 (erixx) und wie genannt auch nicht RE2, RE50, S3 und S4. Zudem ist die Preisstruktur auch dann nicht einheitlich, denn im reinen SPNV gilt auch auf der RB79 weiterhin der Niedersachsentarif, für Übersteiger hingegen der ROSA-Tarif.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p><b>Der NVP wird entsprechend redaktionell umformuliert.</b></p> <p>„Mit Einführung des <b>ROSA</b> Tarifverbundes ist eine Vereinheitlichung der Preisstruktur über <b>die die Verbundgemeinschaft bildenden Partner SVHI, RVHI und NWB fast alle in Stadt und Landkreis Hildesheim verkehrenden Verkehrsunternehmen</b> geplant (Ausnahme <b>DB und metronom RB77</b>).“</p>
<p>5.2.20:</p> <p>S. 295, Kap. 15.4: Vertrieb (siehe hierzu auch Anmerkungen zu Seite 71, Kap. 3.3.9.4)</p> <p>Die hier dargestellte Vertriebsstruktur bezieht sich ausschließlich auf den straßengebundenen ÖPNV.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>5.2.21:</p> <p>Ohne Seite: Neben den NNVG-Finanzhilfen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Wir empfehlen die ergänzende Nennung und</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>Aktivitäten zur Akquise.</p> <p>Beispiele:</p> <p>Landesbusförderung des Landes, Förder-richtlinie zur Einrichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen des Landes, Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor.</p>	
<p>5.2.22:</p> <p>Ohne Seite:</p> <p>Empfehlung:</p> <p>Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit der LNVG für den ÖPNV im Kreis Hildesheim regen wir an, Maßnahmen zu entwickeln, die die umweltfreundliche Mobilität von Touristen am Urlaubsort durch in Beherbergungsbetrieb integrierten ÖPNV-Fahrkarten erleichtert. Die Umsetzung kann dazu beitragen, sich im Standortwettbewerb zu anderen touristischen Regionen zu behaupten.</p> <p>Beispiel:</p> <p>Zum 01.01.2020 kann das Harzer Urlaubsticket (<a href="http://www.hatix.info/de/">http://www.hatix.info/de/</a>) auch im Westharz (Kreise Goslar, Göttingen und Northeim) zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung genutzt werden. Die Finanzierung wird über die leichte Erhöhung des Kurbeitrages sowie durch Direktzahlungen von Gemeinden ohne Gästekarte sichergestellt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis enthält interessante Anregungen, die zur Prüfung im Rahmen der Tourismuskonzepte weitergegeben werden.</p>

## 5.3 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

5.3 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, (24.07.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>5.3.1:</p> <p>Durch das o. g. Vorhaben werden die Belange der in der Zuständigkeit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover liegenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen berührt.</p> <p>Grundsätzlich bestehen nach Durchsicht der digitalen Unterlagen keine Bedenken gegen den vorgelegten Nahverkehrsplan.</p>	Kenntnisnahme
<p>5.3.2:</p> <p>Ich bitte bei einem geplanten Um- oder Neubau von Bushaltestellen an klassifizierten Straßen um eine frühzeitige Beteiligung.</p>	Kenntnisnahme

## 6 Träger öffentlicher Belange / Sonstige

### 6.1 Behinderten- und Psychiatriebeirat des Landkreises Hildesheim

6.1	Behinderten- und Psychiatriebeirat des LK Hildesheim (13.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>6.1.1:</p> <p>Meiner Meinung nach fehlt im Kapitel 2 der Hinweis, dass Fahrpläne zum Einen leicht verständlich (leichte Sprache, wenig Fußnoten etc.), zum Anderen leicht lesbar (große Schrift) sein sollten. (Zumindest habe ich diese Zielsetzung nicht gefunden.)</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die konkreten Anforderungen an die Fahrgastinformation im Hinblick auf die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit werden in Kapitel 3.3.7 definiert.</p> <p>Die Anregung bietet jedoch einen wichtigen Hinweis. Im NVP wird das Kapitel 3.3.7 „Anforderungen an Fahrgastinformation und Serviceleistungen – Barrierefreie Fahrgastinformation“ wie folgt redaktionell ergänzt:</p> <p>„Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.</li> </ul> <p><b>Alle schriftlichen Informationen, Internetseiten, Fahrplanbücher und -aushänge sind nach den einschlägigen Normen barrierefrei zu gestalten. (Fußnote mit Empfehlung der BITV2.0 sowie der DIN 1450)</b></p> <p>[...]“</p>	

## 6.2 Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Hildesheim e. V.

6.2 Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Hildesheim e. V. (27.09.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>6.2.1:</p> <p>Wir folgen aus Gründen der Übersichtlichkeit der vorliegenden Gliederung des Nahverkehrsplans in 19 Kapitel.</p>	Kenntnisnahme
<p>6.2.2:</p> <p>Zu Kapitel 1:</p> <p>Erfreulich ist es, dass in Absatz 1 die in den letzten Jahren erheblich veränderten gesetzlichen und rechtlichen Grundlagen zusammengefasst werden, auf denen der vorliegende Nahverkehrsplan fußt. Hervorzuheben aus der Sicht des VCD als Interessenverband der Fahrgäste ist, dass sowohl der § 2 des Niedersächsische Nahverkehrsgesetzes (NNVG) als auch das Landesraumordnungsprogramm in Kapitel 4.1.2 das klare Ziel einer Verlagerung motorisierten Individualverkehrs auf öffentlichen Verkehr formulieren. Auch der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan (IVEP) 2025 der Stadt Hildesheim nennt als eine seiner Leitideen die Veränderung des Modal Splits auf 12 % bzw. 14 % Anteil des öffentlichen Verkehrs. An diesen Zielen wird auch der Nahverkehrsplan zu messen sein.</p>	Kenntnisnahme
<p>6.2.3:</p> <p>zu Kapitel 2:</p> <p>Ausdrücklich begrüßen wir die große Bedeutung, die einem barrierefreien Ausbau des ÖPNV zugemessen wird, nicht nur deshalb, weil es ein selbstverständliches Gebot einer wertorientierten Gesellschaft ist, dem Personenkreis der Mitbürger mit Handicap die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, sondern auch, weil die Barrierefreiheit für alle Nutzer die Qualität der ÖPNV-Nutzung erheblich steigert und der demographischen Entwicklung bezüglich der Altersstruktur Rechnung trägt.</p>	Kenntnisnahme

<p>6.2.4:</p> <p>zu Kapitel 3:</p> <p>Zu Recht wird der große Ermessensspielraum betont, den der Aufgabenträger des ÖPNV bei der Festlegung dessen hat, was unter einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verstanden wird. Jedoch offenbaren die weiteren Aussagen des dritten Kapitels, dass nur wenig politischer Wille besteht, diesen Ermessensspielraum für einen echten Qualitätssprung des ÖPNV auszunutzen. Insgesamt haben wir den Eindruck, dass der Nahverkehrsplan eher den Erhalt des Status quo zum Ziel hat.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis: Es handelt sich bei dem vorliegenden Entwurf ausdrücklich nicht um eine Neuaufstellung des NVP.</p> <p>Die Fortschreibung des NVP beinhaltet in wesentlichen Teilen eine formale Anpassung des vergleichsweise aktuellen gültigen NVP aus dem Jahr 2015, ergänzt um einige neue Denkanstöße, um den Anforderungen des Landes Niedersachsen nachzukommen, da ein „nicht aktueller“ NVP zukünftig finanzielle Folgen hat (erstmalig ab 2020) (§ 7c NNVG).</p>
<p>6.2.5:</p> <p>Es ist uns klar, dass durch die Verpflichtung des SVHI zur Eigenwirtschaftlichkeit die Umsetzung unserer Vorschläge, die den Stadtverkehr in Hildesheim betreffen, in den nächsten Jahren auf große Hürden trifft. Die Eigenwirtschaftlichkeit darf aber nicht zu Denkverböten führen und lang- und mittelfristige Planungen verhindern. In diesem Sinne verstehen sich einige unserer Vorschläge als langfristige Perspektive, deren Realisierung in den nächsten Jahren noch nicht durchgesetzt werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist richtig, dass aufgrund der eigenwirtschaftlichen Genehmigung der SVHI ab 2017 für die nächsten Jahre Angebotsoptimierungen / -anpassungen nur im Einvernehmen mit sowie im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verpflichtung des Unternehmens möglich sind.</p> <p>Nichtsdestotrotz enthalten einige der Anregungen interessante Hinweise, die dem Verkehrsunternehmen zur Prüfung im Rahmen der Evaluierung des neuen Netzes außerhalb des NVP weitergegeben werden.</p>
<p>6.2.6:</p> <p>zu 3.3.3 Definition der Verkehrszeiten:</p> <p>Die Unterscheidung von Haupt- und Normalverkehrszeiten (Tabelle 1 auf S. 38) darf im Stadtverkehr nicht einer späteren Verwirklichung eines durchgängigen 10-Minuten-Takts auf den sechs Hauptverkehrslinien im Wege stehen. Die Übergänge zum Abendbetrieb liegen nach unserer Auffassung für eine Stadt der Größe Hildesheims deutlich zu früh.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.5.</p>

<p>Vorschlag 1:</p> <p>Die Normal- bzw. Hauptverkehrszeit sollte sich in der Stadt von Montag bis Freitag von 6 - 21 Uhr erstrecken, am Samstag von 8 - 20 Uhr. Für den Landkreis halten wir Zeiten von 6 – 19 Uhr (Mo-Fr) und 8 – 18 Uhr (Sa) für angemessen.</p>	
<p>6.2.7:</p> <p>zu 3.3.4 Anforderungen an die Angebotsqualität</p> <p>Die definierte Mindestbedienungsqualität ist nach unserer Auffassung unzureichend und eröffnet keine Perspektiven für die Gewinnung von Neukunden und die Erhöhung der Fahrtenzahlen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis: Die im NVP definierten und kreis- bzw. stadtweit gültigen Betriebszeiten und Bedienungsstandards bilden ein verkehrlich und ökonomisch realistisches Bedienungsangebot für das gesamte Kreisgebiet bzw. das Gebiet der Stadt Hildesheim ab. Die Standards orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), an den heutigen Strukturen im ÖPNV im Untersuchungsraum, sowie an den in vergleichbaren Kreisen und Städten im NVP hinterlegten Standards.</p> <p>Sie werden als „Mindeststandards“ für das Bedienungsangebot verstanden und sollen dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Kreis zu halten, zu pflegen und ggf., soweit nennenswerte Fahrgastpotenziale bestehen und eine Finanzierung möglich ist, auch auszubauen.</p>
<p>6.2.8:</p> <p>Vorschlag 2:</p> <p>Neben der Tabelle 8 auf Seite 47 (Mindest-Bedienungsqualität) wird eine „Ziel-Bedienungsqualität“ formuliert. Diese besteht in den Haupt- und Normalverkehrszeiten für Kernzone und Kernrandzone jeweils in einem 10-Minuten-Takt (Mo-Sa), für die Außenzone in einem 30-Minuten-Takt.</p> <p>Begründung: Das im IVEP formulierte Ziel der Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Modalsplit des Hildesheimer Binnenverkehrs von derzeit 11 % (NVP, Seite 18) auf 14 % (Seite 266) entspricht einer Zunahme der ÖPNV-Nutzung um etwa 30 % und würde überschlägig einem Fahrgastzuwachs von 3.000.000 Fahrgästen pro Jahr beim Stadtverkehr</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.5.</p>

<p>bedeuten. Nur ein 10-Minuten-Takt auf allen sechs Hauptlinien stellt nach unserer Meinung einen so fahrgastfreundlichen Qualitätssprung dar, dass man ansatzweise auf einen solchen Zuwachs hoffen kann – eine kundenfreundliche Tarifgestaltung vorausgesetzt.</p>	
<p>6.2.9:</p> <p>Vorschlag 3:</p> <p>Für den Landkreis sollte als Zielbedienungsstandard ein Stundentakt zu den oben definierten Haupt- und Normalverkehrszeiten (Mo – Sa) angestrebt werden, bei sonntäglichem Ein- bis Zweistundentakt.</p> <p>Begründung: Jedes Angebot, dessen Bedienungsqualität unterhalb eines zumindest werktäglichen Stundentakt liegt, unterliegt massiv der Gefahr, durch den Regelkreis von rückläufigen Nutzerzahlen und Fahrtenstreichungen bis zur Bedeutungslosigkeit zu verkümmern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim kommt der Anbindung der Ortsteile im ÖPNV ein hoher Stellenwert zu. Ein wichtiger Schritt ist die Weiterentwicklung der Bedienungsstandards im Vergleich zum NVP 2015.</p> <p>Eine darüber hinaus gehende Ausweitung der Bedienungsstandards ist vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell leider nicht darstellbar.</p> <p>Hinweis: Den Aufgabenträgern ist bewusst, dass nicht immer ein für alle optimales ÖPNV-Angebot zu Verfügung gestellt werden kann.</p> <p>Während durch den privaten Pkw eine weitgehend zeitunabhängige flächendeckende Erschließung und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, wird im ÖPNV die Nachfrage gebündelt. In der Konsequenz gibt es leider Relationen, die mit dem ÖPNV nicht oder nur unbefriedigend bedient werden können, auf denen eine Verbesserung der Situation aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage unter ökonomischen Gesichtspunkten aber nicht vertretbar wäre.</p>
<p>6.2.10:</p> <p>zu 3.3.6 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung</p> <p>Vorschlag 4:</p> <p>Bei Neuanschaffungen von Bussen sind für die Fahrgäste klimatisierte Fahrzeuge anzuschaffen, und zwar mit nach dem Stand der Technik umweltfreundlichen Klimamitteln.</p> <p>Begründung: Es wird ohnehin viele Jahre dauern, bis die Busflotte auf klimatisierte Busse umgerüstet ist. Aber nur mit diesen lässt sich die für eine Ver-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim bedanken sich für die Anregung, eine Änderung des NVP erfolgt jedoch nicht.</p> <p>Die Inhalte der in Kapitel 3.3.6 hinterlegten Tabellen entsprechen den Inhalten des aktuell gültigen ÖDLA zwischen Landkreis und RVHI bzw. dem Verkehrsvertrag zwischen</p>

<p>kehrswende nötige Akzeptanz der Fahrgäste für den Busverkehr erreichen. Sinnvoll wäre es, während der Umrüstungsphase mit solchen Buslinien zu beginnen, bei denen eine längere Verweilzeit der Fahrgäste im Bus bei relativ wenigen Ein- und Ausstiegsstationen gegeben ist.</p>	<p>Stadt und SVHI.</p> <p>Aufgrund der inhaltlichen Sinnhaftigkeit der Anregung wird diese jedoch für die Einbringung in die Vorabbekanntmachungen zukünftig anstehender wettbewerblicher Verfahren um Linienkonzessionen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge geprüft.</p>
<p>6.2.11:</p> <p>zu 3.3.9 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung</p> <p>Kaum etwas beeinflusst das Negativimage des öffentlichen Nahverkehrs stärker als Meldungen über unangekündigte Zugausfälle mit Informationschaos und nicht funktionierendem Schienenersatzverkehr, überfüllte Schulbusse und stehengelassene Schüler. Das motiviert uns zu dem folgenden Vorschlag 5.</p> <p>Vorschlag 5:</p> <p>Der Landkreis hält in eigener Regie je nach Tageszeit ein bis zwei Bereitschaftsbusse für Störungsfälle vor, einschließlich einsatzbereiter Busfahrer. Diese Bereitschaft darf nur in Anspruch genommen werden, wenn durch Störungen einer größeren Anzahl von Fahrgästen unzumutbare Wartezeiten bis zur Weiterbeförderung entstehen würden.</p> <p>Dieser Service steht SVHI und RVHI, aber auch den im Landkreis tätigen vier Bahngesellschaften (Deutsche Bahn, Erixx, Enno, NWB) gegen Kostenausgleich zur Verfügung.</p> <p>Begründung: Fachjuristen mögen sich streiten, ob bei Zugausfällen der Landkreis als Träger des straßengebundenen ÖV für ungeplanten Schienenersatzverkehr wirklich zuständig ist. Es wäre aber sehr hilfreich, wenn der Landkreis sich hier in der Verantwortung sähe. Sicher ist, dass Bahngesellschaften wegen des großen räumlichen Bereichs, in dem sie agieren, ungeplanten SEV nicht in eigener Regie organisieren können. Eventuell könnte der Landkreis für unseren Vorschlag als Modellversuch in Zusammenarbeit mit der LNVG Zuschüsse erhalten. Die Organisation im Störfall könnte die geplante Mobilitätszentrale übernehmen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt in der Zuständigkeit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern Regionalverband Großraum Braunschweig und Region Hannover und ist damit nicht direkt Gegenstand des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim.</p> <p>Der Landkreis Hildesheim kann nicht in laufende Vertragsverhältnisse zwischen der LNVG als Besteller und den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Auftragnehmer sowie in den Beförderungsvertrag zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Reisenden dahingehend eingreifen, dass er Ersatzverkehre mit eigenen „Bereitschaftsbussen“ stellt.</p> <p>Hinweis: Jedes Verkehrsunternehmen ist im Rahmen seiner vertraglichen Regularien selber für das eigene Störungsmanagement zuständig.</p>

<p>6.2.12:</p> <p>zu 3.3 Qualitätsvorgaben:</p> <p>Im NNVG § 6 (4) wird für die Erstellung eines Nahverkehrsplans zwar nur die Beteiligung von Fahrgast-Interessenverbänden gesetzlich eingefordert, aber eine zusätzliche direkte Bürgerbeteiligung ist nicht explizit ausgeschlossen. Die Region Hannover hat beispielsweise zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2015 eine Gruppe von 50 für ÖPNV-Nutzer repräsentativen Personen zu Workshops eingeladen und deren Ergebnisse in den Plan einfließen lassen.</p> <p>Wir halten Mitbeteiligung der betroffenen Kunden für eine wichtige Ressource zur Qualitätsverbesserung; daher machen wir die folgenden zwei Vorschläge:</p> <p>Vorschlag 6:</p> <p>Am nächsten Nahverkehrsplan sollte eine repräsentative Gruppe von Kunden des SVHI / RVHI schon im Vorfeld an der Erstellung beteiligt werden.</p> <p>Vorschlag 7:</p> <p>Die Verkehrsunternehmen sollten in Zukunft bei der Planung größerer Veränderungen wie etwa der Fahrplanneustrukturierung des SVHI im Jahr 2017 zu einer rechtzeitigen Bürgerbeteiligung verpflichtet werden. Ebenso sollte der Nahverkehrsplan bei den Verkehrsunternehmen die Einrichtung von Fahrgastbeiräten einfordern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Landkreis Hildesheim hat das Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans wie im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) vorgeschrieben durchgeführt. Vorgesehen sind dabei Abstimmungsgespräche mit den Verkehrsunternehmen und den Behindertenverbänden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Nahverkehrsplan ein rechtliches Instrument des Aufgabenträgers für den straßengebundenen ÖPNV ist. Eine Bürgerbeteiligung wird aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim für das sehr abstrakte Instrument Nahverkehrsplan als nicht zielführend erachtet. Demgegenüber hält der Landkreis eine Einbindung der Bürger bei konkreten Projekten im Einzelfall für sehr sinnvoll.</p>
<p>6.2.13:</p> <p>zu 3.3.11.1 Beschwerdemanagement</p> <p>Die Ausführungen des NVP zum Beschwerdemanagement gehen über die formalen Pflichten zum Umgang mit Beschwerden nicht hinaus. Die Anforderungen an das Beschwerdemanagement könnten viel kundenfreundlicher formuliert werden, z. B.</p> <p>Vorschlag 8:</p> <p>Die Auflistung auf Seite 72 oben zum Beschwerdemanagement wird um die folgenden Punkte ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein freundlicher und transparenter Umgang mit Beschwerden soll der Erhöhung der Kundenzufriedenheit dienen.</li> <li>• Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur systematischen Auswertung von Kundenbeschwerden. In diese Auswertung werden auch</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anregung übersteigt die Tiefenschärfe des NVP als Rahmenplan. Sie bietet jedoch einen interessanten Hinweis für die Einbringung in die Vorabbekanntmachungen zukünftig anstehender wettbewerblicher Verfahren um Linienkonzessionen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge.</p>

<p>Presseartikel und Leserbriefe einbezogen.</p> <p>Die Ergebnisse der Auswertung fließen ins Qualitätsmanagement ein. Das Unternehmen soll Beschwerden als wertvolle Ressource für die Verbesserung der Betriebsabläufe nutzen.</p>	
<p>6.2.14:</p> <p>zu Kapitel 4 Raumstrukturanalyse und zu Kapitel 5 Verkehrsmittelwahl</p> <p>Zu beiden Kapiteln hat der VCD keine Anmerkungen, da hier nur Voraussetzungen besprochen werden, aber keine verkehrlichen Konsequenzen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.2.15:</p> <p>zu Kapitel 6 Bestandsaufnahme ÖV</p> <p>Es fällt auf, dass im Kapitel 6.4 nur die Nutzkilometer der Buslinien angegeben sind, aber keine Informationen über die Personenkilometer und mithin über den Besetzungsgrad der Busse. Für eine Analyse der Weiterentwicklung des Busverkehrs fehlen mithin wichtige Informationen.</p> <p>Solche Informationen lassen sich lediglich beim Bedarfsverkehr der Tabelle 32 auf Seite 123 entnehmen. Eine Ursachenanalyse dafür, dass dieser Bedarfsverkehr einen erschreckend geringen Nutzungsgrad besitzt, ist dringend geboten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.2.16:</p> <p>Zu 6.2.2 Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass bei kleineren Bahnverspätungen die Anschlussbusse warten und nicht vorzeitig abfahren. Negative Erfahrungsberichte liegen aus Bodenburg (Anschluss nach Lamspringe) und von Hildesheim Hbf (Anschluss im Nachtverkehr zwischen S-Bahn und SVHI-Nachtbus). vor.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Aufgabenträger Landkreis Hildesheim wird das berechtigte Anliegen Anschlusssicherung an die Verkehrsunternehmen weiterleiten. Die Busse der RVHI sind inzwischen mit moderner Kommunikationstechnik ausgerüstet, so dass in Zukunft eine bessere Kommunikation möglich ist.</p>
<p>6.2.17:</p> <p>zu Kapitel 7 Rückblick</p> <p>Wir verzichten aus Zeitgründen auf eine Beurteilung der Umsetzungen des alten Nahverkehrsplans bis zum jetzigen Zeitpunkt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.2.18:</p> <p>zu Kapitel 8 Stärken-Schwächen-Analyse</p> <p>Die Bedienungsqualität wird in der Zusammenfassung weitgehend als gut bezeichnet (S. 143). Als</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>Grund wird angegeben, dass die im Anforderungsprofil definierten Vorgaben eingehalten werden. Dieses wohlklingende Urteil geht nach unserer Meinung an der Realität vorbei, da einerseits die Vorgaben (Kapitel 3.3.4) unzureichend sind, andererseits ein Einhalten von Mindestvorgaben im allgemeinen Sprachgebrauch das Urteil „ausreichend“ verdient hat und nicht etwa „gut“.</p>	
<p>6.2.19: zu 8.2 Parallelverkehre</p> <p>Hier heißt es „eine konkurrierende Wirkung der Buslinien gegenüber dem SPNV wird nicht gesehen.“ Leider trifft dies nach unserer Einschätzung nicht überall zu, wie der Fahrkartenstreit der Holler Eltern mit dem RVHI zeigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim übernimmt die Linie 34 in nennenswertem Umfang wichtige flächenhafte Erschließungs- und Bedienungsaufgaben für an den SPNV-Korridor angrenzende Ortschaften und Siedlungsbereiche (z. B. Listringern, Heinde, Heersum, Grasdorf, Luttrum).</p>
<p>6.2.20: zu 8.4 Tarif und Vertrieb</p> <p>Es bleibt – auch nach der Gründung des Tarifverbands „ROSA“ – eine Schwäche der ÖV-Situation des Landkreises Hildesheim, dass der Tarifverbund mit einer Ausnahme nicht die durch den Landkreis verkehrenden Bahngesellschaften umfasst.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Einbeziehung der Schienenverkehre in den Tarifverbund wird auch vom Landkreis für sinnvoll erachtet. Unter MT.1 ist die Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ benannt. Die dort aufgeführte mittel- bis langfristige Prüfoption <b>wird erweitert um eine Integration aller SPNV-Angebote.</b></p>
<p>6.2.21: zu 8.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit</p> <p>Hier verweisen wir auf unseren unter 3.3.9 gemachten Vorschlag 5.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.11.</p>
<p>6.2.22: zu 8.6 ÖPNV-Infrastruktur</p> <p>Wie man eine Steigerung des Ausbaus niederfluriger Haltestellen von 11 % auf 17 % über einen Zeitraum von 5 Jahren als „positive Entwicklung“ bezeichnen kann, erschließt sich uns nicht. Immerhin würde man bei Einhaltung dieses Ausbautempos etwa 70 (!) Jahre brauchen, um die Haltestellen des Landkreises entsprechend umzurüsten, und hätte dann einen Zustand, den das PBefG schon für das Jahr 2022 einfordert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bezogen auf die Gesamtzahl der innerhalb der letzten Jahre ausgebauten Haltestellen (15 bis 20 Haltestellen pro Jahr) ist diese Entwicklung aus Sicht des Aufgabenträgers durchaus als positiv zu bewerten.</p> <p>Hinweis: Dem Aufgabenträger Landkreis Hildesheim obliegt gemäß § 8 Abs. 3 PBefG eine zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“</p>

	<p>(Planungsgebot). Zuständig für die Umsetzung sind für den Haltestellenausbau die jeweiligen Straßenbaulastträger.</p>
<p>6.2.23:</p> <p>Zu 9 Prognose der Verkehrsentwicklung</p> <p>Dass sich der rein demographische Teil der Prognose auf die Bertelsmannstudie 2012 stützt, die neue Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung sowie die Konsequenzen aus der großen Flüchtlingsbewegung aus dem Jahr 2015 nicht kennen konnte, hätte zumindest einen Korrekturfaktor erfordert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Dynamik ist bekannt, im NVP wird jedoch keine eigene Prognose erstellt. Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird für die Darstellung der (demografischen) Entwicklung der Einwohnerdaten auf Daten der Bertelsmann Stiftung zurückgegriffen. Basisjahr der Vorausschätzung ist das Jahr 2012. Im Rahmen der Fortschreibung kann somit nur der Stand zum gewählten Stichtag dargestellt werden. Zudem wird im NVP darauf hingewiesen, dass die tatsächlichen Entwicklungen der letzten Jahre im Landkreis Hildesheim und insbesondere der Stadt Hildesheim insgesamt etwas positiver verlaufen sind, als im Jahr 2012 abgeschätzt, so dass zu vermuten ist, dass auch die zukünftige Entwicklung etwas moderater ausfallen wird, als in der Bertelsmann-Studie angenommen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund und mit Bezug auf die durch die Städte und Gemeinden gemeldeten Daten sind die hier als Grundlage für die Nahverkehrsplanung dargestellten Daten als qualitative Tendenz zu betrachten.</p> <p>Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ausreichend und belastbar aus den vorliegenden Daten ablesen.</p>
<p>6.2.24:</p> <p>zu 9.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung</p> <p>Wir zählen im Folgenden einige Tendenzen der Mobilitätsentwicklung auf, die im Nahverkehrsplan nicht berücksichtigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die fridays-for-future-Bewegung hat für einen großen Schub beim Umweltbewusstsein der</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.23.</p> <p>Hinweis: In Summe wird für den <u>Jedermannverkehr</u> im Landkreis Hildesheim von einem Anstieg des ÖPNV-Aufkommens bis zum Jahr 2025 um rund 8%-Punkte ausge-</p>

<p>Bürger gesorgt, der auch zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl führen könnte. Die Sorge vor den Folgen des Klimawandels führt die „Sorgenstatistik“ der Deutschen mittlerweile an. Auch bei solchen Menschen, die Umweltprobleme bisher eher ignoriert haben, befördern Dieselfläre und durch die Luftreinhaltungsvorgaben der EU drohende Fahrverbote die Einsicht, dass es ein „weiter so“ nicht geben darf. Feinstaub- und Lärmbelastung tun ihr übriges.</p> <p>Eine stärkere Besteuerung fossiler Energie, über deren Notwendigkeit zum Erreichen der Klimaziele weitgehend Konsens besteht, wird insbesondere bei Pendlern mit einer längeren Wegstrecke die Nutzung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehrs (MIV) attraktiver machen.</p> <p>Als Megatrend ist derzeit ein Zuzug in die größeren Städte zu beobachten, die eine höhere ÖPNV-Nutzungsrate aufweisen. Dieser Trend wird auch durch die demographische Entwicklung gestützt, denn die zunehmende Zahl älterer Menschen bekommt ihre Versorgungsbedürfnisse (z. B. Einkauf, Ärzte, Kultur) in einer städtischen Infrastruktur besser erfüllt.</p> <p>Zuwanderung als globaler Megatrend findet stärker in den Ballungsräumen statt und dürfte auch aufgrund der sozialen Situation der Zuwanderer zu stärkerer ÖPNV-Nutzung führen.</p> <p>Die Deutsche Bahn hat das Ziel, den Fernverkehr bis 2030 um 100 % zu steigern. Allein der Zubringerverkehr zu den Bahnhöfen könnte eine erhebliche Steigerung des ÖPNV mit sich bringen, abgesehen von der allgemeinen Aufwertung des ÖV, der mit dieser Maßnahme verbunden ist.</p> <p>Die durch mangelndes Marketing in Niedersachsen noch nicht ausreichend bekannte Anschlussmobilität wird zu einer besseren Nutzung des ÖPNV schon deshalb führen, weil für die Gelegenheitsfahrer viele Anschlussfahrten nicht mehr bezahlt werden müssen, und für Pendler der Kauf von Anschlusszeitkarten ermäßigt ist. Einen ähnlichen Effekt könnte die kürzlich ausgeweitete Gültigkeit des Niedersachsentickets auf nahezu den gesamten Busverkehr des Landes haben, hier insbesondere auf Stadt und Landkreis Hildesheim.</p> <p>Die Forderung nach großzügigen Fahrpreissen-</p>	gangen (vgl. Kapitel 9.3).
---	----------------------------

<p>kungen wie etwa dem „Wiener Modell“ mit seinen 365-Euro-Jahrestickets könnte sich über kurz oder lang auch in Niedersachsen durchsetzen. So hat Hessen dieses Modell bereits für Azubis, Oberstufenschüler und für Ü-65-Senioren verwirklicht; Berlin steht kurz vor der Einführung. Die Wirkung läuft aber ins Leere, wenn solche umwelt- und sozialpolitisch begründbaren Aktionen auf ein mangelhaftes ÖPNV-Angebot treffen.</p> <p>Alle genannten Tendenzen deuten in ein- und dieselbe Richtung. Sie lassen einen erheblichen Zuwachs des öffentlichen Personennahverkehrs erwarten.</p>	
<p>6.2.25:</p> <p>Zu 9.3 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis Hildesheim</p> <p>Noch gravierender als diese „übersehenen“ Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nutzung wirken sich in der folgende Prognose logische Fehler bei der Prognoseerstellung aus. Es wird zunächst der Begriff der „Autoaffinität“ eingeführt und so getan, als sei diese Autoaffinität eine Art anthropologischer Konstante, die im Wesentlichen nur vom Lebensalter abhängt. Der Nahverkehrsplan zieht mehrfach die behauptete Autoaffinität der Senioren zum Nachweis einer zukünftig rückläufigen ÖPNV-Nutzung heran. Allerdings hätte schon ein Blick auf die Diagramme der Seiten 100 und 101 zur Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen gereicht, um das Argument, dass steigendes Lebensalter zu einer höheren Autonutzung führt, zu widerlegen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuellen Studien (MID 2017<sup>1</sup>) belegen, dass das Fahrgastaufkommen der Senioren in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – insgesamt zurückgegangen ist, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaftler wird die Pkw-Affinität bei den Senioren auch zukünftig noch weiter ansteigen (z. B. weiter steigender Anteil älterer Frauen mit Führerschein).</p>
<p>6.2.26:</p> <p>Unklar bleibt, ob in der Fünf-Jahres-Prognose überhaupt berücksichtigt ist, dass diejenige Bevölkerungsgruppe der heute 30-40-Jährigen, die nicht mehr so „autoaffin“ ist wie frühere Jahrgänge, auch älter wird und die geringere Autonutzung hoffentlich auch in etwas höherem Lebensalter beibehält.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Tabelle 42 verdeutlicht, dass davon ausgegangen wird, dass leicht ansteigende ÖPNV-Affinität besagter Altersgruppe längerfristig anhalten wird.</p> <p>Hinweis: In Summe wird für den <u>Jedermannverkehr</u> im Landkreis Hildesheim von einem Anstieg des ÖPNV-Aufkommens bis zum Jahr</p>

<sup>1</sup> infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – Kurzreport; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2018.

	2025 um rund 8%-Punkte ausgegangen (vgl. Kapitel 9.3)
<p>6.2.27:</p> <p>Was aber, wenn die behauptete Autoaffinität schlicht daher rührt, dass viele Menschen ein für ihre Beförderungsbedürfnisse völlig unzureichendes Nahverkehrsangebot vorfinden? Dann enthält die Prognose einen Zirkelschluss: Weil das Nahverkehrsangebot nicht ausreicht, nutzen die Menschen das Auto. Weil sie das Auto nutzen, schaffen wir kein ausreichendes Nahverkehrsangebot.</p> <p>Dieser fatale Regelkreis lässt sich nach unserer Meinung nur durch mutige und großzügige Angebotsöffensiven durchbrechen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Auch der Aufgabenträger Landkreis Hildesheim wünscht sich ein möglichst umfangreiches und auf die Fahrgastwünsche abgestimmtes ÖPNV-Angebot für den gesamten Nahverkehrsraum. Unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen und Handlungsspielräumen ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes über die im NVP beschriebenen konzeptionellen Ansätze aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar.</p> <p>Jedoch gestaltet der Landkreis Hildesheim seit jeher seinen Nahverkehrsplan bewusst als relativ offenen Rahmenplan. Dieser lässt es zu, dass konkrete Maßnahmen mit den einzelnen Kommunen und den Verkehrsunternehmen kontinuierlich abgestimmt und bei Vorhandensein der entsprechenden Mittel auch außerhalb des NVP umgesetzt werden können und auch werden.</p>
<p>6.2.28:</p> <p>Fazit zu Kapitel 9</p> <p>Der Zielvorstellung, dass ein Erhalt des Angebots auf dem jetzigen Niveau schon als Erfolg zu sehen ist (Seite 190), wird von Seiten des VCD widersprochen. Wir sehen vielmehr das Ziel einer deutlichen Verlagerung des MIV auf den ÖV als verbindlich an (vgl. unsere Anmerkung zu Kapitel 1).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.27.</p>
<p>6.2.29:</p> <p>zu Kapitel 10 Entwicklungskonzept ÖPNV</p> <p>Auch hier widersprechen wir wieder der Zielvorstellung eines Erhalts des Status quo (Seite 192).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.27.</p>
<p>6.2.30:</p> <p>zu 10.2.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Angebotsqualität</p> <p>Die Prüfaufträge sollten wie folgt ergänzt werden:</p> <p>Vorschlag 9: Es muss überprüft werden, inwieweit</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Zuge der geplanten Umsetzung der Maßnahme MA.6 im Dezember 2019 wird auch die Anbindung des Bahnhofs Hoheneggelsen mit realisiert.</p>

<p>durch eine ÖPNV-Anbindung des Bahnhofs Hoheneggelsen sich für die Bewohner der Gemeinde Söhlde (einschließlich Hoheneggelsen) bessere Nutzungsmöglichkeiten ergeben, z. B. für Fahrten nach Hildesheim und Braunschweig, aber auch Anschlussfahrten der S4 nach Hannover und des Erixx in Richtung Harz.</p>	
<p>6.2.31:</p> <p>Im Sinne unserer Forderung nach großzügigen Angebotsöffensiven ist der folgende Vorschlag 10 zu verstehen:</p> <p>Vorschlag 10:</p> <p>Für eine geeignete Teilmenge von Buslinien des Landkreises wird der Busverkehr versuchsweise großzügig auf einen täglichen Stundentakt erweitert; lediglich am Sonntag könnte akzeptiert werden, dass jeder zweite Bus als Rufbus fährt. Besonders geeignet sind Linien des strukturschwachen Südkreises, um die Schere zwischen nördlichen und südlichen Regionen des Landkreises nicht noch weiter zu öffnen. Denkbar ist eine tarifliche Bevorzugung der Kunden dieser Strecken, um auszuloten, wie sich Kunden angesichts eines wirklich attraktiven Busverkehrsangebots verhalten Die Beobachtung müsste mindestens über drei, besser über fünf Jahre hinweg erfolgen.</p> <p>Begründung: Nur mit einem Angebot, bei welchem Angebotsqualität und Tarif sich ganz wesentlich vom jetzigen Zustand unterscheiden, können die Chancen einer Verkehrswende ausgelotet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.27.</p>
<p>6.2.32:</p> <p>Der nächste Vorschlag 11 lässt sich mit sehr viel geringerem Aufwand und Risiko realisieren:</p> <p>Vorschlag 11:</p> <p>Einrichtung eines auf den touristischen Bedarf ausgerichteten und auf Zugankunftszeiten abgestimmten Buspendelverkehrs von Nordstemmen zum Schloss Marienburg.</p> <p>Begründung: Die Marienburg ist ein touristisches Highlight von überregionaler Bedeutung. Unseres Wissens kommen jährlich an die 200.000 Besucher. Es ist ein Unding, dass zum Beispiel ein Hildesheim-Tourist, der mit der Bahn nach Nordstemmen anreist, um zur Marienburg zu gelangen, momentan dort nur die Wahl hat zwischen einem Taxi oder einer knappen Stunde Fußweg mit kräftiger Stei-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Schloss Marienburg liegt nicht im Gebiet des Landkreises Hildesheim. Zuständiger Aufgabenträger ist die Region Hannover.</p> <p>Hinweis: Die Einrichtung eines solchen Buspendelverkehrs ist auch aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim wünschenswert.</p> <p>Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Freizeitverkehr jedoch aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Einsparungen vorzunehmen.</p>

gung.	Darüber hinaus gab es in der Vergangenheit bereits eine Verbindung, die mangels Nachfrage wieder eingestellt wurde.
<p>6.2.33:</p> <p>zu 10.4.1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur</p> <p>Wir begrüßen ausdrücklich die Einrichtung und den Ausbau vorhandener Fahrradabstellanlagen an allen 19 SPVN-Haltepunkten des Landkreises.</p> <p>Die Kombination Fahrrad-Bahn ist bei der Stadtgröße Hildesheims optimal und wird sehr stark nachgefragt. Am Hauptbahnhof Hildesheim sind die Abstellanlagen überfüllt und es müssen dringend kurzfristig weitere Fahrrad-Abstellkapazitäten geschaffen werden. Zudem regen wir an, auf der Fläche des ZOB, die für ein Parkhaus reserviert ist, ein betreutes Fahrradparkhaus zu bauen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung</p> <p>Derzeit wird ein Fahrradparkhaus unmittelbar neben dem Hauptbahnhof errichtet, das 2020 in Betrieb genommen wird.</p> <p><b>Ein entsprechender Hinweis wird in Kapitel 10.4.1, Tabelle 59 und in Kapitel 17.4.1 Tabelle 98 ergänzt.</b></p>
<p>6.2.34:</p> <p>zu 10.4.2 Park-and-Ride</p> <p>Zusätzlich zu den für die Einrichtung/ für den Ausbau vorgeschlagenen Park-and-Ride-Standorten (Sarstedt, Elze, Holle, Hoheneggelsen) schlagen wir auch einen Park-and-Ride- / Bike-and-Ride-Parkplatz am früheren / zukünftigen Haltepunkt Marienburg vor:</p> <p>Vorschlag 12:</p> <p>Es ist eine Reaktivierung des Bahnhofs Marienburg mit Einrichtung einer Park-and-Ride-Anlage zu prüfen. Diese könnte sowohl für einen Umstieg zwischen Bahn und PKW/Rad genutzt werden als auch für einen Umstieg zwischen PKW/Rad und Bus, wobei die Buslinie 4 über Itzum hinaus und die Linie 2 über Ochtersum hinaus verlängert werden könnten.</p> <p>Begründung: Dieser P+R-Platz könnte die stark befahrenen südlichen Einfallstraßen nach Hildesheim (Marienburger Str., Hohnsen, Alfelder Str.) entlasten. Perspektivisch könnte man sich auch einen Halt auf der Bahnstrecke Bad Harzburg – Hannover vorstellen, so dass Hannoverpendler aus dem Bereich südlich von Hildesheim nicht mehr in die Stadt Hildesheim hineinfahren müssten.</p> <p>Aktuell ist geplant, dass an der Domäne Marienburg eine Buswendeschleife gebaut wird. Wenn dann aber der Bahnhof Marienburg tatsächlich kommt, wäre diese obsolet, der Bus müsste ja dann bis zum Bahnhof weiterfahren. Deshalb sollte eine zukunfts-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuell wird die Reaktivierung des Haltepunktes Marienburg <u>geprüft</u>. Sollte sich eine positive Entscheidung hinsichtlich der Realisierung abzeichnen, so wird sich die Stadt Hildesheim mit allen Beteiligten (u. a. dem zuständigen Straßenbau- lastträger) über die Möglichkeiten zur Anbindung des Bahnhofs mit den relevanten Verkehrsträgern abstimmen.</p>

fähige Planung diese Wendeschleife schon jetzt im Bereich des Bahnhofs Marienburg vorsehen.	
<p>6.2.35:</p> <p>zu 10.7 Handlungsfeld „Tarif und Service“</p> <p>Die Prüfung einer Einbindung aller im Landkreis tätigen Bahngesellschaften in den „ROSA“-Tarifverbund muss möglichst zügig erfolgen. In der jetzt vorliegenden Form ist die Qualität des ROSA-Verbundes nicht mit der in der Region Hannover zu vergleichen.</p> <p>Noch besser wäre es, wenn der Nahverkehrsplan definitiv eine Aufnahme in einen der benachbarten Tarifverbünde (GVH oder VRB) als mittelfristiges Ziel formuliert. Neben vielen anderen Vorteilen wäre dann auch das häufig aus der Politik geforderte Sozialticket realisierbar, welches für den jetzigen „ROSA“-Verbund wegen der fehlenden SPNV-Einbindung nur Stückwerk bliebe.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Einbeziehung der Schienenverkehre in den Tarifverbund wird auch vom Landkreis für sinnvoll erachtet. Unter MT.1 ist die Maßnahme „Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim“ benannt. Die dort aufgeführte mittel- bis langfristige Prüfoption <b>wird erweitert um eine Integration aller SPNV-Angebote.</b></p>
<p>6.2.36:</p> <p>zu 10.10 Zielvorstellungen zum SPNV</p> <p>Erfreulich ist die Liste der zu reaktivierenden bzw. neu zu schaffenden Haltepunkte. Hier wäre es sehr sinnvoll, eine Zeitperspektive in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, eine solche wird lediglich für Himmelsthür genannt. Weiterhin haben wir einen Ergänzungsvorschlag:</p> <p>Vorschlag 13:</p> <p>Schellerten wird in die Liste der zu reaktivierenden/einzurichtenden Bahnhöfe aufgenommen.</p> <p>Begründung: Im Gegensatz zum Bahnhof Hoheneggelsen könnte eine Station Schellerten fußläufig von Bewohnern des Dorfes Schellerten erreicht werden. Die Attraktivität der Bahnlinie und ihrer Anschlüsse wurde schon unter dem Stichwort „Bahnhof Hoheneggelsen“ erwähnt. Auch wäre in Schellerten eine Verknüpfung mit der Linie 32 des RVHI möglich.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Grundsätzlich liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV in der Zuständigkeit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträgern Regionalverband Großraum Braunschweig und ist damit nicht direkt Gegenstand des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim. Die Anregung wird jedoch zur Prüfung an die LNVG weitergeleitet.</p> <p>Zudem wird der NVP in Kapitel 10.10 wie folgt ergänzt:</p> <p>„Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Himmelsthür, Hildesheim Drispensedt, Hildesheim Marienburg und Wehrstedt Tec-Center (vgl. RROP 2016) <b>sowie Einrichtung eines Haltepunktes in Schellerten (Strecke Hildesheim - Braunschweig).</b>“</p>

<p>6.2.37:</p> <p>zu 11 Festlegung des Verkehrsangebotes und zu 12 Raumstrukturanalyse</p> <p>Hierzu hat der VCD keine Anmerkungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.2.38:</p> <p>zu 13 Mobilitätsverhalten in der Stadt Hildesheim</p> <p>Die graphische Darstellung des Modal Split in der Stadt Hildesheim auf Seite 266 erzeugt mit ihren „nur“ 47 % MIV-Anteil ein geschöntes Bild der wahren Situation. Sie bezieht sich nur auf den Binnenverkehr ohne ein- und ausfallenden Verkehr. Letzterer ist aber maßgeblich, wenn man die Belastung der Bürger durch Abgase und Lärm mit einem Blick erfassen will. Auch täuscht es darüber hinweg, dass im Vergleich mit anderen Städten gleicher Größenordnung Hildesheim einen sehr schlechten Rang einnimmt. Wir fordern, zusätzlich ein Diagramm des Modal Split in den Plan aufzunehmen, das auch ein- und ausfallende Verkehre berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Modal Split der Gesamtstadt Hildesheim inkl. Quell- und Zielverkehr kann der Abbildung 26 entnommen werden (Kapitel 13.3 Unterpunkt „Verkehrsmittelwahl nach Stadtbereichen“).</p>
<p>6.2.39:</p> <p>zu 14 Bestandsaufnahme ÖPNV</p> <p>Wir bedauern, dass zu der Fahrplanreform 2017 noch nicht einmal vorläufige Nutzerzahlen und Trends des Stadtverkehrs in Hildesheim vorgelegt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.2.40:</p> <p>zu 14.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr</p> <p>Bereits unter 3.3.4 (Anforderungen an die Angebotsqualität) haben wir angemerkt, dass wir die Taktfrequenzen der Busse insgesamt für deutlich zu gering halten. Wir möchten zusätzlich für das derzeit bestehende Angebot auf einige Schwachstellen hinweisen:</p> <p>Im Abendlinien-/ Wochenendnetz passen die Abfahrtszeiten der Stadtbusse vom ZOB zum „Schuhstraßentreff“ sehr schlecht zu den Ankünften der viel genutzten Züge aus Hannover. Die Abfahrt um x.20 Uhr wird nur erreicht, wenn der Erixx bzw. die S3 (beide kommen um x.13 Uhr an) äußerst pünktlich sind. Noch schlechter steht es um die S-Bahn-Ankunft um x.49 der S4 aus Hannover. Hier entsteht eine halbe Stunde Wartezeit. Das Problem könnte kurzfristig gelöst werden, indem man alle Abfahrten des gesamten Abendliniennetzes um 10</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aufgrund der eigenwirtschaftlichen Genehmigung der SVHI ab 2017 für die nächsten Jahre sind Angebotsoptimierungen / -anpassungen nur im Einvernehmen mit sowie im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verpflichtung des Unternehmens möglich sind.</p> <p>Nichtsdestotrotz enthalten einige der im Folgenden beschriebenen Anregungen interessante Hinweise, die dem Verkehrsunternehmen zur Prüfung im Rahmen der Evaluierung des neuen Netzes außerhalb des NVP weitergegeben werden.</p>

<p>Minuten nach hinten verschiebt.</p> <p>Die Umsteigemöglichkeit vom Erixx aus Hannover (Ankunft x.17 Uhr) am Ostbahnhof zur Linie 4 nach Itzum ist äußerst unglücklich. Die Abfahrt um x.20 Uhr von der Haltestelle Mendelssohnstr. lässt sich wegen der dafür zu nutzenden Treppe nicht erreichen, so entstehen über 20 Minuten Wartezeit. Als Konsequenz bleibt vielen Itzumern hier nur die PKW-Nutzung.</p> <p>Die Bedienung der beiden großen Kliniken St. Bernward und Helios sehen wir als völlig ungenügend an. Beide Kliniken werden nicht nur von Krankenhausinsassen und deren Besuchern, sondern von einer großen Anzahl ambulanter Patienten in den dort angesiedelten fachärztlichen Zentren Vinzentinum und Medizinum aufgesucht. Was aber soll ein solcher Patient mit einem Anrufsammeltaxi anfangen, der einzigen Bedienungsform, mit der das BK noch erreicht werden kann? Etwas besser stellt sich die Situation am Helios-Klinikum dar, das aber abends und am Wochenende ebenfalls mit einem AST vorlieb nehmen muss.</p> <p>Die „Unilinie“ 10 und die Linie 34 fahren von der Haltestelle „Scharfe Ecke“ in Itzum praktisch zeitgleich in die Stadt. Durch eine Zeitverschiebung der Linie 10 ließe sich das Angebot ohne zusätzliche Kosten kurzfristig verbessern.</p>	
<p>6.2.41: zu 15 Stärken-Schwächen-Analyse</p> <p>Der in weiten Teilen positiven Gesamtbewertung der Bedienungsqualität können wir uns aus den gleichen Gründen nicht anschließen, aus denen wir dies auch beim regionalen Busverkehr nicht getan haben.</p> <p>Die ohne jede Bürgerbeteiligung oder Einbeziehung von Interessenvertretern der Buskunden durchgeführte Fahrplanneustrukturierung des Jahres 2017 halten wir nach unseren Beobachtungen und Gesprächen mit SVHI-Kunden für ziemlich misslungen, können unser Urteil aber wegen fehlender Auswertungen des SVHI nicht auf Zahlen stützen.</p> <p>Positiv sehen wir, dass die Vernachlässigung des ÖV zu den Gewerbegebieten im Norden der Stadt wenigstens mit einem Prüfauftrag versehen worden ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>6.2.42:</p> <p>zu 15.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität:</p> <p>Auf lange Sicht halten wir ein Abendliniennetz / Wochenendnetz für die Merkbarkeit von Buslinien, Haltestellen und Abfahrtszeiten und damit für die Bereitschaft der Bürger, die Stadtbusse zu nutzen, für suboptimal. Eine Beibehaltung des Tageslinien-netzes mit ggf. angepassten Taktfrequenzen ist aus unserer Sicht die weitaus kundenfreundlichere Lösung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.40.</p>
<p>6.2.43:</p> <p>zu 15.3 Fahrgastinformation</p> <p>Wir halten es für nicht hinnehmbar und für einen Affront gegen ältere Stadtbuskunden, dass über kurzfristige Fahrtenausfälle nur über Facebook informiert wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.2.44:</p> <p>zu 15.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit</p> <p>Die nicht abreißende Kette von Busausfällen – unserer Beobachtung nach stark verschlimmert seit der Fahrplanumstellung 2017 - bewerten wir als skandalös und einer Großstadt unwürdig. Hier sollten alle rechtlichen Möglichkeiten genutzt werden, den Verkehrsdienstleister zur Erfüllung seiner übernommenen Pflichten anzuhalten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.2.45:</p> <p>zu 16 Prognose der Verkehrsentwicklung</p> <p>Auch hier suggeriert der Nahverkehrsplan, dass wir mit dem Erhalt des Status quo zufrieden sein sollten. Das belegt z. B. das folgende Zitat: „Die Nachfrage im Jedermannverkehr im Stadtverkehr Hildesheim scheint mit hoher Wahrscheinlichkeit gesättigt.“ (S. 334). Durch die Vernachlässigung von Tendenzen, die zur Steigerung des ÖPNV führen können, durch die gleichen logischen Fehler, die auch schon bei unserer Kommentierung des Abschnitts 10 aufgezeigt werden, kommt es zu den gleichen zirkelschlüssigen „Prognosen“ wie beim Landkreisverkehr. Wir widersprechen diesen Prognosen und fordern die Austestung des tatsächlichen Kundenpotenzials für den Stadtbusverkehr durch entsprechende Angebotsöffensiven.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Auch der Aufgabenträger Stadt Hildesheim wünscht sich ein auf die Fahrgastwünsche abgestimmtes ÖPNV-Angebot für das gesamte Stadtgebiet. Mit der Neukonzeption des Netzes im Jahr 2017 konnten aus Sicht der Stadt unter den gegebenen ökonomischen Randbedingungen bereits einige positive Elemente realisiert werden. Die geplante Evaluierung des Netzes wird zeigen, inwieweit die Überplanung den gewünschten Erfolg gebracht hat und wo ggf. weitere Anpassungen erforderlich sind.</p> <p>Hinweis: Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes über die im NVP beschriebenen konzepti-</p>

	<p>onellen Ansätze aktuell nur im Einvernehmen mit sowie im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verpflichtung des Unternehmens möglich.</p> <p>Vgl. darüber hinaus die Ausführungen unter den Punkten 6.2.23 – 6.2.27.</p>
<p>6.2.46:</p> <p>zu 17 Entwicklungskonzept ÖPNV</p> <p>Trotz der Eigenwirtschaftlichkeit könnte versucht werden, probeweise einige Ideen im Einvernehmen mit dem SVHI zu verwirklichen, etwa solche, die im nächsten Abschnitt von uns vorgeschlagen werden. Es handelt sich um Aktionen, die kaum Investitionsaufwand verursachen und ein geringes finanzielles Risiko beinhalten.</p> <p>zu 17.7 Tarif und Service</p> <p>Vorschlag 14: Nicht ganz neu ist unsere Idee eines Happy-Hour-Tickets, der eine Ermäßigung für verkehrsschwächere Zeiten beinhaltet. In Kombination mit dem Kurzstreckenticket brauchte man nicht einmal einen anderen Fahrscheintyp, sondern könnte festlegen, dass zu Happy-Hour-Zeiten das Kurzstreckenticket auch zu „normalen“ Fahrten berechtigt.</p> <p>Vorschlag 15:</p> <p>Die Gültigkeit des Kurzstreckentickets wird auf Fahrten bis zur fünften Haltestelle ausgeweitet. Damit kann ausgetestet werden, ob eine kundenfreundlichere Regelung zu Einnahmeverlusten führt oder vielleicht sogar Neukunden anzieht.</p> <p>Begründung: Die Einführung eines Kurzstreckentickets im SVHI ist zwar erfreulich, aber eine Beschränkung auf drei Haltestellen erscheint uns kleinlich. Hannover beispielsweise bietet ein solches Ticket für fünf Bus- bzw. drei Stadtbahnhaltestellen an.</p> <p>Vorschlag 16: Eine schöne Marketingaktion könnte darin bestehen, dass Kaufleute in der Hildesheimer Innenstadt für eine vorgelegte Fahrkarte bei einem Einkauf in einer bestimmten Größenordnung (z. B. <math>\geq 20</math> €) einen Teilbetrag erstatten (z. B. 2 €).</p> <p>Vorschlag 17: Eine Beteiligung am Entdeckertag des Großraums Hannover und eine aktive Bewerbung dieses Tages könnte der Stadt Hildesheim Besucher zuführen und zu einem Positivimage des</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt zu 6.2.40.</p>

<p>öffentlichen Nahverkehrs beitragen.</p> <p>Vorschlag 18: Eine Senkung des Preises für ein Tagesticket (z. B. 4,00 € anstatt 5,50 €), die so deutlich ausfällt, dass der Kunde bereits bei einer einzigen Hin- und Rückfahrt von diesem Ticket profitiert, könnte neue Kunden gewinnen.</p> <p>Welchen Einfluss die genannten Aktionen auf das Betriebsergebnis des SVHI haben, kann wohl nur durch Ausprobieren festgestellt werden.</p>	
<p>6.2.47:</p> <p>18 Festlegung des integrierten Gesamtnetzes „Stadtverkehr Hildesheim“</p> <p>Eine Beurteilung des Netzes nach der Reform 2017 wäre nur bei Kenntnis der neuen Fahrgastzahlen im Vergleich mit dem alten Netz sinnvoll.</p>	Kenntnisnahme
<p>6.2.48:</p> <p>19 Definition des Bedienungsangebots</p> <p>Unsere Stellungnahme dazu erfolgte unter den Anmerkungen zu 3.3.4.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vgl. Ausführungen unter Punkt 6.2.7.</p>
<p>6.2.49:</p> <p>Fazit des VDC-Kreisverbands</p> <p>Der Entwurf des Nahverkehrsplans ist sorgfältig erstellt, detailreich, zeigt wichtige Handlungsfelder auf und ist vorbildlich bei der Realisierung der Barrierefreiheit. Leider ist er bezüglich der Forderung nach einer Steigerung des ÖPNV-Anteils viel zu unambitioniert und mutlos. Als Zielvorstellung scheint er einen Erhalt des Status quo zu haben, und dies in Zeiten, in denen eine echte Verkehrswende notweniger denn je erscheint. Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Prognosen enthalten logische Fehlschlüsse und lassen eine ganze Reihe wichtiger Trends unberücksichtigt, die allesamt darauf hindeuten, dass gerade jetzt die Verkehrswende eine Chance besitzt. Anstelle solcher Prognosen sollten mutige Zielvorgaben treten, zum Beispiel eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung im Modal Split im Landkreis Hildesheim von 10 % auf 12 %, im Stadtverkehr einschließlich ein- und ausfallender Verkehre von 10 % auf 14 % für den Planungszeitraum von fünf Jahren.</p> <p>Nach unserer Auffassung kann nur ein Paradigmenwechsel weg von der nachfrageorientierten und hin zu einer angebotsorientierten Denkweise eine Änderung des Nutzerverhaltens in der angestrebten</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis: Es handelt sich bei dem vorliegenden Entwurf ausdrücklich nicht um eine Neuaufstellung des NVP.</p> <p>Die vorliegende Fortschreibung des NVP beinhaltet in wesentlichen Teilen eine formale Anpassung des vergleichsweise aktuellen gültigen NVP aus dem Jahr 2015, ergänzt um einige neue Denkanstöße, um den Anforderungen des Landes Niedersachsen nachzukommen, da ein „nicht aktueller“ NVP zukünftig finanzielle Folgen hat (erstmalig ab 2020) (§ 7c NNVG).</p>

Größenordnung bewirken. Deshalb haben wir neben vielen nicht so aufwändigen Veränderungen auch einige großzügige – zugegeben möglicherweise auch teure – Angebotsverbesserungen vorgeschlagen. Denjenigen, die sich um die möglichen Kosten solcher Maßnahmen sorgen, halten wir die gigantischen Kostenprognosen entgegen für den Fall, dass der Klimawandel nicht verlangsamt werden kann.

Mit der vorliegenden Planung lässt sich die notwendige Verkehrswende nicht realisieren. Deshalb wird der Landkreis seiner Verantwortung für den Schutz der Umwelt und für die Lebensqualität seiner jetzigen und zukünftigen Bürger aus unserer Sicht nicht gerecht. Ohne eine Anpassung der Zielvorgaben und ohne eine Planung von Angebotsausweitungen, die diesen Vorgaben entsprechen, empfehlen wir den Mitgliedern des Kreistags, dem Nahverkehrsplan nicht zuzustimmen.