Nahverkehrsplan 2020

Landkreis und Stadt Hildesheim

HILDESHEIM

Landkreis Hildesheim

Nahverkehrsplan 2020

ENDBERICHT

Auftraggeber:

Landkreis Hildesheim
Kreisentwicklung und
Infrastruktur
31132 Hildesheim

Stadt Hildesheim
FB Stadtplanung und
Stadtentwicklung
31134 Hildesheim

Auftragnehmer:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

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

www.mathias-schmechtig.de

Dezember 2019

Inhalt:

0 Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans 1

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

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben 5
1.1 Gesetzliche Grundlagen 5
1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 5
1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 6
1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetzes (NNVG) 7
1.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) 10
1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung 11
1.2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 12
1.2.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim 13
1.2.3 Flächennutzungsplan Stadt Hildesheim 2020 17
1.2.4 Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 Stadt Hildesheim 18
1.2.5 Green City Plan Hildesheim 19
1.2.6 Konzept zum Schienenpersonennahverkehr „2013+" der LNVG Niedersachsen 21
2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" im Landkreis und in der Stadt Hildesheim 22
2.1 Grundsätze 22
2.1.1 Belange der Barrierefreiheit 22
2.1.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten 24
2.1.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen 25
2.1.4 Leitziele und Leitsätze 26
2.1.5 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge sowie an die Fahrgastinformation zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit 30
2.1.6 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit 30
3 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV 32

3.1 Grundsätze 32
3.2 Rahmenziele 32
3.3 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV 34
3.3.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung 35
3.3.2 Qualitätsanforderungen und Bewertungskriterien im Überblick 36
3.3.3 Definition der Verkehrszeiten 37
3.3.4 Anforderungen an die Angebotsqualität 39
3.3.5 Anforderungen zur Ausstattung an Haltestellen (Haltestellenkatalog) 53
3.3.6 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung 63
3.3.7 Anforderungen an Fahrgastinformation und Serviceleistungen 67
3.3.8 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards 69
3.3.9 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung 70
3.3.10 Durchführung von Schulungsangeboten 73
3.3.11 Qualitätsmanagement / Berichtswesen 73
3.3.12 Garantie- und Serviceleistungen im Stadtverkehr Hildesheim 74

Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim -

4 Raumstrukturanalyse Landkreis Hildesheim 77
4.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 77
4.2 Zentralörtliche Gliederung 78
4.3 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung 80
4.4 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen 84
4.5 Schul- und Hochschulstandorte 88
4.6 Versorgungsstandorte 91
4.7 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen 96
5 Mobilitätsverhalten im Landkreis Hildesheim 99
5.1 Mobilitätskennziffern 99
5.2 Verfügbarkeit 99
5.3 Verkehrsmittelwahl 100
5.4 Verkehrszweck 107
5.5 Wegebeziehung 108
6 Bestandsaufnahme ÖV 111
6.1 Aufgabenträgerschaft 111

6.2 Schienenpersonennahverkehr 111
6.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen 112
6.2.2 Strecken und Haltepunkte 112
6.3 Straßengebundener ÖPNV 117
6.3.1 Verkehrsunternehmen 117
6.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr 117
6.4 Leistungsdaten 121
6.4.1 Verkehrsleistung im festbedienten Linienverkehr 121
6.4.2 Verkehrsleistung im Bedarfsverkehr 124
7 Rückblick – Veränderungen im Verkehrsangebot seit Beschluss des Nahverkehrsplans 2015 – 125
7.1 Zielerfüllung der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2015 126
7.1.1 Bedienungsangebot im Busverkehr 126
7.1.2 Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur 128
7.1.3 Weiterentwicklung Fahrgastinformation, Marketing und Tarif 130
7.2 Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2015 132
7.2.1 Maßnahmen im Bereich SPNV 132
7.2.2 Maßnahmen im Bereich ÖPNV 132
8 Stärken-Schwächen-Analyse 135
8.1 Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden 136
8.1.1 Erschließungsqualität 136
8.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität 139
8.1.3 Ergebnisse der Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität – Zusammenfassende Darstellung 144
8.2 Netz- und Fahrplantransparenz 145
8.3 Fahrgastinformation 146
8.4 Tarif und Vertrieb 149
8.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 152
8.6 ÖPNV-Infrastruktur 154
8.6.1 Fahrzeugausstattung 154
8.6.2 Haltestellenausstattung 158
8.6.3 Fazit 181
9 Prognose der Verkehrsentwicklung 182

9.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten 182
9.1.1 Bevölkerungsentwicklung 182
9.1.2 Demografische Entwicklung 186
9.1.3 Strukturentwicklung 187
9.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung 188
9.2.1 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends 188
9.2.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität 189
9.3 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis Hildesheim 191
10 Entwicklungskonzept ÖPNV 193
10.1 Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV 193
10.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes" 196
10.2.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Erschließungsqualität 196
10.2.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Angebotsqualität 200
10.3 Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und des Betriebs" 205
10.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim 205
10.3.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit lokalem Bezug 207
10.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs 209
10.3.4 Prüfen alternativer Antriebstechniken 209
10.4 Handlungsfeld III „Intermodale Verknüpfung" 215
10.4.1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur 215
10.4.2 Ausbau Park-and-Ride 229
10.5 Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing" 231
10.5.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Fahrgastinformation 231
10.5.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zum Marketing 235
10.6 Handlungsfeld V „Sicherheit" 236
10.7 Handlungsfeld VI „Tarif und Service" 239
10.8 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes 241
10.9 Finanzierungskonzept 243
10.10 Zielvorstellungen zum SPNV 246
11 Festlegung des Verkehrsangebotes ("ausreichende Bedienung") 247

Teilbaustein C – Stadt Hildesheim -

12 Raumstrukturanalyse Stadt Hildesheim 251
12.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 251
12.2 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung 252
12.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen 256
12.4 Schul-, Hochschul- und Weiterbildungsstandorte 260
12.5 Versorgungsstandorte 262
12.6 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen 265
13 Mobilitätsverhalten in der Stadt Hildesheim 268
13.1 Mobilitätskennziffern 268
13.2 Verfügbarkeit 268
13.3 Verkehrsmittelwahl 269
13.4 Verkehrszweck 272
13.5 Wegebeziehung im Stadtgebiet 274
14 Bestandsaufnahme ÖPNV 275
14.1 Aufgabenträgerschaft 275
14.2 Schienenpersonennahverkehr 275
14.3 Straßengebundener ÖPNV 275
14.3.1 Verkehrsunternehmen 275
14.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr 275
14.3.3 Verknüpfungspunkte 281
14.4 Leistungsdaten 282
14.4.1 Verkehrsleistung im festbedienten Linienverkehr 282
14.4.2 Verkehrsleistung im Bedarfsverkehr 283
14.4.3 Nachfrageentwicklung 284
15 Stärken-Schwächen-Analyse 285
15.1 Bewertung der Angebotsqualität 285
15.1.1 Erschließungsqualität 285
15.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität 291
15.2 Netz- und Fahrplantransparenz 296
15.3 Fahrgastinformation 297
15.4 Tarif und Vertrieb 299
15.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 300

15.6 ÖPNV-Infrastruktur 302
15.6.1 Fahrzeugausstattung 302
15.6.2 Haltestellenausstattung....304
15.6.3 Fazit 329
16 Prognose der Verkehrsentwicklung 331
16.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten 332
16.1.1 Bevölkerungsentwicklung 332
16.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung 334
16.2.1 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends 334
16.2.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität....336
16.3 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens in der Stadt Hildesheim....337
17 Entwicklungskonzept ÖPNV....339
17.1 Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV 339
17.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes"....339
17.3 Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und des Betriebs" 341
17.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim 341
17.3.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit lokalem Bezug 342
17.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs 342
17.3.4 Prüfen alternativer Antriebstechniken....343
17.4 Handlungsfeld III „Intermodale Verknüpfung" 343
17.4.1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur 343
17.4.2 Ausbau Park-and-Ride 347
17.4.3 Mobilitätszentrale und Mobilitätsstation 350
17.5 Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing"....353
17.6 Handlungsfeld V „Sicherheit" 355
17.7 Handlungsfeld VI „Tarif und Service"....355
17.8 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes 357
17.9 Finanzierungskonzept 358
18 Festlegung des integrierten Gesamtnetzes „Stadtverkehr Hildesheim"....359
18.1 Festlegungen....359
18.2 Grundsätzliche Begründung 361

18.3 Verkehrliche Gründe 361
18.4 Integrierte Dienstleistungen 363
18.5 Betriebliche und ökonomische Gründe 363
19 Definition des Bedienungsangebotes (Festsetzungen) 365

Tabellen

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

1 Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster in der Stadt Hildesheim 38

2 Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Hildesheim 39

3 Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der Stadt Hildesheim 41

4 Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Hildesheim 42

5 Standards der „Erschließungsqualität" in der Stadt Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche 43

6 Standards der „Erschließungsqualität" im Landkreis Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche 44

7 Gebietskategorisierung und Zuordnung der Stadtbezirke (Stadtbereiche alphabetisch geordnet) 46

8 Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstage Montag bis Freitag nach Relationskategorien und Gebietskategorien .. 47

9 Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstag Samstag nach Relationskategorien und Gebietskategorien 47

10 Richtwerte der Bedienungsqualität für Verkehrstag Sonntag nach Relationskategorien und Gebietskategorien 48

11 Anforderungen an die maximale Umsteigehäufigkeit 50

12 Richtwerte der Umsteigezeit 51

13 Richtwerte für die „maximale Reisezeit" (relationsbezogen) 51

14 Anforderungen an die anzustrebende Anzahl der Umsteigevorgänge 52

15 Ausstattungsstandards für Bushaltestellen 57

16 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Stadtverkehr Hildesheim 64

17 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim 66

18 Raumstrukturelle Kennwerte des Landkreises Hildesheim 79

19 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim 81

20 Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Hildesheim .. 84

21 Regionale Verteilung der Pendlerströme (> 500 Pendlerbewegungen) 87

22 Bedeutende Schulstandorte im Landkreis Hildesheim (> 800 Schüler im SJ 2018/2019) 89

23 Klinken und Krankenhausstandorte im Landkreis Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV 94

24 Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus im Landkreis Hildesheim 97

25 Aktivität / Wegezweck der Hildesheimer Bevölkerung 107

26 Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck (Landkreis Hildesheim gesamt) . 108

27 Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck (Landkreis Hildesheim ohne Stadt Hildesheim) 108

28 Räumliche Verteilung der Mobilität im Landkreis Hildesheim nach Kommunen 109

29 Übersicht SPNV-Angebot im Landkreis Hildesheim (Fahrplanstand Dezember 2018) 112

30 Übersicht Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr (Stand Februar 2019) 115

31 Linienlänge und Fahrplan-Kilometer der Linien im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim 122

32 Angaben zur Leistungsentwicklung der Bedarfsverkehre im Landkreis Hildesheim (Regionalverkehr) 124

33 Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot" im straßengebundenen ÖPNV seit 2015 (ohne Stadt Hildesheim) 133

34 Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung 137

35 Übersicht über das Fahrausweissortiment (Stand 11/2019) 151

36 Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 153

37 Probleme in der Betriebsabwicklung an Haltepunkten 153

38 Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge im Regionalverkehr im Landkreis Hildesheim (Stand 2013 – 2016 – 2017 – 2019) 157

39 Einschätzung zur Barrierefreiheit an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Hildesheim (Stand Mai 2019) 164

40 Einwohnerentwicklung in den Städten und Gemeinden im Landkreis Hildesheim 2012 – 2025 und 2012 – 2030 185

41 Entwicklung nach Altersgruppen 2012 – 2025 und 2012 – 2030 186

42 Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot) 192

43 Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 im Landkreis Hildesheim 192

44 Maßnahme MA.1 – Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Elze, Kernort) 196

45 Maßnahme und Prüfauftrag MA.2 – Erschließung der Gewerbegebiete in Schellerten 197

46 Prüfauftrag PA.3 – Anbindung Wohngebiet im Bereich „Im Westerfeld" in Harsum (Kernort) 198

47 Prüfauftrag PA.4 – Erschließung der Heimstatt Röderhof (Gemeinde Diekholzen) 199

48 Maßnahme MA.5 – Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet 200

49 Maßnahme MA.6 – Einrichten eines RufBus-Angebotes Schellerten / Söhlde 201

50 Prüfauftrag PA.7 – Ausweiten des Bedienungsangebotes am Wochenende in Teilbereichen im Landkreis Hildesheim 202

51 Prüfauftrag PA.8 –Anbindung von Söhlde an Salzgitter 203

52 Maßnahme MA.9 – Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Rufbus) ⇨ Generierung von Einsparungen 204

53 Maßnahme MI.1 – Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen 205

54 Maßnahme MI.2 – Optimieren der Haltestellenlagen 207

55 Maßnahme MI.3 – Barrierefreier Haltestellenausbau mit vordringlichem Bedarf 207

56 Prüfauftrag PI.4 – Nachrüsten des SPNV-Verknüpfungspunktes Bad Salzdetfurth, Wesseln Bahnhof mit taktilen Elementen 208

57 Prüfauftrag PI.5 – Ansteuerung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Hildesheim für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr 209

58 Maßnahme MI.6 – Machbarkeitsstudie zur Einführung alternativer Antriebstechnologien im Regional- und Stadtverkehr 213

59 Maßnahme MIM.1 – Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen 226

60 Maßnahme und Prüfauftrag MIM.2 – Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen 230

61 Maßnahme MM.1 – Ausweiten der (dynamischen) Fahrgastinformation 231

62 Maßnahme MM.2 – Barrierefreie Fahrgastinformation 233

63 Maßnahme MM.3 – Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft 234

64 Prüfauftrag PM.4: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen 234

65 Prüfauftrag PM.5 – Zielgruppenorientiertes und lokales Marketing (Fortführen und Absichern von Marketingmaßnahmen) 235

66 Maßnahme MS.1 – Weiterführung des Projektes „BusSchule" 236

67 Prüfaufträge zur Ausweitung von Mobilitätstrainings 238

68 Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV 238

69 Maßnahme MT.I – Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim 239

70 Prüfauftrag PT.2 – Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes..... 239

71 Prüfauftrag PT.3 – E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments 240

72 Maßnahme MT.4 – Durchführung regelmäßiger Fahrerschulungen..... 241

73 Fläche und Bevölkerung (Hauptwohnsitz) nach Stadtteilen 253

74 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Hildesheim (Hauptwohnsitz) 254

75 Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung in der Stadt Hildesheim.. 256

76 Größere Arbeitsplatzstandorte in der Stadt Hildesheim (Unternehmen > 200 Beschäftigte)..... 257

77 Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen) 259

78 Bedeutende Schulstandorte in der Stadt Hildesheim (> 800 Schüler im SJ 2018/2019)..... 261

79 Klinken und Krankenhausstandorte in der Stadt Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV..... 264

80 Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus in der Stadt Hildesheim 267

81 Aktivität / Wegezweck der Hildesheimer Bevölkerung 273

82 Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck..... 274

83 Linienlänge und Fahrplan-Kilometer der Linien im Stadtbusverkehr in der Stadt Hildesheim..... 282

84 Angaben zur Leistungsentwicklung der Bedarfsverkehre in der Stadt Hildesheim (Stadtverkehr)..... 284

85 Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten in der Stadt Hildesheim 286

86 Bewertung der ÖPNV-Reisezeiten zur Erreichbarkeit des Versorgungs-bereichs Innenstadt (Mo. – Fr.) nach Referenzhaltestelle in den Stadtteilen; Auswertung der reinen Fahrzeiten (es wird jeweils die Anbindung an mindestens eine der zentralen Innenstadthaltestellen ausgewertet)..... 292

87 Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Tagesverkehr (Montag bis Freitag HVZ und NVZ) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle) 293

88 Vertriebsstellen in der Stadt Hildesheim (Stand 2019) 300

89 Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit..... 301

90 Probleme in der Betriebsabwicklung an Haltepunkten 302

91 Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge im Stadtverkehr der Stadt Hildesheim (Stand 2017)..... 304

92 Einschätzung zur Barrierefreiheit an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen in der Stadt Hildesheim (Stand März 2019) 310

93 Veränderung der Altersstruktur in der Stadt Hildesheim (2017-2035; „Untere Variante") 334

94 Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot) 338

95 Maßnahme MA.1 – Evaluation Liniennetzoptimierung Stadtverkehr Hildesheim 339

96 Prüfauftrag PA.2 – Erschließung des Gewerbegebietes Nord 340

97 Maßnahme MI.3 – Barrierefreier Haltestellenausbau mit vordringlichem Bedarf....342

98 Maßnahme MIM.1 – Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen 344

99 Maßnahme MIM.2 – Fahrradverleihsystem (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim) 346

100 Maßnahme und Prüfauftrag MIM.3 – Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)....348

101 Prüfauftrag und Entwicklungsprojekt EIM.4 – Autonome Busse (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)....349

102 Maßnahme MIM.5 – Errichtung einer Mobilitätszentrale (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim) 350

103 Maßnahme MIM.6 – Errichtung von Mobilitätsstationen (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)....352

104 Prüfauftrag PM.6 – ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone....354

105 Maßnahme MM.7 – Entwicklung einer Mobilitätsplattform (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)....354

106 Maßnahme PT.5 – Entwicklung einer Mobilitätskarte (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim) 356

107 Gesamtnetz „Stadtverkehre Hildesheim" 360

108 Linienübersicht Stadtverkehr Stadt Hildesheim (Mengengerüst Entwicklungskonzept)....367

Abbildung

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

1 Mobilitätskette im Öffentlichen Verkehr 24

2 Musterhaltestelle für Haltestellen im Landkreis Hildesheim mit mobilitätsgerechtem Ausbau (Quelle: Landkreis Hildesheim) 56

3 Schülerzahlen im Landkreis Hildesheim 90

4 Übernachtungen im Landkreis Hildesheim (2009-2017), jeweils zum Stichtag 31.12.) 96

5 Modal Split – Verkehrsmittelwahl 100

6 Anteil des Pkw und des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen – Landkreis Hildesheim gesamt 101

7 Anteil des Pkw und des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen – Landkreis Hildesheim ohne Stadt Hildesheim 102

8 Verkehrsmittelwahl nach Städten und Gemeinden im Landkreis Hildesheim 103

9 Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr – Landkreis Hildesheim gesamt . 104

10 Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr – Landkreis Hildesheim ohne Stadt Hildesheim 104

11 Nutzung des Bahnangebotes differenziert nach Städten und Gemeinden im Landkreis Hildesheim 105

12 Verkehrsmittelwahl Zubringerverkehr zum Bahnhof 106

13 ZOB Hildesheim 115

14 Fahrgastinformation an Haltestellen im Landkreis Hildesheim (links: Bushaltestelle Bad Salzdetfurth Bahnhof; rechts: Bushaltestellen Wesseln Bahnhof) 149

15 Ausstattung der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand 2017) 156

16 Nach aktuellem „Stand der Technik" ausgebaute Haltestelle mit Ausbildung als Fahrbahnrandhaltestelle, niederflurgerechtem Sonderbord und taktilem Leitsystem aus Bodenindikatoren (Beispiel: links: Haltestelle Bad Salzdetfurth, Solebad; rechts: Gronau Schulzentrum) 160

17 Moderne Verknüpfungsanlagen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Zentraler Omnibusbahnhof ZOB Hildesheim; rechts: Alfeld (Leine) Bahnhof) 160

18 Nordstemmen, Rössing Denkmal 161

19 links: Beispiel für Verknüpfungspunkt ohne barrieregerechten Ausbau (Holle, Derneburg Bahnhof) 161

20 links: Busbucht mit zu kurzer Ausbildung ermöglichen kein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante (Beispiel: Bockenem Thornburyplatz); rechts: Aufplasterungen bergen das Risiko der Spurrillenbildung (kein dauerhaft spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante) (Beispiel: Nordstemmen Bahnhof) 162

21 Beispiele für ausgebaute Haltestelle ohne taktile Bodenindikatoren (Bad Salzdetfurth Bahnhof) 163

22 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim 2012 bis 2030 184

23 Beispiele für hochwertige Fahrradboxen 226

24 Beispiel für ungepflegt wirkende Fahrradboxen 226

25 Übernachtungen in der Stadt Hildesheim (2009-2018), jeweils zum Stichtag 31.12.) 266

26 Verkehrsmittelwahl in den Stadtbereichen Hildesheims 269

27 Modal Split – Verkehrsmittelwahl Stadt Hildesheim (Binnenverkehr) 270

28 Anteil des Pkw und des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen 271

29 Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr in der Stadt Hildesheim 272

30 Betriebszeiten des Tages- und Abendliniennetzes der Stadt Hildesheim ...277

31 Nach aktuellem „Stand der Technik" ausgebaute Haltestelle mit Ausbildung als Fahrbahnrandhaltestelle, niederflurgerechtem Sonderbord und taktilem Leitsystem aus Bodenindikatoren (Beispiel: Haltestelle Immengarten).....306

32 Zentrale Innenstadt- und Verknüpfungshaltestelle Schuhstraße ohne barrierefreien Ausbau.....307

33 Zentraler Omnibusbahnhof ZOB Hildesheim.....308

34 Beispiele für Haltestellen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Haltestelle Wollenweberstraße; rechts: Haltestelle Peiner Straße).....308

35 Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Haltestelle Almstor; rechts: Haltestelle Museum) 309

36 Bevölkerungsprognose für Hildesheim.....332

Karten

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

1 Musterzeichnung für Bushaltestelle mit mobilitätsgerechtem Ausbau (A3)..55

Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim –

2 Bevölkerungsstruktur Landkreis Hildesheim.....82
3 ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Hildesheim 98
4 Aufkommensstarke Wegebeziehungen im Landkreis Hildesheim 110
5 Liniennetz im Landkreis Hildesheim Bestand (Fahrplan 2018; ohne Stadtverkehr Hildesheim) 119
6 ÖPNV-Erschließung Landkreis Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim) 138

Teilbaustein C – Stadt Hildesheim –

7 Bevölkerungsstruktur Stadt Hildesheim 254
8 ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Hildesheim..... 267
9 Aufkommensstarke Wegebeziehungen in der Stadt Hildesheim..... 274
10 Liniennetz im Stadtverkehr Hildesheim Bestand (Tageslinienne tz; Fahrplan 2018) 279
11 Liniennetz im Stadtverkehr Hildesheim Bestand (Abendlinienne tz; Fahrplan 2018) 280
12 ÖPNV-Angebotsqualität in der Stadt Hildesheim 296

Abkürzungsverzeichnis

ALT	Anruflinientaxi
AST	Anrufsammeltaxi
AT	Aufgabenträger
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BauGB	Baugesetzbuch
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf	Bahnhof
BITV	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike-and-Ride
CIMA	Chartered Institute of Management Accountants
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DKTIG	Deutsches Krankenhausverzeichnis
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EG	Europäische Gemeinschaft
enno	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost, eine Marke der metronom Eisenbahngesellschaft mbH
erixx	erixx GmbH
EVA	Elektronische Fahrplanauskunft
EVU	Eisenbahnverkehrunternehmen
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan

FPW	Fahrplanwechsel
GE	Gewerbegebiet
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HAWK	Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst
HVZ	Hauptverkehrszeit
ICE	Intercity-Express
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft gmbH Bonn
InWIS	Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung
IV	Individualverkehr
IVEP	Integrierter Verkehrsentwicklungsplan
k. A.	keine Angabe
KBS	Kursbuchstrecke
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
L51	Linie 51
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
LSA	Landesamt für Statistik Niedersachsen
MiD 2017	Mobilität in Deutschland 2017 Ergebnisbericht vom Bundesinstitut für Verkehr und digitale Infrastruktur
MIV	Motorisierter Individualverkehr
metronom	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Mo.-Fr.	Montag bis Freitag
N	Nachtsbus
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NF-Technik	Niederflur-Technik
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NTVerG	Niedersächsisches Tariftreue- und Vergabegesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
OBS	Oberschule

ÖLDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
OT	Ortsteil
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
ROG	Raumordnungsgesetz
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim
RVHI	Regionalverkehr Hildesheim GmbH
S-Bahn	Stadtschnellbahn
Sa.	Samstag
SG	Samtgemeinde
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
So./Ft.	Sonn- und Feiertage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSR	Schulten Stadt- und Raumentwicklung
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVHI	Stadtverkehr Hildesheim GmbH
SVZ	Schwachverkehrszeit
T60	60-Minuten-Takt
TV–N NDS	Tarifvertragswerk Verkehrsbetriebe Niedersachsen
ÜSTRA	ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VU	Verkehrsunternehmen
WE	Wohneinheiten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen, Männern und Divergierenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass Frauen, Männer und Divergierende gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z. B. Fahrer / Innen und Nutzer / Innen verzichtet.

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- straßengebundener Personennahverkehr (Bus)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Personennahverkehr

Erschließungsqualität

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

Bedienungsqualität

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

Verbindungsqualität

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

Angebotsqualität

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

Vorbemerkung

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

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

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

0 Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Mit der Bearbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim wurde im Sommer 2018 begonnen.

Zeitgleich hat der Landkreis Hildesheim mit der Erstellung eines Qualitätsberichtes (Q-Bericht) begonnen, den der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV gemäß § 7c Abs. 2 NNVG erstmalig zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren dem Land für seinen Zuständigkeitsbereich vorzulegen hat. Die Angaben im Q-Bericht dienen dazu, die Entwicklung des ÖPNV im Gebiet des Landkreises Hildesheim unter quantitativen und qualitativen Aspekten wiederzugeben und die Auswirkungen der Neuregelungen im NNVG zu bewerten. Die Inhalte des Berichts bilden somit eine wichtige Grundlage der in § 7c Abs. 3 NNVG vorgesehenen Evaluation der Auswirkungen der §§ 7a, 7b und 7d sowie gleichermaßen der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan entwickelten Planungsansätze.

Bei der Erstellung des ersten Q-Berichts zum 01. Januar 2019 wurde das Kalenderjahr 2017 (Berichtszeitraum) dem Kalenderjahr 2016 (Basisjahr) gegenübergestellt. In den folgenden, alle zwei Jahre zu erstellenden Q-Berichten, wird dann jeweils der Vergleich der beiden an das letzte Berichtsjahr des vorhergehenden Q-Berichts anschließenden Berichtsjahre (Berichtszeitraum) zum letzten Berichtsjahr des vorherigen Q-Bericht (Basisjahr) vorgenommen.

Die im Rahmen der Erstellung des Qualitätsberichtes erhobenen Daten zum ÖPNV (z. B. Leistungs- und Infrastrukturmerkmale) flossen in den Nahverkehrsplan ein und wurden punktuell weiterentwickelt.

Am 21.06.2018 fand zunächst ein Auftaktgespräch mit den Fachvertretern des Kreises und der Stadt Hildesheim sowie den Gutachtern statt.

Im Anschluss wurde im Juli 2018 an die im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Hildesheim tätigen Verkehrsunternehmen ein Fragebogen zur Ermittlung der für die Erstellung des Nahverkehrsplans sowie des gemäß § 7c Abs. 2 NNVG zu erstellenden Qualitätsberichts erforderlichen Eckdaten zur Nachfrage sowie zum Betrieb versandt.

Im April 2019 fand ein Abstimmungsgespräch mit den Verkehrsunternehmen statt, bei dem das Anforderungsprofils sowie erste Planungsansätze intensiv abgestimmt wurden.

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

Die Vorstellung der Inhalte des Nahverkehrsplans fand am 03.06.2019 im Ausschuss für Bau und Kreisentwicklung des Landkreises Hildesheim statt. In dieser Sitzung wurden die wesentlichen Inhalte des Anforderungsprofils vorgestellt, außerdem wurden Eckwerte der Angebotsanalyse sowie der zukünftigen Verkehrsent-

wicklung im Landkreis Hildesheim vorgestellt und es wurden die Schwerpunkte der zukünftigen Angebotsentwicklung präsentiert.

Zur vertiefenden Abstimmung aller Verfahrensschritte bestand während des gesamten Erarbeitungsprozesses intensiver Kontakt zwischen dem Gutachter und den Fachvertretern des Kreises und der Stadt sowie zu den im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen.

Anfang Juli 2019 begann ein dreimonatiges, umfassendes Anhörungsverfahren mit Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen, der Verkehrsunternehmen, der Nachbar-Aufgabenträger und Nachbar-Gemeinden, relevanter Bundes- und Landesdienststellen, relevanter Träger öffentlicher Belange sowie interner Fachbehörden bei Stadt und Landkreis. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der dreimonatigen Anhörungsfrist werden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Über die Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen beschließt der Kreistag.

Teilbaustein A

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

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Hildesheim gelten insbesondere folgende Grundlagen:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)
- Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim (RROP 2016)
- Flächennutzungsplan Stadt Hildesheim 2020
- Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 Stadt Hildesheim
- Green City Plan
- Konzept zum Schienenpersonennahverkehr „2013+" der LNVG Niedersachsen

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

Gegenstand des Gesetzes

Die Verordnung EU-VO 1370/2007 trat am 03.12.2009 in Kraft und hob damit die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf. Die Verordnung regelt die beihilferechtskonforme Finanzierung von Verkehrsleistungen durch die öffentliche Hand. Ohne diese Finanzierung könnten Verkehrsleistungen, die über das Maß hinausgehen, das Verkehrsunternehmen aus eigenem Antrieb (eigenwirtschaftlich) anbieten würden, nicht erbracht werden.

Artikel 1 der Verordnung definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

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

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden."

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Der NVP bildet auch den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen.

Die Verordnung umfasst im Wesentlichen folgende Eckpunkte:

- Möglichkeiten zur Gewährung von finanziellen Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleitungsauftrags (ÖDLA). Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (u. a. Verträge, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- Notwendige Inhalte eines ÖDLA, u. a. Definition der durch Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie objektive und transparente Festlegung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden.
- Bedingungen, unter denen öffentliche Verkehrsdienste selbst erbracht oder ohne vorhergehende Ausschreibung einem im Besitz des Aufgabenträgers befindlichen Betreiber übertragen werden können, u. a. sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen.
- Weitere Bedingungen, unter denen öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt vergeben werden können, u. a. bei geringem Leistungsumfang.
- Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge. So soll die Laufzeit für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre betragen.

Die neuen Vergabebestimmungen der EU-VO gelten ab dem 03.12.2019. Während des bis dahin währenden Übergangszeitraumes von 10 Jahren sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, die neue Verordnung bereits schrittweise anzuwenden.

1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Gegenstand des Gesetzes

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

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Das PBefG ist die übergeordnete nationale gesetzliche Grundlage für die Erstellung von Nahverkehrsplänen. In § 8 Abs. 3 sind die maßgeblichen Belange beschrieben, die im NVP definiert sein müssen. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert vor diesem Hintergrund im Nahverkehrsplan *„die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“*. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. So fordert das Gesetz die Zielsetzung, bis 2022 einen vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen (§ 8, Abs. 3):

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

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

Allgemein

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) wurde letztmalig Ende 2016 umfassend novelliert. Die Novellierung umfasst insbesondere:

- die Kommunalisierung der Ausbildungsverkehr-Pauschale ((§ 7a NNVG, ehemals § 45a PBefG),
- eine zusätzliche Finanzausstattung (§ 7b NNVG),
- ein nicht aktueller NVP hat zukünftig finanzielle Folgen (erstmals ab 2020) (§ 7c NNVG),
- die Erstellung regelmäßiger Qualitätsberichte durch die ÖPNV-Aufgabenträger sowie eine regelmäßige Evaluierung (erstmalig zum 01.01.2019, daran anschließend alle zwei Jahre) (§ 7c NNVG).

Gegenstand des Gesetzes

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Niedersachsen hat im „Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz" (NNVG)[1] die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt. Letztmalig fortgeschrieben wurde das NNVG im März 2017.

Das NNVG definiert die *„Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“* als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 2 Abs. 2 NNVG). Darüber hinaus werden weitere Grundsätze und Ziele definiert, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind (siehe § 2 NNVG).

Aufgabenträgerschaft

Gemäß § 4 Abs. 1 NNVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in ihrem jeweiligen Gebiet, ihnen obliegt somit die Verantwortung für Planung, Steuerung und Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Auf Antrag haben die Landkreise einer kreisangehörigen Gemeinde die Aufgabenträgerschaft für Personennahverkehr zu übertragen, der im Wesentlichen auf das Gebiet der Gemeinde beschränkt ist. Die Übertragung kann unter den Voraussetzungen des Satzes 1 auch ohne Antrag erfolgen, sofern die Gemeinde zustimmt (§ 4 Abs. 2).

Der Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger hat sich regelmäßig in unterschiedlicher Form sowohl mit den Nachbar-Aufgabenträgern als auch mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), der vom Land Niedersachsen die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) übertragen wurde, bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes abzustimmen. Der Stadt Hildesheim wurde gemäß § 4 Abs. 2 auf Antrag die Aufgabenträgerschaft für ihr Gebiet übertragen. Sie führt damit den ÖPNV im Stadtgebiet eigenverantwortlich durch und ist ebenfalls in Abstimmungen mit einzubeziehen.

Gem. § 4 Abs. 4 NNVG sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem

1. *zuständige Stelle im Sinne des § 4 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322), für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr und*
2. *zuständige Behörde im Sinne des § 8a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082),*

[1] Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) in der Fassung vom März 2017.

in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1).“

Nahverkehrsplan

Nach § 6 Abs. 1 NNVG haben die Aufgabenträger für ihre Bereiche, einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft übertragen haben, jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Pflicht kommen der Landkreis und die Stadt Hildesheim mit Aufstellung dieses Nahverkehrsplans nach. § 6 definiert weiterhin, welche Inhalte und Kriterien ein NVP enthalten muss und welche Organisationen wie bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP zu beteiligen sind.

Wesentliche Vorgaben für den NVP ergehen gemäß § 6 NNVG zu folgenden Themen:

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

Die Bedeutung des Nahverkehrsplans ist in den letzten Jahren und insbesondere seit der Novellierung in 2017 zunehmend gestiegen. Er ist das Steuerungsinstrument, mit dem der Aufgabenträger

- seine Planungsvorstellungen zur Entwicklung des ÖPNV gestaltet,
- die ÖPNV-Qualität und die Verkehrsdurchführung lenkt und kontrolliert und
- im Vorgriff auf die Vorabbekanntmachung die von ihm gewollte ÖPNV-Qualität definiert.

Somit dient der NVP zunächst insbesondere der politischen Willensbildung des Landkreises und der Stadt Hildesheim, darüber hinaus aber auch der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmenplan bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Landkreis und die Stadt Hildesheim ist die LNVG Niedersachsen mbH.

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

Darüber hinaus sind im NNVG, in der Regel zweckgebunden, finanzielle Hilfen für die Aufgabenträger definiert (vgl. Kapitel 0). Diese sind seit der Novellierung des NNVG sowohl an die regelmäßige Fortschreibung des NVP sowie auch an die Erstellung eines Qualitätsberichts gebunden (§ 7c NNVG; s. o. Unterüberschrift „Allgemein"). Hieraus lässt sich ableiten, dass der Nahverkehrsplan sich mehr und mehr zu einem zentralen und kontinuierlichen Steuerungs- und Arbeitsinstrument für den ÖPNV entwickeln wird, da infolge der zunehmenden Berichtspflicht über die Mittelverwendung im Zuge einer regelmäßigen Evaluierung die im NVP beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträge hinsichtlich der Erreichung der Ziele geprüft und beurteilt und ggf. angepasst werden.

Die Aufstellung – und Fortschreibung – eines Nahverkehrsplans ist eine kommunale Pflichtaufgabe für Landkreis und Stadt Hildesheim. Der Landkreis Hildesheim hat im Jahr 1998 erstmalig einen Nahverkehrsplan verabschiedet und diesen in den darauffolgenden Jahren regelmäßig, letztmalig im Jahr 2015 (4. Fortschreibung), fortgeschrieben.

Der Nahverkehrsplan ist gemäß § 6 Abs. 4 unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Ein Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans ist mit den kreisangehörigen Städten herzustellen, die gemäß § 4 Abs. 2 selbst Aufgabenträger sind. Nachbaraufgabenträger, kreisangehörige Städte, Gemeinden und Samtgemeinden, Verbandsmitglieder, Interessensverbände sowie die LNVG Niedersachsen mbH sind zu beteiligen.

1.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem NNVG sind im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) [2] bzw. im Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz" (NBGG) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Am 25. November 2007 trat das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen („Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz" NBGG) in Kraft. Zuletzt wurde es am 03. April 2014 geändert. Das NBGG schreibt die möglichst weitreichende Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei der Ausgestaltung öffentlicher Infrastruktur vor. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlichen Anlagen.

Barrierefreiheit wird gemäß § 2 Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz Niedersachsen (NBGG) wie folgt definiert:

„[…] Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde

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

Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.[…]“

Gemäß § 7 des NBGG ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ herzustellen. Dort heißt es:

„(1) Neubauten sowie große Um- oder Erweiterungsbauten öffentlicher Stellen sollen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden. Von den allgemein anerkannten Regeln der Technik kann abgewichen werden, wenn mit einer anderen Lösung die Anforderungen an die Barrierefreiheit in gleichem Maß erfüllt werden. Ausnahmen von Satz 1 sind bei großen Um- und Erweiterungsbauten zulässig, soweit die Anforderungen an die Barrierefreiheit nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können.

(2) Sonstige öffentliche bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift vorgegeben ist.“

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

Besonders zu erwähnen ist das im BGG verankerte Verbandsklagerecht. In den Nahverkehrsplänen sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Herstellung behindertengerechter Standards getroffen werden.

In Kapitel 2 werden die Belange der Barrierefreiheit für den ÖPNV im Landkreis Hildesheim behandelt.

1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben der Raumordnung- und Landesplanung

Die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Hildesheim berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen. Im Nahverkehrsplan sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Landkreises sowie der einzelnen Städte, Gemeinden und Samtgemeinden sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die zitierten Programme und Pläne ständigen Anpassungen und Veränderungen unterliegen. So sind z B. einzelne Aussagen aus dem Ende 2010 beschlossenen Integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Hildesheim (IVEP) mittlerweile überholt oder werden

anders beurteilt. Gleiches gilt für verschiedene Aussagen des Green City Plans der Stadt Hildesheim sowie weiterer Planwerke.

Die Ziele der Raumordnungs- und Landesplanung für den Landkreis Hildesheim orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP).

1.2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Die Neubekanntmachung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen ist am 6. Oktober 2017 in der Fassung vom 26. September 2017 im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt (Nds. GVBl. Nr. 20/2017, S. 378) veröffentlicht worden.

In der Neubekanntmachung ist in Kapitel 2.1 unter 02 folgender Grundsatz zur Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur festgeschrieben:

- Kapitel 2.1 unter 02:

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

Darüber hinaus werden folgende Ziele und Grundsätze für die ÖPNV-Planung im Untersuchungsgebiet formuliert:[3]

- Kapitel 4.1.2 unter 04:

  „Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken
  - […]
  - Löhne – Hameln – Hildesheim
  - Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg
  - […]
  - Hannover – Alfeld – Northeim – Göttingen – Bebra
  - […]
  zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt.
  Aus- und Neubaumaßnahmen dürfen nicht zur Verschlechterung der bisherigen Anbindungsqualität Zentraler Orte führen.

- Kapitel 4.1.2 unter 05:

  „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

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

Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden.
In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind."

- Kapitel 4.1.2 unter 07:

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

1.2.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hildesheim

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum im Landkreis Hildesheim sind im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) festgeschrieben. Die für die Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) im Landkreis Hildesheim relevanten konkreten Zielvorstellungen aus dem RROP 2016 werden nachfolgend dargestellt. Folgende Ziele werden für die Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur festgelegt:

Folgende Ziele und Grundsätze werden festgelegt:

1. Ziele und Grundsätze zur gesamträumlichen Entwicklung des Landes und seiner Teilräume

1.1. Entwicklung der räumlichen Struktur

- Regionale Festlegungen -

1) Die räumliche Entwicklung des Landkreises Hildesheim soll sich vorrangig nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit sowie der Dezentralen Konzentration vollziehen.

2) Innerhalb des Landkreises sollen vor dem Hintergrund der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung Verwaltungsstrukturen geschaffen werden, die langfristig funktionsfähig sind. […] Die Erreichbarkeit gemeindlicher Infrastrukturen soll dabei sichergestellt werden.

- Begründung -

2.) Punkt 4: Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV: Bei der Siedlungsentwicklung in Orten, die in ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz eingebunden sind, besteht zumindest die Möglichkeit, für notwendige Wege statt des Kfz den Bus bzw. die Bahn zu benutzen. Gleichzeitig stärkt dies den ÖPNV, kann ihn wirtschaftlicher machen und schafft die Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung.

2. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur

2.1. Entwicklung der Siedlungsstruktur

- Regionale Festlegungen -

> *2) Die künftige Siedlungsentwicklung hat der zentralörtlichen Gliederung (vgl. 2.2) zu entsprechen. […] Darüber hinaus kann eine entsprechende Entwicklung bei Nachweis des Bedarfs an Standorten erfolgen, wenn mindestens vier der folgenden Kriterien erfüllt sind:*
>
> *-stündliche ÖPNV-Anbindung*
>
> *-[…]*
>
> *Die Entwicklung von Wohngebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie die Ansiedlung von publikumsintensiven Infrastruktureinrichtungen soll sich am regionalen ÖPNV-Netz orientieren*

- Begründung -

> 2.1. Entwicklung der Siedlungsstruktur, Eigenentwicklung (Satz 2 –5):
> *Einbindung in den regionalen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stündlich: Unregelmäßige Wege mit dem ÖPNV zurücklegen zu können, ist ein stündliches Grundangebot Mo – Fr erforderlich. Einzelne Fahrplanlücken zu Zeiten geringerer Nachfrage werden dabei akzeptiert. Viele Linienfahrpläne wurden in den letzten Jahren überarbeitet und vertaktet, so dass diese Voraussetzung die deutliche Mehrzahl der Buslinien erfüllt*

- Regionale Festlegungen -

> 2*) […] Im Rahmen der Bauleitplanung soll eine sinnvolle Zuordnung von Wohngebieten und Versorgungseinrichtungen zueinander erfolgen, um eine fußläufige Erreichbarkeit zu ermöglichen. Die Entwicklung von Wohngebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie die Ansiedlung von publikumsintensiven Infrastruktureinrichtungen soll sich am regionalen ÖPNV-Netz orientieren*

- Begründung -

> 2.1. Entwicklung der Siedlungsstruktur, Zuordnung von Nutzungen (Satz 9-10):
> *[…] Um die Fahrtzeit der Busse nicht unnötig zu verlängern und damit für Fahrgäste unattraktiv zu machen, sind Schleifen- und Stichfahrten – solange sie nicht insgesamt dem ÖPNV-Nutzer zu Gute kommen – zu vermeiden. Daher kann nicht jedes neu entstehende Baugebiet durch Veränderungen der Linienführung erschlossen werden, vielmehr soll eine Ausrichtung neuer Siedlungsgebiete an den vorhandenen Zugangsstellen erfolgen*

4. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und der raumstrukturellen Standortpotenziale

4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr

- Regionale Festlegungen -

1) Beim Aus- und Umbau von Eisenbahnstrecken und Bahnhöfen soll darauf geachtet werden, dass die Kapazität auch künftigen Verkehrsansprüchen genügt. Insbesondere sollen ausreichend Begegnungs- und Überholgleise vorgehalten werden

2) Der ICE-Regelhalt Hildesheim soll gesichert werden. Dabei ist seine Bedeutung als Schienenverkehrsknoten auch für Teilräume des Vorharzes und des Weserraumes zu berücksichtigen.

Die Einbindung der Bahnhöfe Alfeld (Leine) und Elze in das Fernverkehrsnetz soll dauerhaft gesichert werden.

Alle weiteren bestehenden Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreisgebiet sollen in ihrer Funktion gesichert werden. Die Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie die Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Himmelsthür, Hildesheim Drispenstedt, Hildesheim Marienburg und Wehrstedt Tec-Center sollangestrebt werden.

- Begründung -

PROP, 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr
02) Die IC-Linie Stralsund – Hamburg – Hannover – Frankfurt – Karlsruhe ist zum Fahrplanwechsel 2010 von der Leinetalstrecke auf die Schnellfahrtstrecke verlegt worden. Lediglich drei Züge sind derzeit im Leinetal verblieben und bedienen die Bahnhöfe Alfeld (Leine) und Elze, insbesondere für Berufspendler von und nach Hannover. Zumindest diese Halte sollten mindestens erhalten bleiben, wobei eine Ausweitung begrüßt würde.[4]

[…]

Darüber hinaus werden weitere Standorte zur Einrichtung weiterer Haltepunkte für sinnvoll erachtet. Dies sind:

- Mehle (Strecke Hameln – Hildesheim), größere Wohnbauentwicklung, bei Ausbau der Strecke erscheint eine Umsetzung möglich

- Hildesheim/Himmelsthür (S 4 Hannover – Hildesheim), zentrale Lage in verdichtetem Bereich, Gutachten sowie Studie der LNVG haben die Sinnhaftigkeit bestätigt

- Hildesheim/Drispenstedt (S 3 Hildesheim – Lehrte –Hannover), günstige Lage zu Wohn und Gewerbegebieten

- Hildesheim/Marienburg (Strecke Hildesheim – Bodenburg), Nähe zu Universitätsstandort, Studie der LNVG hat die Sinnhaftigkeit bestätigt

- Wehrstedt Tec-Center (Strecke Hildesheim – Bodenburg), Erschließung von Wohngebieten und größerem Gewerbestandort.

[4] Im Dezember 2018 wurde die IC- in eine ICE-Linie umgewandelt.

- Regionale Festlegungen -

04) Für die in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecken“ festgelegten Strecken gelten folgende Ziele: Die Strecke Hildesheim – Goslar – Halle ist in ihrer überregionalen Funktion zu sichern und bei Bedarf weiter auszubauen. Die Strecke Groß Düngen – Bodenburg ist in ihrer Bedeutung für große Teile des Südkreises zu sichern.

- Begründung -

PROP, 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr
04) Die Strecke Hildesheim – Groß Düngen – Bodenburg (Lammetalbahn) stellt das Herzstück eines 2003 eingerichteten Bus-/Bahn-Konzeptes dar, welches abgestimmte Umsteigeverbindungen Richtung Bockenem, Lamspringe und Bad Gandersheim beinhaltet. Beide Strecken sollen für einen zuverlässigen, pünktlichen und attraktiven Betrieb gesichert und bei Bedarf durch technische Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität ausgebaut werden.

- Regionale Festlegungen -

5)[…] Bahn- und Busfahrpläne sollen möglichst vertaktet und in geeigneten Relationen im Hinblick auf kurze Umsteigezeiten aufeinander abgestimmt werden. Das im Kreisgebiet vorhandene SPNV-Angebot soll in seiner hohen Qualität gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Eine fahrgastorientierte Abstimmung der jeweils zuständigen Aufgabenträger ist dabei anzustreben. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Hildesheim – Braunschweig soll auch für eine deutliche Beschleunigung des Nahverkehrs sowie eine Erhöhung des Fahrtenangebotes genutzt werden.

- Begründung -

PROP, 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr
05) […] An den Bahnhöfen Alfeld (Leine), Algermissen, Bad Salzdetfurth, Bodenburg, Derneburg, Elze, Hildesheim Hbf, Nordstemmen und Sarstedt bestehen bereits gute Umsteigebeziehungen zum regionalen Busverkehr. Am Bahnhof Hoheneggelsen wird dies für sinnvoll erachtet. Am Haltepunkt Banteln ist künftig eine Verknüpfung zur besseren Erschließung des Bereichs Gronau (Leine) denkbar.

- Regional Festlegungen -

6) Das Angebot auf den S-Bahn-Linien Hildesheim – Sarstedt – Hannover und Hildesheim – Lehrte – Hannover soll in der vorhandenen Qualität gesichert und bei Bedarf verdichtet werden. Eine direkte Anbindung an den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen soll angestrebt werden

- Begründung -

PROP, 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr
06) […] Während die S 3 von Hannover über Lehrte nach Hildesheim verkehrt, fährt die S 4 von Bennemühlen über Hannover nach Hildesheim. Obwohl das Angebot an Werktagen weitgehend unverändert geblieben ist (Stundentakt), kam es bereits im ersten Jahr zu Fahrgastgewinnen von 73 % auf der S 3 und 110 % auf der S 4. Hieran ist ersichtlich, welches Potenzial durch ein neues Produkt, neue Fahrzeuge und eine gezielte Marketingstrategie erreichbar ist. Aus Sicht des Landkreises Hildesheim ist der Endpunkt der S 4 Bennemühlen allerdings unglücklich, da dieses kein Ziel für Bewohner des Landkreises darstellt. Dagegen würde eine Durchbindung zum Flughafen Langenhagen die Attraktivität des Wohn- und Gewerbestandortes Landkreis Hildesheim weiter steigern. Auch eine Verdichtung des Fahrplans zur Hauptverkehrszeit ist wünschenswert.

- Regionale Festlegungen -

7) Die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs sollen insbesondere in den Städten hinsichtlich einer direkten und sicheren Führung besonders berücksichtigt werden. Auf die Errichtung von sicheren und benutzerfreundlichen Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl an Haltepunkten des SPNV, an geeigneten Bushaltestellen sowie an Zielpunkten des Freizeit- und Einkaufsverkehrs soll hingewirkt werden. Das dargestellte System der Hauptverkehrsstraßen soll bei Erforderlichkeit mit Radwegen mit einer Mindestbreite von grundsätzlich 2 Metern ausgestattet werden.

1.2.3 Flächennutzungsplan Stadt Hildesheim 2020

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

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

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

„Ein leistungsfähiger und attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist für viele Bürger von großer Bedeutung und von hoher Bedeutung für attraktives Wohnen in der Stadt. Wichtig sind hier besonders auch die Zugänge zum Schienenverkehr. Der Hauptbahnhof hat als Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr eine herausgehobene verkehrliche Bedeutung im

Stadtgebiet. […] Konkrete Ziele sind hier
- der Anschluss des Bahnhaltepunktes Hildesheim-Ost an das S-Bahn-Netz
- die Neuerrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes Himmelsthür
- ggf. die Errichtung eines Bahnhaltepunktes in Marienburg/Itzum."

1.2.4 Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 Stadt Hildesheim

Als Oberziel der Stadt Hildesheim wird im Leitbild des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans 2025 der Stadt Hildesheim (IVEP) die „Stärkung des Oberzentrums Hildesheim als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort" definiert. Um dieses Ziel zu erreichen werden Werteziele unter den Schlagworten „Mobilität sozialverträglicher gestalten" und „Mobilität stadtverträglicher gestalten" aufgestellt. Zur Zielerreichung werden darüber hinaus konkrete Handlungsziele im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsplanung definiert. Ein konkreter Bezug zum ÖPNV besteht hierbei insbesondere bei dem Ziel „Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes" (verstärkte Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV). Darüber hinaus sollen das „Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten geschärft" und die „Umweltauswirkungen des Verkehrs minimiert werden" (Erreichung der EU-Luftqualitäts- und Lärmminderungsziele sowie des Klimaziels eines geringeren CO_2-Ausstoßes).

Als Leitideen für den ÖPNV stehen unter Kapitel 11.6

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

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

- *Umgestaltung des ZOB als Rendezvouspunkt mit dem Regionalbusverkehr und der Bahn (Fertigstellung Sommer 2015),*
- *Einrichtung des S-Bahn-Haltepunktes Himmelsthür,*
- *Angebotsdiversifikation im ÖPNV z. B. in Form von Nachtbuslinien („nachtsbus" im Landkreis Hildesheim seit Oktober 2012), Freizeit-Buslinien sowie Schnellbuslinien,*
- *Aufbau einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätszentrale,*
- *Umsetzung der Handlungs– und Maßnahmenspektren des Mobilitätsmanagements in einem Quartier in Hildesheim mit Pilotcharakter und*

- *Erstellung eines Hildesheim-spezifischen Leitfadens zum betrieblichen Mobilitätsmanagement*

Des Weiteren ist die Infrastruktur den sich ändernden Nachfrageansprüchen anzupassen.

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

1.2.5 Green City Plan Hildesheim

Die Stadt Hildesheim möchte mit dem "Green City Plan" die Lebensqualität durch Reduzierung der Luftschadstoffe in der Stadt nachhaltig verbessern. Aus dem Konzept „Green City Plan" soll hervorgehen, wie kurz-, mittel- und langfristig die Stickstoffdioxid-Belastung reduziert[5] und nachhaltige Mobilität zukünftig gestaltet werden kann.

Für den weiteren Ausbau der bereits bestehenden oder geplanten Maßnahmen wurde von März bis Juli 2018 der Green City Plan in Hildesheim erarbeitet. Dabei wurden mehrere Themenkomplexe wie der Aufbau eines Systems zur digitalen Erfassung und Klassifizierung des motorisierten Verkehrs, die Modernisierung der ÖPNV-Flotte, die Verbesserung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie die Förderung des Radverkehrs vorgeschlagen. Derzeit läuft ein Förderantrag.

Erste Maßnahmen wie Anträge zur Förderung der Beschaffung von E-Fahrzeugen bei der Polizei Hildesheim und der EVI Energieversorgung Hildesheim sowie der dazugehörigen Ladeinfrastrukturen und die Einrichtung eines Lastenradverleihsystems wurden bereits genehmigt und werden tlw. kurzfristig umgesetzt. Weitere Maßnahmen werden mittel- und langfristig anvisiert.

Auf folgende Maßnahmen mit ÖPNV-Bezug wird im „Green City Plan" Hildesheim näher eingegangen:

- Nachrüstung von 7 EURO V/ EEV-Bussen auf EURO VI Abgasreinigungsanlagen mittels SCRT
  - Ziel: Reduzierung der NOx-Emissionen bei den EURO V/ EEV- Bussen um 85 bis 95 Prozent
  - Maßnahme: Umrüstung von sieben Bussen der SVHI (die mindestens noch weitere vier Jahre eingesetzt werden) durch den Einbau eines Abgasnachbehandlungssystems (SCRT) (Realisierungszeitraum: 2018/ 2019)
- Beschaffung und Betrieb von zwei Elektrobussen im Rahmen eines dreijährigen F&E-Förderprojektes
  - Ziel: Erprobung und Vorbereitung der Elektromobilität

[5] Einhaltung des Schwellenwertes von 40 µg/m³ für NO2 im gesamten Stadtgebiet

  - Maßnahme: Beschaffung und Betrieb von zwei Elektrobussen auf einer der sechs Hauptlinien (Realisierungszeitraum: 2019)
- Schrittweise Umstellung der Dieselbusflotte auf Elektrobusse, beginnend auf den fünf wichtigsten Buslinien der Stadt Hildesheim
  - Ziel: Reduzierung der Geräusch- und Schadstoffemissionen im innerstädtischen Bereich
  - Maßnahme: Umstellung des Fuhrparks ausschließlich auf Elektrofahrzeuge durch stufenweise Neubeschaffung von Elektrobussen statt Ersatzbeschaffung der Dieselfahrzeuge (Realisierungszeitraum: 2022/ 2031)
- Schaffen von P+R-Anlagen
  - Ziel: Anreize zum Umsteigen vom IV auf ÖV für stadteinwärts fahrende Pendler schaffen
  - Maßnahme: Ergänzung der bestehende P+R-Anlagen durch zusätzliche Anlagen im Norden und Westen (Realisierungszeitraum: 2020/ 2021)
- Einrichten autonomer Busse
  - Ziel: Verbindung der P+R-Anlagen mit der Innenstadt
  - Maßnahme: Autonome Busse, Modellprojekt (GCP): Anbindung/ Bedienung zweier P+R-Standorte durch autonome Busse (Realisierungszeitraum: nach 2025)
- Parkraumkonzept und Parkplatz-App
  - Ziel: Parksuchverkehr in der Innenstadt minimieren, Nutzungsverhalten ändern, Multimodalität fördern
  - Maßnahme: Überarbeitung des gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes (Realisierungszeitraum: 2020)
- Einrichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen
  - Ziel: Radverkehr fördern
  - Maßnahme: Erarbeiten eines Konzepts für den Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen (Realisierungszeitraum: 2020)
- Prüfung Fahrradverleihsystem
  - Ziel: Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs
  - Maßnahme: Einführung eines kommunalen Bike-Sharing-Systems prüfen (Realisierungszeitraum: ab 2020)
- Errichtung Mobilitätszentrale
  - Ziel: Verbesserung der Information für Nutzer der Mobilitätsangebote
  - Maßnahme: Errichtung einer Mobilitätszentrale (sukzessiver und stufenweise Auf- und Ausbau der Angebote)
- Errichtung Mobilitätsstationen

- Ziel: Verstärkung der Anreize für intermodale Wechsel, Umstieg erleichtern
- Maßnahme: Errichtung einer Mobilitätsstation, mögliche Standorte in der Verbindung mit Carsharing für eine räumliche Konzentration der Angebote

- Entwicklung Mobilitätskarte
  - Ziel: Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote, Erschließen neuer Benutzergruppen
  - Maßnahme: Entwicklung einer Mobilitätskarte als kombinierte Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeit für verschiedene Mobilitätsdienstleistungen, Funktionen eines elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM), Unterschiedliche Ausbaustufen eines elektronischen Tickets denkbar
- Entwicklung Mobilitätsplattform
  - Ziel: Zugriff auf Verkehrsangebote vereinfachen, den Aufwand für die Planung der Wege reduzieren
  - Maßnahme: Entwickeln eines virtuellen Marktplatzes (Mobilitätsplattform) als Smartphone-App

1.2.6 Konzept zum Schienenpersonennahverkehr „2013+“ der LNVG Niedersachsen

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachen (kurz LNVG) erstellt bedarfsgerechte öffentliche Verkehrsangebote zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität im öffentlichen Verkehr. Die LNVG übernimmt überwiegend Funktionen als Aufgabenträger für den SPNV.

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. Inhaltlich knüpft die neue Konzeption an das erste SPNV-Konzept von 1997 an; dessen Oberziele noch heute Gültigkeit besitzen:

- Erhaltung und Stärkung des SPNV,
- Optimierung des Einsatzes der verfügbaren Mittel und
- Aktivierung der Marktkräfte.

Ziel ist, alle Teilräume des Landes miteinander zu verknüpfen und das jeweilige Nahverkehrsangebot auf die spezifischen Erfordernisse der einzelnen Regionen abzustimmen. Dazu gehören z. B. spezifische verkehrliche Anforderungen von Fremdenverkehrsregionen, aber auch die jeweils prognostizierte demografische Entwicklung sowie übergeordnete siedlungs- und umweltpolitische Zielvorgaben.

2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis und in der Stadt Hildesheim

2.1 Grundsätze

2.1.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG, § 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch Blinde und sehbehinderte Menschen, hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[6].

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP. Dieser muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barriere-

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

freiheit" zuständig. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.[7]

Zuständig für die Umsetzung im ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger für die Haltestellen (innerorts Städte und Gemeinden, für die Außenbereiche Kreis, Land und Bund),
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des eigenen Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim formulieren über den NVP, die Vorabbekanntmachungen und / oder über die Vergabeunterlagen (ÖDLA) ihre Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung (Anforderungen siehe Kapitel 3).

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit" bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln[8]. Die Schaffung der „Barrierefreiheit" ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 2.1.3). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit" im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

---

[7] Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

[8] Ebenda.

2.1.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist

Abbildung 1: Mobilitätskette im Öffentlichen Verkehr [9]

[9] Eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

2.1.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Als Beispiele für unterschiedliche Anforderungen seien genannt:

- ebene, kantenfreie Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte versus Leitsysteme und ertastbare Kanten für Blinde,
- unterschiedliche Höhe der Anordnung von Fahrgastinformation und Bedienelementen für kleinwüchsige Personen (und Rollstuhlfahrer) bzw. großwüchsige Personen.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs" zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt[10].

Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs" zu berücksichtigen sind.

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

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

[10] VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

2.1.4 Leitziele und Leitsätze

Der 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". Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits weitgehend erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises sowie der Stadt Hildesheim als Besteller der Busverkehre sowie der Städte und Gemeinden als Baulastträger der Haltestelleninfrastruktur,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 0 bis 3.3.7 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien. Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit" bis zum Jahr 2022 im Landkreis und in der Stadt Hildesheim unter den aktuellen Rahmenbedingungen noch nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen (siehe Kapitel 2.1.6).

Folgende **Leitsätze** werden vom Landkreis und der Stadt Hildesheim formuliert:

1. ***Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Landkreis Hildesheim***

   Der Landkreis und die Stadt Hildesheim verfolgen in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Kommunen sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränk-

te „vollständig barrierefreien ÖPNV". Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge[11].

Das Erreichen des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen verfolgt werden.

Hiermit verbunden ist die Schaffung einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit

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

2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 1) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Eine große Unterstützung bietet dabei die zunehmende Digitalisierung der Informationsangebote. Landkreis und Stadt Hildesheim unterstützen die Entwicklung von Apps, die diesen Leitsatz verfolgen. Die technischen Voraussetzungen in Fahrzeugen und an Haltstellen sind einzurichten.

Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe" und eines „Design für alle"

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit" sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik" dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik" ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.
Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein

[11] Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst

konsequent zu sichern.

5. Ausbauprogramme und Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel verfolgt der Landkreis Hildesheim im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf den Haltestellenausbau im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen und im Zuge von Ausbauprogrammen in Zusammenhang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu legen. Darüber hinaus sollen die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer / spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vorrangig behandelt werden. Diesen Ansatz verfolgen der Landkreis und die Stadt in ihren Koordinierungsfunktionen als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern.
Zielvorstellung: langfristig soll mindestens eine Haltestelle pro Ortsteil barrierefrei ausgebaut werden.

6. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen

Beim Neubau bzw. grundhaften Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

7. Verbesserungen an bestehenden Anlagen

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle / kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.
Kurzfristig ist fahrzeugseitig anzustreben, die vorhandenen Niederflurfahrzeuge im Regionalbusverkehr nach Möglichkeit in den Bereichen einzusetzen, in denen Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorhanden sind.

8. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps[12] werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen[13]. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen[14] und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet (entsprechende Dimensionierung vorausgesetzt)[15]. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

9. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern können unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01.01.2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert werden. Unterstützend wirkt hier das in Kapitel 3.3.5 entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Ausnahmen sind auch für Taxieinsatz bei AST- und Kleinbus-Verkehren zu formulieren.

10. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Frühzeitige Abstimmung der Grundsätze zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und den Fahrgastverbänden.[16]

---

[12] Haltestellen am Fahrbahnrand erfüllen die gleiche Funktion, wenn sie störungsfrei, gerade anfahrbar sind und ohne das Risiko einer eingeschränkten fahrdynamischen Anfahrbarkeit (z. B. Parkverkehr).

[13] Haltestellen am Fahrbahnrand (d. h. Buskaps) können bei einer Taktfolgezeit von 5 Minuten an zweistreifigen Straßen mit bis zu 630 Kfz/h und Richtung angelegt werden (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013).

[14] Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013.

[15] VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

[16] Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

2.1.5 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge sowie an die Fahrgastinformation zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit

– siehe Kapitel 3.3.5 bis 3.3.7 Anforderungsprofil –

2.1.6 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit" konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

Haltestellen

Auf einen (vollständig) barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag),
- nachweislich kein Bedarf hinsichtlich der Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus" an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und / oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen aufgelassen werden soll.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.

- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Die Einrichtung von Wartehallen darf eine Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich machen. Im Zweifelsfall ist die Einrichtung von Wartehallen in Sonderbauformen zu prüfen. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme" Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i. d. R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

Fahrzeuge

In Abhängigkeit des aktuellen Ausstattungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge, des Finanzierungsrahmens, der Investitionsprogramme, der Vorgaben aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA), den der Landkreis mit dem RVHI abgeschlossen hat sowie der Vorgaben im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Genehmigung der SVHI durch die LNVG, sind die in Kapitel 3.3.6 definierten Standards insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit, sukzessive umzusetzen.

Hinsichtlich der Fahrzeugstandards gelten für alle im Stadtbusverkehr eingesetzten Standardlinienbusse und Standardliniengelenkbusse die Anforderungen der vollständigen Niederflurtechnik sowie der digitalen visuellen Fahrgast-Informationssysteme bindend, für alle im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge gelten die Anforderungen der vollständigen Niederflurtechnik bis zum Zielhorizont 2023 bindend. Für dynamische Fahrgastinformationssysteme innen im Fahrzeug gilt der vorgegebene Zielwert von 50 % ebenfalls bis zum Zielhorizont 2023.

Beim Einsatz von Klein- und Midibussen bzw. Pkw im bedarfsgesteuerten Verkehr können Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit mit dem Aufgabenträger vereinbart werden. Gleiches gilt im Regionalverkehr für Fahrzeuge mit Einsatz im Verstärkerverkehr (Einzelfahrten im Schulverkehr).

3 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV

3.1 Grundsätze

Die Bedeutung des Nahverkehrsplans ist angesichts der gesetzlichen Entwicklungen (u. a. EU-Verordnung, Novellierung PBefG, Novellierung NNVG) in den letzten Jahren gestiegen. In der Konsequenz ergibt sich ein „Spannungsfeld" hinsichtlich der strategischen Ausrichtung und der Inhalte, die ein NVP abzudecken hat. So ist der NVP auch weiterhin das Planungsinstrument, mit dem der Aufgabenträger seine Planungsvorstellungen zur Ausbildung des ÖPNV entwickelt, darüber hinaus ist er aber auch Steuerungsinstrument, mit dem der Aufgabenträger die ÖPNV-Qualität und die Verkehrsdurchführung lenkt und kontrolliert. Immer mehr wird der NVP zudem zum Vergabeinstrument, mit dem der Aufgabenträger, im Vorgriff auf die Vorabbekanntmachung, die von ihm gewollte ÖPNV-Qualität definiert.

Nichtsdestotrotz ist der Nahverkehrsplan ein **Rahmenplan**, der die Zielsetzungen des Landkreises und der Stadt zur Entwicklung des ÖPNV darstellt; es ergibt sich jedoch nicht automatisch ein Anspruch bzw. eine Verpflichtung zur Umsetzung.

Mit dem NVP wird die Balance geschaffen zwischen

- ausreichend konkreten Vorgaben zur Entwicklung des ÖPNV (mit Vorgaben zur Qualität des Angebotes, der Infrastruktur, des Betriebs etc.) und
- hinreichender Flexibilität zur praktischen Umsetzung von künftigen Maßnahmen (z. B. bedingt durch Veränderungen im Schulverkehr, in den Mobilitätsbedürfnissen, durch neue Projekte etc.).

Das Anforderungsprofil nimmt hierbei eine elementare Bedeutung ein. Es konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch **Rahmenvorgaben** für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Die Qualitätsstandards beschreiben den Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang, dienen als Maßstab für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots und gelten grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger.

Die nachfolgend definierten Qualitätsvorgaben gelten für die Erbringung der Verkehrsleistungen aller Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises und der Stadt. Sie bieten den betreibenden Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der von den Aufgabenträgern angestrebten ÖPNV-Entwicklung. Von Nachauftragnehmern durchgeführte Leistungen sollen den hier beschriebenen Qualitäten entsprechen.

3.2 Rahmenziele

Die im Nahverkehrsplan 2015 formulierten Rahmenziele werden unter Berücksichtigung der nur leicht veränderten verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen fortgeschrieben.

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

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

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

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

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

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Landkreis Hildesheim, die bereits heute durch Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" im Landkreis Hildesheim (siehe Kapitel 2).

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben sollen mit den formulierten Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplans abgestimmt werden. Bei Verkehrsplanungen sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, zu berücksichtigen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie der Ansiedlung größerer Verkehrserzeuger mit

Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das vorhandene ÖPNV-Netz mit der Anforderung einer hohen Effizienz und Minimierung der negativen Konsequenzen für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verfolgen.

3.3 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.
- Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger und sind Bedingung für die Ausgestaltung eigenwirtschaftlicher Anträge sowie Bestandteil von Verkehrsverträgen.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

- Auf Grundlage der Qualitätsvorgaben wird ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV im Landkreis Hildesheim sowie auch in der Stadt Hildesheim gewährleistet.

C) Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe der Verkehrsleistungen

- Damit der Nahverkehrsplan rechtssicher als Grundlage für zukünftige Vergabeverfahren dienen kann, muss er die Qualitäten betreiberneutral beschreiben und festlegen.

Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans 2015 von Landkreis und der Stadt Hildesheim.
- Qualitätsstandards des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) zwischen Landkreis und RHVI sowie im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Genehmigung der SVHI durch die LNVG.

- Anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der FGSV und des VDV zu nennen.
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen.

3.3.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung" wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Der Begriff bezieht sich dabei weitreichend auf alle Merkmale der Verkehrsbedienung und -erstellung, nicht nur die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die Durchführungsqualität, die Fahrzeug- und Personalanforderungen, die Umweltaspekte und die Verkehrsintegration.

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger *„Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan*" definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessensspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifische vorzunehmende, planungshoheitlich Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.[17]

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: „Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht." (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als „wesentlich" gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: „Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll." (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

[17] Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

Der vorliegende NVP definiert in Kapitel 3 „Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV" die von den Aufgabeträgern Landkreis und Stadt Hildesheim zukünftig gewünschten Anforderungen hinsichtlich Quantität (Bedienungszeiten und Taktfrequenz, siehe Kapitel 3.3.4) und Qualität (siehe Kapitel 3.3.5 – 3.3.13) an das Verkehrsangebot im Nahverkehrsraum. Gemeinsam mit den Linienübersichten zum heutigen Verkehrsangebot sowie der Beschreibung der konzeptionellen Ansätze stellen diese Kriterien die Grundlage für die von den Aufgabenträgern zukünftig gewünschte ausreichende Verkehrsqualität dar. Das hier beschriebene Verkehrsangebot mit den jeweils genannten Einschränkungen darf nicht ohne eine vorherige erneute Absichtserklärung des Aufgabenträgers unterschritten werden.

3.3.2 Qualitätsanforderungen und Bewertungskriterien im Überblick

Die Qualitätsanforderungen werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Verkehrstage und Verkehrszeiten,
- Angebotsqualität:
  - Erschließungsqualität,
  - Bedienungsqualität,
  - Verbindungsqualität,
- Qualitätsanforderungen Haltestellen,
- Qualitätsanforderungen Fahrzeuge,
- Anforderungen an Fahrgastinformation und Serviceleistungen,
- Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards,
- Anforderungen an die Verkehrsdurchführung:
  - Betriebshof / Betriebsleitstelle,
  - Umleitungsmanagement,
  - Rechnergestütztes Betriebsleitsystem,
  - Fahrscheinvertrieb,
- Durchführung von Schulungsangeboten,
- Qualitätsmanagement / Berichtswesen:
  - Beschwerdemanagement,
  - Berichtswesen,
- Garantie- und Serviceleistungen im Stadtverkehr Hildesheim.

3.3.3 Definition der Verkehrszeiten

Allgemein

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

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

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe" zu verstehen. Sie verfolgen den Anspruch einer Anwendbarkeit im kreisweiten Kontext, d. h. sie müssen sowohl für die Kernbereiche als auch für die Außenbereiche mit ihren differenzierten Anforderungen in der Nahverkehrsplanung anwendbar sein.

Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. So sind Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Landkreisgebiet ohne Relevanz für die Bewertung. Insbesondere für die Verkehrszeiten am Wochenende können die Betriebszeiten je nach Nachfragesituation im begründeten Einzelfall noch weiter angepasst werden.

Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späteres Schulende) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem jeweiligen Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.
Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden. Bestehende Vertaktungen sind dabei zu berücksichtigen.

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

Definition der Verkehrszeiten

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Es wird unterschieden zwischen:

Normalverkehrszeit (NVZ)

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

Hauptverkehrszeit (HVZ)

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

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

Schwachverkehrszeit (SVZ)

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

Stadt Hildesheim

Tabelle 1:
Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster in der Stadt Hildesheim

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo.-Fr.	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 05:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 06:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:30 – 08:00
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:00 – 12:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	12:30 – 18:00
	Normalverkehrszeit	NVZ II*	18:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 24:00
Sa.	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 05:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 10:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	10:00 – 17:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	17:00 – 24:00
So. und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 07:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	07:00 – 24:00

* NVZ II: Übergangszeit zwischen HVZ II und SVZ II für eine flexiblere Gestaltung des Bedienungsangebotes der einzelnen Linien. Zwischen der HVZ II und SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeiten möglich.

Landkreis Hildesheim

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

Tabelle 2:
Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Hildesheim

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

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

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

3.3.4 Anforderungen an die Angebotsqualität

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

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

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

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

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

Das heutige Bedienungsangebot in Verbindung mit den im Folgenden definierten Bewertungskriterien sowie den konzeptionellen Ansätzen ist somit verbindliche Grundlage für die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist dabei als allgemeine Vorgabe des Aufgabenträgers zu beachten.

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebots-Veränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der jeweilige Aufgabenträger rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Von den Anforderungen kann nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger abgewichen werden, wenn die Einhaltung zu einer nennenswerten Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit führt und / oder die Einhaltung keine wesentliche Verbesserung der Nachfrage erwarten lässt. Dies beinhaltet in Einzelfragen vorausgehende Sondierungsgespräche zwischen allen Beteiligten.

3.3.4.1 Methodischer Ansatz

Die im Nahverkehrsplan 2015 formulierten Anforderungen an die Angebotsqualität im Landkreis und in der Stadt Hildesheim werden im Wesentlichen fortgeschrieben. Eine umfangreiche Überarbeitung erfahren lediglich die Festlegungen zur Bedienungsqualität im Landkreis Hildesheim. Als Aufgabenträger für den ÖPNV möchte der Landkreis im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten für eine hohe Lebensqualität weitreichend in den Teilräumen sorgen. Hierzu gehört unter anderem auch ein gutes ÖPNV-Angebot.

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

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

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

Stadt Hildesheim

Für den Stadtverkehr in Hildesheim werden die Bedienungsstandards als Bewertungs- und Planungskriterien des Aufgabenträgers Stadt Hildesheim für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes verstanden. Sie dienen als Leitlinien für die Inhalte potenzieller zukünftiger öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit dem Verkehrsunternehmen bzw. eigenwirtschaftlicher Genehmigungen.

Die Betrachtung der Bedienungs- und Verbindungsqualität erfolgt jeweils für die Verbindung zwischen den Stadtbezirken (d. h. die Verkehrsquellen) und den relevanten zentralen Orte (d. h. den Verkehrszielen).

Für das Stadtgebiet werden die ÖPNV-Verbindungen von den Referenzhaltestellen im Stadtbezirk jeweils zu drei signifikanten Zielen (d. h. auf drei Relationen) bewertet (vgl. Tabelle 3):

Tabelle 3: Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der Stadt Hildesheim

	Relation
I-A	Verbindung aus dem Stadtbezirk in den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt (Schuhstraße bzw. Almstor / ZOB)
I-B	Verbindung aus dem Stadtbezirk zur Universität (Hauptcampus bzw. Samelson-Campus)
I-C	Verbindung aus dem Stadtbezirk zur HAWK (Weinberg)

Landkreis Hildesheim

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

Für die Städte, Gemeinden und Samtgemeinden im Landkreis Hildesheim (ausgenommen die Stadt Hildesheim) werden für folgende Relationen Anforderungen an die ÖPNV-Verbindungen definiert (vgl. Tabelle 4):

Tabelle 4: Relationskategorien zur Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Hildesheim

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

3.3.4.2 Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Erschließungsqualität –

Allgemeine Anforderungen

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

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

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

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

- Kernbereiche der zentralen Orte und Einkaufsbereiche / -einrichtungen,
- größere Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorte,
- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

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

In den Innenstädten sowie in den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind ausschließlich die Einzugsbereiche der Bushaltestellen zugrunde zu legen.

Als Standards für die ÖPNV-Erschließung wird die Anbindung aller Wohn- und Siedlungsbereiche angestrebt.

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

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Landkreis Hildesheim definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen des VDV[18].

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

Stadt Hildesheim

Die Richtwerte für die Einzugsbereiche werden für die Stadt Hildesheim einheitlich für die Bahnhöfe und Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls" definiert. Lediglich in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte kommen größere Einzugsbereiche zur Anwendung.[19]

Tabelle 5: Standards der „Erschließungsqualität" in der Stadt Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
Gebietskategorie	**Bus / alternative Bedienung[20]**	**SPNV / S-Bahn**
Regelfall	300 m	600 m
Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte (< 500 EW/km^2)	400 m	1.000 m

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

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

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

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

Eine Haltestelle gilt in der Wertung dann als „ÖPNV-bedient", wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität bedient wird (vgl. Kapitel 3.3.4.3).

Landkreis Hildesheim

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

Tabelle 6: Standards der „Erschließungsqualität" im Landkreis Hildesheim – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
Gebietskategorie	**Bus / alternative Bedienung**[20]	**SPNV / S-Bahn**
Regelfall	500 m	800 m
außerhalb von Ortschaften liegende Siedlungsbereiche sowie Orte mit weniger als 200 EW	700 m	1.000 m

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

3.3.4.3 Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität –

Allgemeine Anforderungen

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

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

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten.

Die Bewertung erfolgt für die festzulegenden Referenzhaltestellen, die als „maßgebend" für die Erschließung und Bedienung des jeweiligen Stadt- / Ortsteils wirken. Die in den nachfolgenden Tabellen hinterlegten Bedienungsstandards orientieren sich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)[21] sowie an den in vergleichbaren Großstädten im Nahverkehrsplan hinterlegten Standards.

Stadt Hildesheim

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

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

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

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

- Kernzone: Gebiet im Stadtzentrum bzw. im (erweiterten) zentrumsnahen Bereich mit hoher Nutzungsdichte (Indikator I: > 3.000 EW/km²),
- Kernrandzone: Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte (Indikator I: 1.000 - 3.000 EW/km²),
- Außenzone: Gebiet mit geringer Nutzungsdichte (Indikator I: < 1.000 EW/km²).

Bedingt durch eine starke Ausprägung des Indikators II und / oder des Indikators III werden folgende Stadtbezirke bzw. Stadtbereiche höhergestuft (vgl. Tabelle 7):

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

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

Tabelle 7: Gebietskategorisierung und Zuordnung der Stadtbezirke (Stadtbereiche alphabetisch geordnet)

Gebietskategorie (Definition)	**Stadtbezirk bzw. Stadtbereich**
Kernzone	
Gebiet mit sehr hoher Nutzungsdichte Indikator I: > 3.000 EW/km^2	• Stadtmitte / Neustadt • Oststadt / Stadtfeld (Bereich Oststadt) • Moritzberg / Bockfeld (Bereich Moritzberg)
Höherstufung bedingt durch Indikatoren II und / oder III	• Marienburger Höhe / Galgenberg (Universität) • Drispenstedt (hohe Verdichtung im besiedelten Bereich, Arbeitsplatzstandort)
Kernrandzone	
Gebiet mit mittlerer bis hoher Nutzungsdichte Indikator I: 1.000 - 3.000 EW/km^2	• Ochtersum • Nordstadt (Bereich Wohngebiet) • Itzum-Marienburg • Himmelsthür • Oststadt / Stadtfeld (Bereich Stadtfeld) • Moritzberg / Bockfeld (Bereich Bockfeld) • Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Bereich Neuhof)
Höherstufung bedingt durch Indikatoren II und / oder III	• Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Bereich Hildesheimer Wald, GE) • Nordstadt (Bereich GE Flugplatz + Nord)
Außenzone	
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte Indikator I: < 1.000 EW/km^2	• Achtum-Uppen • Bavenstedt • Einum • Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Bereich Marienrode) • Sorsum

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

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

Tabelle 8: Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstage Montag bis Freitag nach Relationskategorien und Gebietskategorien[22]

	Mindest-Bedienungsqualität (Montag bis Freitag; Taktfolge in Minuten)		
	HVZ I und II (06:30 – 08:00 und 12:30 – 18:00)	NVZ I und II (08:00 – 12:30 und 18:00 – 20:00)	SVZ (20:00 – 24:00)
Relationskategorie I-A (Stadtzentrum)			
Kernzone	10	20	30
Kernrandzone	20	20	30
Außenzone	60	60	60
Relationskategorie I-B (Universität)[23]			
Kernzone	10	20	-
Kernrandzone	20	60	-
Außenzone	60	60	-
Relationskategorie I-C (HAWK)[23]			
Kernzone	10	20	-
Kernrandzone	20	60	-
Außenzone	60	60	-

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

Tabelle 9: Richtwerte der Bedienungsqualität in der Stadt Hildesheim für Verkehrstag Samstag nach Relationskategorien und Gebietskategorien

	Mindest-Bedienungsqualität (Samstag; Taktfolge in Minuten)		
	SVZ I (05:00 – 10:00)	NVZ (10:00 – 17:00)	SVZ II (17:00 – 24:00)
Relationskategorie I-A (Stadtzentrum)			
Kernzone	20	20	30
Kernrandzone	20	20	30
Außenzone	-	60	60

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

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

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

Tabelle 10: Richtwerte der Bedienungsqualität für Verkehrstag Sonntag nach Relationskategorien und Gebietskategorien

	Mindest-Bedienungsqualität (Sonntag; Taktfolge in Minuten)
	SVZ (07:00 – 24:00)
Relationskategorie I-A (Stadtzentrum)	
Kernzone	30
Kernrandzone	30
Außenzone	60

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

Landkreis Hildesheim

Im Hinblick auf die Gewährleistung des ÖPNV als Daseinsvorsorge gemäß § 2 NNVG definiert der Landkreis Hildesheim hinsichtlich des Bedienungsangebotes ein sogenanntes Grundangebot (sog. „**Mindestbedienung**"). Ziel dieses Grundangebotes soll es sein, allen Einwohnern der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden im Landkreis eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen anzubieten.

Als Mindestanforderungen des Grundangebotes sind die im Folgenden beschriebenen Mindestbedienungsstandards (*MUSS*) zu gewährleisten. Deren Unterschreiten wird als Indikator für eine mögliche Unterbedienung aufgefasst, die im Rahmen der Angebotsplanung näher zu untersuchen ist. Dies schließt jedoch nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen eine Unterschreitung der Standards durch den Aufgabenträger zugelassen werden kann.

Darüber hinaus wird zukünftig im Landkreis Hildesheim ein Zielbedienungsstandard (*SOLL*) definiert, der in Abhängigkeit der räumlichen Funktion / siedlungsstrukturelle Gliederung und des Gesamtverkehrsaufkommens anzustreben ist. Zu berücksichtigen ist dabei auch das heutige Bedienungsangebot.

In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage können die definierten Bedienungsstandards auch bedarfsgesteuert z. B. mit flexiblen Bedienungsformen gewährleistet werden, um damit auch einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen zu können. Bei entsprechenden Nachfragepotenzialen können die Standards auch ggf. deutlich überschritten werden.

Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung (d. h. möglichst einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten in jeder Stunde

oder alle zwei Stunden) ausgegangen werden, welches an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Abweichungen können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den jeweiligen Beteiligten festgelegt werden. Dies gilt bspw. für Ausnahmefälle, z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten, Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln oder aufgrund spezieller Fahrgastbedarfe (z. B. zu den Ladenschlusszeiten). Hier kann von der festen Taktfolge abgewichen werden. Diese Abweichungen sind jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn dadurch für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist.

Eine Wiederaufnahme von Fahrten, die aufgrund ausbleibender ÖPNV-Nachfrage in den vergangenen Jahren nicht mehr realisiert werden, wird nur dann geprüft, wenn wesentliche Chancen für eine Erhöhung der Marktausschöpfung anzunehmen sind.

Mindestbedienungsstandard (MUSS)

Alle Ortsteile im Landkreis Hildesheim sind an den Verkehrstagen Montag bis Freitag (Ferien) zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr mindestens alle zwei Stunden an ihr Grundzentrum anzubinden (Relationskategorie II-A; vgl. Tabelle 4). Gleiches gilt außerdem für die Anbindung an das jeweils zugehörige Mittel- bzw. alternativ Oberzentrum (Kategorie II-B).

An Schultagen ist die Bedienung zu den relevanten Schulanfangs- und -endzeiten zu verdichten. Hierzu ist eine Abstimmung zwischen dem Landkreis Hildesheim (Aufgabenträger und Schulträger) und den Schulen erforderlich.

An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes entsprechend berücksichtigt. Darüber hinaus muss aus dem Ober- bzw. den Mittelzentren nach 18 Uhr eine Rückfahrt möglich sein.

Alle Grundzentren im Landkreis Hildesheim sind an den Verkehrstagen Montag bis Freitag zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr mindestens stündlich an das jeweils zugeordnete Mittelzentrum bzw. alternativ an das Oberzentrum Hildesheim anzubinden (Kategorie II-C). Aus den beiden Mittelzentren Alfeld (Leine) und Sarstedt ist das Oberzentrum ebenfalls mindestens stündlich anzubinden (Kategorie II-C).

An Samstagen ist mindestens zwischen 09:00 Uhr und 16:00 Uhr ein zweistündliches Angebot für alle Ortsteile vorzuhalten.

Zielbedienungsstandards (SOLL)

Aufbauend auf den Mindestbedienungsstandards sollen alle Ortsteile im Landkreis Hildesheim mit mehr als 1.000 Einwohnern zudem an den Verkehrstagen Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit stündlich an ihr Grundzentrum angebunden sein (Relationskategorie II-A; vgl. Tabelle 4). Gleiches gilt auch für die Anbindung an das jeweils zugehörige Mittel- bzw. alternativ Oberzentrum (Kategorie II-B).

In der Schwachverkehrszeit Montag bis Samstag sowie sonn- und feiertags ganztags ist eine bedarfsorientierte Bedienung anzustreben (Einzelfallbetrachtung). Insbesondere an Sonn- und Feiertagen ist zudem eine Grundversorgung der Erreichbarkeit von touristisch relevanten Orten und Zielen im Freizeitverkehr und für die Naherholung anzustreben.

Angestrebt wird ein Zielerreichungsgrad von 80 % der benannten Richtwerte.

3.3.4.4 Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Verbindungsqualität –

Allgemeine Anforderungen

Die Anforderungen an die Verbindungsqualität setzen sich zusammen aus den Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten und der Zahl der Umstiege.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Landkreis und in der Stadt Hildesheim ist es daher, die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen können sollen.

Stadt Hildesheim

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

In den Relationskategorien sind die in Tabelle 11 definierten maximalen Umsteigevorgänge als Anforderung an die Umsteigehäufigkeit zu beachten. Die in Tabelle 12 festgelegten maximalen Umsteigezeiten sollen hierbei nicht überschritten werden.

Tabelle 11: Anforderungen an die maximale Umsteigehäufigkeit

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

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

Tabelle 12: Richtwerte der Umsteigezeit

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

Die Umsteigenotwendigkeit im Stadtverkehr Hildesheim soll für den Fahrgast mit möglichst geringem Aufwand verbunden sein (kurze Wegelängen, kurze Wartezeiten auf das Anschlussverkehrsmittel). An allen Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet sind in den Hauptumsteigerelationen (mind. 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (entsprechend Tabelle 12) zu gewährleisten. An festgelegten Verknüpfungspunkten ist ggf. eine betriebliche Anschlusssicherung vorzusehen.

Anforderungen an die Reisezeit

Für die Messung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum werden Bedienungsstandards für die Beurteilung der Reisezeiten auf den Relationskategorien definiert. Die Reisezeiten werden als Nettofahrzeiten inkl. Umsteigezeiten ermittelt.[24]

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

Tabelle 13: Richtwerte für die „maximale Reisezeit" (relationsbezogen)

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

Landkreis Hildesheim

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität des ÖPNV im Landkreis Hildesheim werden in Anlehnung an die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer[25] sowie an die heutige Situation im Landkreis im Nahverkehrsplan folgende Zielsetzungen angestrebt:

[24] Definition „Nettofahrzeit": reine Fahrzeit ohne Haltestellenzu- und -abwege, inkl. Umsteigzeiten.

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

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

Tabelle 14: Anforderungen an die anzustrebende Anzahl der Umsteigevorgänge

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

Darüber hinaus sollte das Oberzentrum Hildesheim aus den beiden Mittelzentren Alfeld (Leine) und Sarstedt mindestens stündlich umsteigefrei erreichbar sein.[26]

Anzustrebende Umsteigezeiten an definierten Verknüpfungspunkten sind, in Abhängigkeit von der örtlichen baulichen Situation, maximal 10 Minuten bei Bus / Bus-Verknüpfungen und 15 Minuten bei Bus / Schiene-Verknüpfungen.[27]

Umsteigebeziehungen an den definierten Systemknoten Bahn / Bus und Bus / Bus sind ggf. zu optimieren. Dabei sollten Anschlüsse in der SVZ gesichert funktionieren, d. h. absehbare Verspätungen z. B. des Zubringerverkehrsmittels sollten, soweit betrieblich möglich, abgewartet werden.

Anforderungen an die Reisezeit

Die Orte im Kreisgebiet sollen mit einem akzeptablen Zeitaufwand an die zentralen Orte angebunden werden[28]. Für alle Ortsteile mit einer Entfernung von mehr als 5 Straßenkilometern bis zum Grundzentrum ist eine entsprechende ÖPNV-Anbindung mit einer maximalen Reisezeit von 30 Minuten zu gewährleisten.

Darüber hinaus sollen alle Ortschaften innerhalb von 90 Minuten an das Oberzentrum Hildesheim und – im zugehörigen Mittelbereich – innerhalb von 60 Minuten an die Mittelzentren Alfeld (Leine) bzw. Sarstedt angebunden werden. Grundlage sind die Nettofahrzeiten[29] inkl. Umsteigezeiten.

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

[27] Bezug: Definierte Relationskategorien.

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

[29] Definition „Nettofahrzeit": reine Fahrzeit ohne Haltestellenzu- und -abwege, inkl. Umsteigzeiten.

3.3.5 Anforderungen zur Ausstattung an Haltestellen (Haltestellenkatalog)

Im Nahverkehrsplan 2015 werden Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen definiert. Diese werden im Wesentlichen beibehalten. In Teilbereichen erfolgt aufgrund der technischen Entwicklungen sowie der teils gesetzlichen und verkehrlichen Anforderungen eine Fortschreibung (z. B. Anforderungen an die akustische Fahrgastinformation („Zwei-Sinne-Prinzip"), Anforderungen an die Ausstattung inter- und multimodaler Verknüpfung, vgl. Tabelle 15).

Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte, Gemeinden und Samtgemeinden zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Haltestellen-Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die Anforderungen des novellierten PBefG im Hinblick auf die Aussagen zur Barrierefreiheit[30] sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landkreises und der Kommunen entsprechend zu berücksichtigen.

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- Kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssysteme für blinde und seh- und hörbehinderte Menschen,
- Orientierungshilfen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen,
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten,
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer,
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung,
- Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation an zentralen Haltestellen[31],
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüber liegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen

[30] Vgl. Kapitel 1.1.2.

[31] Hinweis: Landkreis und Stadt Hildesheim streben zukünftig einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip an. Hierzu ist die Entwicklung einer Smartphone-App für das gesamte Kreisgebiet geplant.

Straßen sowie bei Haltestellenpaaren, bei denen nur ein einseitiger Fußweg vorhanden ist, sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Haltestellenkategorien

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen). Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen. Die Bushaltestellen werden in 4 Kategorien eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems" zugeordnet werden.

Es werden folgende Kategorien definiert:

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
  - Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (SPNV / S-Bahn mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus- / Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien),
  - Bushaltestellen mit hoher bis sehr hoher Verkehrsbedeutung (in Summe mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger (ca. 500 Ein- und ca. 500 Aussteiger) pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.),[32]
  - Bushaltestellen an Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte.
- B: Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung
  - Bushaltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (in Summe mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.),
  - zentrale Bushaltestellen in den Stadt- und Ortszentren der definierten zentralen Orte / Versorgungszentren.
- C: Bushaltestellen mit geringer Verkehrsbedeutung
  (in Summe 20 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.).
- D: Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
  (< 20 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar und Verkehrstag Mo.-Fr.).

Musterhaltestelle

Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 wurde ein deutlicher Schwerpunkt auf die Schaffung der „vollständige Barrierefreiheit" im ÖPNV bis zum Jahr 2022 gelegt, der einer weitergehenden Konkretisierung der Anforderungen an die Ausstattung der Bushaltestellen erfordert (siehe unten).

---

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

Mit dem NVP 2015 hat der Landkreis Hildesheim einen Anforderungskatalog sowie eine Musterhaltestelle für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Kreisgebiet entwickelt. Dies gilt als Grundlage des Haltestellenausbaus im Landkreis und in der Stadt Hildesheim (vgl. Abbildung 2 bzw. Karte 1).

Karte 1: Musterzeichnung Bushaltestelle mobilitätsgerechter Ausbau (A3)

Die Haltestellen im Kreisgebiet sollten sich in ihrer Ausstattung an dem mittlerweile etablierten Standard orientieren, um sukzessive ein möglichst einheitliches Bild der Haltestellengestaltung im gesamten Gebiet der beiden Aufgabenträger erreichen zu können. Dies betrifft insbesondere die Ausbildung der taktilen Leitsysteme (Bodenindikatoren), deren funktionelle Einheitlichkeit für die Nutzung durch sehbehinderte Menschen von hoher Bedeutung ist. Die aus Sicht der Aufgabenträger anzustrebende Einheitlichkeit bedeutet ausdrücklich nicht, dass ortstypische Belange nachrangig zu beachten sind.

Bei barrierefreien Umbauten von Haltestellen und der finanziellen Förderung seitens des Aufgabenträgers werden deshalb zudem nur noch Bordsteine in der Ausführung des Kasseler Sonderbords (u. a. auffallend helle Farbe, strukturierte und rutschfeste Oberfläche, konkave Anlauffläche ("Selbstlenkungseffekt"), glatte Anlauffläche) als zuwendungsfähig anerkannt. Diese Hochbordanlagen erfüllen neben dem beschriebenen einheitlichen bisher erreichten Standard auch eine bessere Anfahrbarkeit durch Niederflurbusse, damit ein spaltfreier Halt (ca. 5 cm) am hinteren Türbereich (mittleren bei Gelenkzügen) ermöglicht wird.

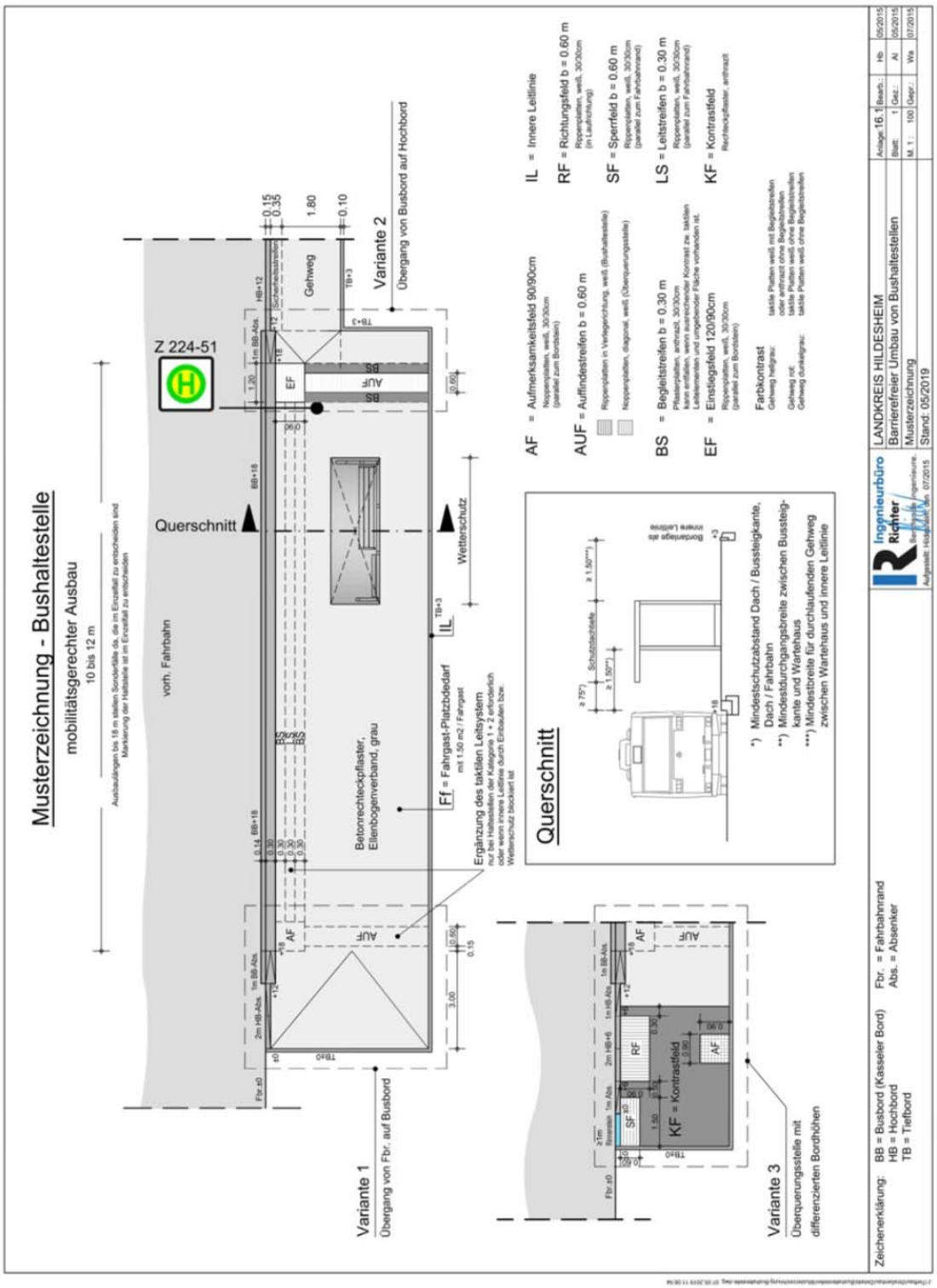


Abbildung 2: Musterhaltestelle für Haltestellen im Landkreis Hildesheim mit mobilitätsgerechtem Ausbau (Quelle: Landkreis Hildesheim)

Ausstattungsstandards

Der im Nahverkehrsplan 2015 entwickelte Haltestellenkatalog wird unter Berücksichtigung der technischen und verkehrlichen Entwicklungen der letzten Jahre leicht fortgeschrieben.

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen im Sinne einer **einheitlichen Lösung** von den Straßenbaulastträgern bei Neubau und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Tabelle 15: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal[33]	A	B	C	D
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ○ anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich) 1 im Einzelfall zu prüfen - nicht erforderliche Ausstattung * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung"				
I. Barrierefreiheit				
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	-
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum / aus dem Fahrzeug	■	■	■	-*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung[34] (Bordhöhen: 18 cm[35])[36]	■	■	■	-*
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche[37]	■	-	-	-

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

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

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

[36] 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.

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

Ausstattungsmerkmal[38]	A	B	C	D
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ○ anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich) 1 im Einzelfall zu prüfen - nicht erforderliche Ausstattung * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung"				
2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung)[39]	-	■	■	-*
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m)[40,41]	■	■	■	-*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld[42])	■	■	■	○
vollständiges taktiles Leitsystem als „geschlossene Kette" im Haltestellenbereich (einheitl. System von Auffindestreifen, Aufmerk-samkeitsfelder, Einstiegsfeld und Leitstreifen, farblich kontrastierend)	■	-	-	-
Auffindestreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)	-	■	■	-*
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität[43]	■	*	*	*

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

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

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

[41] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

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

[43] Hinweis: Landkreis und Stadt Hildesheim streben zukünftig einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip an. Hierzu ist die Entwicklung einer Smartphone-App für das gesamte Kreisgebiet geplant (Vorrang vor Einzellö-

Ausstattungsmerkmal[38]	A	B	C	D
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ○ anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich) 1 im Einzelfall zu prüfen - nicht erforderliche Ausstattung * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung"				
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	-
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	1	-	-
II. Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgast-unterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■	○	-
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung (direkt oder indirekt) an Haltestellen (wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	-	-
Anordnung in Bereichen, die auch bei Dunkelheit eine Ausleuchtung durch die Fahrzeugbeleuchtung des Busses gewährleisten (Erkennbarkeit wartender Fahrgäste für Busfahrer)	-	-	■	■
Notruf / Telefon	■	○	-	-

sungen, wie stationären Einrichtungen). Mittelfristiges Ziel ist es, mit dieser App umfangreiche Echtzeit-Informationen sowohl akustisch als auch visuell abrufen zu können. Das System soll langfristig möglichst die gesamte Wegekette von der Haustür über den Weg bis hin zum Ziel begleiten.

Ausstattungsmerkmal[44]	A	B	C	D
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ○ anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich) 1 im Einzelfall zu prüfen - nicht erforderliche Ausstattung * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung"				
III. Komfort und Kundenservice				
Witterungsschutz / Fahrgastunterstand in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs-Richtungshaltestellen" benötigen keinen Witterungsschutz)[45]	■[46]	■	■	1*
Sitzgelegenheit (Regelanwendung ist der Fahrgastunterstand)[47]	■	■	■	1*
Abfallbehälter	■	■	■	○
IV. Fahrgastinformation				
Haltestellenmast /- schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffindestreifen)	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig, Telefonnummer für Rückfragen	■	■	■	■
Umfassende Informationspakete (Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan bzw. Liniennetzplanausschnitt, Umgebungsplan); auch für Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Nutzer; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt)	■	■	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) am Bussteig oder an einem zentralen Punkt	■	1		

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

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

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

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

Ausstattungsmerkmal[44]	A	B	C	D
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ○ anzustrebende Ausstattung (bei Neu- und Umbau erforderlich) 1 im Einzelfall zu prüfen - nicht erforderliche Ausstattung * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung"				
V. Ausstattung inter- und multimodaler Verknüpfung[48]				
Fahrradabstellanlagen / Fahrradboxen und -käfige[49]	■	1	1	1
Kurzzeitparkzonen	○	1	1	-
Park+Ride-Stellplätze	■	1	-	-
Carsharing-Stellplätze	1	1	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	1	-	-	-
Fahrradverleihsystem	1	-	-	-

Für eine effektive Nutzung der dynamischen Fahrgastinformation sind entsprechend einheitliche Lösungen hinsichtlich der Datenversorgung durch die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen erforderlich.
Durch den Einbau neuer Bordtechnik in allen Linienbussen ist fahrzeugseitig die Voraussetzung für eine Echtzeitinformation geschaffen worden. Für den Fahrgast nutzbar gemacht werden soll diese sukzessive zunächst an wichtigen Bus-Bahn-Verknüpfungspunkten.

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

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte und ausreichend beleuchtete Wege umwegarm erreichbar sind.
- Richtungs-Haltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein.

Konflikte mit dem Radverkehr in Haltestellenbereichen sollten in Abwägung der jeweiligen Situation minimiert werden, im Innerortsbereich z. B. durch Führung auf der Fahrbahn als Regellösung (Ausweisung und Markierung als Radfahrstreifen oder als Schutzstreifen vor und hinter dem Haltestellenbereich) oder als Alternative durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereichen;

[48] Unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten.

[49] In Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Situation.

Auffinde- und Leitstreifen dürfen nicht mit Bodenindikatoren über Radwege geführt werden[50], ggf. kann die Führung des Auffindestreifens im Radwegbereich mit Natursteinpflaster „angedeutet" werden.

An Schulen und an Haltestellen mit fahrtenbezogenen erhöhtem Verkehrsaufkommen sind größere Aufenthaltsflächen zu berücksichtigen.

Hinweise zur Zuständigkeit

Dem **Straßenbaulastträger** obliegen die Errichtung von Haltestellen im Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

Die **Verkehrsunternehmen** sind zuständig für die Anbringung und Instandhaltung der Haltestellenmasten- und Schilder[51] und haben die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen nach Meldung zu ersetzen. Die **Kommunen** oder von ihnen beauftragte Dritte sind für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen verantwortlich. Mängel an Haltestellenflächen und Unterständen sind unverzüglich zu beseitigen.

Die Sicherstellung der Sauberkeit der Haltestellen erfolgt durch die Verkehrsunternehmen und die Kommunen. Die **Verkehrsunternehmen** sind für die Reinigung der angebrachten Kundeninformationen zuständig. Diese sind bedarfsabhängig zu reinigen. Die **Kommunen** sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas und Wartehäuschen zuständig. Ebenso sind die Kommunen für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer) zuständig.

Abweichungen von den dargestellten Standards sind bei der Neueinrichtung einer Haltestelle für eine Testphase (max. zwei Jahre) möglich. Hier können die Standards der Kategorie IV angewendet werden. Danach sind jedoch das tatsächliche Fahrgastaufkommen zu erfassen und die entsprechenden Ausstattungsmerkmale zu ergänzen.

Stadtbahnhaltestellen

Für die Stadtbahnhaltestellen im Gebiet des Landkreises Hildesheim werden im Nahverkehrsplan keine gesonderten Anforderungen hinsichtlich des Ausbaustandards definiert. Die Standards im Landkreis Hildesheim orientieren sich an den im NVP 2015 der Region Hannover definierten Anforderungen an die Ausbaustandards für Stadtbahnstationen (vgl. Kapitel E III 3.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstationen).

Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen hat Priorität, wenn eine Regelung zur dauerhaften Sicherung des Stadtbahnbetriebs gefunden wird. Hierzu laufen

---

[50] Siehe DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

[51] Verkehrszeichen 224 StVO.

derzeit Verhandlungen zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Region Hannover und der Stadt Sarstedt. In diesem Zusammenhang werden auch die Modalitäten zum barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen besprochen.
Verbindliche vertragliche Regelungen hinsichtlich dieser Modalitäten werden außerhalb des Nahverkehrsplans getroffen.

3.3.6 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Allgemein

Im Nahverkehrsplan 2015 werden Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge definiert. Diese werden aufgrund der technischen Entwicklung sowie der Zielerreichung der dort definierten Ziele insbesondere im Stadtverkehr Hildesheim fortgeschrieben.

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Kreisgebiet beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle. Darüber hinaus soll zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

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

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten[52].

Von besonderer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind folgende Ausstattungsmerkmale:

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

---

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

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

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

Sofern alternative Antriebskonzepte wie Hybrid-, Elektro-, Wasserstoff-Systeme etc. unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Zuverlässigkeit Vorteile bieten, hat der Betreiber diese Technologien mit in die zukünftigen Investitionsplanungen einzubeziehen (vgl. Kapitel 10.3.4 „Prüfen alternativer Antriebstechniken").

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

Stadtverkehr in der Stadt Hildesheim

Für die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einsatz im Stadtverkehr Hildesheim werden von Seiten des Aufgabenträgers Stadt Hildesheim folgende, teils weitergehende, Anforderungen festgelegt (vgl. Tabelle 16). Diese gelten auch für die ggf. von Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge.

Tabelle 16: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Stadtverkehr Hildesheim

Ausstattungsmerkmal	**Anforderung**
Barrierefreiheit	
Niederflurtechnik[53]	●
manuelle Klapprampe für Rollstuhlfahrer	●

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

Ausstattungsmerkmal	**Anforderung**
Sondernutzungsfläche (mind. 900 x 1.300 mm) für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad oder Ähnliches, mit Klappsitzen; bei Neufahrzeugen mindestens zwei Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen	●
kontrastreiche und taktile Markierung / Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Kanten, Bedienelemente, Taster usw. mit Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen	●
Rollstuhl-Rückhaltesystem bzw. Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem	●
Fahrgastinformation	
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme innen	●
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (Fahrtzielanzeige)	●
Multifunktionsanzeige innen (inkl. akustische Fahrgastinformation)	●
Fahrgastsicherheit	
Videoschutzeinrichtung	●
Notruffunktion	●
Gut erreichbare Haltestangen- und Griffe in unterschiedlichen Höhen	●
Rutschfester Bodenbelag	●
Etwaige Podeste im Inneren sind mit kontrastierenden Markierungen kenntlich zu machen	●
Fahrplansicherheit	
fahrzeugseitige Systeme zur Beeinflussung von LSA	●
Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)	●
Vertrieb	
Ausrüstung mit elektronischen Fahrscheindruckern	●
Emissionen	
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten bei Neubeschaffung[54]	●

[54] Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand von Vorbereitungen zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim

Für die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim werden von Seiten des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim folgende, Verbindlichkeiten festgelegt (vgl. Tabelle 17). Diese gelten auch für die ggf. von Auftragsunternehmen eingesetzten Fahrzeuge.

Tabelle 17: Anforderungen an die Fahrzeugausstattung für Busse mit Einsatz im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim

	Allgemeine Anforderungen	**Anforderungen für Neufahrzeuge[55]**
Niederflurtechnik[56]	●[57] Zielwert bis 2023: 100 %[58]	●
manuelle Klapprampe für Rollstuhlfahrer	●[57] Zielwert bis 2023: 100 %	●
Sondernutzungsfläche (mind. 900 x 1300 mm) für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad oder Ähnliches, mit Klappsitzen	●	●
digitale visuelle und akustische Fahrgast-Informationssysteme innen (Haltestellenanzeige und Haltestellenansage)	● Zielwert bis 2023: Anzeige 50 %	●
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (Fahrtzielanzeige)	● Zielwert bis 2023: 100 %	●
Fahrplansicherheit		
fahrzeugseitige Systeme zur Beeinflussung von LSA	● Zielwert bis 2023: 100 %	●

[55] Definition „Neufahrzeug": fabrikneues Fahrzeug.

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

[57] Ausnahmen bzgl. der Niederflurtechnik können mit dem Aufgabenträger vereinbart werden (vgl. Nr. 2.1.6). Fahrzeuge ohne Einstiegshilfe sollten von den Unternehmen möglichst nicht auf Linien mit hoher Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen eingesetzt werden.

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

	Allgemeine Anforderungen	Anforderungen für Neufahrzeuge[55]
Vertrieb		
Ausrüstung mit elektronischen Fahrscheindruckern[59]	•	•

Spätestens ab dem Jahr 2023 dürfen im Regionalbusverkehr ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden.[60] Für Fahrzeuge mit Einsatz im Verstärkerverkehr (Einzelfahrten im Schulverkehr) können mit dem Aufgabenträger Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit vereinbart werden, soweit die betroffenen Linien bzw. Fahrten keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen.

Darüber hinaus soll das Alter der eingesetzten Fahrzeuge kontinuierlich verringert werden. Im Jahr 2023 darf das maximale Fahrzeugalter bei höchstens 15 Jahren liegen. Mindestens 50 % der Fahrzeuge sollten mindestens Euro V oder besser erfüllen.[61]

3.3.7 Anforderungen an Fahrgastinformation und Serviceleistungen

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potenziellen) Fahrgäste ist entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App. Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

Im Bereich der Kundenbetreuung und Fahrgastinformation sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

---

[59] Ausnahmen gelten für Fahrten mit nachweislich nahezu vollständigem Schüleranteil.

[60] Zielhorizont 2023 entspricht dem im ÖDLA zwischen Landkreis Hildesheim und RVHI festgelegten Zielhorizont zur Standarderfüllung und gilt für alle im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Ausnahmen vgl. Kapitel 2.1.6).

[61] Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand von Vorbereitungen zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

- Betrieb mindestens eines Kundenzentrums jeweils im Stadtverkehr Hildesheim und im Regionalverkehr (bzw. gemeinsames Kundenzentrum im Zentrum der Stadt Hildesheim),
- Bereitstellung von Fahrgastinformationen im Internet,
- Herausgabe eines jährlichen Fahrplanbuches,
- Betrieb eines Servicetelefons.

Kundenzentrum

Die definierten Anforderungen gelten gleichermaßen für das Kundenzentrum im Stadtverkehr Hildesheim bzw. das Kundenzentrum im Regionalverkehr bzw. ein potenzielles gemeinsames Kundenzentrum.

Das Kundenzentrum muss an Werktagen Montag bis Freitag mindestens zwischen 09:00 und 18:00 Uhr und an Samstagen mindestens zwischen 10:00 und 14:00 Uhr betrieben werden.

Im Kundenzentrum sind folgende Dienstleistungen anzubieten:

- Fahrplan- und Tarifauskünfte,
- Fahrscheinvorverkauf / Abo-Vertrieb,
- Tarifberatung,
- Auskünfte zur Verkehrssituation wie Verspätungen, Sperrungen, Umleitungen, Haltestellenverlegungen usw.,
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement.

Barrierefreie Fahrgastinformation

Zur Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten ist es erforderlich, diese mit barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot (z. B. einfache Sprache, Schriftgröße, Piktogramme) und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sollen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast bereitgestellt werden („Zwei-Sinne-Prinzip"). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren" durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen

sollen auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten" weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.
  Alle schriftlichen Informationen, Internetseiten, Fahrplanbücher und -aushänge sind nach den einschlägigen Normen barrierefrei zu gestalten.[62]
- Akustische Informationen: ausreichende, dynamisch anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und differenzierbarer Sprachklang für außerordentliche Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Neue Möglichkeiten der barrierefreien Information bieten Smartphone-Lösungen. Die Bordgeräte der Busse senden Daten zu Fahrplan, zur Pünktlichkeit und zu Haltestellen per Bluetooth an Smartphones und spezielle Handgeräte, wodurch den Fahrgästen barrierefreie Informationen zur Verfügung gestellt werden.[63]

3.3.8 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

Anforderungen an das Fahrpersonal

Vom Betreiber dürfen grundsätzlich nur umfassend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Alle gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Anforderungen gemäß PBefG, BO Kraft, StVO, StVZO, StVG.
- Erfüllung aller erforderlichen Qualifikationen zum Führen von Omnibussen im Linienverkehr.
- Das Fahrpersonal muss für den Fahrscheinverkauf, für die Haltestellendurchsagen bei Ausfall der digitalen Haltestellenansage, für die Erteilung von Auskünften, für die Kommunikation mit der Betriebsleitstelle sowie bei Konfliktsituationen der deutsche Sprache mächtig sein.

---

[62] Empfehlung: Anwendung BITV 2.0 - Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung) vom 03. Dezember 2016 sowie DIN 1450 Schriften – Leserlichkeit, Ausgabe April 2013.

[63] Beispiel „BusGuide" (Kreis Soest), siehe: http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user_upload/dokumente/06_Presse/Flyer_Kreis_Soest_druckfertig.pdf.

- Fahrer haben gegenüber den Fahrgästen ein höfliches, serviceorientiertes und in Konfliktsituationen deeskalierend wirkendes Verhalten zu zeigen.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Hier im Besonderen muss das eingesetzte Personal im Notfall auch als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.
- Erforderlich sind weiterhin umfassende Kenntnisse des örtlichen Verkehrsnetzes und -gebietes und des anzuwendenden Tarifs.
- Zu gewährleisten ist ein gepflegtes Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden.
- Einhaltung des Fahrplanes, insbesondere kein zu frühes Abfahren von Haltestellen.

Sozialstandard

Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§ 5 Abs. 1 NTVergG).

3.3.9 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

3.3.9.1 Anforderung Betriebshof und Betriebsleitstelle

Der Betreiber des Stadtverkehrs Hildesheim hat wegen der besonderen Anforderungen, die mit der Durchführung eines hochwertigen Stadtverkehrs in der Stadt Hildesheim verbunden sind, einen Betriebshof in Hildesheim zu führen.

Der Betreiber des Regionalverkehrs hat einen Betriebshof im Landkreis Hildesheim zu unterhalten.

Die Verkehrsunternehmen haben weiterhin jeweils im Betriebshof oder in der Stadt Hildesheim (Stadtverkehr Hildesheim) bzw. im Kreisgebiet (Regionalverkehr) eine Betriebsleitstelle mit ausreichender Entscheidungskompetenz zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes und einer permanenten Kommunikation einzurichten und zu betreiben. Diese Leitstelle muss eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellen.

Am Ort der jeweiligen Betriebsstätte ist ein Betriebsleiter nach § 4 BOKraft oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen bestellt, sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist.

Es sind folgende weitere Anforderungen zu erfüllen:

- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes,
- Entscheidungen zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,
- Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung (mobile Verkehrsaufsicht),
- Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen etc.,
- Einrichtung / Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen,
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen / Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern,
- Fundsachenmanagement und -ausgabe,
- AST- / ALT-Management.

Die Leitstellenmitarbeiter müssen die deutsche Sprache in Wort und Schrift mit „fachkundigen Sprachkenntnissen" sicher beherrschen und über umfassende Kenntnisse zur Bedienung des Kommunikationssystems verfügen. Die Mitarbeiter müssen weiterhin fundierte Betriebs- und Netzkenntnisse besitzen.

3.3.9.2 Umleitungsmanagement

Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen, Veranstaltungen oder anderen Straßensperrungen auf den Linienwegen zuständig. Erforderlich ist dazu eine aktive Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern.

Der Betreiber hat dazu Umleitungsinformationen; bei langanhaltenden Maßnahmen auch Ersatzfahrpläne zu erstellen. Die Fahrgäste sind rechtzeitig, bis mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen unverzüglich nach Bekanntwerden des Ereignisses in geeigneter Form zu informieren (Fahrplanaushang an den betroffenen Haltestellen, Internetseite, Presseinformation, Newsletter).

3.3.9.3 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat der Betreiber ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) oder vergleichbares System zu betreiben.

Das RBL-System muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- Ansteuerung der LSA im Stadtgebiet Hildesheim,
- Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung (oder über Alternativsystem).

Es ist eine Infrastruktur vorzuhalten, über die die Lieferung von Echtzeitdaten über eine geeignete Schnittstelle an weiterführende Fahrplaninformationssysteme weitergegeben und aufbereitet werden kann. Darüber hinaus ist ein technischer Ansprechpartner vor Ort zu bestellen.

Der Betreiber hat einen Ansprechpartner vor Ort für die LSA-Verantwortlichen der Straßenbaulastträger in Sachen LSA-Beeinflussung zu benennen.

3.3.9.4 Fahrscheinvertrieb

Ab Betriebsaufnahme des Tarifverbundes „ROSA" sind im Nahverkehrsraum Landkreis und Stadt Hildesheim ausschließlich die Bustarife des Tarifverbundes für die Region Hildesheim anzuwenden.[64] Hierdurch wird eine umfassende Integration in die Verbundlandschaft gewährleistet und mögliche Zugangshemmnisse von Fahrgästen werden weiter minimiert.

Neben dem im ROSA Tarifverbund für die Region Hildesheim vorgesehenen Fahrkartensortiment sind zudem der Niedersachsentarif und das Niedersachsen-Ticket anzuerkennen und anzubieten. Vertriebsstellen sind:

- in den Fahrzeugen durch den Fahrer (Fahrscheindrucker oder über einen Fahrscheinautomaten)
    - Regionalverkehr: gesamtes Sortiment (Ausnahme Abo)
    - Stadtverkehr: Einzelfahrscheine und Gruppentickets,
- mindestens über ein Kundencenter von Stadtverkehr (SVHI) und Regionalverkehr (RVHI) (ggf. als gemeinsames Kundencenter im Stadtzentrum Hildesheim),
- über dritte Vertriebspartner (im Stadtgebiet Hildesheim mindestens weitere fünf Vertriebsstellen außerhalb des Stadtzentrums in den Stadtteilen, im Landkreis mindestens drei Vertriebsstellen an strategischen Punkten im Netz, wie Alfeld, Sarstedt und Hildesheim),
- an den Fahrkartenautomaten der NordWestBahn GmbH zwischen Hildesheim und Bodenburg.

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 https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner und www.bahn.de.

---

[64] Die Umsetzung des ROSA Tarifverbundes erfolgt am 15.12.2019. Die Verbundgemeinschaft bilden die SVHI Stadtverkehr Hildesheim GmbH & Co. KG, die RVHI Regionalverkehr Hildesheim GmbH sowie die NordWestBahn GmbH als assoziierter Partner im Bereich Lammetal.

Insgesamt soll der Vertrieb von Fahrkarten nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein.

Der Ausbau des Sortiments elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten im Rahmen von Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen ist anzustreben. Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist dabei möglichst sicherzustellen.

3.3.10 Durchführung von Schulungsangeboten

Vom Betreiber sind regelmäßige zielgruppenspezifische Schulungsangebote für

- Schüler,
- Senioren
- und auch Mobilitätseingeschränkte

anzubieten und durchzuführen.

3.3.11 Qualitätsmanagement / Berichtswesen

3.3.11.1 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich der Betreiber, welche hierfür ein eigenes Beschwerdemanagement vor Ort jeweils in der Stadt Hildesheim vorzuhalten haben. Im Beschwerdemanagement sind von den Betreibern die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich.
- Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten und zu beantworten.

3.3.11.2 Berichtswesen

Der Betreiber ist dem Aufgabenträger gegenüber zur Berichterstattung verpflichtet.

Qualitätsberichte

Von den Betreibern ist den jeweiligen Aufgabenträgern regelmäßig ein Qualitätsbericht zu erstellen und fristgerecht vorzulegen. Dieser hat zu beinhalten:

- Entwicklung Fahrgastnachfrage,
- Entwicklung Fahrzeugbestand und Umweltstandards,
- Leistungsdaten und weitere Angaben gemäß Qualitätsbericht,

ggf. weitere Daten und Informationen im Kontext mit der Veröffentlichungspflicht der „Behörde" nach Artikel 7 der EU-VO 1370/2007.

3.3.12 Garantie- und Serviceleistungen im Stadtverkehr Hildesheim

Im Stadtverkehr Hildesheim sind die folgenden Leistungen anzubieten:

- Pünktlichkeitsgarantie:
  Bei Verspätungen > 15 Minuten bzw. zu früher Abfahrt der Busse haben die Fahrgäste Anspruch auf ein Tagesticket, sofern das Verkehrsunternehmen die Gründe für die Fahrplanabweichung zu vertreten hat.
- Anschlussgarantie:
  Im 100er-Netz (abends und sonntags ganztags) sind Anschlüsse an der Schuhstraße zu garantieren. Sollte der Anschluss nicht möglich sein, wird ersatzweise ein Taxi ab der Umsteigehaltestelle gestellt. Bei Einreichen der Quittung werden die Taxikosten bis zu einer Höhe von 15,00 € vom Unternehmen erstattet, sofern das Verkehrsunternehmen die Gründe für die Fahrplanabweichung zu vertreten hat.
- Sauberkeitsgarantie:
  Bei Verschmutzung der Kleidung im Bus werden die Reinigungskosten bei Vorlage des Belegs vom Verkehrsunternehmen erstattet, sofern das Verkehrsunternehmen den Grund selbst zu verschulden hat.
- Niederflurgarantie:
  Alle Fahrzeuge im Stadtverkehr Hildesheim haben Niederflurstandard. Sollte ein Fahrgast auf einen Bus mit Rampe angewiesen sein, es kommt jedoch ein Fahrzeug ohne Rampe, so übernimmt das Verkehrsunternehmen die Taxikosten bis zu einer Höhe von 15,00 €.

Teilbaustein B
- Landkreis Hildesheim -

4 Raumstrukturanalyse Landkreis Hildesheim

4.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

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

Der Landkreis Hildesheim wurde im Zuge der Kreisreform im Jahr 1977 aus der bis 1974 kreisfreien Stadt Hildesheim sowie den Landkreisen Alfeld (Leine) und Hildesheim-Marienburg gebildet. Kreisstadt und einziges Oberzentrum des Landkreises ist Hildesheim. Am 01.11.2016 wurden verschiedene weitere Gebietsveränderungen umgesetzt. Insbesondere wurde durch Fusion der neugebildeten Stadt Gronau (Leine) (zuvor Samtgemeinde Gronau (Leine)), der Gemeinde Duingen (zuvor Samtgemeinde Duingen) und des Fleckens Eime die Samtgemeinde Leinebergland gebildet (Sitz der Samtgemeinde ist Gronau (Leine)). Darüber hinaus wurden die Samtgemeinden Freden (Leine), Lamspringe und Sibbesse jeweils in Einheitsgemeinden umgewandelt.

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

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

Die Erschließung des Landkreises Hildesheim durch den Schienenverkehr erfolgt auf verschiedenen Strecken. Über die Hildesheimer Schleife ist Hildesheim an die ICE-Schnellfahrstrecken Hannover – Würzburg angebunden, über die Bahnstrecke Braunschweig – Hildesheim und die Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin besteht eine Direktverbindung nach Berlin. Darüber hinaus verfügt der Landkreis über ein dicht ausgebautes Schienennetz im regionalen SPNV.

4.2 Zentralörtliche Gliederung

Der Landkreis Hildesheim umfasst sechs Städte, elf Gemeinden und eine Samtgemeinde. Letztere setzt sich aus der Stadt Gronau (Leine), der Gemeinde Duingen und dem Flecken Eime zusammen. Die Kreisstadt Hildesheim ist Sitz der Kreisverwaltung.

Das Kreisgebiet in seinen heutigen Grenzen ist das Ergebnis mehrerer Gebietsreformen (vgl. Kapitel 4.1). Aus diesem Grund bestehen auch heute noch insbesondere aus den südöstlich gelegenen Gemeinden zum Teil ausgeprägt räumlich strukturelle Verflechtungen in die ehemalige Kreisstadt Alfeld (Leine).

Die Kreisstadt Hildesheim ist im Landes-Raumordnungsprogramm als Oberzentrum ausgewiesen, den Städten Alfeld (Leine) und Sarstedt wird die Funktion von Mittelzentren zugewiesen.[65] Alfeld (Leine) übernimmt zudem wichtige Funktionen im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich insbesondere für die Bevölkerung im südlichen Landkreis. Dies unterstreicht die bipolare Struktur des Landkreises.

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

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

Tabelle 18 gibt einen Überblick über die zentralörtliche Gliederung im Landkreis Hildesheim.

[65] Fortschreibung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2012.

Tabelle 18: Raumstrukturelle Kennwerte des Landkreises Hildesheim[66]

Landkreis Hildesheim	
Einwohner	280.739 (Stand: 31.12.2017)
Fläche	1.208,35 km²
Einwohnerdichte	232 EW je km²
Zentralörtliche Gliederung lt. Regionalem Raumordnungsprogramm 2016	
Oberzentrum	• Hildesheim
Mittelzentrum	• Alfeld (Leine) • Sarstedt
Grundzentren	• Algermissen • Bad Salzdetfurth • Bockenem • Diekholzen • Duingen • Elze • Freden (Leine) • Giesen • Gronau (Leine) • Harsum • Holle • Lamspringe • Nordstemmen • Schellerten • Sibbesse • Söhlde[67]

[66] Landkreis Hildesheim, Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim zum 31.12.2017 (nur Hauptwohnsitz).

[67] Im Zuge der Änderung des Regionalen Raumordnungsprogramms soll zukünftig die Zuordnung des grundzentralen Bereichs aufgrund des Versorgungs- bzw. Einkaufsschwerpunktes dem Ortsteil Hoheneggelsen zukommen.

4.3 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung

Die im Nahverkehrsplan dargestellten Daten zur Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsstruktur können in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Erhebung bzw. der Prognose nicht in jedem Fall die starken Migrationsbewegungen seit 2015 bzw. auch die aktuell wieder steigende Geburtenrate berücksichtigen. Inwieweit die Wohnstandortpolitik im Zuge der Zuwanderung zukünftig Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung im Landkreis Hildesheim haben wird, ist derzeit kaum absehbar, eine relative Stabilisierung der Situation bleibt zunächst abzuwarten.

Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung

Der Landkreis Hildesheim erstreckt sich über eine Gesamtfläche von etwa 1.200 km², zum 31.12.2017 lebten etwa 281.000 Menschen im Kreisgebiet. Mit einer Bevölkerungsdichte von 232 Einwohner/km² wird der Durchschnittswert des Landes Niedersachsen (167 EW/km²) deutlich überschritten, eine deutlich höhere Bevölkerungsdichte weist die benachbarte Region Hannover auf (502 EW/km²), ähnlich dicht besiedelt ist der nordöstliche Nachbar-Kreis Peine (249 EW/km²).[68]

Innerhalb des Kreisgebietes lassen sich deutliche Unterschiede ausmachen (vgl. auch Einzelaufstellung im Anlagenband). Die Einwohnerdichten nehmen tendenziell mit zunehmender Entfernung von der Kreisstadt ab, Ausnahmen bilden hierbei die beiden Mittelzentren Alfeld (Leine) (263 EW/km²) und Sarstedt (453 EW/km²).

Weitere dichter besiedelte Kommunen mit mehr als 200 Einwohnern pro km² befinden sich mit Giesen (286 EW/km²), Harsum (229 EW/km²), Algermissen (223 EW/km²) und Nordstemmen (206 EW/km²) im nördlichen Kreisgebiet. Darüber hinaus sind die beiden südlich an das Stadtgebiet Hildesheim angrenzenden Kommunen Bad Salzdetfurth (201 EW/km²) und Diekholzen (215 EW/km²) zu erwähnen.

Kennzeichnend für das südliche und südöstliche Kreisgebiet sind eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte sowie sehr kleinteilige Gemeindestrukturen. Diese dünner besiedelten Kommunen mit meist unter 100 Einwohnern pro km² erstrecken sich bandartig entlang der südlichen Kreisgrenze (Ausnahme Alfeld (Leine)). Erfahrungsgemäß sind hier die geringsten ÖPNV-Potenziale zu erwarten.

Die Spannbreite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Gemeinden erstreckt sich zwischen rund 4.700 Einwohnern in der Gemeinde Freden (Leine) bis etwa 104.000 Einwohner in der Kreisstadt.

Hier zeigt sich die siedlungsstrukturelle Bandbreite, die mit dem ÖPNV entsprechend der jeweiligen Möglichkeiten abgedeckt werden muss. Während durch die in weiten Teilen bandartige Siedlungsstruktur im nördlichen Kreisgebiet eine gute Grundvoraussetzung für eine ÖPNV-Erschließung gegeben ist, stellt die vergleichs-

[68] Landesamt für Statistik Niedersachsen, Bevölkerung und Katasterflächen in Niedersachsen, Datenstand 31.12.2017.

weise disperse Siedlungsstruktur in Zusammenhang mit den topografischen Gegebenheiten im südlichen Kreisgebiet eine Herausforderung für den ÖPNV dar.

Einwohnerentwicklung

Bis etwa zum Jahr 2013 war die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim durch einen kontinuierlichen zunächst leichten, ab dem Jahr 2007 dann etwas verstärkten Rückgang gekennzeichnet. Seither konnte der Einwohnerrückgang gemildert, in einigen Teilen des Kreises gestoppt bzw. punktuell sogar umgekehrt werden. Ausgehend vom Jahr 2013 haben sich die Einwohnerzahlen bis 2018 weitgehend stabilisiert. In der Gesamtbetrachtung inkl. der Kreisstadt Hildesheim ist ein geringer Zuwachs um etwa 0,6 % erkennbar, bei einer Betrachtung ohne die Kreisstadt ist ein leichter Rückgang um rund 1 % eingetreten. Dies entspricht einer absoluten Abnahme um rund 1.700 Einwohner.
Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim liegt insgesamt deutlich unter der Bevölkerungsentwicklung im gesamten Land Niedersachsen, mit einem durchschnittlichen Zuwachs von rund 2,3 % seit 2013.

Insbesondere im Norden des Kreises um die Kreisstadt herum sind zum Teil deutlich steigende Einwohnerzahlen erkennbar (vgl. Tabelle 19). Dagegen sind die südlichen Bereiche auch weiterhin prozentual durch stärkere Rückgänge in den letzten Jahren gekennzeichnet. Der negative Trend hat sich vorherrschend für die Gemeinde Sibbesse (-6,5 %) sowie für die Samtgemeinde Leinebergland (-4,3 %) fortgesetzt. Auffällig ist außerdem die rückläufige Entwicklung in der Gemeinde Schellerten (-6,0 %), insbesondere, da diese bis 2013 noch stabile, sogar leicht steigende Einwohnerzahlen aufgewiesen hat.

Tabelle 19: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim[69]

Kommune	Einwohner 2013	Einwohner 2018	Entwicklung 2013 - 2018	
			absolut	prozentual
Hildesheim, Stadt	100.656	103.970	3.314	+3,3 %
Alfeld (Leine), Stadt	19.490	19.187	-303	-1,6 %
Algermissen, Gemeinde	7.955	7.945	-10	-0,1 %
Bad Salzdetfurth, Stadt	13.457	13.484	+27	+0,2 %
Bockenem, Stadt	10.144	10.078	-66	-0,7 %
Diekholzen, Gemeinde	6.607	6.506	-101	-1,5 %
Elze, Stadt	8.868	9.144	+276	+3,1 %

[69] Landkreis Hildesheim, Strukturplanung der Seniorenarbeit, Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim zum 31.12.2012 und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim zum 31.12.2017.

Kommune	Einwohner 2013	Einwohner 2018	Entwicklung 2013 - 2018	
			absolut	prozentual
Freden (Leine), Gemeinde	4.830	4.728[70]	-102	-2,1 %
Giesen, Gemeinde	9.702	9.718	+16	+0,2 %
Harsum, Gemeinde	11.693	11.442	-251	-2,1 %
Holle, Gemeinde	7.179	7.077	-102	-1,4 %
Lamspringe, Gemeinde *(bis 31.10.2016 Samtgemeinde)*	5.807	5.644	-163	-2,8 %
SG Leinebergland[71] *(seit 01.11.2016 SG)*	19.284	18.456	-828	-4,3 %
Nordstemmen, Gemeinde	12.419	12.380	-39	-0,3 %
Sarstedt, Stadt	18.570	19.466	+896	+4,8 %
Schellerten, Gemeinde	8.615	8.094	-521	-6,0 %
Sibbesse, Gemeinde *(bis 31.10.2016 SG)*	6.063	5.666	-397	-6,5 %
Söhlde, Gemeinde	7.813	7.770	-43	-0,6 %
LK Hildesheim gesamt	279.152	280.739	+1.587	+0,6 %
LK Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim)	*178.496*	*176.769*	*-1.727*	*-1,0 %*

Karte 2: Bevölkerungsstruktur Landkreis Hildesheim

Demografie

Da die Daten des Landkreises Hildesheim zur Strukturplanung der Seniorenarbeit, (Bevölkerungsstruktur im Landkreis Hildesheim zum 31.12.2012 sowie zum 31.12.2017) keine kleinteilige Auswertung der Altersstruktur, insbesondere der jüngeren Altersgruppen als Indiz für die demografische Entwicklung zulassen, wird hier auf die Daten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen zurückgegriffen. Diese unterscheiden sich leicht von den Strukturdaten des Kreises (vgl. vorangegangenes Kapitel). Die Grundtendenzen unterscheiden sich jedoch nicht voneinander.

So wie in vielen Regionen in Deutschland, sind auch im Landkreis Hildesheim die Auswirkungen des demografischen Wandels spürbar. Zwar konnten die Einwohnerrückgänge der letzten Jahre mittlerweile etwas gedämpft werden, da insbesondere das Wanderungssaldo mittlerweile im positiven Bereich liegt (mehr Zu- als

[70] Freden (Leine): EW Stand 31.12.2018 (Hauptwohnsitz).

[71] EW 2013 als Summe der EW-Zahlen der ehem. SG Gronau (Leine) sowie der ehem. SG Duingen.

Fortzüge) aber wie viele andere Landkreise ist auch der Landkreis Hildesheim von einer beginnenden Überalterung geprägt. Bereits heute ist mehr als ein Viertel der Bevölkerung älter als 60 Jahre. Damit ist die Bevölkerungsgruppe der „über 65-Jährigen" im Landkreis Hildesheim mit 16,2 % (Anteil 65- bis 79-Jährige) bzw. 7,0 % (Anteil ab 80-Jährige) bereits leicht höher als im restlichen Niedersachsen (15,5 % bzw. 6,3 %). Zudem liegt der Anteil der unter 18-jährigen zum 31.12.2017 mit 15,6 % spürbar unter dem Landesdurchschnitt (16,7 %).

Die Herausforderungen, die mit dem demografischen Wandel einhergehen, betreffen somit unterschiedliche Aspekte, die zur Veränderung der Bedürfnisse beitragen und somit in der zukünftigen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen können. Neben der Bevölkerungsentwicklung an sich gehören hierzu insbesondere die folgenden Merkmale:

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Die Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen (siehe Tabelle 20) zeigt, dass

- die Bevölkerungsstruktur in den Altersgruppen der bis unter 6-jährigen einen deutlichen Zuwachs in den letzten 5 Jahren erlebt hat,
- in den Altersgruppen 6 bis 15 und 15 bis unter 18 Jahre (Schüler und Auszubildende) weiterhin ein Rückgang zu verzeichnen ist, der jedoch etwas moderater als in den davorliegenden Jahren ausfällt,
- in den Altersgruppen 18 bis 25 Jahre (potenziell Studierende) und 30 bis unter 40-Jahre ein leichter Zuwachs zu verzeichnen ist, während die hochmobile Altersgruppe der 25- bis 30-jährigen einen deutlichen Zuwachs erlebt,
- in den Altersgruppen der 40- bis 50-jährigen die größten Verluste in der Bevölkerungsentwicklung eingetreten sind,
- die Bevölkerung der 50- bis 65-jährigen leicht und die der 65- bis 70-jährigen am stärksten zugenommen und
- die Bevölkerung der über 70-jährigen demgegenüber einen leichten Rückgang erfahren hat.

Tabelle 20: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Hildesheim[72]

Altersgruppe	Einwohner 2013	Einwohner 2018	Entwicklung 2013 - 2018	
			absolut	prozentual
0 bis unter 6	12.360	13.630	1.270	10,3 %
6 bis unter 15	23.095	21.221	-1.874	-8,1 %
15 bis unter 18	9.182	8.391	-791	-8,6 %
18 bis unter 25	22.629	23.238	609	2,7 %
25 bis unter 30	13.775	16.179	2.404	17,5 %
30 bis unter 40	28.704	29.565	861	3,0 %
40 bis unter 50	44.302	35.374	-8.928	-20,2 %
50 bis unter 65	59.430	64.791	5.361	9,0 %
65 bis unter 70	13.977	16.836	2.859	20,5 %
70 oder älter	47.876	47.415	-461	-1,0 %
Landkreis gesamt	*275.330*	*276.640*	*1.310*	*0,5 %*

4.4 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

Wirtschaftsstruktur

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

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises ist durch eine mittelständisch ausgerichtete Unternehmensstruktur geprägt. Ein breitgefächerter Branchenmix bestimmt das wirtschaftliche Bild des „Wirtschaftsstandortes Region Hildesheim". Geprägt wird die wirtschaftliche Struktur insbesondere durch Unternehmen mit den Tätigkeits-

[72] Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN), Bevölkerung nach Altersgruppen in Niedersachsen, jeweils zum Stichtag 31.12. (Internet-Abruf 12.02.2019).

schwerpunkten Elektrotechnik, Nachrichten- und Übertragungstechnik, Maschinen- und Apparatebau, Automobilzulieferer, Logistik / Verkehr, Papierherstellung- und verarbeitung, Modell- und Formenbau und der Gummiindustrie. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit zählt die Hildesheimer Börde zu einer der fruchtbarsten Regionen Deutschlands, so dass auch die Landwirtschaft zu einem prägenden Wirtschaftsfaktor in der Region zählt. Darüber hinaus haben eine Vielzahl von Handwerks- und Handelsunternehmen sowie Dienstleistungsbetriebe ihren Sitz im Landkreis.

Stand 30.06.2018 existierten rund 6.330 eingetragene Betriebe. Die Arbeitslosenquote betrug im Januar 2019 6,0 % und liegt somit leicht über der Arbeitslosenquote des Landes Niedersachsen (5,4 %), jedoch in ähnlichem Niveau wie die der angrenzenden Regionen. Seit September 2014 ist die Arbeitslosenquote von rund 7,5 % auf 6,0 % gesunken.[73]

Im Landkreis Hildesheim waren zum 30.06.2017 insgesamt etwa 90.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte[74] am Arbeitsort gemeldet. Im Vergleich zum Jahr 2013 (82.971 sozialversicherungspflichtig Beschäftige am Arbeitsort) ist dieser Wert deutlich um über 8 % gestiegen.[75] Besonders deutliche Zugewinne entfallen sowohl prozentual als auch absolut auf die Stadt Hildesheim. Es werden rund 5.600 neue Arbeitsplätze registriert. Aber auch die Gemeinden Lamspringe (ca. +510) und Harsum (ca. +500) sowie das Leinebergland (ca. +530; insbesondere Stadt Gronau mit ca. 350) verzeichnen in den letzten Jahren eine positive Entwicklung. Die größten Verluste hatte während dieses Zeitraum die Stadt Bockenem (ca. -560). Das fällt insbesondere schwer ins Gewicht, da Bockenem bereits in der Vergangenheit von rückläufigen Arbeitsplatzzahlen geprägt war. Seit dem Jahr 2004 sind rund ein Viertel der Arbeitsplätze in Bockenem weggefallen (ca. -1.000).

Mit rund 49.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort, und somit mehr als der Hälfte aller Beschäftigten, ist die Kreisstadt Hildesheim ausgeprägter Beschäftigungsschwerpunkt im Landkreis und einer der wichtigsten Arbeitsplatzstandorte für die Region. Darüber hinaus ist eine starke Konzentration an Arbeitsplätzen in der ehemaligen Kreisstadt Alfeld (Leine) (ca. 7.750 Beschäftigte) festzustellen.

Weitere Kommunen mit jeweils mehr als 3.000 Beschäftigten am Arbeitsort sind darüber hinaus Sarstedt (ca. 6.300), Bad Salzdetfurth (ca. 3.500) und die Samtgemeinde Leinebergland (ca. 4.800; Schwerpunkt Gronau (Leine) mit ca. 3.300).

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass nur einzelne Arbeitgeber aufgrund der Anzahl der Beschäftigten eine gewisse ÖPNV-Relevanz aufweisen. Agglomerationen größe-

---

[73] Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktstatistik nach Regionen Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit (abgerufen 13.02.2019).

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

[75] Landkreis Hildesheim, Nahverkehrsplan für den Landkreis Hildesheim 2015.

rer Arbeitsplatzstandorte im Landkreis außerhalb der Stadt Hildesheim befinden sich insbesondere im Norden von Bockenem und Sarstedt sowie im westlichen Teilbereich von Alfeld (Leine).

Eine gemeindescharfe Übersicht der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist im Anlagenband dargestellt.

Pendlerrelationen

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr. Ausgewiesen werden allerdings lediglich Verflechtungen sozialversicherungspflichtig beschäftigter Personen.[76] Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Innerhalb des Nahverkehrsraums herrscht ein deutlicher Auspendlerüberschuss von mehr als 12.000 Pendlern. Etwa 54.500 Einpendlern stehen etwa 67.100 Auspendler gegenüber. Der Landkreis hat demnach insgesamt ein negatives Pendlersaldo. Während in 2013 auch in die Stadt Gronau (Leine) noch mehr Berufstätige ein- als auspendelten, weisen in 2017 lediglich das Oberzentrum Hildesheim (ca. 13.300) und die Stadt Alfeld (Leine) (ca. 920) ein positives Verhältnis Ein- zu Auspendlern auf. Aus den übrigen Kommunen pendeln täglich jedoch deutlich mehr Menschen aus als ein. Gemeinden mit einem negativen Pendlersaldo von > 2.000 sind Nordstemmen (ca. -3.000), Algermissen (ca. -2.500), Schellerten (ca. -2.200) und Söhlde (ca. -2.100).

Neben den Bindungen an das Oberzentrum Hildesheim zeigen die Pendlerströme hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung deutliche Schwerpunkte insbesondere in die benachbarte Landeshauptstadt Hannover sowie den gesamten Großraum Hannover. Pendlerverflechtungen auf weiteren Relationen (sowohl innerhalb des Landkreises als auch über die Kreisgrenze hinaus) sind deutlich geringer ausgeprägt. Auffällig ist lediglich die Ausrichtung des Fleckens Delligsen aus dem benachbarten Landkreis Holzminden auf das Mittelzentrum Alfeld (Leine) (ca. 840 Einpendler).

Da die Stadt Hannover aufgrund ihrer Funktion als Landeshauptstadt eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in der öffentlichen Verwaltung bietet, ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Zahl der Auspendler aus dem Landkreis Hildesheim in die Region Hannover noch deutlich über den in Tabelle 21 aufgeführten Wert liegt.[77]

---

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

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

Tabelle 21: Regionale Verteilung der Pendlerströme (> 500 Pendlerbewegungen)[78]

Kommune	Einpendler aus	Anzahl	Auspendler nach	Anzahl
Hildesheim	Bad Salzdetfurth	1.857	Hannover	3.643
	Harsum	1.857	Sarstedt	652
	Hannover	1.840	Harsum	629
	Giesen	1.411	Giesen	581
	Nordstemmen	1.366	Bad Salzdetfurth	549
	Schellerten	1.351	Braunschweig	497
	Diekholzen	1.217		
	Sarstedt	968		
	Holle	817		
	Sibbesse	781		
	Söhlde	753		
	Gronau (Leine)	710		
	Algermissen	668		
	Alfeld (Leine)	625		
	Bockenem	622		
	Hohenhameln	509		
	Elze	500		
Alfeld (Leine)	Holzminden	961	Hildesheim	625
	Delligsen, Flecken	833		
Algermissen			Hannover	933
			Hildesheim	668
Bad Salzdetf.	Hildesheim	549	Hildesheim	1.857
Bockenem			Hildesheim	622
Diekholzen	Hildesheim	285	Hildesheim	1.217
Elze			Hannover	595
			Hildesheim	500
Freden (Leine)			Alfeld (Leine)	520
Giesen	Hildesheim	581	Hildesheim	1.411
			Hannover	663
Gronau (Leine)			Hildesheim	710

[78] Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2017.

Kommune	Einpendler aus	Anzahl
Harsum	Hildesheim	629
Holle		
Lamspringe		
Sarstedt	Hannover	751
	Hildesheim	652
Schellerten		
Söhlde		
Sibbesse		

Auspendler nach	Anzahl
Hildesheim	1.857
Hannover	617
Hildesheim	817
Hildesheim	1.366
Hannover	2.445
Hildesheim	968
Laatzen	522
Hildesheim	1.351
Hildesheim	753
Salzgitter	508
Hildesheim	781

4.5 Schul- und Hochschulstandorte

Die Schüler zählen zu den vorrangigen Nutzern im ÖPNV im Landkreis Hildesheim. Insbesondere die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind dabei prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum.

Das Bildungsangebot im Landkreis Hildesheim ist durch ein flächendeckendes Netz an weiterführenden Schulen gekennzeichnet. Insgesamt gibt es im Kreisgebiet im Schuljahr 2018/19 die folgenden weiterführenden Schulen[79]:

- 56 Grundschulen in Trägerschaft der Städte und Gemeinden (davon 18 in Trägerschaft der Stadt Hildesheim) mit 8.812 Schülern,
- zwei Hauptschulen (davon eine in Trägerschaft der Stadt Hildesheim) mit 621 Schülern,
- vier Realschulen (davon zwei in Trägerschaft der Stadt Hildesheim und eine in freier Trägerschaft) mit 2.167 Schülern,
- neun Oberschulen (davon eine in freier Trägerschaft) mit 3.467 Schülern,
- vier Integrierte Gesamtschulen (davon zwei in Trägerschaft der Stadt Hildesheim und eine in freier Trägerschaft) mit 3.070 Schülern,
- eine Kooperative Gesamtschule mit 1.092 Schülern,
- zehn Gymnasien (davon zwei in Trägerschaft der Stadt Hildesheim, drei in kirchlicher Trägerschaft) mit 8.237 Schülern,

[79] Dezernat 3 – Bildung und Bau des Landkreises Hildesheim, Schulamt: Schuljahresstatistik Schuljahr 2018/2019.

- sieben Berufsbildende Schulen mit 7.771 Schülern, sowie sieben weitere berufsbildende Schulen in freier Trägerschaft (z. B. Aus- und Weiterbildungszentren der Kliniken)
- elf Förderschulen (davon acht in freier Trägerschaft) mit 1.251 Schülern.

Bei größeren Schulstandorten (> 1.000 Schüler) handelt es sich meist um berufsbildende Schulen. In der Stadt Hildesheim befinden sich insgesamt sieben Berufsschulen, von denen vier von mehr als 1.000 Schülern besucht werden. Eine weitere berufsbildende Schule gibt es in Alfeld (Leine).

Schulstandorte mit einer hohen Bedeutung auch über die Gemeindegrenze hinaus sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (aufgeführt sind alle Schulstandorte mit mehr als 800 Schülern im Schuljahr 2018/2019). Auch hier tritt die Bedeutung des Oberzentrums Hildesheim innerhalb der Region hervor. Diese wird zusätzlich unterstrichen durch die Universität Hildesheim mit etwa 8.500 Studierenden im WS 2018/19 sowie einem Standort der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst HAWK Hildesheim / Holzminden / Göttingen. Für die HAWK ist Hildesheim der größte Standort. Insgesamt studieren hier rund 3.200 Studierende, darüber hinaus haben auch die zentralen Einrichtungen und die Verwaltung hier ihren Hauptsitz.[80]

Tabelle 22:
Bedeutende Schulstandorte im Landkreis Hildesheim (> 800 Schüler im SJ 2018/2019)[81]

Kommune	Schulstandort	Schülerzahlen
Alfeld (Leine)	Berufsbildende Schule Alfeld (Leine)	1.374
	Gymnasium Alfeld (Leine)	948
Elze	Gymnasium CJD Elze	802
Gronau (Leine)	KGS Gronau	1.092
Hildesheim	Robert-Bosch-Gesamtschule, Ganztagsschule	1.490
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Walter-Gropius-Schule	1.357
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Herman-Nohl-Schule, Außenstelle, Herman-Nohl-Schule	1.237
	Friedrich-List-Schule, Berufsschule	1.938
	Werner-v.-Siemens-Schule einschl., Außenstelle der Werner-v.-Siemens-Schule, Berufsschule	1.522
	Schulstandort Himmelsthür mit Geschwister-Scholl-Schule (Hauptschule) Realschule Himmelsthür Gymnasium Himmelsthür	1.757 428 480 849

[80] https://www.hawk.de/de/hochschule/fakultaeten-und-standorte/hildesheim (Zugriff am 04.03.2019).

[81] Landkreis Hildesheim, Dezernat 3 – Bildung, Bau und Umwelt.

Kommune	Schulstandort	Schülerzahlen
Hildesheim (Fortsetzung)	Bischöfliches Gymnasium Josephinum	948
	Goethegymnasium	865
	Gymnasium Marienschule	828
	Gymnasium Michelsenschule	~800

Bereits seit einigen Jahren ist ein kontinuierlicher Rückgang der Schülerzahlen erkennbar. Allein an den weiterführenden Schulen (ohne berufliche Schulen) sind die Schülerzahlen seit dem Schuljahr 2013/14 um etwa 1.300 (ca. -6 %) von ca. 21.200 Schülern auf etwa 19.900 Schüler im Schuljahr 2018/19 zurückgegangen. Im Schuljahr 2005/06 waren noch rund 24.000 Schüler an den weiterführenden Schulen in Hildesheim gemeldet. Auffällig ist, dass keines der Gymnasien im Kreis aktuell mehr als 1.000 Schüler aufweist.

Auch wenn sich die Geburtenzahlen im Landkreis Hildesheim mittlerweile stabilisiert haben, wird sich dieser Trend im Landkreis zunächst, mindestens während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans, weiter fortsetzen, voraussichtlich wird auch der Anteil der beförderungspflichtigen Schüler abnehmen. Dies bedeutet jedoch ausdrücklich nicht, dass auch der Beförderungsaufwand linear abnehmen wird. Eventuell erforderliche bzw. bereits geplante Anpassungen in der Schullandschaft gehen nicht selten mit längeren Anfahrtswegen einher.

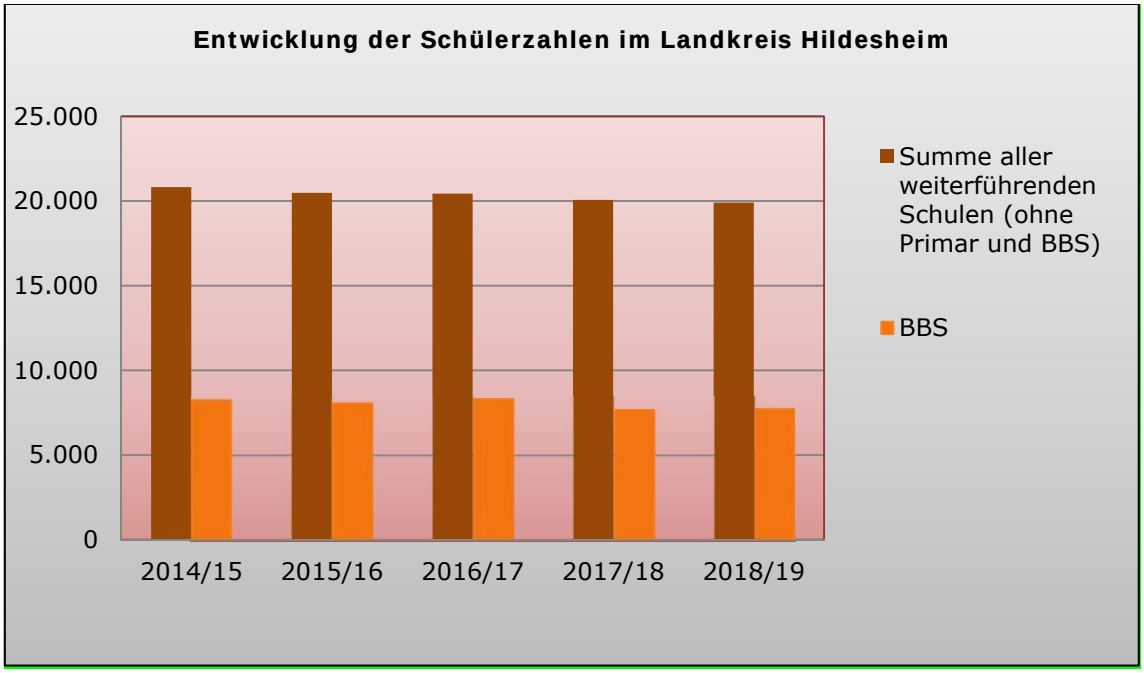


Abbildung 3: Schülerzahlen im Landkreis Hildesheim[82]

[82] Die Schulen im Landkreis Hildesheim, Daten – Fakten – Anschriften Schuljahr 2018/2019, Herausgegeben vom Dezernat 3 – Bildung und Bau des Landkreises Hildesheim, Dezernat 3, Schulamt, Stand: 23.08.2018.

Durch die Konzentration der Schulen mit gymnasialer Oberstufe und der beruflichen Schulen auf die sechs Städte Hildesheim, Alfeld (Leine), Elze, Sarstedt, Bad Salzdetfurth und Gronau (Leine) kommt es insbesondere in diesem Segment des Ausbildungsverkehrs zu Gemeindegrenzen überschreitender Nachfrage erheblichen Ausmaßes.

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

Die Standorte aller weiterführenden Schulen sind in der Karte 3 „ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Hildesheim" dargestellt.

4.6 Versorgungsstandorte

Einzelhandelsstandorte

Eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr für den mittel- und langfristigen Bedarf übernimmt im Nahverkehrsraum insbesondere die Innenstadt des Oberzentrums Hildesheim. Aufgrund des Fehlens weiterer Mittel- bzw. Oberzentren im direkten Umfeld versorgt auch das Mittelzentrum Alfeld (Leine) einen vergleichsweise großen Raum.

Das zweite Mittelzentrum im Landkreis, die Stadt Sarstedt, befindet sich dagegen im „Spannungsfeld" zwischen den Oberzentren Hildesheim, Hannover und dem starken Mittelzentrum Laatzen.[83] Diese Situation wirkt sich negativ auf den Einkaufsstandort Sarstedt aus. Zwischen 2008 und 2016 ist trotz zunehmender Bevölkerung die Zahl der Einzelhandelsbetriebe von 113 auf 99 zurückgegangen, dieser Trend der zunehmenden Leerstände wird sich auch zukünftig voraussichtlich weiter fortsetzen.[84]

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

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

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

---

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

[84] CIMA Beratung + Management GmbH: Präsentation zur Aktualisierung und Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Sarstedt, 21.03.2017.

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

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

Krankenhäuser

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

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

Tabelle 23 wird die ÖPNV-Anbindung der Krankenhausstandorte im Landkreis Hildesheim dargestellt.

Weitere relevante Krankenhausstandorte befinden sich in der Landeshauptstadt Hannover.

Tabelle 23: Klinken und Krankenhausstandorte im Landkreis Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV[85]

Standort	Name der Klinik	Bettenzahl	Anbindung im ÖPNV
Alfeld (Leine)	AMEOS Klinikum Alfeld	133	Linie 601, 602 (Stadtverkehr Alfeld (Leine) Linie 1); H Alfeld / Krankenhaus Mo.-Fr.: T60 (zus. T30) Sa: T60 (zus. T30) (ab 15:30 T120 (zus. T90/30) AST[86]) So./Ft.: T120 (zus. T90/30) (AST)
Bad Salzdetfurth	Median Salze Klinik Bad Salzdetfurth; VAMED Rehaklinik Bad Salzdetfurth	200	NWB R14; H Bad Salzdetfurth Solebad (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 500 m); Mo.-So./Ft.: T60
Gronau (Leine)	Johanniter-Krankenhaus Gronau	117	Linie 51; H Gronau Krankenhaus Mo.-Sa.:T120+ Linie 67; H Gronau Krankenhaus Mo.-Fr.: T60/T120; L66; H Gronau, Leintor (Fußweg ca. 500 m); Mo.-Fr.: Linie 66 ca. stündlich Sa.: zwei Fahrten morgens L641; H Gronau Krankenhaus; Mo.-Fr.: Linie 641 ca. stündlich Sa.: T120 L661: H Gronau Krankenhaus Mo.-Sa.:T120+ (Sa. als Rufbus) So./Ft.: keine Bedienung

[85] Deutsches Krankenhausverzeichnis (DKTIG) mbH bzw. Homepages der Kliniken (Stand Februar 2019).

[86] Anrufsammeltaxi.

Standort	Name der Klinik	Bettenzahl	Anbindung im ÖPNV
Hildesheim	*Stadtmitte / Neustadt:*		
	St. Bernward Krankenhaus	511	Linie 11 (SVHI); H St. Bernward Krankenhaus; Mo.-Sa.: T60; So./Ft.: - Ersatz-Haltestellen (ca. 400 m): Haltestellen Museum und Bohlweg: dichtes Bedienungsangebot durch Überlagerung verschiedener Linien im Stadtverkehr
	Oststadt, Stadtfeld:		
	HELIOS Klinikum Hildesheim	566	Linie 3, (SVHI), H Klinikum Mo.-Sa. T20; Linie 33 (RVHI), H Klinikum Mo-Fr. T60, Sa. T120, So./Ft. 3 Fahrten; Linie 32, (RVHI), H Klinikum Mo.-Fa. T60, Sa.: T120, So./Ft.: 2 Fahrten Linie 31, (RVHI) H Klinikum Sa.: T120
	Medicinum Hildesheim GmbH & Co. KG (Fachärztezentrum)	(ambulant)	s. o.
	Marienburger Höhe / Galgenberg:		
	AMEOS Klinikum Hildesheim	353	Linie 3, (SVHI), H Klinikum Mo.-Sa. T60; Linie 33 (RVHI), H Klinikum Mo.-Fr. T60, Sa. T120, So.+Ft. 3 Fahrten; Linie 31, (RVHI) (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 400 m) H Klinikum, Sa.: T120 Linie 32, (RVHI), (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 400 m) H Klinikum Mo.-Fr. T60, Sa.: T120, So./Ft. 2 Fahrten

4.7 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen

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

Die Zahl der Übernachtungen im Landkreis Hildesheim ist seit 2009 insgesamt deutlich gestiegen. Nach leichten Rückgängen in 2012 und 2016 ist seit 2017 wieder eine deutlich steigende Tendenz (rund 644.000 Übernachtungsgäste im Jahr 2017). Die Dauer des Aufenthalts beträgt im Durchschnitt 2,4 Tage, dieser Wert ist seit einigen Jahren weitgehend stabil.[87]

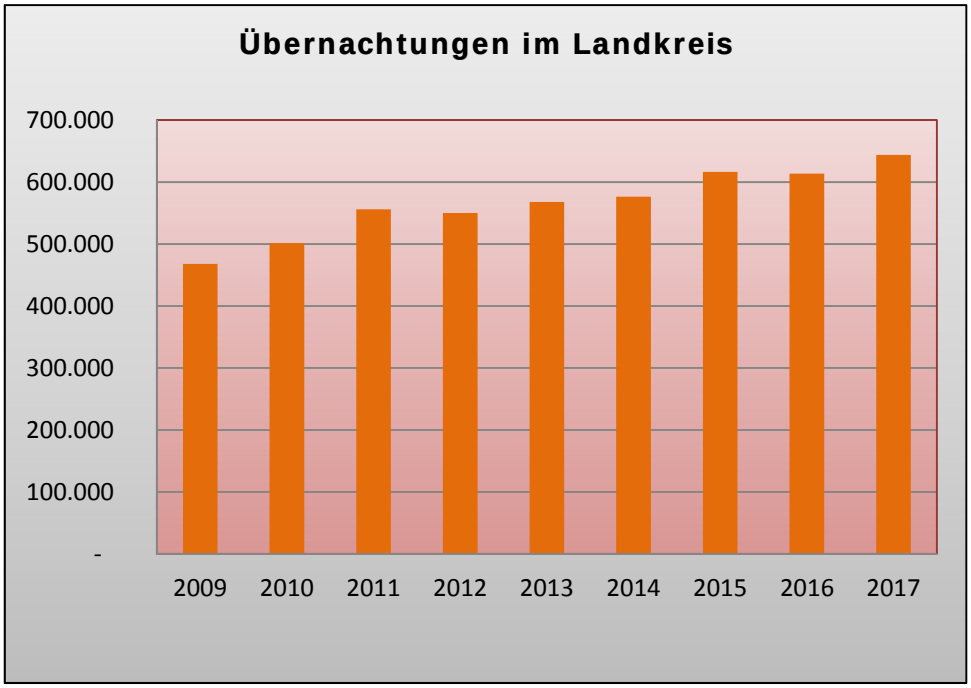


Abbildung 4: Übernachtungen im Landkreis Hildesheim (2009-2017), jeweils zum Stichtag 31.12.)[88]

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

Neben einem vielfältigen kulturellen Angebot bietet der Landkreis darüber hinaus attraktive Wanderrouten (z. B. in der Region Leinebergland). Diese sowie auch die Neubelebung des Radwegs zur Kunst zwischen Sarstedt – Hildesheim – Bad Salzdetfurth – Lamspringe und Bad Gandersheim sowie der Leine-Heide-Radweg der durch den gesamten westlichen und nördlichen Landkreis verläuft und sich

[87] Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2019, Monatserhebung im Tourismus in Niedersachsen (Gebietsstand: 01.11.2016), abgerufen 25.02.2019.

[88] Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2019 (Zugriff am 25.02.2019).

zunehmender Beliebtheit erfreut, sollen zukünftig noch mehr Sport- und Freizeittouristen in die Region locken.

Aufgrund dieser Vielfalt im Freizeitangebot und der daraus resultierenden Dispersität im Freizeitverkehr ist es jedoch 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. Auch wenn einzelne Einrichtungen eine überregionale oder regionale Bedeutung besitzen, ist die ÖPNV-Relevanz eher zurückhaltend zu bewerten. 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. Als ÖPNV-affin werden deshalb aus Sicht der Nahverkehrsplanung nur Einrichtungen oder Ziele mit mindestens 20.000 Besuchern im Jahr betrachtet.

In Tabelle 24 sind Ziele in der Naherholung und im Tourismus aufgeführt, für die sich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV ableiten lässt. Konkrete Besucherzahlen liegen nicht vor, insgesamt lassen die Einrichtungen jedoch, bis auf einzelne Ausnahmen (z. B. Familienpark Sottrum, Ziele in Hildesheim) bzw. einzelne Spitzentage, nur ein geringes ÖPNV-Potenzial vermuten. Verschiedene Einrichtungen und Ziele sind darüber hinaus auch als saisonale Freizeitziele zu betrachten.

Tabelle 24: Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus im Landkreis Hildesheim

Kommune	**Freizeiteinrichtung**
Alfeld (Leine), Stadt	7 Berge Bad
	historische Altstadt mit Stadtmuseum und Tiermuseum Alfeld
	UNESCO-Welterbe Fagus-Werk
Bad Salzdetfurth, Stadt	Schloss und Landschaftspark Bodenburg mit Kunstgebäude im Schlosshof
	Salz- und Kali-Bergbaumuseum
	Kurpark mit Gradierwerke
	Thermal-Sole-Frei- und Hallenbad am Kurpark
Bockenem, Stadt	Altstadt mit Turmuhrenmuseum
Elze, Stadt	Freizeitpark Rasti-Land
Freden (Leine), Gemeinde	Fredener Musiktage
Hildesheim, Stadt (vgl. Kapitel 12.6)	vielfältige Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen im gesamten Stadtgebiet
	UNESCO-Welterbe und „Welterbeband"
Holle, Gemeinde	Familienpark Sottrum
	Burg Wohldenberg mit kath. Jugendeinrichtung
	Schloss Derneburg mit Lavespfad und Glashaus
Lamspringe, Gemeinde	Kloster und Klosterpark mit Lammequelle
	Lamspringer September

Kommune	Freizeiteinrichtung
SG Leinebergland	Duinger Seen
	historische Altstadt Gronau (Leine) mit Engelbrechtenschem Hof
Nordstemmen, Gemeinde	Schloss Marienburg
Sarstedt, Stadt	Giftener Seen Innerstebad
Sibbesse, Gemeinde	Museumsbahnhof, Museumsbahnbetrieb Almetalbahn
	Schloss und Schlosspark Wrisbergholzen

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

In Karte 3 sind alle Ziele im Landkreis Hildesheim mit nennenswerter ÖPNV-Relevanz kartografisch aufbereitet.

Karte 3: ÖPNV-relevante Ziele im Landkreis Hildesheim

5 Mobilitätsverhalten im Landkreis Hildesheim

Grundlage für die nachfolgenden Betrachtungen sind die von April 2017 bis Juni 2018 durchgeführten Mobilitätsbefragungen der Kommunen im Landkreis Hildesheim.[89]

Die Befragung bietet wichtige Anhaltspunkte zum aktuellen Verkehrsverhalten und Verhaltensänderungen der Bevölkerung in Hildesheim. Mit den gewonnenen Ergebnissen sind repräsentative Aussagen über die Verkehrsteilnahme und Verkehrsmittelnutzung der Wohnbevölkerung in Hildesheim möglich.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Untersuchung in verkürzter Form dokumentiert (Auszüge aus den Mobilitätsbefragungen / Gesamtbericht). Dabei werden die Merkmale der Verkehrsteilnahme sowohl für den Gesamtkreis inkl. der Stadt Hildesheim dargelegt, als auch nur für das Kreisgebiet, also ohne das Oberzentrum. Darüber hinaus werden einzelne Aussagen auf kommunale Ebene aufgeschlüsselt und konkretisiert. Ausführliche Berichte aller Ergebnisse, räumlich differenziert nach Gebietskörperschaften, sind in den Berichten zu den Mobilitätsbefragungen der einzelnen Kommunen sowie in einem zusammenfassenden landkreisumfassenden Ergebnisbericht dokumentiert.

5.1 Mobilitätskennziffern

Die Einwohnermobilität aller am Stichtag mobilen Bürger im Landkreis Hildesheim liegt bei 3,8 Wegen bzw. Fahrten pro Person und Normal-Werktag. Etwa 10 % der Bevölkerung hatte am Stichtag keine Außer-Haus-Erledigung. Betrachte man lediglich die Einwohner des Landkreises ohne die Stadt Hildesheim, so ist der Anteil derer, die das Haus am Stichtag verlassen haben mit 88 % etwas geringer, die Mobilität liegt auch hier bei etwa 3,8 Wegen pro Person und Tag.
Auf alle Einwohner umgerechnet bedeutet das, dass im Schnitt jeder Bürger durchschnittlich etwa 3,3 Wege pro Tag zurücklegt.

5.2 Verfügbarkeit

Auf Grundlage der im Landkreis Hildesheim durchgeführten Mobilitätsuntersuchung stellt sich die Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote für die Bewohner des Kreises wie folgt dar (Klammerwerte: ohne Stadt Hildesheim):

- 90 % der Befragten besitzen einen Führerschein (ohne Stadt Hildesheim: 91 %),
- 76 % der Befragten verfügen immer oder gelegentlich über mindestens ein Kraftfahrzeug (Auto oder Motorrad) (ohne Stadt Hildesheim: 79 %),

[89] Landkreis Hildesheim: Mobilitätsuntersuchung Landkreis Hildesheim (2017/2018) (Untersuchungen zu einzelnen Teilbereichen und Ergebnisbericht „Landkreisumfassende Ergebnisse der Mobilitätsbefragung"; SHP Ingenieure, Endstand Februar 2019).

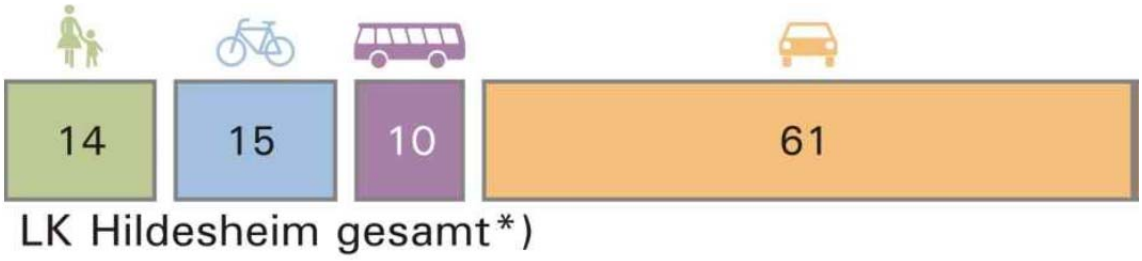
- 82 % der Befragten verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad (ohne Pedelec und E-Bike) (ohne Stadt Hildesheim: 83 %),
- 10 % der Befragten verfügen bereits über ein Elektrofahrrad.

5.3 Verkehrsmittelwahl

Bei der Verkehrsmittelwahl der Hildesheimer Bevölkerung nimmt die Pkw- / Krad-Nutzung mit insgesamt 61 % (Selbstfahrer und Mitfahrer) den größten Anteil ein. Etwa 39 % aller Wege wird mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durchgeführt. Auf den Radverkehr entfallen hierbei ca. 15 %, das ist im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen in Deutschland leicht überdurchschnittlich (MiD 2017).[90] Gleiches gilt für den Anteil des ÖPNV, auch dieser liegt mit insgesamt rund 10 % etwas höher als im bundesdeutschen Durchschnitt (7-8 %). Der Fußverkehr nimmt mit 14 % einen eher niedrigen Stellenwert ein.

Betrachtet man den Landkreis Hildesheim ohne die Stadt Hildesheim, so steigt der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs deutlich auf 70 Prozent. Die Anteile des Fuß- und Radverkehrs fallen entsprechend geringer (11 % / 9 %) aus und entsprechen somit eher den Anteilen des Umweltverbundes nach Raumtyp „Stadtregion: kleinstädtischer, dörflicher Raum" im Bundesdurchschnitt (MiD 2017).[91]

Abbildung 5: Modal Split – Verkehrsmittelwahl



aus: Mobilitätsuntersuchung Landkreis Hildesheim (2017/2018) (Darstellung mit Stadt Hildesheim)

aus: Mobilitätsuntersuchung Landkreis Hildesheim (2017/2018) (Darstellung ohne Stadt Hildesheim)

[90] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht (Dezember 2018).

[91] Ebenda.

Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

Deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl bestehen in Abhängigkeit des Alters. Abbildung 6 und Abbildung 7 geben einen Überblick über die Veränderung bei der Wahl des (motorisierten) Verkehrsmittels in Abhängigkeit des Alters.

Am häufigsten wird der öffentliche Verkehr im Landkreis Hildesheim erwartungsgemäß von den Kindern und Jugendlichen genutzt. Dies zeigt sich insbesondere, wenn man die Stadt Hildesheim bei dieser Betrachtung ausklammert, da der ÖV in Hildesheim stark durch Studierende geprägt wird, was zu einem großen Teil auf den Hochschulstandort in Verbindung mit dem SemesterTicket zurückzuführen ist.

Die mittleren und älteren Altersgruppen (über 30 Jahre) nutzen den ÖPNV in recht geringem Umfang, hier dominiert deutlich die Pkw-Nutzung. Weit über 60 % (inkl. Stadt Hildesheim) bzw. bis zu 80 % (ohne Stadt Hildesheim) aller Wege werden in der Altersgruppe der 30 bis 64-Jährigen mit dem Pkw zurückgelegt. Besonders auffällig ist die unterdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung der Senioren im Landkreis (ca. 2-3 % aller Wege; vgl. Abbildung 7). Auch diese nutzen den Pkw weitaus häufiger als den ÖPNV, wobei der Anteil der Mitfahrer im Pkw mit zunehmendem Alter erfahrungsgemäß steigt. Lediglich in der Stadt Hildesheim nutzen auch die Senioren im Vergleich zu ihrer allgemeinen Verkehrsmittelwahl überdurchschnittlich oft den Bus (zwischen 6 (65-74 Jahre) und 13 % (75+)).

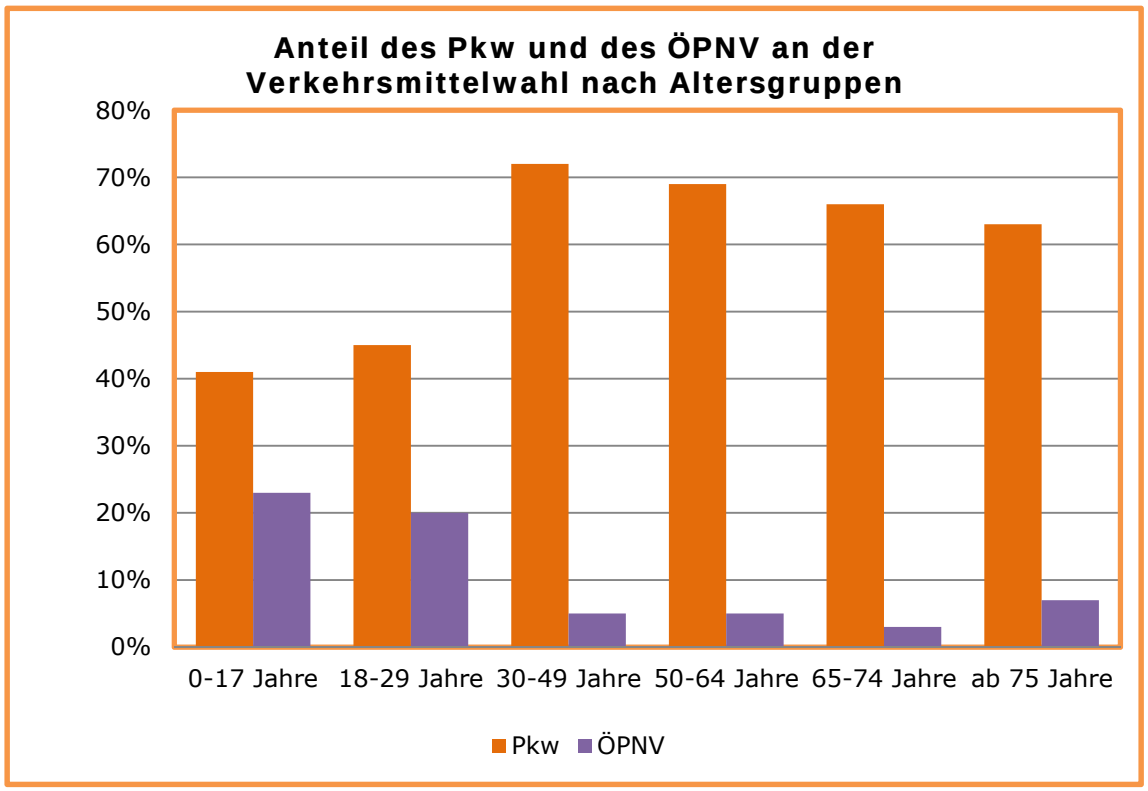


Abbildung 6: Anteil des Pkw und des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen – Landkreis Hildesheim gesamt

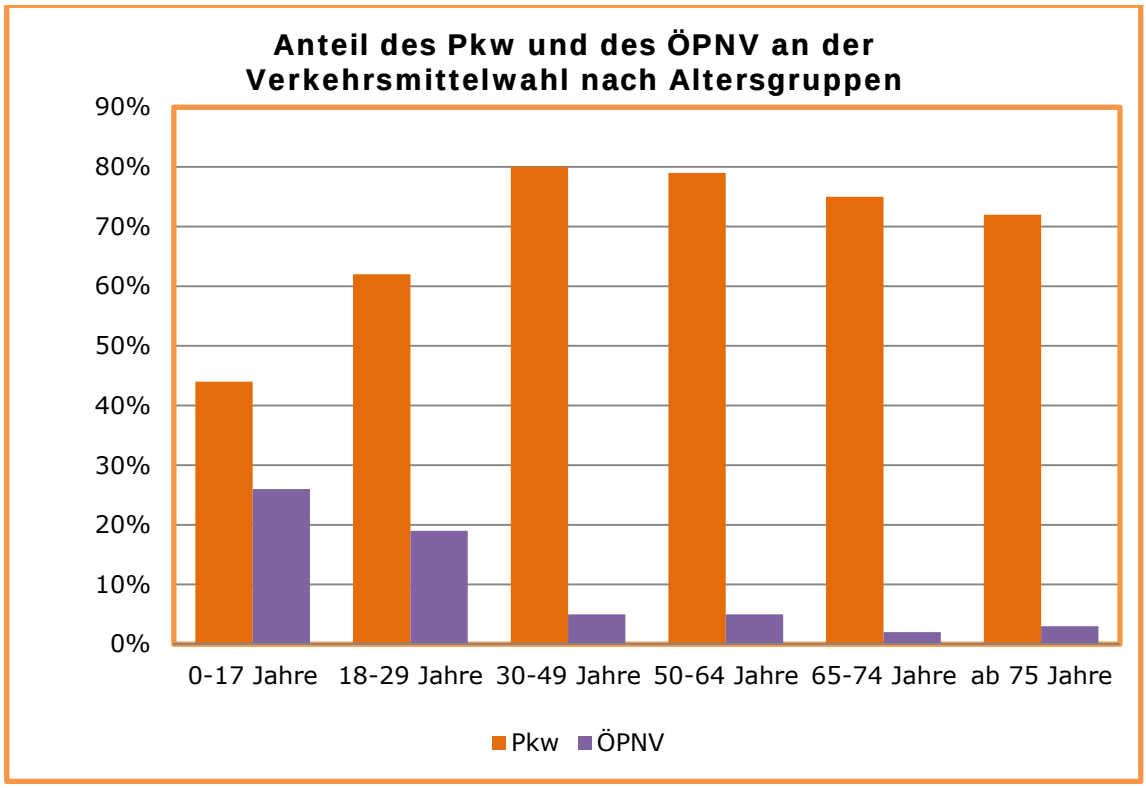


Abbildung 7: Anteil des Pkw und des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen – Landkreis Hildesheim ohne Stadt Hildesheim

Verkehrsmittelwahl nach Städten und Gemeinden

Die Modal-Split-Anteile der Städten und Gemeinden werden analog zu den Werten des Kreises deutlich durch den MIV dominiert (vgl. Abbildung 8). Allerdings weicht die Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Kommunen zum Teil deutlich voneinander ab. So ist in den einwohnerstarken und kompakteren Städten Hildesheim, Sarstedt, Alfeld (Leine) und auch Harsum und Nordstemmen ein höherer Fußgänger- und / oder Fahrradanteil zu erkennen. In den einwohnerschwächeren bzw. zersiedelteren Gemeinden wie Freden, Sibbesse, Lamspringe, Schellerten und Holle ist hingegen eine ausgeprägte Nutzung des MIV festzustellen. Hier spiegeln sich die Entfernungen zu vorhandenen Versorgungsmöglichkeiten und Arbeitsplatzstandorten sowie die teilweise dispersen Siedlungsstrukturen wider, die eine bedeutsame Rolle bei der Verkehrsmittelwahl in den Städten und Gemeinden spielen.

Bei den ÖPNV-Anteilen spiegelt sich zum einen die Schulstruktur im Kreisgebiet wider. So werden höhere ÖPNV-Anteile in den Kommunen erreicht, in denen keine bzw. nur in begrenztem Maß Standorte von weiterführenden Schulen sind (z. B. Freden (Leine), Sibesse und Giesen). Darüber hinaus erreichen Kommunen mit direktem Schienenanschluss bzw. Anschluss an attraktive Busverbindungen (z. B. Sarstedt und Hildesheim) einen vergleichsweise höheren ÖPNV-Anteil.

In verschiedenen Kommunen geht der vergleichsweise hohe Anteil im ÖV insbesondere zu Lasten des Radverkehrs. Hier spielen häufig die topografischen Verhältnisse eine nicht zu unterschätzende Rolle (z. B. Sibbesse, Lamspringe, Freden (Leine)).

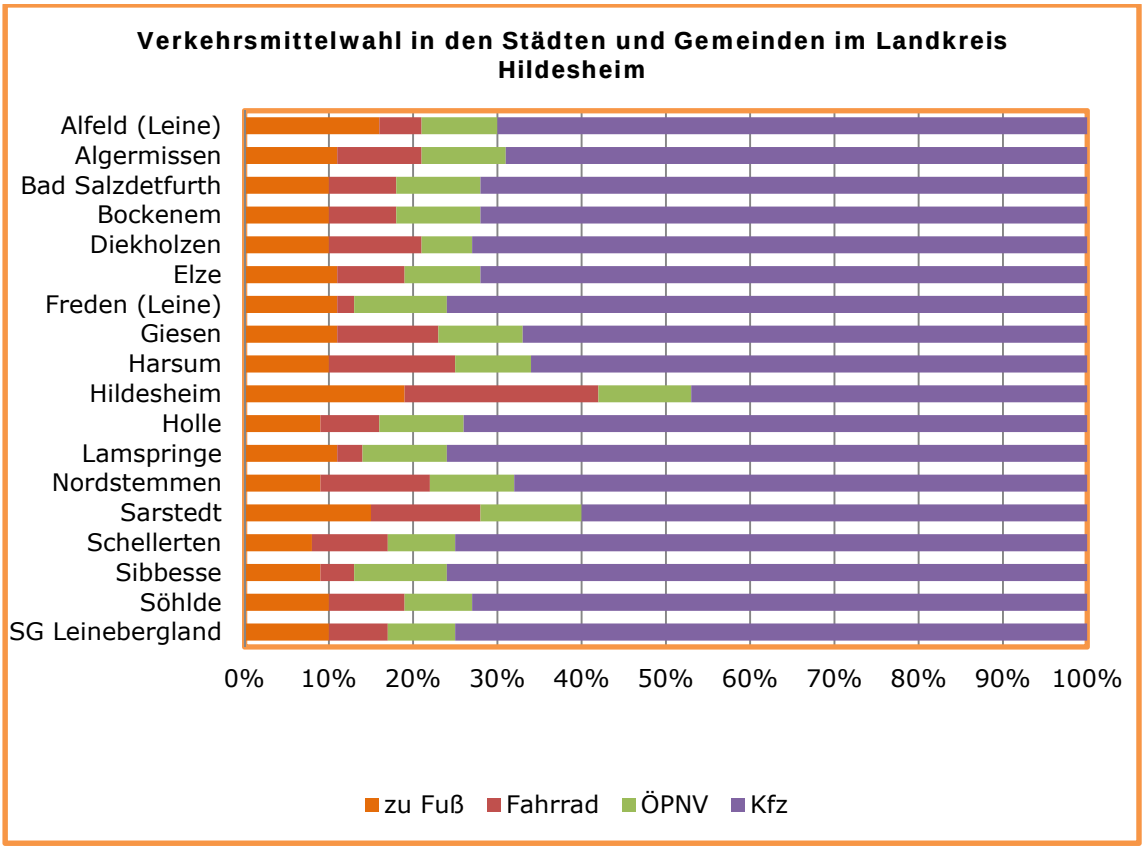


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl nach Städten und Gemeinden im Landkreis Hildesheim

Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr

Hinsichtlich der Nutzungshäufigkeit im Linienverkehr ergeben sich deutliche Unterschiede je nachdem, ob der Landkreis insgesamt betrachtet wird oder ohne die Stadt Hildesheim. Unter Berücksichtigung der Stadt (und somit auch des Stadtverkehrs) nutzen im Landkreis Hildesheim etwa 38 % der Bevölkerung das Angebot im Linienbusverkehr, wobei lediglich 15 % das Angebot regelmäßig, also mindestens einmal pro Woche, nutzen. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass rund zwei Drittel der Bevölkerung gar nicht mit dem Bus unterwegs sind (vgl. Abbildung 9).

Bei einer Betrachtung ohne die Stadt Hildesheim wird deutlich, welche Unterschiede in der Bedeutung der Busverkehr in Stadt und Landkreis hat. So nutzt lediglich ein Viertel der Landkreisbevölkerung die Linienbusse überhaupt, davon nutzen nur etwa 11 % das Angebot regelmäßig, also mindestens einmal pro Woche (vgl. Abbildung 10). Zum Vergleich: In der Stadt Hildesheim nutzen etwa 60 % der Einwohner das Angebot im Linienverkehr, nur 40 % fahren nie Bus.

Als Gründe für die Nicht-Nutzung überwiegen bei beiden Auswertungen die Aussagen „Busfahren ist zu teuer", „Bus fährt zu selten bzw. zu ungünstigen Zeiten" und „Mein Ziel ist mit dem Bus nicht erreichbar".

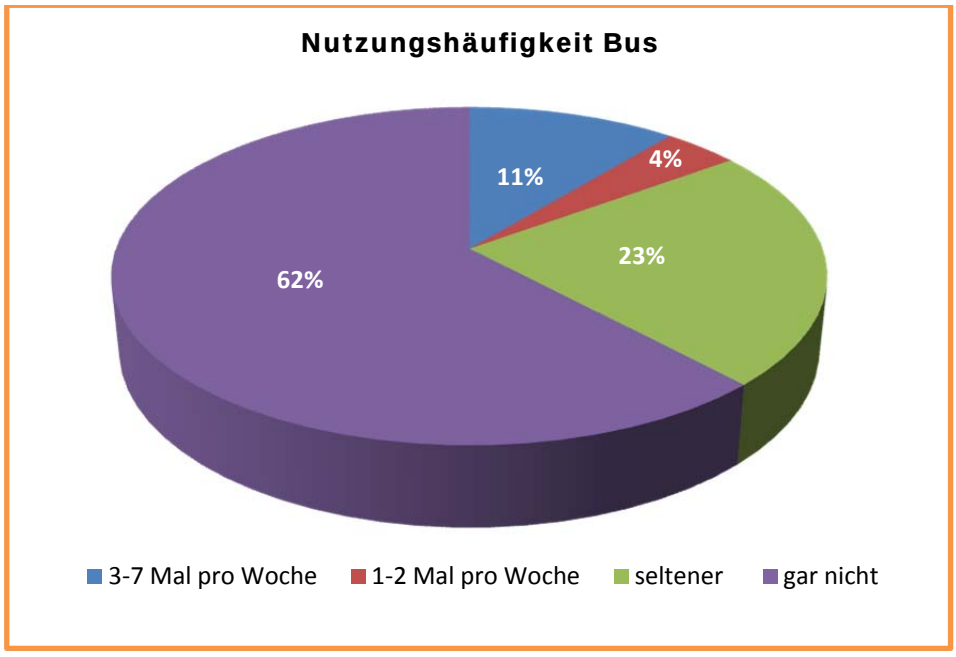


Abbildung 9: Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr – Landkreis Hildesheim gesamt

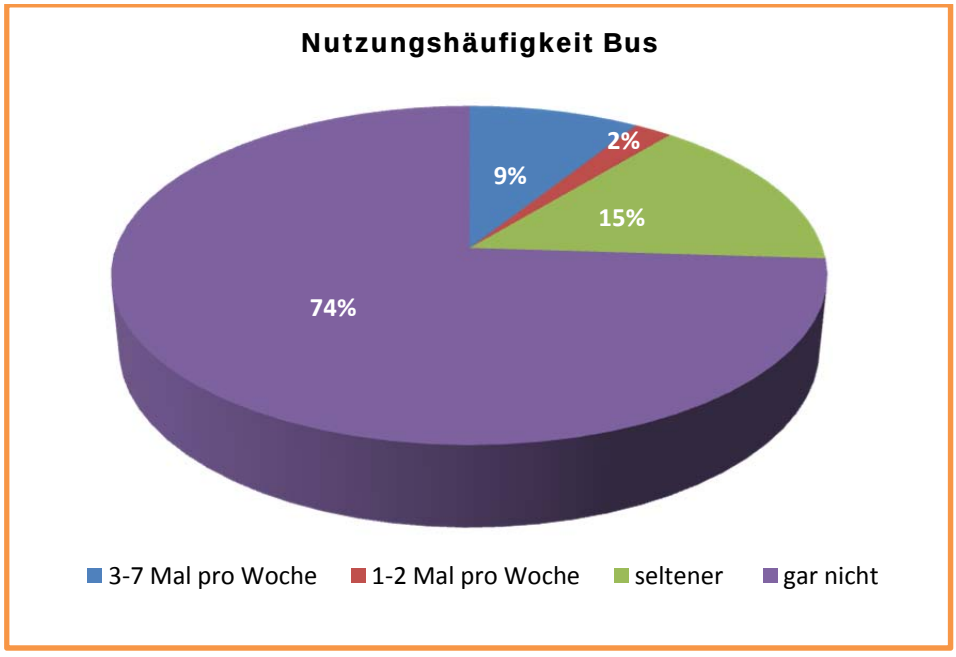


Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr – Landkreis Hildesheim ohne Stadt Hildesheim

Nutzung und Nutzungshäufigkeit der Bahnhöfe

Unabhängig von der Häufigkeit geben 59 % des Befragten im Landkreis Hildesheim an, das Verkehrsmittel Bahn zu nutzen. Der Unterschied zwischen den Einwohnern des Landkreises und denen der Stadt Hildesheim ist in diesem Fall marginal.

Ein Vergleich der Kommunen untereinander ergibt demgegenüber deutliche Unterschiede hinsichtlich der Nutzung des Bahnangebotes. Erwartungsgemäß ist die Nutzung in den Kommunen mit eigenem bzw. in unmittelbarer Nähe gelegenem Bahnanschluss wesentlich höher als in denjenigen ohne direkten Zugang. Kommunen mit der höchsten Nutzung von 70 % und mehr sind Sarstedt (72 %) und Alfeld (Leine) (70 %). Die geringste Nutzung wurde mit einem Anteil von nur 33 % für Bockenem ermittelt, gefolgt von Schellerten (39 %) und Diekholzen (40 %).

Eine regelmäßige Nutzung der Bahnhöfe ist eher die Ausnahme. Selbst der mengenmäßig am häufigsten genutzte Hauptbahnhof in Hildesheim wird lediglich nur von 16 Prozent der bahnfahrende Bevölkerung regelmäßig genutzt. Das „Schlusslicht" bildet der Bahnhof Banteln mit 8 %.

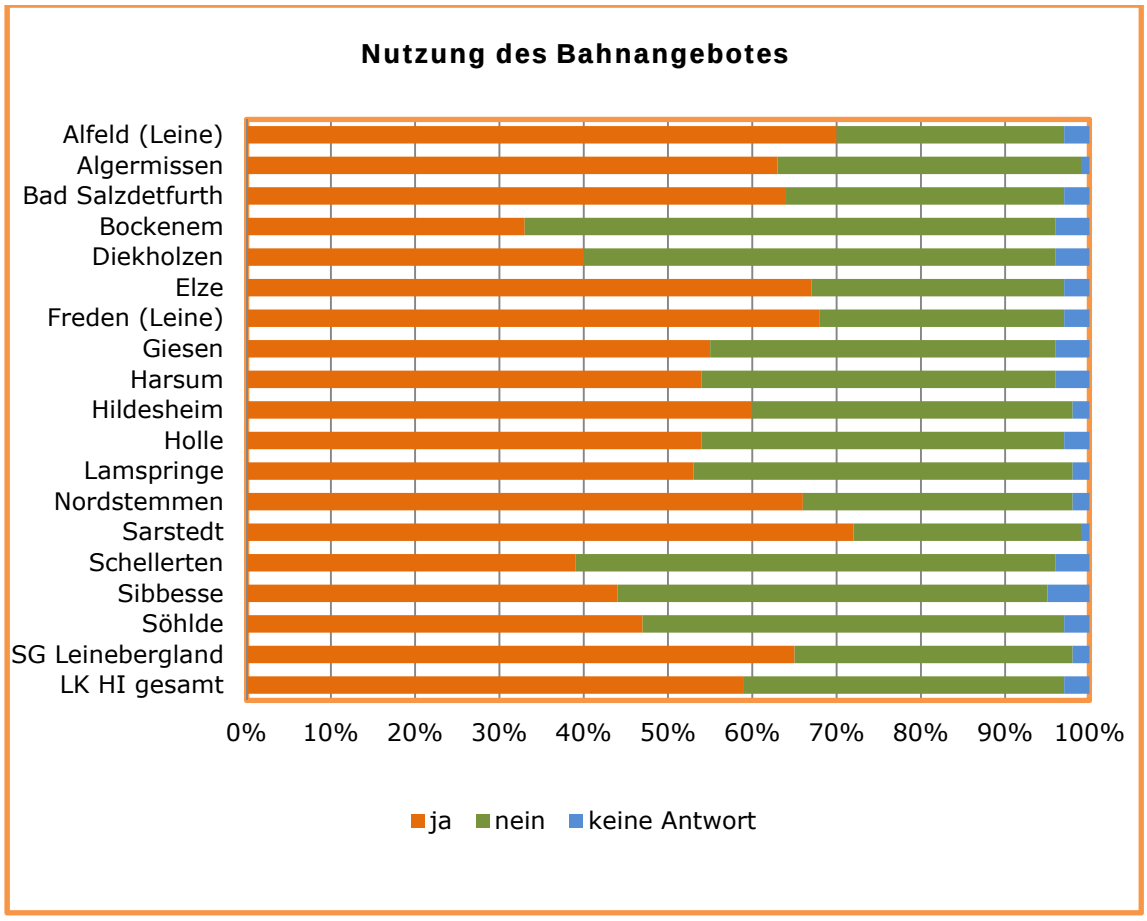
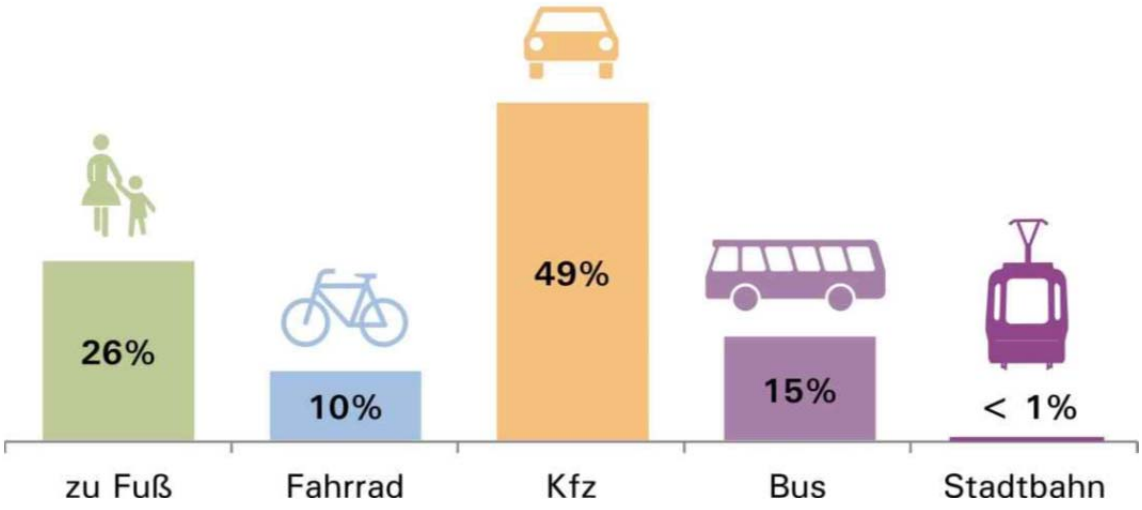


Abbildung 11: Nutzung des Bahnangebotes differenziert nach Städten und Gemeinden im Landkreis Hildesheim

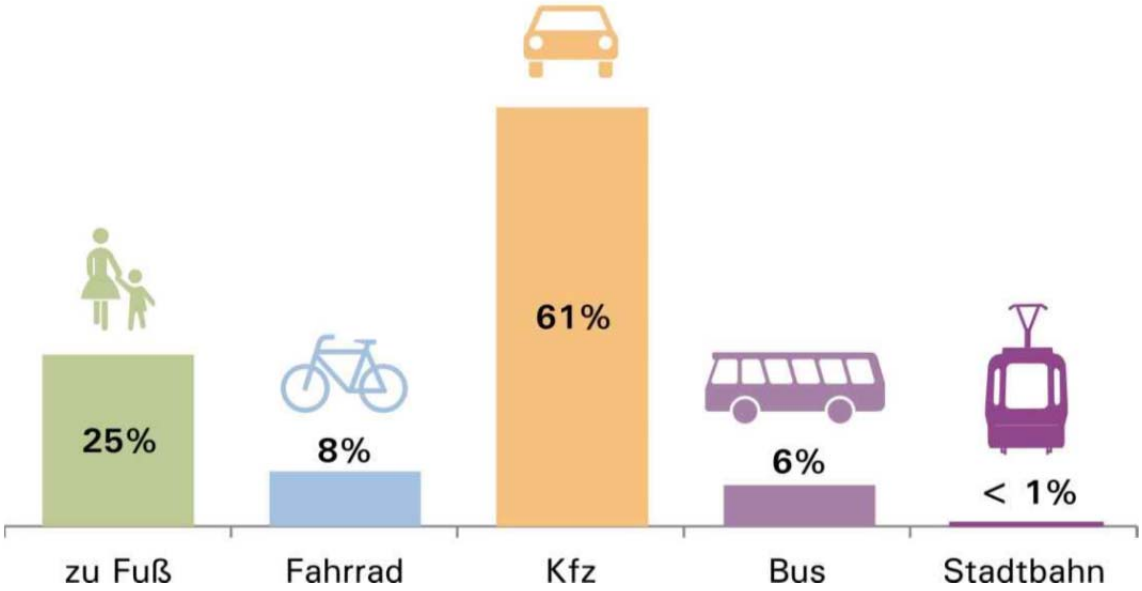
Zubringerverkehrsmittel zum Bahnhof

Während sich in der Stadt Hildesheim die Anteile Bus, zu Fuß und Kfz mit jeweils etwa 30 % die Waage halten, überwiegt im Landkreis Hildesheim bei der Wahl des Zubringerverkehrsmittels zum Bahnhof klar das Kfz. Mit rund einem Viertel hat darüber hinaus das Zufußgehen einen nennenswerten Anteil. Bus und Fahrrad spielen im Landkreis Hildesheim eine eher nachrangige Rolle beim Erreichen des Bahnhofs.

Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl Zubringerverkehr zum Bahnhof



aus: Mobilitätsuntersuchung Landkreis Hildesheim (2017/2018) (Darstellung mit Stadt Hildesheim)



aus: Mobilitätsuntersuchung Landkreis Hildesheim (2017/2018) (Darstellung ohne Stadt Hildesheim)

5.4 Verkehrszweck

Wegezweck

Die vorliegenden Mobilitätsbefragungen unterscheiden nach sieben Reisezwecken (vgl. Tabelle 25).

Das Wegeaufkommen im Landkreis Hildesheim teilt sich grob zusammengefasst in ein gutes Drittel ausbildungs- und berufsbedingte Wege (40 %), ein knappes Drittel Einkaufs- und private Erledigungswege (32 %) und etwa ein Fünftel Freizeitwege (19 % bzw. 18 %). Bei 9 % der Wege handelt es sich um Begleitwege. Hierin enthalten sind zum Beispiel Wege von Eltern, die ihr Kind zur Schule oder eine pflegebedürftige Person zum Arzt bringen, aber auch Wege, bei denen ein Kind zum Beispiel die Eltern beim Einkaufen begleitet.

Diese Aufteilung entspricht in weiten Teilen dem Wegeaufkommen in Deutschland, lediglich der Anzahl der Wege im Freizeitverkehr ist im bundesweiten Durchschnitt mit 28 % deutlich höher, die ausbildungs- und berufsbedingten Wege sind mit einem Anteil von 34 % etwas geringer ausgeprägt als im Landkreis Hildesheim.[92]

Tabelle 25: Aktivität / Wegezweck der Hildesheimer Bevölkerung

Verkehrszweck	Anteil alle Wege (inkl. Stadt HI)	Anteil der Wege (ohne Stadt HI)
Arbeit	22 %	24 %
Schule / Ausbildung	12 %	11 %
dienstlich / geschäftlich	6 %	5 %
Begleitung	9 %	10 %
Erledigung	11 %	11 %
Einkauf / Besorgung	21 %	21 %
Freizeit	19 %	18 %

Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

Das Verkehrsmittelwahlverhalten hängt in der Regel vom jeweiligen Verkehrszweck ab. Bei vielen der Verkehrszwecke unterscheidet sich das Verkehrsmittelwahlverhalten jedoch nicht sehr deutlich. Mit Ausnahme des Verkehrszwecks „Schule / Ausbildung", bei dem naturgemäß in einem Landkreis der Anteil des ÖV überwiegt, ist über alle übrigen Wegezwecke das Kraftfahrzeug dominierendes Verkehrsmittel (vgl. Tabelle 26 und Tabelle 27).

[92] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht (Dezember 2018).

Tabelle 26: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck (Landkreis Hildesheim gesamt)

Wegezweck	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV
Arbeit	6 %	13 %	10 %	71 %
Schule / Ausbildung	17 %	20 %	38 %	25 %
Dienstlich / geschäftlich	4 %	10 %	5 %	81 %
Begleitung	11 %	7 %	2 %	80 %
Erledigung	15 %	11 %	7 %	68 %
Einkauf / Besorgung	17 %	13 %	3 %	67 %
Freizeit	19 %	22 %	6 %	53 %
alle Wegezwecke	**14 %**	**15 %**	**10 %**	**61 %**

Tabelle 27: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck (Landkreis Hildesheim ohne Stadt Hildesheim)

Wegezweck	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV
Arbeit	5 %	7 %	9 %	79 %
Schule / Ausbildung	16 %	7 %	45 %	32 %
Dienstlich / geschäftlich	3 %	3 %	4 %	90 %
Begleitung	10 %	5 %	1 %	84 %
Erledigung	11 %	6 %	5 %	78 %
Einkauf / Besorgung	12 %	8 %	2 %	78 %
Freizeit	19 %	17 %	4 %	60 %
alle Wegezwecke	**11 %**	**9 %**	**10 %**	**70 %**

5.5 Wegebeziehung

Gemäß der im Landkreis Hildesheim (2017/18) durchgeführten Mobilitätsuntersuchungen werden 54 % aller Wege innerhalb der eigenen Wohngemeinde zurückgelegt. Der Anteil des Binnenverkehrs ist in den einzelnen Städten und Gemeinden unterschiedlich hoch. Erwartungsgemäß weist das Oberzentrum Hildesheim als die einwohnerstärkste Kommune sowohl absolut als auch prozentual den höchsten Binnenverkehrsanteil auf (ca. 295.000 Wege/Tag; 67%). Aber auch die Mittelzentren Alfeld (Leine) (42.000 Wege/Tag) und Sarstedt (ca. 33.000 Wege/Tag) weisen einen entsprechend ausgeprägten Binnenverkehr auf.

Tabelle 28: Räumliche Verteilung der Mobilität im Landkreis Hildesheim nach Kommunen

Kommune	Binnen-verkehr	Quellver-kehr (inner-halb LK)	Zielverkehr (innerhalb LK)	Quellver-kehr (Umland)	Zielverkehr (Umland)
Alfeld (Leine)	41.896 (59,7 %)	10.850 (15,5 %)	11.225 (16,0 %)	3.259 (4,6 %)	2.910 (4,1 %)
Algermissen	10.797 (40,1 %)	4.545 (16,9 %)	4.593 (17,1 %)	3.548 (13,2 %)	3.421 (12,7 %)
Bad Salzdetfurth	20.142 (41,4 %)	12.737 (26,2 %)	12.468 (25,6 %)	1.687 (3,5 %)	1.640 (3,4 %)
Bockenem	14.921 (52,0 %)	4.338 (15,1 %)	4.200 (14,6 %)	2.771 (9,7 %)	2.439 (8,5 %)
Diekholzen	4.960 (24,0 %)	7.227 (35,2 %)	7.031 (34,2 %)	788 (3,8 %)	525 (2,6 %)
Elze	14.284 (44,8 %)	6.554 (20,6 %)	6.276 (19,7 %)	2.451 (7,7 %)	2.292 (7,2 %)
Freden (Leine)	4.268 (35,7 %)	2.884 (24,1 %)	2.817 (23,5 %)	1.038 (8,7 %)	958 (8,0 %)
Giesen	9.308 (29,7 %)	9.066 (29,0 %)	8.805 (28,1 %)	2.107 (6,7 %)	2.030 (6,5 %)
Harsum	15.655 (39,2 %)	10.016 (25,1 %)	9.853 (24,7 %)	2.439 (6,1 %)	1.962 (4,9 %)
Hildesheim	295.406 (67,3 %)	56.370 (12,8 %)	58.480 (13,3 %)	14.929 (3,4 %)	13.655 (3,1 %)
Holle	8.634 (42,3 %)	4.350 (21,3 %)	4.101 (20,1 %)	1.761 (8,6 %)	1.559 (7,6 %)
Lamspringe	7.227 (40,9 %)	4.235 (24,0 %)	3.969 (22,5 %)	1.191 (6,7 %)	1.029 (5,8 %)
Nordstemmen	16.617 (40,8 %)	8.661 (21,2 %)	8.968 (22,0 %)	3.632 (8,9 %)	2.886 (7,1 %)
Sarstadt	32.757 (50,9 %)	8.655 (13,4 %)	8.378 (13,0 %)	7.517 (11,7 %)	7.051 (11,0 %)
Schellerten	8.451 (36,0 %)	6.156 (26,2 %)	6.121 (26,1 %)	1.436 (6,1 %)	1.290 (5,5 %)
Sibbesse	5.713 (32,5 %)	5.596 (31,9 %)	5.375 (30,6 %)	487 (2,8 %)	384 (2,2 %)
Söhlde	7.976 (36,4 %)	4.377 (20,0 %)	4.301 (19,6 %)	2.841 (13,0 %)	2.439 (11,1 %)
SG Leinebergl. (Duingen)	5.572 (39,7 %)	3.227 (23,0 %)	3.076 (21,9 %)	1.160 (8,3 %)	985 (7,0 %)
SG Leinebergl. (Eime)	2.147 (35,2 %)	2.836 (33,3 %)	2.613 (30,7 %)	520 (6,1 %)	404 (4,7 %)
SG Leinebergl. (Gornau, Leine)	19.658 (47,3 %)	9.400 (22,6 %)	9.430 (22,7 %)	1.742 (4,2 %)	1.327 (3,2 %)

Aus den Wegebeziehungen ist eine räumliche Gliederung in einen Nord- und einen Südkreis abzulesen. Während zwischen den Kommunen des nördlichen Kreisgebietes sowie Diekholzen und Bad Salzdetfurth ausgeprägt Wegebeziehungen in Richtung des Oberzentrums Hildesheim bestehen (s. o.), sind die südlichen Gemeinden im Schwerpunkt auf die Stadt Alfeld (Leine) ausgerichtet.

Die größten Verflechtungen insgesamt bestehen zum Oberzentrum Hildesheim. Innerhalb des Landkreises Hildesheim werden zwischen Hildesheim und Harsum (14.000 Wege/Tag), Hildesheim und Bad Salzdetfurth (13.900 Wege/Tag), Hildesheim und Diekholzen (11.600 Wege/Tag) sowie Hildesheim und Giesen (11.400 Wege/Tag) die meisten Wege zurückgelegt.

Ausgeprägte Verflechtungen über die Kreisgrenze hinweg sind insbesondere in Richtung Hannover gegeben, aber auch in Richtung Braunschweig und Bad Gandersheim gibt es in nennenswertem Umfang Wegebeziehungen. Von lokaler Bedeutung ist die Verbindung zwischen dem im Nachbarkreis Holzminden gelegenen Delligsen und der Stadt Alfeld (Leine). Die übrigen kreisgrenzüberschreitenden Verflechtungen spielen eine eher untergeordnete Rolle.

Die aufkommensstärksten Wegebeziehungen von Einwohnern aus dem Landkreis Hildesheim sind der Karte 4 abgebildet.

Karte 4: Aufkommensstarke Wegebeziehungen im Landkreis Hildesheim

6 Bestandsaufnahme ÖV

Grundlage der ÖPNV-Analyse für die Linien des Regionalbusverkehrs ist der Fahrplan mit Gültigkeit ab August 2018. Für den Schienenpersonennahverkehr sind die Fahrplandaten mit Stand Dezember 2018 maßgebend.

6.1 Aufgabenträgerschaft

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) bestimmt in § 4 die Landkreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV. Als solche sind sie zuständig für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Hildesheim ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert.

Aufgabenträger sind:

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

6.2 Schienenpersonennahverkehr

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

6.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der SPNV im Landkreis Hildesheim wird von folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:

- DB Regio AG Region Nord (DB Regio) (KBS 360.3 (S3), KBS 360.4 (S4)),
- NordWestBahn GmbH (NWB) (KBS 372, KBS 373),
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH (metronom) (KBS 313 (enno), KBS 350),
- erixx GmbH (KBS 320).

6.2.2 Strecken und Haltepunkte

Streckennetz

Der Schienenverkehr im Landkreis Hildesheim übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz in Hildesheim und Hannover sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraums. Die SPNV-Haltepunkte sind flächig über den Landkreis verstreut, so dass eine vergleichsweise hohe Abdeckung erreicht wird, die außerdem auch schnelle Verbindungen zwischen den Kommunen herstellt.

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

Die Erschließung des Landkreises Hildesheim durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Strecken.

Tabelle 29: Übersicht SPNV-Angebot im Landkreis Hildesheim (Fahrplanstand Dezember 2018)

KBS (Linie)	Betreiber (Produkt)	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis	Bedienungsangebot im LK	Funktion
320 (RE10)	erixx GmbH (RE)	Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Sarstedt – Hannover	Derneburg Hildesheim (Ost) Hildesheim Hbf Sarstedt	Mo.-Fr.: T60+ (Verstärker morgens und mittags) Sa.: T60 So./Ft.: T60	Zentrenverbindende Funktion; Anbindung an Hildesheim, Hannover und benachbarte Zentren; Verbindung Richtung Harz

KBS (Linie)	Betreiber (Produkt)	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis	Bedienungs-angebot im LK	Funktion
350 (RE2)	metronom (RE)	Hannover – Sarstedt – Northeim – Göttingen („Nord-Süd-Strecke"/ „Hannoversche Südbahn")	Sarstedt Nordstemmen Elze (Han) Banteln Alfeld (Leine) Freden (Leine)	Mo.-Fr.: stündl. Sa.: stündl. So./Ft.: stündl.	Anbindung des westlichen Kreisgebietes insbesondere an Hannover und in Richtung Göttingen
313 (RE50)	metro-nom (Marke enno; RE)	Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg	Hildesheim Hbf Hoheneggelsen	Mo.-Fr.: T60 Sa.: T60 So./Ft.: T60	Zentrenverbin-dende Funktion; Anbindung an Hildesheim und benachbarte Zentren; Anbindung Hoheneggelsen an Hildesheim
372 (RB77)	NWB (RB)	Bünde – Löhne – Hameln – Hildesheim („Weserbahn")	Elze (Han) Nordstemmen Emmerke Hildesheim Hbf	Mo.-Fr.: stündl. Sa.: stündl. So./Ft.: stündl.	Verbindung zwischen Hameln und Hildesheim; Anbindung Elze und Nordstemmen an Kreisstadt
373 (RB79)	NWB (RB)	Hildesheim – Bad Salzdetfurth – Bodenburg („Lammetal-bahn")	Hildesheim Hbf Hildesheim Ost Groß Düngen Wesseln Bad Salzdetfurth, Solebad Bad Salzdetfurth Bodenburg	Mo.-Fr.: T60 (früh T60+) Sa.: T60 So./Ft.: T60 (früh T120)	Schnelle und direkte Anbindung des südöstlichen Kreisgebietes an Hildesheim (tlw. indirekt mit Anschluss im Busverkehr)
360.3 S3[93]	DB Regio Nord (S-Bahn)	Hildesheim – Sehnde – Lehrte – Hannover	Hildesheim Hbf Harsum Algermissen	Mo.-Fr.: T60 (früh T60+) Sa.: T60 So./Ft.: T60	Schnelle und direkte Anbindung der nördlichen Kommunen an Hannover und Hildesheim

[93] Ab 2022 werden die S-Bahn-Linien S3 und S4 von der NordWestBahn GmbH (bzw. zukünftig Transdev Hannover GmbH) der Transdev-Gruppe übernommen.

KBS (Linie)	Betreiber (Produkt)	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis	Bedienungs-angebot im LK	Funktion
360.4 S4[94]	DB Regio Nord (S-Bahn)	Hildesheim – Sarstedt – Hannover – Bennemühlen	Hildesheim Hbf Emmerke Barnten Sarstedt	Mo.-Fr.: T60 Sa.: T60 So./Ft.: T60	Zusätzliche Anbindung der nordwestlichen Kommunen an Hannover und Hildesheim mit zusätzlicher Feinerschließung im SPNV

Anmerkung:
- stündlich: stündliches Bedienungsangebot mit kleinen Taktsprüngen
- T60+: 60-Minuten-Takt + einzelne Verstärker

Bedienungsangebot

Das Grundangebot auf den SPNV-Linien im Nahverkehrsraum ist Montag bis Freitag sowie am Wochenende der 60-Minuten-Takt.

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

Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr

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

Der Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Hildesheim befindet sich in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Dadurch ist ein Umstieg von Bus zu Bahn und umgekehrt für den Reisenden mit geringen Übergangszeiten verbunden. Hildesheim Hauptbahnhof ist der Hauptverknüpfungspunkt zwischen Schiene und Bus sowie zwischen den Bussen des Regionalverkehrs und den Bussen des Stadtverkehrs Hildesheim.

[94] Ab 2022 werden die S-Bahn-Linien S3 und S4 von der NordWestBahn GmbH (bzw. zukünftig Transdev Hannover GmbH) der Transdev-Gruppe übernommen.

Abbildung 13: ZOB Hildesheim

Tabelle 30: Übersicht Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr (Stand Februar 2019)

Bahnhof / Haltepunkt	**Bahnlinie**	**Bushaltestelle**	**Buslinie**	**Entfernung**
Hildesheim Hbf	RE10, RE50, RB77, RB79. S3, S4,	Hildesheim ZOB	diverse Stadt- und Regionalverkehrslinien	unter 50 m
Hildesheim Ost	RE10, RB79	Ostbf.	SVHI Linie 1, 10	unter 100 m
		Mendelssohnstr.	SVHI Linie 4	unter 100 m
Alfeld (Leine)	RE2,	Bahnhof / ZOB	Regionalverkehr 44, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68 Stadtverkehr 601, 602	unter 50 m
Algermissen	S3	Bahnhof	Regionalverkehr 23, 211	unter 50 m
Bad Salzdetfurth	RB79	Bahnhof	Regionalverkehr 411	unter 100 m
Bad Salzdetfurth, Solebad	RB79	-	-	-

Bahnhof / Haltepunkt	Bahnlinie	Bushaltestelle	Buslinie	Entfernung
Banteln	RE2	Bahnhof	Regionalverkehr 67, 641, 661	unter 100 m
Barnten	S4	Bahnhof	Regionalverkehr 212, 521, 522	unter 50 m
Bodenburg	RB79	Bahnhof	Regionalverkehr 41, 411	unter 50 m
Derneburg	RE10	Bahnhof	Regionalverkehr 34, 461	unter 50 m
Elze (Han)	RE2, RB77	Bahnhof	Regionalverkehr 52, 66, 641, 501, 502	unter 50 m
Emmerke	RB77, S4	Bahnhof	Regionalverkehr 53	unter 100 m
Freden (Leine)	RE2	Bahnhof	Regionalverkehr 61	unter 50 m
Groß Düngen	RB79	-	-	-
Harsum	S3	Morgenstern	Regionalverkehr 24	unter 100 m
Hoheneggelsen	RE50	-	-	-
Nordstemmen	RE2, RB77	Bahnhof	Regionalverkehr 52, 212, 521, 522	unter 100 m
Sarstedt	RE2, RE10, S4	Bahnhof	Regionalverkehr 201, 211	unter 50 m
Wesseln	RB79	Bahnhof	Regionalverkehr 42	unter 50 m

Systemrelevante Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an folgenden Haltestellen:

- Sarstedt Wendeschleife (mit Stadtbahn 1),
- Bockenem ZOB und Thornburyplatz,
- Gronau Schulzentrum und
- Sibbesse Volksbank.

6.3 Straßengebundener ÖPNV

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

6.3.1 Verkehrsunternehmen

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

- Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI)[95]
- ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA)
- Omnibusbetrieb Koch
- Firma Hennies und Mai (Rufbus Bad Salzdetfurth)

6.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr

Bedienungsformen

Der Busverkehr im Landkreis Hildesheim wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Verkehr zu den Schulen ist zu einem Großteil in den Linienverkehr integriert. Dennoch gibt es in einigen Bereichen auch freigestellte Schülerverkehre, die nicht Bestandteil der Nahverkehrsplanung sind.

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

Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben)

Mit Fahrplanstand 2018 verkehren im Landkreis Hildesheim (ohne Stadtverkehr Hildesheim) insgesamt 50 Buslinien, die etwa 1.100 Haltestellen (inkl. Stadtgebiet Hildesheim) bedienen, sowie eine Stadtbahnlinie in Sarstedt. Der Verkehr setzt sich aus 36 Regionalbuslinien im Tagesverkehr, 10 Linien im Nachtverkehr (inkl. Linie N7+, Anschlusslinie an N7 am Bahnhof in Bodenburg) sowie den Stadtverkehrslinien in Sarstedt (1 Linie) und Alfeld (Leine) (2 Linien) zusammen. Die Stadt Hildesheim wird dabei von 14 Linien angefahren, was die Bedeutung der Kreisstadt unter-

[95] Die Konzession für die Linie 461 Derneburg – Bockenem – Seesen ist zum 01.04.2019 auf die RVHI übertragen worden. Konzessionsinhaber bis zu diesem Zeitpunkt war die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB).

streicht. Der Stadtverkehr in Hildesheim wird gesondert betrachtet (vgl. Kapitel 13).

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

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

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

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

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

In Ergänzung zum Regelverkehr werden verschiedene Bereiche bzw. Zeiten mit geringen Nachfragepotenzialen bedarfsorientiert bedient (Anrufsammeltaxi AST und Rufbus). So verkehren in Alfeld (Leine) beide Stadtverkehrslinien samstagnachmittags und sonn- / feiertags als AST-Verkehr. In Elze wird ein großer Teil des öffentlichen Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs 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. Die Stadt Sarstedt bietet in Zusammenarbeit mit der RVHI und den Sarstedter Funktaxen-Unternehmen ein umfassendes AST-Angebot mit Anbindung aller Ortsteile an die Innenstadt. Es gilt ein eigener Tarif. Der Rufbus Bad Salzdetfurth übernimmt in Ergänzung zur Linie 41 die Erschließung der Siedlungsbereiche zwischen Bad Salzdetfurth, Almstedt und Lamspringe und die Anbindung an den SPNV. Auch hier gilt ein eigener Tarif.

Der „nachtsbus“ ergänzt mit zehn Linien in einem Großteil des Kreisgebietes das Verkehrsangebot im Nachtverkehr am Wochenende und vor Feiertagen.

Das Liniennetz ist in Karte 5 kartografisch aufbereitet dargestellt.

Karte 5: Liniennetz im Landkreis Hildesheim Bestand (Fahrplan 2018; ohne Stadtverkehr Hildesheim)

Bedienungsangebot

Tagesverkehr

Verschiedene Linien im Nahverkehrsraum besitzen als regionale Linien in Ergänzung zum Schienenverkehr eine wesentliche Bedeutung für den Nahverkehrsraum, insbesondere in der Verbindungsfunktion zu den zentralen Orten auf den einwohnerstärkeren Achsen. Diese Linien verfügen über ein dichtes Bedienungsangebot, welches auch an Ferientagen mindestens ähnlich vorgehalten wird (z. B die Linie 32 Hildesheim – Hoheneggelsen – Groß Lafferde / Söhlde, 41 Bad Gandersheim – Lamspringe – Bodenburg, 44 Hildesheim – Sibbesse – Alfeld).

Ähnliche Verkehrsaufgaben auch außerhalb des Schulverkehrs, kommen außerdem einer Vielzahl von Linien zu, deren Bedienungsangebot größtenteils gut vertaktet ist, mindestens jedoch als tagesdurchgängig und regelmäßig bezeichnet werden kann. Aufgrund der siedlungsstrukturellen Verteilung sind auch diese Linien hauptsächlich im Nordkreis zu finden.
Außerdem kann in vielen Ortsteilen durch das (ergänzende) Angebot von Rufbus und AST an Ferientagen ein regelmäßig vertaktetes Angebot geschaffen werden, welches teilweise eine konsequentere Vertaktung als an Schultagen aufweist (z. B. Linie 661).

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

In Ergänzung zu diesen angebotsorientierten Verkehren gibt es, insbesondere im südlichen Kreisgebiet, weitere bedarfsorientiert verkehrende Linien deren wesentliche Funktion die Abwicklung der Schulverkehre ist (z. B. Linien 212, 522, 642).

Auffällig ist die starke Ausrichtung einiger Ortsteile im Nahbereich auf das Oberzentrum Hildesheim anstatt auf ihr zugehöriges Grundzentrum. Zu nennen sind hier beispielsweise die Ortsteile der Kommunen Bad Salzdetfurth, Schellerten und Söhlde.

Stadtverkehrsangebote gibt es im Landkreis Hildesheim in unterschiedlichen Ausprägungen in den Städten Hildesheim (vgl. gesonderte Untersuchung in Teilbaustein C „Stadt Hildesheim"), in Sarstedt und Alfeld (Leine).

Der Stadtverkehr Alfeld (Leine) erschließt mit zwei Linien jeweils im 60-Minuten-Takt montags bis freitags und samstags die Innenstadt von Alfeld (Leine) sowie die angrenzenden Bereiche. Der Stadtverkehr ist auf das Angebot des metronom in und

aus Richtung Hannover abgestimmt. Samstagnachmittags und sonn- / feiertags wird alle zwei Stunden eine bedarfsgesteuerte AST-Bedienung angeboten.

Der Stadtverkehr Sarstedt wird durch die Linie 201 abgedeckt. Die Linie wird durch unterschiedliche Linienabschnitte gebildet, die die Stadtteile von Sarstedt an die Innenstadt, die Schulzentren und die Haltestelle Sarstedt, Wendeschleife als Schnittstelle zur Stadtbahn U1 in und aus Richtung Hannover anbindet, sowie den Bahnhof. Eine Ausnahme bildet der Stadtteil Heisede, der über einen eigenen Stadtbahnanschluss verfügt und in seiner Ausrichtung eher in Richtung Laatzen bzw. Großraum Hannover orientiert ist. Die Linie verkehrt regelmäßig, ungefähr im 120-Minuten-Takt der jeweiligen Abschnitte, montags bis freitags mit einem etwas eingeschränkten Bedienungsangebot in den Ferien. Am Wochenende wird kein Angebot vorgehalten.

Der Bedienungszeitraum der Linien an Werktagen ist sehr unterschiedlich entsprechend den jeweiligen Funktionen der Linien ausgeprägt. Er beginnt in der Regel wochentags zwischen 04:30 Uhr und 06:30 Uhr und endet bei vielen Linien, insbesondere im südlichen Kreisgebiet, bereits gegen 19:00 Uhr. Nur wenige Linien verkehren bis in die späten Abendstunden, hier zu nennen sind die Linien 21, 33, 41 (Abschnitt Bodenburg – Lamspringe), 43, 411 und 32 (die zwei letztgenannten als Abbringer).

Das Bedienungsangebot am Wochenende, insbesondere am Sonntag, wird auf vielen Linien reduziert. Während samstags häufig noch ein 120-Minuten-Takt angeboten wird, werden sonn- / feiertags meist nur einzelne Fahrtenpaare angeboten, viele Linien, insbesondere im südlichen Nahverkehrsraum, werden gar nicht bedient.

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

Mit Ausnahme einzelner Linien verkehren die meisten Linien ausschließlich im Nahverkehrsraum. Lediglich einzelne Linien bieten kreisgrenzenüberschreitende Busverbindungen u. a. zu den benachbarten Städten und Gemeinden Hohenhameln (Linie 25 und N3) Bierbergen (Linie 31), Groß Lafferde (Linie 32), Binder (Linie 34), Schulenburg (Linie 53), Delligsen und Grünenplan (Linien 63 und 642), Bad Gandersheim (Linien 41 und 61) und Seesen (Linie 461).

Angebotsveränderungen gegenüber dem Bedienungsangebot zum Analysezeitpunkt der letzten NVP-Fortschreibung (2015) sind insbesondere im Raum Alfeld (Leine)/ Leinebergland sowie im nordöstlichen Kreisgebiet zu verzeichnen.

Abend- / Nachtverkehr

Der „nachtsbus" gewährleistet auf neun Bedienungskorridoren ausgehend von der Kreisstadt Hildesheim eine weitreichende Erschließung des Kreisgebietes im Nachtverkehr am Wochenende von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Als Anschluss an den N7 fährt zudem die Linie N7+ ausgehend von Bad Salzdetfurth Bahnhof einen Großteil der Ortschaften der Stadt Bockenem und der Gemeinde Lamspringe an. Der nachtsbus stellt eine flächenhafte Erschließung weitgehend aller Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern in den bedienten Bereichen

sicher, darüber hinaus die Hauptorte von Nordstemmen, Gronau (Leine) und Sibbesse. Der „nachtsbus" verkehrt als Kombination aus bedarfsgesteuertem Richtungsbandbetrieb mit Korridorbedienung (vier Abfahrten pro Linie ausgehend von Hildesheim Hbf / ZOB) und festbedientem Linienverkehr im Zubringerverkehr (eine Fahrt pro Linie in Richtung Hildesheim gegen 00:00 Uhr (Ausnahme bildet hierbei die Linie N1, welche 4 Zubringerfahrten nach Hildesheim vorweist)). Alle Linien haben am Bahnhof in Hildesheim Anschluss an die S-Bahn S4 gegen 23:00 Uhr, gegen 01:00 Uhr und gegen 02:30 Uhr aus Richtung Hannover.

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

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

6.4 Leistungsdaten

6.4.1 Verkehrsleistung im festbedienten Linienverkehr

Insgesamt betrug die jährliche Verkehrsleistung im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim 2017 rund 5,76 Mio. Nutzwagen-Kilometer (ohne Stadtverkehr Hildesheim). Mit etwa 93 % der gesamten Verkehrsleistung war der RVHI der mit Abstand größte Anbieter im Landkreis. Auf die übrigen zwei Konzessionsinhaber RBB und Koch entfielen insgesamt nur etwa 7 % der gesamten Verkehrsleistung. Mit Übertragung der Konzession für die Linie 461 Derneburg – Bockenem – Seesen (ehemals RBB) zum 01.04.2019 auf die RVHI, entfallen ab April 2019 nunmehr annähernd 99 % der Verkehrsleistung auf die RVHI. Rund 3 % der Leistung wird im Nachtverkehr geleistet.

In den letzten Jahren wurde das Leistungsangebot im Regionalbusverkehr kontinuierlich ausgebaut. Im Vergleich zum Vorjahr 2016 um etwa 1,5 %, im Vergleich zum Jahr 2012 (Datenstand letzter NVP 2015) sogar um gut 4 %. Die zusätzliche Leistung wurde insbesondere für Angebotsoptimierungen und –strukturierungen im westlichen und südwestlichen Kreisgebiet genutzt.

Tabelle 31: Linienlänge und Fahrplan-Kilometer der Linien im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim[96]

		2016		2017	
Linie	**VU**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**
8[97]	RVHI	13,080	64.685 (nur RVHI)	13,080	61.502
21	RVHI	22,635	437.500	22,635	434.173
22	RVHI	25,790	59.159	25,790	58.608
23	RVHI	31,680	119.203	31,680	118.160
24	RVHI	30,700	138.138	20,030	133.639
25	RVHI	50,024	182.888	50,024	182.978
31	RVHI	22,320	115.112	22,320	114.952
32	RVHI	33,580	243.547	33,580	244.347
33	RVHI	49,465	360.776	49,465	358.614
41	RVHI	36,750	186.144	36,750	184.777
42	RVHI	53,280	100.013	53,280	99.569
43	RVHI	14,111	125.950 (nur RVHI)	16,495	156.452
44	RVHI	46,940	254.716	46,940	269.023
51	RVHI	33,270	106.967	33,270	105.968
52	RVHI	48,405 (inkl. L 521)	141.382	48,405 (inkl. L 521)	140.139
53	RVHI	21,595	90.280	21,595	89.127
61	RVHI	37,170	116.333	32,790	143.219
62	RVHI	15,795	36.230	15,795	35.768
63	RVHI	23,200	143.895	23,200	142.419
64	RVHI	24,130	125.678	24,130	124.310
65	RVHI	35,870	76.967	35,870	83.311
66	RVHI	44,390	234.325	44,390	233.779
67	RVHI	35,150	133.066	32,140	143.882
68	RVHI	28,300	60.363	28,300	72.979
201	RVHI	26,540	115.482	26,540	113.238

[96] Befragung Verkehrsunternehmen Herbst 2018.

[97] Die Linie 8 wird seit dem 01.01.2019 vollständig von der Stadtverkehr Hildesheim GmbH SVHI betrieben.

		2016		2017	
Linie	**VU**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**
211	RVHI	31,070	72.415	31,070	71.550
212	RVHI	20,610	22.543	20,610	22.279
213	RVHI	48,870	42.000	48,870	41.534
411	RVHI	37,260	218.644	37,260	217.416
501	RVHI	17,504	61.428	17,504	61.738
502	RVHI	10,030	26.594	10,030	26.974
521	RVHI	*Enthalten in Linie 52*	32.010	*Enthalten in Linie 52*	32.820
522	RVHI	30,900	50.186	30,900	50.164
601	RVHI	7,980	69.226	7,980	69.208
602	RVHI	6,480	42.839	6,480	42.939
641	RVHI	57,880	102.111	57,880	104.575
642[98]	RVHI	59,500	90.970	59,500	91.177
642[98]	Koch	59,900	72.050	59,900	72.050
661	RVHI	44,240	150.381	44,240	151.910
N1	RVHI	15,985	13.559	15,985	13.351
N2	RVHI	33,340	14.673	33,340	14.447
N3	RVHI	30,500	10.086	30,500	9.931
N4	RVHI	33,370	14.892	33,370	14.618
N5	RVHI	42,570	16.815	42,570	16.556
N6	RVHI	39,150	14.729	39,150	14.502
N7	RVHI	68,300	34.245	68,300	33.717
N8	RVHI	19,940	12.664	19,940	12.559
N9	RVHI	35,020	16.651	35,020	16.394
34	Rizor[99]	91,240	381.980	91,240	381.980
461	RBB[100]	45,180	334.772	45,180	334.772
Regionalverkehr gesamt		diverse	5.687.262	diverse	5.764.094

[98] Gemeinschaftskonzession RVHI / Koch.

[99] Die Linie 34 wurde bis Januar 2018 von der Firma Rizor GmbH betrieben. Aufgrund der Insolvenz des Unternehmens übernahm ab Februar 2018 der RVHI die Linie 34.

[100] Die Konzession für die Linie 461 Derneburg – Bockenem – Seesen ist zum 01.04.2019 auf die RVHI übertragen worden.

6.4.2 Verkehrsleistung im Bedarfsverkehr

Auch im Bedarfsverkehr im Landkreis Hildesheim ist tendenziell eine Zunahme der Verkehrsleistungen zu verzeichnen (vgl. Tabelle 32).

Tabelle 32: Angaben zur Leistungsentwicklung der Bedarfsverkehre im Landkreis Hildesheim (Regionalverkehr)[101]

Jahr	**Linie**	**Jahresfahrleistung** (Fahrplankilometer bzw. Abrufquote und durchschnittlicher Besetzungsgrad)
2016	41	21.015
2017		21.367
2016	411	20.806
2017		20.878
2016	501	8,5 % / 1,0
2017		10 % / 1,2
2016	502	21 % / 1,1
2017		14,5 % / 1,1
2016	521	10 % / 1,0
2017		10 % / 1,0
2016	522	0
2017		0
2016	601	13 % / 1,2
2017		13 % / 1,2
2016	602	13 % / 1,2
2017		13 % / 1,2
2016	Ortsteile Stadt Alfeld (Leine)	0
2017		0

[101] Befragung Verkehrsunternehmen Herbst 2018.

7 Rückblick – Veränderungen im Verkehrsangebot seit Beschluss des Nahverkehrsplans 2015 –

Im Nahverkehrsplan 2015 wurden u. a. diverse Maßnahmen im Angebot vorgeschlagen. Diese orientierten sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes sowie an den im Anforderungsprofil definierten Anforderungen. Im Fokus stand insbesondere das Ziel einer weitgehenden Stabilisierung der Nachfrage trotz prognostiziertem Bevölkerungs- und insbesondere Schülerrückgang.

Gegenüber dem Stand von 2012 wurde im Rahmen der Umsetzung des NVP 2015 sowie weiterer Angebotsmaßnahmen Ausweitungen der Leistungen im festbedienten Linienverkehr um rund 4 % (ca. 233.000 Bus-Kilometer) von ca. 5,53 Mio. Bus-km auf 5,76 Mio. Bus-km vorgenommen. So wurden zum Fahrplanwechsel im Februar 2016 durch vollständige Überplanung der Linien 31, 32 und 33 einige wesentliche Verbesserungen im nordöstlichen Kreisgebiet umgesetzt. Zudem haben in den letzten Jahren in verschiedenen anderen Bereichen, insbesondere im südlichen und südwestlichen Kreisgebiet, teils kleinere, zum Teil aber auch größere bedarfsorientierte Überplanungen des Liniennetzes und auch des Bedienungsangebotes im Regionalbusverkehr stattgefunden, um das Angebot weiter an die tatsächlichen Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen. So wurde zum Fahrplanwechsel Winter 2017/2018 ein neues Konzept im Stadtverkehr der Stadt Alfeld (Leine) umgesetzt, mit dem insgesamt eine Optimierung des Fahrtenangebotes im Stadtgebiet erreicht werden konnte.
Im Rahmen des „Mobilitätskonzeptes 2030" für die Samtgemeinde Leinebergland, die durch Fusionierung der Samtgemeinde Gronau (Leine), der Stadt Gronau (Leine) und der Samtgemeinde Duingen im November 2016 entstand, wurde im Zuge der Umsetzung des Handlungsfeldes „ÖPNV" der Regionalbusverkehr in der Samtgemeinde umfassend überplant. So wurde ein integriertes ÖPNV- und Rufbuskonzept realisiert, durch welches das vorhandene Angebot weiterentwickelt und strukturiert wurde und insbesondere in Ausrichtung auf das Grundzentrum Gronau (Leine) sowie die SPNV-Haltepunkte gestärkt wurde.

Darüber hinaus wurde vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der damals novellierten Gesetzeslage der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen in den letzten Jahren eine sehr hohe Bedeutung beigemessen. Auch wurde der Ausbau der Haltestellen mit Wartehallen weiter vorangebracht.

7.1 Zielerfüllung der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2015

In den nachfolgenden Tabellen sind die im NVP 2015 aufgrund der definierten Ziele und der herausgearbeiteten Schwachstellen abgeleiteten Planungsvorgaben aufgeführt. Des Weiteren wird vermerkt, ob und in welchem Maße die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV realisiert wurden.

7.1.1 Bedienungsangebot im Busverkehr

Prüfaufträge	**Umsetzung**	**Weiterverfolgen im NVP 2019**
Elze (Kernort), Linie 66: Anbindung Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad	Nicht umgesetzt	Ja
Gronau (Leine) (Kernort), Linie 661: Anbindung Siedlungsbereich östlich der L480	Teilumsetzung; neue Haltestelle „Am Windmühlenberg" auf der L 480 und Bedarfshaltestelle „Dötzumer Straße" (zunächst nur für Schüler am Ortsausgang Richtung Dötzum)	-
Harsum (Kernort), Linie 24: Anbindung Wohngebiet im Bereich „Im Westerfeld"	Nicht umgesetzt	Ja, alternativ ggf. Erschließung durch Rufbus prüfen
Bockenem (Kernort), Linie 411: Erschließung des südlichen Wohn- und Gewerbegebietes	Nicht umgesetzt	Ja, ggf. bei Umplanung Linie 461 berücksichtigen
Diekholzen, Linie 42: Erschließung der Heimstatt Röderhof	Nicht umgesetzt	Ja
Schellerten, Linie 32: Erschließung des Gewerbegebietes Schellerten-West	Nicht umgesetzt	Ja, die Planung einer neuen Haltestelle steht aktuell an
Freden (Leine) (Kernort), Linien 61 und 68: Anbindung der Gemeinde Freden (Leine) an das Oberzentrum Hildesheim	Umgesetzt, durch Verknüpfung am Bahnhof Alfeld (Leine)	-
Hoheneggelsen : Anbindung des Bahnhofs Hoheneggelsen und Verknüpfung SPNV - Busverkehr	Noch nicht umgesetzt, jedoch in Realisierung	Erschließung durch AST Gemeinde Söhlde

Prüfaufträge	**Umsetzung**	**Weiterverfolgen im NVP 2019**
Söhlde, Linien 608 und 609: Anbindung von Söhlde an Salzgitter	Nicht umgesetzt	Kreisgrenzüberschreitendes Gemeinschaftsprojekt der benachbarten Aufgabenträger
Korridor Hildesheim – Ochtersum – Barienrode, Linien 5/43: Anpassen des Bedienungsangebotes auf der Relation Hildesheim – Ochtersum – Diekholzen im Zuge der Liniennetzoptimierung für den Stadtverkehr Hildesheim	Umgesetzt; Anpassung des Linienwegs zum Hbf; Linie fährt nicht mehr ins Stadtfeld / Ost; Umstellung der Taktfamilie (10-/20-Min.-Takt statt 30-Min.-Takt; ausgewiesene Fahrten im Regionalverkehr ~ 30-/ 60-Min.-Takt)	-
Linie 32: Anbindung des Helios-Klinikums in Hildesheim aus dem nordöstlichen Kreisgebiet.	Umgesetzt	-
diverse Linien: Systematisierung des Bedienungsangebotes auf Hauptrelationen (z. B. Linien 32, 44, 64)	Verbesserung des Angebotes der • L44: Mo.-Sa. Sa nachmittag u. So./Ft. nur in Teilbereichen • L32: Erweiterung bis Söhlde, Mo.-Sa. jew. plus eine Fahrt Ri. Hi., std. Angebot Ri. Söhlde • L64: geringfügige Änderung	-
diverse Linien: Verbesserung der Angebotsqualität in peripher gelegenen Bereichen im südwestlichen Landkreisgebiet, z. B. • SG Leinebergland – Gronau (Leine): OT Barfelde (ca. 650 EW), OT Eitzum (ca. 550 EW), OT Deinsen (ca. 390 EW) • SG Leinebergland – Duingen: OT Marienhagen (ca. 770 EW), OT Weenzen (ca. 380 EW), OT Hoyershausen (ca. 200 EW) • Sibbesse: OT Almstedt (ca. 680 EW), Segeste (ca. 210 EW)	• Umgesetzt L661: OT Barfelde, OT Eitzum, L641: OT Deinsen • Umgesetzt: L641 OT Marienhagen, OT Weenzen, Nicht umgesetzt L65:OT Hoyershausen • Sibesse OT Almstedt und Segeste	

Prüfaufträge	**Umsetzung**	**Weiterverfolgen im NVP 2019**
• Freden (Leine): OT Everode (ca. 450 EW)	• Umgesetzt L61:Freden (Leine) OT Everode	
Verbesserte Abstimmung/ Systematisierung der Bedienungsangebote aller im südöstlichen Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, um die Anbindung an das Oberzentrum Hildesheim mit den verschiedenen Bedarfsschwerpunkten zu verbessern.	• (noch) nicht umgesetzt (Angebote der Linien 411/461/42 fast unverändert)	Umsetzung ist bis Sommer 2019 vorgesehen
Ausweiten des Bedienungsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende • Bedarfsgerechte Ausweitung des Bedienungszeitraums an Wochentagen mindestens bis 20 Uhr, ggf. als Rufbus-Angebot).	• AST 24/25, 33, 44, 51, 63, 522, • 41, 501, 502, 521 geringfügig, • 61 (Ausweitung des RufBus-/AST-Angebotes)	-
• Schaffung eines bedarfsgerechten Grundangebotes am Wochenende Samstag und Sonntag, ggf. als Rufbus-Angebot	• Umgesetzt auf den Linien: 24, 44, 641, 661; 61, 63, 65, 67, 68, 601, 602 nur an Samstagen (außer Stadt Alfeld (Leine))	-

7.1.2 Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur

Maßnahme	**Umsetzung**	**Weiterverfolgen im NVP 2019**
Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Vorgaben des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim.	kontinuierliche Umsetzung; seit Beschluss des NVP 2015 Realisierung von ca. 80 Umbaumaßnahmen	ja
Prüfung, ob Haltestellen zusammengelegt bzw. verlegt werden können, um den erforderlichen Aufwand unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglichst zu optimieren.	Kontinuierliche Umsetzung	ja

Maßnahme	**Umsetzung**	**Weiterverfolgen im NVP 2019**
Prüfen des Angebotes der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen im Hinblick auf Überprüfung der vorhandenen Abstellanlagen nach Kapazität und Qualität sowie Ausbau des Angebots.	-	Ja, in Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept, welches aktuell in der Bearbeitung ist.
Alfeld (Leine): Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes in Alfeld (Leine) und Neugestaltung des ZOB.	Umsetzung Ende 2017 abgeschlossen	-
Sarstedt: • Neueinrichtung barrierefreier Haltestellen auf der Innerstebrücke in beiden Fahrtrichtungen als Ersatz für die entfallenden Haltestellen Holztorstraße, Burgstraße und Hahnenstein im Zuge der Neugestaltung des Bürgermeister Meckeler Parkplatzes vor dem Innerstebad	umgesetzt	
• Erweiterung der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Sarstedt,	nicht umgesetzt	ja
• Umgestaltung des ZOB am Schulzentrum Sarstedt.	nicht umgesetzt	ja
Algermissen: Erweiterung der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Algermissen.	nicht umgesetzt	ja
Diekholzen: Barrierefreier Ausbau von 15 im Gemeindegebiet Diekholzen liegenden Haltestellen an der RVHI-Linie 43 (Diekholzen bis zur Stadtgrenze Hildesheim).	nicht umgesetzt	Ja, in Teilen.
Holle: Umbau der Bushaltestelle am Bahnhof Holle / Derneburg (hochfrequentierter Verknüpfungspunkt zum SPNV)	nicht umgesetzt	ja
Lamspringe: Barrierefreier Ausbau von 23 im Samtgemeindegebiet liegende Haltestellen an der RVHI-Linie 41	zu annähernd einem Drittel umgesetzt	Ja, in Teilen.

Maßnahme	Umsetzung	Weiterverfolgen im NVP 2019
Gronau (Leine): Erweiterung der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Banteln.	umgesetzt	-
LK Hildesheim: Ausbau von vier Haltestellen an Schulzentren • OBS Bockenem, • OBS Harsum, • OBS Nordstemmen, Gebäude Jahnstraße, • Gymnasium Sarstedt (s. o.).	nicht umgesetzt	Ja[102]

7.1.3 Weiterentwicklung Fahrgastinformation, Marketing und Tarif

Maßnahme	Umsetzung	Weiterverfolgen im NVP 2019
Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit einer Anzeigemöglichkeit in Echtzeit.	teilweise umgesetzt	ja
Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft.		ja
Barrierefreie Fahrgastinformation, z. B. • Kennzeichnung von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan • Barrierefreie Gestaltung der Fahrplaninformationen im Internet • Weitgehend barrierefreie Gestaltung der gedruckten Fahrplanexemplare (z. B. Anpassen der Schriftgrößen).	teilweise umgesetzt	ja
Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen, wie z. B.	nicht umgesetzt	ja

[102] Hinweis: Das Gebäude Jahnstraße der OBS Nordstemmen wird nicht mehr zu Schulzwecken genutzt. Forciert werden soll zukünftig der Ausbau der Haltestellen Schlingweg (vgl. Kapitel 10.3.2, Tabelle 55).

Maßnahme	**Umsetzung**	**Weiterverfolgen im NVP 2019**
• Liniennetzplan auf digitalisierter Grundlage zur besseren Orientierung, • Kennzeichnung von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan, • Darstellung regelmäßiger Verknüpfungen im Regionalbusverkehr, • Informationen zum Tarif (ggf. nach Einführung des Tarifverbunds), • Ausweisen von Vertriebspartnern.		
Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Verknüpfungspunkten, z. B.		
• Korridorfahrpläne in Ergänzung zu den Linienfahrplänen,	• nicht umgesetzt	• ja
• Liniennetzplan auf digitalisierter Grundlage zur besseren Orientierung,	• nicht umgesetzt	• ja
• Umgebungspläne für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, dem Liniennetz, benachbarter Haltestellen und Stationen,	• teilweise umgesetzt	• ja
• Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste,	• nicht umgesetzt	• ja
• vereinheitlichte Fahrgastinformationen an den Haltestellen (corporate design im Regionalbusverkehr).	• umgesetzt, mit Ausnahme Linie 461	• ja
Stärkung des zielgruppenorientierten und lokalen Marketings, z. B.		
• Erstellung von Orts- oder Korridorfahrplänen	• nicht umgesetzt	• ja
• Liniennetzpläne für einzelne Ortsverkehre mit Lage der	• teilweise umgesetzt	• ja

Maßnahme	Umsetzung	Weiterverfolgen im NVP 2019
Haltestellen und wichtigen Einrichtungen sowie Darstellung der relevanten Verknüpfungen (z. B. in Alfeld (Leine)), • Durchführung von Einführungskampagnen bei Einrichtung neuer Angebote und Produkte (z. B. EinkaufsBus mit Eröffnungsfest, Haushaltsbroschüren, Werbemaßnahmen).	(Alfeld (Leine)) • kontinuierliche Umsetzung	• ja
Tarifliche Kooperation aller Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim (Tarifverbund Region Hildesheim).	• (noch) nicht umgesetzt	• ja

7.2 Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2015

Neben der Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2015 sowie den darauf aufbauenden Veränderungen des Verkehrsangebotes wurden darüber hinaus in den letzten Jahren regelmäßig Anpassungen im Bedienungsangebot und Liniennetz sowie Taktverschiebungen zur Optimierung von Anschlüssen durchgeführt.

Die nachfolgenden Tabellen geben einen kurzen Überblick über die seit 2015 eingetretenen Veränderungen im ÖPNV im Nahverkehrsraum.

7.2.1 Maßnahmen im Bereich SPNV

Im Bereich SPNV konnte seit Verabschiedung des NVP 2015 die Einrichtung eines stündlichen Angebotes auf der RE-Strecke Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg (RE50) realisiert werden.

7.2.2 Maßnahmen im Bereich ÖPNV

Neben den in Tabelle 33 aufgeführten Maßnahmen(paketen) wurden zu allen Fahrplanwechseln kleinere Einzelmaßnahmen mit dem Fokus einer Optimierung im lokalen Bereich (zeitliche Anpassungen, kleinere Linienwegsanpassungen) realisiert. Darüber hinaus wird das Angebot kontinuierlich an die Belange des Schulverkehrs angepasst.

Tabelle 33: Umgesetzte Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“ im straßengebundenen ÖPNV seit 2015 (ohne Stadt Hildesheim)

Umgesetzte Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV seit 2015
Überplanung Stadtverkehr Alfeld (Leine) (Dezember 2017):
• Stadtbus verbindet die Steinköpfen, den Sindelberg, die Ameos-Klinik und die Innenstadt mit dem ZOB / Bahnhof
• Stadtverkehrslinien 601/602: Umstellung auf 30-Minuten-Takt durch Überlagerung (Mo.-Fr. morgens bis abends, Sa. bis nachmittags)
• Takt der Stadtbusse ist auf den Metronom abgestimmt
• Zusätzliche Fahrten / Verbessertes Angebot am Wochenende im Stadtgebiet und in den Ortsteilen (bedarfsgesteuertes AST-Angebot; Linien 44, 61, 63, 65, 67, 68)
• 60-Min.-Takt RVHI-Linien
Umsetzung Mobilitätskonzept Leinebergland (Handlungsfeld ÖPNV) (ab 2017):
• Linien 61, 67, 68 – Vertaktung der Fahrten sowie Einführung eines Rufbusbetriebes an Ferientagen, Samstagen und in der Stadt Alfeld (Leine) zudem an Sonn- und Feiertagen (2-Std.-Takt) und Abstimmung auf den Bahnfahrplan Metronom, Ri. Hannover (über Elze nach Hildesheim)
• Linie 44 – Verbesserung des Angebotes Alfeld (Leine) – Hildesheim, Mo.-Sa. Sa. nachmittag u. So./Ft. nur in Teilbereichen, mit Metronom-Anschluss
• Linie 61 – Verbesserung des Angebotes Alfeld (Leine) – Bad Gandersheim (Verdichtung und Umstrukturierung des Angebotes auch an Ferientagen, Mo.-Fr., Sa. nachmittag u. So./Ft. als Rufbus, mit Metronom-Anschluss
• Linie 63 – Verbesserung des Angebotes Alfeld (Leine) – Grünenplan Mo.-Fr., Sa. nachmittag u. So./Ft. als Rufbus, mit Metronom-Anschluss
• Linie 65 – Verbesserung des Angebotes Alfeld (Leine) – Marienhagen, Mo.-Sa. (Sa. z. T. als Rufbus) Sa. nachmittag u. So./Ft. als AST, mit Metronom-Anschluss
• Linie 67: o regelmäßige Bedienung des Krankenhauses o Endhaltestelle am Bahnhof Banteln mit Metronom-Anschluss o Verbesserung des Angebotes Alfeld (Leine) – Eime, Mo.-Sa., Sa. nachmittag u. So./Ft. als AST, mit Metronom-Anschluss
• Linie 68 – Verbesserung des Angebotes Alfeld (Leine) – Lamspringe, mit Metronom-Anschluss
• 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. 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.

Umgesetzte Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV seit 2015
Fahrplanwechsel Juli 2015:
• Überplanung verschiedener Linien im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung der Schulen in Hildesheim (z. B. Linien 21, 23, 25, 213, 33, 44, 53)
Fahrplanwechsel Dezember 2015:
• Überplanung des Linien- und Bedienungsangebotes im nordöstlichen Raum im Hinblick auf eine strukturierteres Angebot (Linien 24, 25, 31, 32, 33)
• Feinjustierung im nachtsbus-Verkehr
Fahrplanwechsel Juni 2017:
• Beginn der Überplanung des ÖPNV-Angebotes im Leinebergland auf Basis des Mobilitätskonzeptes 2030 (siehe oben)
• L43, Mo.-So. alle Fahrten: in Abstimmung mit dem neuen Liniennetz SVHI 5/43; Anbindung Hbf / ZOB auch am Abend und am WE
Fahrplanwechsel Dezember 2017 (Überplanung Stadtverkehr Alfeld (Leine)):
• Überplanung Stadtverkehr Alfeld (Leine) (siehe oben)
Fahrplanwechsel Juli 2018:
• Weitere Optimierung in des Samtgemeinde Leinebergland
• Überplanung des Bedienungsangebotes am Wochenende (Linien 41,44 und 411)

8 Stärken-Schwächen-Analyse

Im Rahmen der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung der für den Nahverkehrsplan relevanten Qualitätsanforderungen untersucht und bewertet. Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Fahrplanjahr 2018.

Für die Kommunen und Ortsteile im Nahverkehrsraum werden folgende Parameter untersucht:

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

Darüber hinaus werden folgende weitere Qualitätsmerkmale analysiert und bewertet:

- Systemtransparenz,
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
- ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellen und Fahrzeuge),
- Service (Fahrgastinformation, Vertrieb),
- Tarif.

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

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

Inwieweit die festgestellten Defizite in der Angebotsqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit Verbesserungen im Fahrplanangebot tatsächlich behoben werden können, wird im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft.

8.1 Bewertung der Angebotsqualität in den Gemeinden

8.1.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 3.3.4.2). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Bewertung der Erschließungsqualität

Das räumliche Verkehrsangebot ist im Vergleich zum NVP 2015 weitgehend gleich geblieben.

Insgesamt ist die räumliche Erschließungsqualität im Landkreis Hildesheim somit grundsätzlich als gut zu bewerten, mindestens 80 % der besiedelten Fläche wird vom ÖPNV erschlossen. Das ÖPNV-Netz im Nahverkehrsraum ist weitgehend ohne Mängel in der Erschließung, die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen. Die ÖPNV-Erschließung in Alfeld (Leine) und Sarstedt wird durch die dortigen Stadtverkehre weitestgehend abgedeckt.

Mit Ausnahme des Ortsteils Schildhorst (Gemeinde Freden (Leine); 94 Einwohner) verfügen alle Orte mindestens an Schulwerktagen über eine Anbindung an den ÖPNV. Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Randbereiche von Wohngebieten, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung. Lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Standards entsprechend erschlossen. Darüber hinaus treten punktuell Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine hierauf ausgerichtete ÖPNV-Erschließung nur sehr eingeschränkt möglich ist.

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

Lediglich die Ortsteile Glashütte, Hornsen, Neuhof, Ammenhausen, Wöllersheim und Evensen (alle Gemeinde Lamspringe) sind nicht an den festbedienten Linienverkehr angebunden. Es verkehrt jedoch der Rufbus zwischen Bad Salzdetfurth, Bodenburg und Lamspringe, so dass ein gewisses Grundangebot auch außerhalb des

Schulverkehrs gewährleistet ist, welches aufgrund der Größe der Ortsteile als ausreichend und entsprechend der Betroffenheit eingeschätzt wird.

In folgenden räumlichen Situationen gibt es größere Bereiche, die gemäß den definierten Standards nicht vom ÖPNV erschlossen sind:

Tabelle 34: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung

Ortsteil / Siedlungsbereich	**Defizit – Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit / Handlungsbedarf**
Alfeld (Leine)		
Limmer	• Randbereiche des Gewerbe- und Industriegebietes Limmer-West liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 700 m • Erfahrungsgemäß geringe ÖPNV-Affinität	➔ kein bzw. sehr geringer Handlungsbedarf
Algermissen		
Kernort Algermissen	• Ein Teilbereich des Siedlungsgebietes im Süden liegt im Einzugsbereich des Bahnhofs (Einfamilienhausbebauung) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m • Trennwirkung Schiene (lediglich ein Übergang im betroffenen Bereich)	➔ geringer Handlungsbedarf
Bockenem		
Kernort Bockenem	• das Wohngebiet, das Gewerbegebiet Süd sowie eine Einrichtung der kirchlichen Jugendhilfe nördlich der L500 als auch der Südwall werden nicht vom ÖPNV erschlossen (Einfamilienhausbebauung, keine Betriebe mit Relevanz für ÖPNV)	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Diekholzen		
Heimstatt Röderhof	• Einrichtung der Eingliederungshilfe mit etwa 220 Wohnplätzen liegt abseits der Linienführungen	➔ kein Handlungsbedarf im festbedienten Linienverkehr; ggf. ergänzende Infrastruktur B+R an Haltestelle Egenstedt prüfen

Ortsteil / Siedlungs-bereich	**Defizit – Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit / Handlungsbedarf**
Elze		
Kernort Elze	• keine ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebiets Mühlenfeld (keine Betriebe / Agglomeration in ÖPNV-relevanter Größenordnung), des Sportplatzes und des Freibads • Entfernung zur nächsten Haltestelle 500-700 m	➔ geringer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Straße „Zum Königsstuhl" auf Höhe des Freibades zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung
Giesen		
Ortsteil Ahrbergen	• Gewerbegebiet „im Hasenwinkel" im Südosten von Ahrbergen liegt außerhalb der definierten Einzugsradien • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m	➔ geringer Handlungsbedarf
Harsum		
Kernort Harsum	• ein Teilbereich des Siedlungsgebietes im westlichen Randbereich liegt außerhalb der definierten Einzugsradien, außerhalb des Schulverkehrs vergrößert sich der betroffene Siedlungsbereich deutlich (Einfamilienhausbebauung, einzelne Mehrfamilien- und Reihenhäuser) • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Förster Straße / Adolf-Kolping-Straße zur Verbesserung der räumlichen Erschließungswirkung; alternativ ggf. innere Erschließung mit Rufbus prüfen

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

Karte 6: ÖPNV-Erschließung Landkreis Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim)

8.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Bewertung der Bedienungsqualität

Zur Bewertung der Bedienungsqualität im Landkreis Hildesheim werden die in Kapitel 3.3.4.3 definierten Richtwerte für die zeitliche Verfügbarkeit, die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit (Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrtenpaare pro Stunde) zur Überprüfung des Status quo herangezogen. Die Analyse erfolgt zum Fahrplanstand 2018.

Untersucht werden die Verbindungen aus allen Ortsteilen zum jeweiligen Grundzentrum und zum Mittelzentrum Alfeld (Leine) bzw. zum Oberzentrum Hildesheim sowie die Verbindung der Grundzentren zum Mittelzentrum Alfeld (Leine) bzw. zum Oberzentrum Hildesheim. Für jeden Ort wird hierbei eine Referenzhaltestelle in zentraler Lage definiert. Bei Ortsteilen, die durch eine peripher gelegene Haltestelle ein deutlich besseres Bedienungsangebot aufweisen, wird diese bzw. werden beide Haltestellen in die Betrachtung einbezogen.

Bewertung der Verbindungsqualität

Für die Bewertung der Verbindungsqualität werden die in Kapitel 3.3.4.4 definierten Anforderungen zugrunde gelegt.

Analysiert wird das vorhandene ÖPNV-Angebot im Hinblick auf die Reisezeit und die Umsteigehäufigkeit und -zeit. Untersucht werden auch hier die Verbindungen aus allen Ortsteilen zum jeweiligen Grundzentrum, die Verbindung aus allen Ortsteilen zum Mittelzentrum Alfeld (Leine) bzw. zum Oberzentrum Hildesheim und die Verbindung aus den Grundzentren zum Mittelzentrum bzw. zum Oberzentrum Hildesheim.

Anbindung an das Grundzentrum

Grundsätzlich ist die Anbindung der Ortsteile an das jeweilige Grundzentrum in weiten Teilen als gut bzw. zufriedenstellend im Rahmen der definierten Richtwerte zu beurteilen. Mit Ausnahme einiger weniger Relationen, vorrangig in den Städten Bad Salzdetfurth und Bockenem sowie den Gemeinden Söhlde und Freden[103], verfügen die untersuchten Gemeindeteile weitgehend über ein Fahrtenaufkommen in der Relation zum Grundzentrum, das mindestens den geforderten Richtwerten entspricht. Auf den Relationen, die nicht entsprechend der definierten Standards bedient werden, wird häufig ein lastrichtungsbezogenes Angebot vorgehalten. So wird z. B. vormittags die Anbindung an das Grundzentrum gewährleistet, nachmittags in Gegenrichtung.

Defizite bestehen in der Anbindung der Bad Salzdetfurther Ortsteile Heinde, Hockeln, Klein Düngen, Lechstedt und Listringen an das Grundzentrum. Die Ortsteile

[103] Eingeschränktes Bedienungsangebot in der Schulzeit.

Breinum, Heinde, Lechstedt und Listringen verfügen nicht über eine Direktverbindung an Bad Salzdetfurth, sind aber über einen optimierten Umstieg in Bodenburg (für Breinum) bzw. Hildesheim Ostbf. an den Hauptort angebunden. Alle Ortschaften verfügen über ein ausreichendes Angebot in Richtung Hildesheim (Ausnahme Abendverkehr der Ortsteile Hockeln und Klein Düngen), so dass die Versorgungs- und Einkaufsverkehre hierdurch weitgehend abgedeckt werden.

Eine ähnliche Situation stellt sich auch für einige Ortsteile der Gemeinden Schellerten und Söhlde dar. Aufgrund der stringenten Linienführung der Linien 32 und 33 mit hauptsächlich verbindender Funktion, verfügen einige Ortsteile nicht über eine Direktverbindung an den jeweiligen Hauptort bzw. das Grundzentrum. Dies ist jedoch nur bedingt als Defizit zu werten, da die Anbindung an Hildesheim aus allen Ortsteilen als gut bis sehr gut in Relation zu den definierten Richtwerten zu bewerten ist. In Söhlde sind die Rahmenbedingungen für den ÖPNV durch eine gewisse Zweipoligkeit erschwert, da zwar Söhlde der Verwaltungsstandort ist, der Versorgungs- bzw. Einkaufsschwerpunkt ist jedoch der Ortsteil Hoheneggelsen. Beide Zielorte werden von unterschiedlichen Linien angefahren. Die Ortsteile Nettlingen, Bettrum, Groß Himstedt, Klein Himstedt und bedingt auch Söhlde sind nicht bzw. nur mit sehr großem Umweg über Hildesheim an den Versorgungsschwerpunkt Hoheneggelsen[104] angebunden. Mit der Linie 33 ist jedoch eine direkte Anbindung sowohl an Hildesheim als auch an den Verwaltungsstandort Söhlde gegeben.

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

In verschiedenen Bereichen wird außerhalb der Schulzeiten ein eingeschränktes Bedienungsangebot vorgehalten. Ganz besonders betroffen sind hiervon die Ortschaften der ehemaligen SG Duingen, die östlichen Bereiche der ehemaligen SG Gronau (Leine) sowie Ortsteile der Gemeinde Freden (Leine). Nichtsdestotrotz ist das Angebot insbesondere im Raum Alfeld (Leine)/ Samtgemeinde Leinebergland/ Freden in den letzten Jahren durch umfangreiche Überplanungen und Umstrukturierungen deutlich verbessert worden. So wurde auf einigen Linien in den Ferienzeiten und am Samstag (mindestens) ein konsequenter 120-Minuten-Takt (meist als bedarfsgesteuertes RufBus-Angebot) umgesetzt, so dass auch außerhalb der Schulzeiten ein Grundangebot vorhanden ist (Linien 67, 68, 61, 641).

Die Gemeinde Harsum profitiert von dem im September 2017 eingeführten AST-Angebot, welches Montag bis Freitag stündlich, am Wochenende alle zwei Stunden, mit Anschluss an die S4 (Harsum / Morgenstern) bzw. an die Linie 21 (Groß Förste / B6) verkehrt (AST-Linie 24/25).

Die Stadt Sarstedt bietet ein AST-Angebot für alle Ortsteile täglich im 60-Minuten-Takt zwischen 06 bis 00 Uhr an. Dieses Angebot sollte künftig besser vermarktet werden um den Bekanntheitsgrad zu erweitern.

[104] Im Zuge der Änderung des Regionalen Raumordnungsprogramms soll zukünftig die Zuordnung des grundzentralen Bereichs aufgrund des Versorgungs- bzw. Einkaufsschwerpunktes dem Ortsteil Hoheneggelsen zukommen.

Insgesamt ist auffällig, dass eine starke Ausrichtung im ÖPNV vieler Ortsteile im Nahbereich auf das Oberzentrum Hildesheim anstatt auf ihr zugehöriges Grundzentrum besteht. Zu nennen sind hier beispielsweise die Ortsteile der Kommunen Bad Salzdetfurth, Schellerten und Söhlde.

Eine ortsteilscharfe Auswertung des Bedienungsangebotes ist Bestandteils des Anlagenbandes.

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

Für die im südwestlichen Kreisgebiet gelegene Gemeinde Freden (Leine) sowie für die Gemeinde Duingen und Teilbereiche der Stadt Gronau (Leine) (beide SG Leinebergland) wird die Anbindung in Richtung des Mittelzentrums Alfeld (Leine) untersucht.

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

Anbindung an das Mittelzentrum Alfeld (Leine)

Im Zuge der Umsetzung der Neukonzeption des ÖPNV-Angebotes in und rund um Alfeld (Leine) konnte insgesamt eine Optimierung des Fahrtenangebotes sowohl im Stadtgebiet aber auch in der Erreichbarkeit aus vielen der benachbarten Ortschaften erreicht werden.

Das Mittelzentrum ist aus den meisten der relevanten Ortsteilen der Gemeinden Duingen (SG Leinebergland) und Freden (Leine) sowie aus den relevanten Ortschaften der Stadt Gronau (Leine) direkt und ohne Umsteigeerfordernis erreichbar. Aus einzelnen, meist kleinen Ortsteilen (< 200 EW; z. B. Capellenhagen, Fölziehausen, Dunsen, Deilmissen) ist das Mittelzentrum mit einem Umstieg erreichbar.

Einzelne Defizite bestehen lediglich in der Einhaltung der definierten Richtwerte für das Bedienungsangebot. Diese beziehen sich insbesondere auf die Anbindung der Ortschaften von Duingen an Alfeld (Leine).

Anbindung an das Oberzentrum Hildesheim

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

Nur einige wenige Ortschaften im Nahverkehrsraum haben ein unzureichendes ÖPNV-Angebot in die Kreisstadt. Hiervon betroffen sind z. B. einige Gemeindeteile der Städte Gronau (Leine) (ehemalige Gemeinde Despetal: Barfelde, Eitzum, Nienstedt sowie Dötzum) und Bockenem (Jerze, Königsdahlum, Mahlum, Ortshausen und Wohlenhausen) und der Gemeinde Lamspringe (Evensen, Hornsen, Neuhof, Wöllersheim, Ammenhausen und Glashütte). Darüber hinaus gibt es für einige Ortsteile von Bad Salzdetfurth keine Rückfahrt aus Hildesheim nach 18 Uhr.

Anbindung der Grundzentren an das Oberzentrum Hildesheim

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

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

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

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

Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende

Die Bewertung des Bedienungsangebotes im Abendverkehr und am Wochenende weist häufig Unterschiede zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des Kreisgebietes auf.

Während im Stadt-Umland-Bereich von Hildesheim bzw. bei Linien mit Ausrichtung auf Hildesheim auch an Wochentagen meist bis 20 Uhr oder länger ein Angebot vorgehalten wird (z. B. Linien 21, 32, 33, 41 (Abschnitt Lamspringe – Bodenburg)), endet die Bedienung auf Relationen mit Ausrichtung auf Alfeld (Leine) häufig bereits gegen 19 Uhr. Im Vergleich zum NVP 2015 konnte hier durch verschiedene Angebotsmaßnahmen in den vergangenen Jahren jedoch eine Verbesserung erzielt werden. So wurde auf einzelnen Linien das Angebot in den Abendstunden moderat ausgeweitet (z. B. Linien 44, 61).

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf allen Linien insbesondere an Sonn- und Feiertagen stark reduziert, wobei auch hier ein deutliches Nord-Süd-Gefälle im Angebot erkennbar ist. Während samstags sowohl im nördlichen Raum als auch entlang von Hauptrelationen in südlichen Teilräumen (durch die Überplanungen verschiedener Teilbereiche seit 2015) häufig noch ein 120-Minuten-Takt vorherrscht, werden sonntags meist nur einzelne Fahrtenpaare angeboten. Lediglich die starken Linien zwischen Sarstedt, Giesen und Hildesheim (21 und 22) verkehren mit einem regelmäßigen Angebot, ein Grundangebot mit tlw. einzelnen Fahrten wird auf den Relationen zwischen Bockenem, Bodenburg und Bad Salzdetfurth (Linien 41, 42 und 411) mit Anschluss an die NWB nach Hildesheim und im Norden des Kreises zwischen Hohenhameln, Harsum und Hildesheim (24 und 25) bzw. zwischen Groß Lafferde, Schellerten, Söhlde und Hildesheim (32 und 33) angeboten. Darüber hinaus verkehrt die Linie 65, 601 und 602 (Stadtverkehr Alfeld (Leine)) mit einzelnen Fahrten.

Insbesondere im südlichen Nahverkehrsraum (Alfeld (Leine), Bockenem, Freden (Leine), Gronau (Leine), Lamspringe und Sibbesse) kommen ab Samstagnachmittag meist bedarfsgesteuerte Angebote zum Einsatz.

Insgesamt werden am Samstag auf den meisten Relationen im Kreisgebiet die Bedienungsstandards erfüllt, einzelne Relationen im südlichen Kreisgebiet werden jedoch nur mit Einzelfahrten bedient. Auch die Stadt Elze, sowie einzelne Ortsteile von Bad Salzdetfurth werden am Wochenende gar nicht oder nur Einzelfahrten bedient. Demgegenüber wird in der Stadt Sarstedt von Montag bis Sonntag ganztags zwischen 06 - 00 Uhr ein bedarfsgesteuertes AST-Angebot (im 60-Minuten-Takt; zusätzliche Nachtfahrten von Samstag auf Sonntag zwischen 00 - 04 Uhr) angeboten. Keine Bedienung erfolgt am Sonntag in den Ortsteilen von Algermissen, Elze, Nordstemmen, Freden (Leine), Sibbesse und Ortsteilen der Samtgemeinde Leinebergland und der Gemeinde Holle.

Die Hauptorte bzw. die Ortsteile mit Schienenanschluss verfügen an allen Tagen in der Regel bis in die späten Abend- und Nachtstunden über ein stündliches SPNV-Angebot.

Anschlusssituation

Insgesamt wird die Anschlusssituation im Landkreis Hildesheim als grundsätzlich gut beurteilt.

Neben dem „Rund-um-Anschluss" in Elze bestehen auch an den Bahnhöfen in Bodenburg, Bad Salzdetfurth, Algermissen, Alfeld (Leine), Derneburg, Sarstedt, Banteln und Nordstemmen Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Schiene. Zusätzlich sei der Haltepunkt Sarstedt Wendeschleife erwähnt, an dem ein Umstieg zur Stadtbahn-Linie 1 in und aus Richtung Hannover gewährleistet wird.

Wichtiger Verknüpfungspunkt für den gesamten Nahverkehrsraum ist außerdem der Hauptbahnhof/ZOB in Hildesheim. Neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV ist er auch die zentrale Haltestelle für den Regionalbusverkehr mit sämtlichen 16 in Hildesheim endenden Linien. Darüber hinaus dienen fünf Hauptlinien des Stadtverkehrs sowie fünf Nebenlinien den Hauptbahnhof an. Aufgrund der unterschiedlichen Ankunftszeiten des SPNV am Hildesheimer Hauptbahnhof können die Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Regionalbusverkehr nur punktuell optimiert werden, oftmals sind Linien des Regionalbusverkehrs auf andere Anschlüsse im Linienverlauf ausgerichtet (z. B. Linien 21 Sarstedt Wendeschleife, Linie 44 Alfeld Bf (ZOB)).

An den Haltepunkten Barnten, Freden, Harsum und Emmerke bestehen keine Systemverknüpfungen SPNV – Bus, hier sind die Verknüpfungen eher zufällig.

Keine Anbindung im straßengebundenen ÖPNV haben die SPNV-Haltepunkte Hoheneggelsen, Groß Düngen und Bad Salzdethfurth Solebad, der Bahnhof Hoheneggelsen liegt zudem auch außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle.

Weiterhin gibt es auch Anschlussbeziehungen zwischen den Regionalbuslinien untereinander. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die Haltestellen Bockenem ZOB und Thornburyplatz, Gronau Schulzentrum und Sibbesse

Volksbank. Die hier gewährleisteten Anschlussbeziehungen sind jedoch im Fahrplan nicht ersichtlich und somit insbesondere für den Gelegenheitskunden schwer nachvollziehbar.

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

8.1.3 Ergebnisse der Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität – Zusammenfassende Darstellung

Die Bedienungsqualität im Nahverkehrsraum ist weitgehend als gut zu bewerten, bis auf wenige Ausnahmen werden die im Anforderungsprofil definierten Vorgaben an die Bedienungs- und Verbindungsqualität eingehalten (vgl. Aussagen in Kapitel 3.3.4).

Weite Teile des Kreisgebietes werden an Werktagen tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient. Auf den meisten Relationen wird tagesdurchgängig mindestens ein zweistündliches Angebot vorgehalten, welches in der Hauptverkehrszeit verdichtet wird.

Im Stadt-Umlandbereich von Hildesheim sowie in bestimmten aufkommensstarken Korridoren mit Ausrichtung auf das Mittelzentrum Alfeld (Leine) gibt es ein gutes und dichtes ÖPNV-Angebot. Hervorzuheben ist das sehr gute Fahrtenangebot aus den Bereichen Sarstedt und Diekholzen.
Defizite bestehen punktuell in der Erreichbarkeit der Grundzentren oder des Mittel- bzw. Oberzentrums aus den Ortsteilen (insbesondere bei der Anbindung einzelner Ortsteile an die Grundzentren Freden (Leine), Bockenem und Bad Salzdetfurth).

Das Bedienungsangebot im Abendverkehr ist für einen eher ländlichen geprägten Kreis als durchschnittlich zu bewerten. Entlang der Hauptrelationen wird in der Regel bis 20 Uhr und länger eine Angebot vorgehalten, die ergänzenden Linien zur Erschließung der abseits der Hauptachsen gelegenen Ortsteile stellen häufig bereits gegen 19 Uhr und früher das Angebot ein.

Das Bedienungsangebot in den Ferien, welches insbesondere im südlichen Nahverkehrsraum zum Analysestand des NVP 2015 Defizite aufzeigte, konnte in den letzten Jahren deutlich verbessert werden. Durch das teilweise ergänzende Angebot von Rufbus und AST konnte im Bereich Alfeld (Leine)/ Leinebergland ein regelmäßiges Angebot auch an Ferientagen geschaffen werden, welches teilweise eine konsequentere Vertaktung als an Schultagen aufweist. In anderen Teilbereich (z. B. Holle Richtung Bockenem) wirkt sich das teilweise doch quantitativ deutlich geringere Angebot an Ferientagen jedoch weiterhin einschränkend auf die Verteilung über den gesamten Tag aus. Eine Ausdünnung des Bedienungsangebotes in den Schulferien ist vor dem Hintergrund, dass Schüler die Hauptnutzergruppe im Regionalbusverkehr darstellen, in der Regel jedoch akzeptabel, solange eine Daseinsvorsorge gewährleistet ist.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf allen Linien reduziert. Während am Samstag der Bedienungsstandard auf den meisten Relationen im Kreisgebiet

noch erfüllt wird, werden an Sonn- und Feiertagen meist nur wenige Fahrtenpaare angeboten, verschiedene Linien bieten sonn- und feiertags gar kein Angebot.

Eine ortsteilscharfe Auswertung des Bedienungsangebotes (Montag bis Freitag an Schultagen, Montag bis Freitag an Ferientagen und Samstag) ist Bestandteil des Anlagenbandes.

8.2 Netz- und Fahrplantransparenz

Übergeordnetes Ziel der Netz- und Fahrplangestaltung ist es, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten. Folgende Stärken und Schwächen sind hier festzustellen:

- Darstellung des Liniennetzes:
  - Im Liniennetzplan des Landkreises Hildesheim werden alle Buslinien aufgeführt, eine Darstellung der Bahnlinien fehlt. Auch gibt es keine Differenzierung in der Liniendarstellung, die dem Leser eine Unterscheidung der Linien nach ihrer Angebotsqualität anhand nachvollziehbarer funktionaler Kriterien ermöglicht (z. B. einheitliche Liniensystematik). Stärkere Hauptlinien sind für den Kunden somit kaum von schwächeren Ergänzungslinien zu unterscheiden. Für den Raum Bockenem / Holle verkompliziert sich die Situation im ÖPNV außerdem durch das nicht abgestimmte Angebot verschiedener Verkehrsunternehmen.
  - Einzelne Linien, insbesondere im südlichen Kreisgebiet verkehren z. T. stark mäandrierend mit variierenden Linienwegführungen, was zum einen die Darstellung der Linie im Liniennetzplan aber auch die Transparenz des Systems insgesamt negativ beeinflusst.
- Nummerierung der Linien:
  - Positiv zu vermerken ist die Zuordnung der Liniennummern zu Bereichen (z. B. 2er im nördlichen Kreisgebiet, 3er mit Ausrichtung Nordwest bis West, und weiter im Uhrzeigersinn). Diese Systematik findet sich auch im Fahrplanbuch, so dass die Liniennummern zwar nicht immer chronologisch aufeinander folgen, aber das gesamte Angebot in einem Korridor hintereinander abgebildet ist. Das vereinfacht es dem potenziellen Nutzer, schnell einen Gesamtüberblick über das ihm zur Verfügung stehende Angebot innerhalb eines bestimmten Bereiches zu bekommen.
- Fahrplangestaltung:
  - Linien, die in ihrer Funktion über ein Grundangebot im Schülerverkehr hinausgehen, weisen zu einem Großteil ein Bedienungsangebot mit gut merkbarem Taktmuster auf.
  - Alternierende Linienenden bzw. Linienführungen „unterwegs", abweichende Abfahrtszeiten an den Haltestellen in verschiedenen Bedienungszeiträumen etc., schränken vor allem im südlichen Kreisgebiet und bei ergänzenden Angeboten abseits der Hauptachsen an Schultagen die Transparenz des ÖPNV-

Angebotes ein (z. B. Linien 461, 522, 641, 661, 66). Diese stellen sich zwar als zeitliche und räumliche Notwendigkeit dar, um unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ein gesichertes Grundangebot in der ÖPNV-Bedienung / ÖPNV-Anbindung gewährleisten zu können, dennoch wirkt sich die häufig fehlende Vertaktung, vor allem für Gelegenheitskunden, negativ auf die Begreifbarkeit des Systems aus und kann gerade für Neu- / Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrten eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV darstellen. Seit Fahrplanwechsel Sommer 2017 und folgende konnte im Leinebergland, zunächst mit Fokus auf die Ferien, durch Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes bereits eine deutliche Verbesserung der Situation herbeigeführt werden. So wird in den Ferien und an Samstagen auf verschiedenen Linien mittlerweile ein konsequenter 120-Minuten-Takt vorgehalten (Linien 61, 68, 67, 641, 661). Eine Ausdehnung auf weitere Linien ist in den nächsten Jahren vorgesehen.

Parallelverkehre

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

8.3 Fahrgastinformation

Insgesamt ist der Bereich „Fahrgastinformation" im Landkreis Hildesheim als positiv zu bewerten. Die gesamte Produktpalette (vgl. Anforderungsprofil Kapitel 3.3.7) wird im Kreisgebiet vorgehalten, punktuell besteht Handlungsbedarf für Verbesserungen bei den einzelnen Medien.

Printmedien

- Positiv ist, dass die Fahrplanbücher neben den Fahrplänen der einzelnen Linien auch schematisierte Liniennetzpläne über das jeweilige Angebot in Tages- und Abend- bzw. Nachtverkehr bieten, über die man einen guten ersten Überblick über das vorhandene Linienangebot bekommt. Des Weiteren sind Übersichtspläne der ZOBs Hildesheim und Alfeld (Leine) enthalten.
  Neben einem Linienverzeichnis ist außerdem auch ein alphabetisches Ortsverzeichnis enthalten, über das der potenzielle Fahrgast schnell ersehen kann, welche Linien(n) seinen Ortsteil bedienen.
  Dargestellt sind außerdem die Kontaktdaten der Verkehrsunternehmen für Rückfragen und Fahrplaninformationen.
- Zwar sind in den einzelnen Fahrplänen mögliche Umsteigebeziehungen zum SPNV dargestellt, nicht enthalten sind jedoch die Fahrpläne des SPNV

(Ausnahme Lammetalbahn). Zudem fehlt eine Darstellung möglicher Anschlüsse im Busverkehr.

- Darüber hinaus fehlen weitergehende Informationen z. B. zum Ticketangebot und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote.
- Das Fahrplanbuch des RVHI ist nicht durchgängig numerisch aufgebaut, sondern nach Bereichen. Was auf den ersten Blick zunächst verwirrend erscheint, ermöglicht dem potenziellen Nutzer jedoch grundsätzlichen und ohne viel Blättern einen einfachen Überblick über das gesamte Bedienungsangebot innerhalb eines Bereiches.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen wäre eine Kennzeichnung der barriere–frei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern sehr wertvoll. Diese Information ist aktuell leider nicht in den Fahrplänen enthalten, eine Aufnahme sollte zukünftig angestrebt werden.
- Für ausgewählte Linien werden zusätzlich Flyer ausgegeben.

Digitale Informationsmedien

- Insgesamt ist das Informationsangebot im Internet breit gefächert. So bieten die Seiten der Unternehmen umfangreiche Informationen, inklusive potenzieller Umleitungsverkehre. Über das Fahrplanauskunftssystem EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) für Niedersachsen und Bremen kann der Streckenverlauf der Verbindungen direkt kartographisch angezeigt werden, zudem können auch Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden. EFA verfügt zudem auch über eine mobile Applikation (Fahrplan App), so dass das Fahrplanangebot auch mobil abgerufen werden kann (keine Echtzeit-Daten).
  Informationen zum Regionalbusverkehr können außerdem auf den Internetseiten des Landkreises abgerufen werden, die Stadt Hildesheim verweist an verschiedenen Stellen auf die Homepage des SVHI sowie auf das Fahrplanauskunftssystem EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) für Niedersachsen und Bremen. Informationen für den Bahnverkehr sind unter https://www.niedersachsentarif.de/fahrplaner und www.bahn.de abrufbar. Über letztere erhält man zudem konkrete Informationen über die Ausstattungsmerkmale der von DB Station & Service bedienten Bahnhöfe. Hier werden auch Aussagen zum stufenfreien Zugang zu den Gleisen getätigt.
- Das zentrale Angebot für Fahrgastinformation, Verbindungsauskunft und Tarifinformationen im Regionalverkehr ist unter www.rvhi-hildesheim.de zu erreichen. Hier sind Liniennetzpläne, Fahrplanauskunft, Tarifinformationen sowie weitere Service- und zielgruppenorientierte Informationen zusammengefasst. Zudem gibt es eine Weiterleitung zur interaktiven EFA-Verbindungsauskunft für Niedersachsen und Bremen.
  Aufgrund der Vielzahl an Linien insbesondere in den ländlichen Regionen des Nahverkehrsraums mit zum Teil stark variierenden Linienverläufen, die sich mitunter abschnittsweise ergänzen, ist es für den Neukunden bzw. den

Gelegenheitsfahrer schwer, allein mit Blick auf die Linienfahrpläne, die für ihn richtige Fahrtbeziehung herauszufiltern. Hier bieten die elektronischen Fahrpläne oftmals eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung bei vergleichsweise schwer kommunizierbaren Fahrplanangeboten. Für viele Verbindungen können die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten herausgefiltert werden. Vorteilhaft ist hier, dass mittlerweile auch viele bedarfsgesteuerte Angebote (AST- und Rufbus-Fahrten) im Fahrplanprogramm eingepflegt sind, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht. Angestrebt werden sollte, dass auch der Rufbus-Verkehr Bad Salzdetfurth sowie das AST Sarstedt in der elektronischen Fahrplanauskunft hinterlegt werden.

- Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung sollte insbesondere auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV / barrierefreie Mobilitätsketten im ÖPNV (vgl. Kapitel 0) die internetgestützte Informationsgebung zukünftig noch weiter ausgebaut werden.
- Zwar existiert im Gebiet des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim keine unternehmensübergreifende zentrale Telefonnummer, für den Bereich des Regionalverkehrs Hildesheim betreibt jedoch die RVHI eine Telefonnummer für Fahrgastinformation und -beratung, die während der Betriebszeiten erreichbar ist. Zudem stand bis zum 31.03.2019 für Fragen bezüglich der von der Regionalbus Braunschweig (RBB) betriebenen Linie 461 der DB Kundendialog in den Zeiten Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr sowie an Samstagen zwischen 6 und 14 Uhr zur Verfügung. Für den Stadtverkehr Hildesheim betreibt die SVHI eine eigene Infohotline für Fahrgastinformation und -beratung. Diese ist seit dem 03.08.2017 täglich von Montag bis Sonntag ganztags zu erreichen.
- Die RVHI verfügt neben einer eigenen Internetpräsenz außerdem über einen Twitter-Account, über den aktuelle Informationen und Verkehrsmeldungen bereitgestellt werden und ein Dialogmedium geboten wird.

Informationen an Haltestellen

- Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim haben damit begonnen, ein neues Informationskonzept an den ÖPNV Haltestellen der Region einzuführen. Ziel ist es, durch eine einheitliche Benutzeroberfläche und ein optisch ansprechendes modernes Erscheinungsbild die Wiedererkennbarkeit im Landkreis Hildesheim zu gewährleisten und für die Fahrgäste den ÖPNV weiter attraktiv zu gestalten. Dieses Projekt ist bereits weitestgehend abgeschlossen.[105]

[105] Homepage des Landkreises Hildesheim (abgerufen am 25.03.2019).

Abbildung 14: Fahrgastinformation an Haltestellen im Landkreis Hildesheim (links: Bushaltestelle Bad Salzdetfurth Bahnhof; rechts: Bushaltestellen Wesseln Bahnhof)

Darüber hinaus gibt es in der Innenstadt von Hildesheim, am Standort Schuhstraße, ein gemeinsam von RVHI und SVHI betriebenes Kundencenter zur persönlichen Fahrgastinformation und -beratung. Die RVHI unterhält zudem in der Hermann-Römer-Straße in der Stadt Hildesheim und darüber hinaus auch in Alfeld (Leine) weitere Kundencenter.

Seit Herbst 2018 gibt es außerdem die Mobilitätszentrale Leinebergland am Bahnhof der Stadt Alfeld (Leine). Diese bietet neben dem Verkauf von Busfahrkarten Informationen und Beratung zur den Angeboten des ÖPNV sowie für weitere Fragen zur Mobilität im Leinebergland.

8.4 Tarif und Vertrieb

Zum Stand der Analyse (Frühjahr 2019) ist die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems im Landkreis Hildesheim im Zusammenspiel Regional- und Stadtverkehr sowie SPNV infolge des nicht bestehenden Tarifverbundes nur bedingt als gut zu bewerten. Zwar umfasst das Fahrscheinsortiment das in Verkehrsgemeinschaften gängige Angebot von Einzelkarten und Zeitkarten, Angebote für Studierende, Mehrfahrtenkarten und Gruppentickets, bis heute bieten die Unternehmen jedoch eigene, jeweils unterschiedliche Tarife an, verbundähnliche Strukturen sind bisher kaum zu erkennen. Schon die angewendeten Tarifsysteme unterschieden sich zum Teil deutlich voneinander. Während der SVHI einen Einheitstarif mit nur einer Preisstufe für das gesamte Stadtgebiet ansetzt, kommen beim RVHI sowohl Zonen- als auch

Kilometertarife zur Anwendung (Kilometertarif als „Standard", Zonentarif für Stadtverkehr in Sarstedt und Alfeld (Leine)). Die Firma Koch hat den Tarif des RVHI übernommen (Gemeinschaftskonzession RVHI / Koch).

Auch bei der Anerkennung von Fahrkarten anderer Verkehrsunternehmen bestehen Unterschiede:

- Im Stadtgebiet Hildesheim gibt es unter bestimmten Voraussetzungen eine gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise zwischen RVHI und SVHI.
- Im Bereich "Lammetal" wird der Kombitarif zwischen NWB, RVHI und SVHI angewendet. Grundlage ist der DB-Tarif.
- Seit dem 09.12.2018 wird der bisher nur für alle in Niedersachsen verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bindende Niedersachsentarif auch von den Busunternehmen in Stadt und Landkreis Hildesheim anerkannt und auch verkauft („Anschlussmobilität"). Das bedeutet, dass ein Kunde, wenn er eine Schienenfahrkarte des Niedersachsentarifs kauft, die Fahrt mit dem Bus des RVHI bzw. auch des SVHI gleich mit erwirbt. Dies gilt sowohl im „Vorlauf", also bei der Fahrt zum Bahnhof, als auch im „Nachlauf", das heißt bei der Ankunft mit der Bahn und der Weiterfahrt zu seinem Ziel. Diese Regelung gilt innerhalb der Gemeindegrenzen.[106]
- Ebenfalls seit dem 09.12.2018 wird das Niedersachsen-Ticket im Gebiet des Landkreises Hildesheim anerkannt und verkauft. Mit dem Niedersachsen-Ticket können bis zu fünf Personen günstig niedersachsenweit Bus und Bahn nutzen.

Aktuell befindet sich der ROSA Tarifverbund für den Landkreis Hildesheim in der Gründung, die Umsetzung erfolgt am 15.12.2019. Die Verbundgemeinschaft bilden die SVHI Stadtverkehr Hildesheim GmbH & Co. KG, die RVHI Regionalverkehr Hildesheim GmbH sowie die NordWestBahn GmbH als assoziierter Partner im Bereich Lammetal. Durch den ROSA Tarifverbund wird erstmalig ein einheitliches (Bus-)Fahrscheinsortiment im gesamten Nahverkehrsraum möglich. Dieses differenziert sich in ein breitgefächertes Sortiment von verschiedenen Fahrkarten im Bartarif und diversen Zeitkarten (vgl. Tabelle 35). Zudem ist mit der Einführung des Tarifverbundes eine Vereinheitlichung der Preisstruktur in Stadt und Landkreis Hildesheim geplant. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems im Nahverkehrsraum erreicht.

Das vorgesehene Verbundgebiet umfasst neben Stadt und Landkreis Hildesheim aufgrund gewachsener Beziehungen außerdem die Gemeinde Delligsen (LK Holzminden) sowie die Orte Binder und Wartjenstedt der Gemeinde Baddeckenstedt (LK Wolfenbüttel). In einigen Bereichen gibt es darüber hinaus Übergangstarifzonen. Als Tarifsystem ist der Zonentarif vorgesehen.

[106] Homepage Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI) (abgerufen am 25.03.2019).

Tabelle 35: Übersicht über das Fahrausweissortiment (Stand 11/2019)[107]

	Fahrausweissortiment
Bartarif	Kurzstrecke Erwachsener (Stadt HI bzw. innerhalb einer Zone)
	Kurzstrecke Kind (Stadt HI bzw. innerhalb einer Zone)
	Einzelfahrkarte Erwachsener
	Einzelfahrkarte Kind
	Mehrfahrtenkarte (4-Fahrten-Karte) Erwachsener
	Tageskarte Solo
	Tageskarte Plus (bis zu 5 Personen)
	Anruf-Linientaxi/-Sammeltaxi und Rufbus
Zeitkarten	Zeitkarten Erwachsene • Monatskarte • Monatskarte (Abo) • Monatskarte Premium (übertragbar) • Monatskarte Premium (Abo; übertragbar) • Monatskarte 65plus • Monatskarte 65plus (Abo) (spez. Angebot für Senioren) • Monatskarte Mobil • Monatkarte Mobil Erwachsene (Abo)
	Zeitkarten Auszubildende • Monatskarte • Monatskarte Abo • Monatskarte Mobil Azubi • Monatskarte Mobil Azubi (Abo)

Die „Monatskarten Mobil" sind in Verbindung mit einem Zeitfahrausweis der benachbarten Verbünde (GVH, VRB, VSN, VHP) oder dem Niedersachsentarif gültig.

Vertrieb

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

[107] Eigene Darstellung; aus Homepage: www.rosa-hildesheim.de/de (Stand November 2019).

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

Weitergehende Angebote wie E-Ticketing oder Handyticket sind aktuell nicht vorhanden.

8.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Aktuelle Situation

Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Durch den Einbau neuer Bordtechnik in allen Linienbussen ist fahrzeugseitig abschließend im 4. Quartal 2016 die Voraussetzung für eine Echtzeitinformation geschaffen worden. Dies ist als positiv zu bewerten insbesondere im Zusammenhang mit der vom Aufgabenträger geplanten Einführung eines Qualitätsmanagements (vgl. Kapitel 3.3.12 „Qualitätsmanagement / Berichtswesen").

Für den Fahrgast nutzbar gemacht werden soll die Echtzeitinformation zunächst an wichtigen Bus-Bahn-Verknüpfungspunkten, eine konkrete Zeitschiene gibt es nicht (Umsetzung bedarfsorientiert / projektbezogen). Kurzfristig angedacht ist die Realisierung am Bahnhof in Alfeld (Leine).

Im Nahverkehrsraum gibt es außerhalb der Stadt Hildesheim keine Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlichen Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen könnten. Einzige Beschleunigungsmaßnahme außerhalb des Oberzentrums gibt es in Hasede Nord, hier ist eine LSA-Anlage hinter einer Haltestelle angeordnet.

Mit Einführung der neuen Bordtechnik wurde auch in den Fahrzeugen des Regionalverkehrs die Voraussetzung geschaffen, die Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Hildesheim anzusteuern. Aktuell nutzt diese Funktion jedoch ausschließlich die Linie 5/43. Gemeinsam mit der Stadt Hildesheim sollte die Möglichkeit zur Ansteuerung der LSA-Anlagen im Stadtgebiet für alle RVHI-Fahrzeuge geprüft werden (vgl. Kapitel 10.7, Tabelle 57).

Maßgebliche Problempunkte aus Sicht der Verkehrsunternehmen

Betriebliche Defizite und Verspätungen im System entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Die Verkehrsunternehmen haben die in der folgenden Tabelle dargestellten Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, in der schriftlichen Befragung genannt. Die hier genannten, problematischen Bereiche decken sich mit der Einschätzung des Aufgabenträgers.

Tabelle 36: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Linie	Linienabschnitt	Störung / Betriebliche Probleme	Gründe (sofern bekannt)
21	Hildesheim-Hasede-Sarstedt	Stau	Umleitungsstrecke Autobahn
21/22	Hasede Ampel Tank-stelle	Rückstau LSA	LSA Schaltung
201	Kreuzung B6 Sonnen-kamp	Rückstau LSA	LSA Schaltung
31-33	Klinikum Hildesheim	Stau	Parkplatzsuche von Anlie-gern
34/ 461	Derneburg – Holle	Verspätung	Keine automatische Schran-ke am Bahnübergang
44	Adenstedter Berg	Unfälle / Sperrung	Enge Straße
51-53	B1 Hildesheim-Emmerke	Stau	
53	Bahnübergänge Him-melsthür / Emmerke	Lange Wartezeiten	
66	B3 Elze-Alfeld (Leine)	Stau	Hohes Verkehrsaufkommen
641	Knoten Banteln B3	Über die Kreuzung fahren	Hohes Verkehrsaufkommen

Darüber sehen die Verkehrsunternehmen an diversen Busbahnhöfen, Verknüp-fungspunkten oder zentrale Haltestellen, regelmäßige Problemen in der Betriebsab-wicklung und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit.

Tabelle 37: Probleme in der Betriebsabwicklung an Haltepunkten

Haltepunkt	Störung / Betriebliche Probleme	Gründe (sofern bekannt)
ZOB Hildesheim	Keine Abwicklung der Wendezei-ten	Zu wenig Stellfläche / Abfahrtspo-sitionen
Bodenburg Bahnhof	Wartezeiten NWB Richtung Hil-desheim	Keine Kommunikation der Leitstel-len. Keine zeitlichen Puffer
Sarstedt Wende-schleife	Abstimmung Linie 21 RVHI und Linie U1 ÜSTRA	Keine Echtzeit
Sibbesse Volks-bank	Umsteigebeziehung Linie 44 und Linie 661	Zu kleine Haltestellen, Busse war-ten nicht aufeinander

Allgemein Bahnhöfe	Abfahrt nach Ankunft der Züge	Keine Verspätungsmeldung der Bahnen
Derneburg Bahnhof	Umstieg Linien 34 und 461	Keine Wendemöglichkeit, wenig Platz Abstimmung Fahrplan

8.6 ÖPNV-Infrastruktur

8.6.1 Fahrzeugausstattung

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

Im Landkreis Hildesheim werden im Regionalbusverkehr Fahrzeuge von verschiedenen Verkehrsunternehmen, teils als Subunternehmer im Auftrag des RVHI, eingesetzt, die zum Teil deutlich unterschiedliche Standards aufweisen.

Grundlage für die Bewertung des Wagenmaterials ist der Ausstattungsstand des Jahres 2017. Bei der Bewertung des Fahrzeugmaterials ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Verkehrsunternehmen mit Einsatz im Regionalverkehr vollständige Rückmeldungen zu den eingesetzten Fahrzeugen erteilt haben. Insbesondere beim Thema Schadstoffklassen bestehen Lücken in der Berichterstattung.
Für eine Einschätzung des Ausstattungsstandards im Bestand sind die vorliegenden Daten jedoch ausreichend.

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

Ausstattungsstandards

Im Nahverkehrsplan 2015 wurden Kriterien für den Einsatz und die Neubeschaffung von Bussen entwickelt, die im Anforderungsprofil des NVP 2019 in Teilen weiterentwickelt werden (siehe Kapitel 3.3.6). Diese berücksichtigen die im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zwischen Landkreis Hildesheim und der RVHI festgelegten Zielhorizont zur Standarderfüllung und gelten für alle im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge. Des Weiteren werden im NVP auch die Anforderungen aus dem bis Mitte 2017 geltenden Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zwischen der Stadt Hildesheim und der SVHI für die Fahrzeuge im Stadtverkehr aufgegriffen. Die ab Mitte 2017 geltende eigenwirtschaftliche Genehmigung der SVHI durch die LNVG greift diese Anforderungen auf.

Im Jahr 2017 wurden von allen im Regionalbusverkehr im Landkreis Hildesheim tätigen Verkehrsunternehmen 135 Fahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeuge besaßen zu diesem Stand ein Durchschnittsalter von etwa 10,9 Jahren und verfügen über z. T. deutlich unterschiedliche Ausstattungsmerkmale. Im Vergleich zum Stand 2013 (Datenstand NVP 2015) ist das Fahrzeugalter um ca. 1,7 Jahre gestiegen.

Der Anteil der Fahrzeuge, die im Jahr 2017 mit Niederflurtechnik und Rampe ausgestattet sind, beträgt etwa 73 %. Dieser Wert wird aus Gutachtersicht für einen eher ländlich geprägten Raum als leicht überdurchschnittlich eingeschätzt. Im Vergleich zum Jahr 2013 konnte der Anteil der Fahrzeuge mit NF-Technik und Rampe deutlich ausgebaut werden (Anteil 2013: NF-Technik 52 %, mit Rampe 34 %). Insgesamt 28 Linien im Regionalverkehr wurden standardmäßig (Anteil > 90 % der Fahrten) mit Niederflur- / Low-Entry-Fahrzeugen bedient. Bezogen auf die Kilometerleistung wurden rund 88 % der gesamten Verkehrsleistung im Jahr 2017 mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt. Fahrzeuge ohne Niederflurtechnik werden im Wesentlichen für zusätzliche Schul-, Verstärker- u. Einsatzfahrten eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge erfahren in der Regel jedoch keinen Einsatz im regulären Taktverkehr. Im Hinblick auf die eingesetzten Fahrzeuge im regulären Taktverkehr ist demgegenüber keine generelle Problemlage erkennbar.

Lediglich 13 % aller eingesetzten Fahrzeuge verfügt über digitale Fahrgastinformation im Innenraum, digitale akustische Fahrgastinformation wird zum Zeitpunkt der Analyse noch nicht eingesetzt. Hier weisen die Fahrzeuge im Nahverkehrsraum aktuell noch einen deutlichen Nachbesserungsbedarf auf. Durch den Einbau neuer Technik in allen Linienbussen ist fahrzeugseitig abschließend im 4. Quartal 2016 die Voraussetzung für die Bereitstellung digitaler Fahrgastinformation im Fahrzeug sowohl visuell als auch akustisch geschaffen worden. Die Umsetzung in den Bussen ist kurz- bis mittelfristig geplant.

Klimaanlagen am Fahrerarbeitsplatz werden bei etwa der Hälfte aller Fahrzeuge eingesetzt, Klimaanlagen im Fahrgastraum gehören nicht zum Standard.

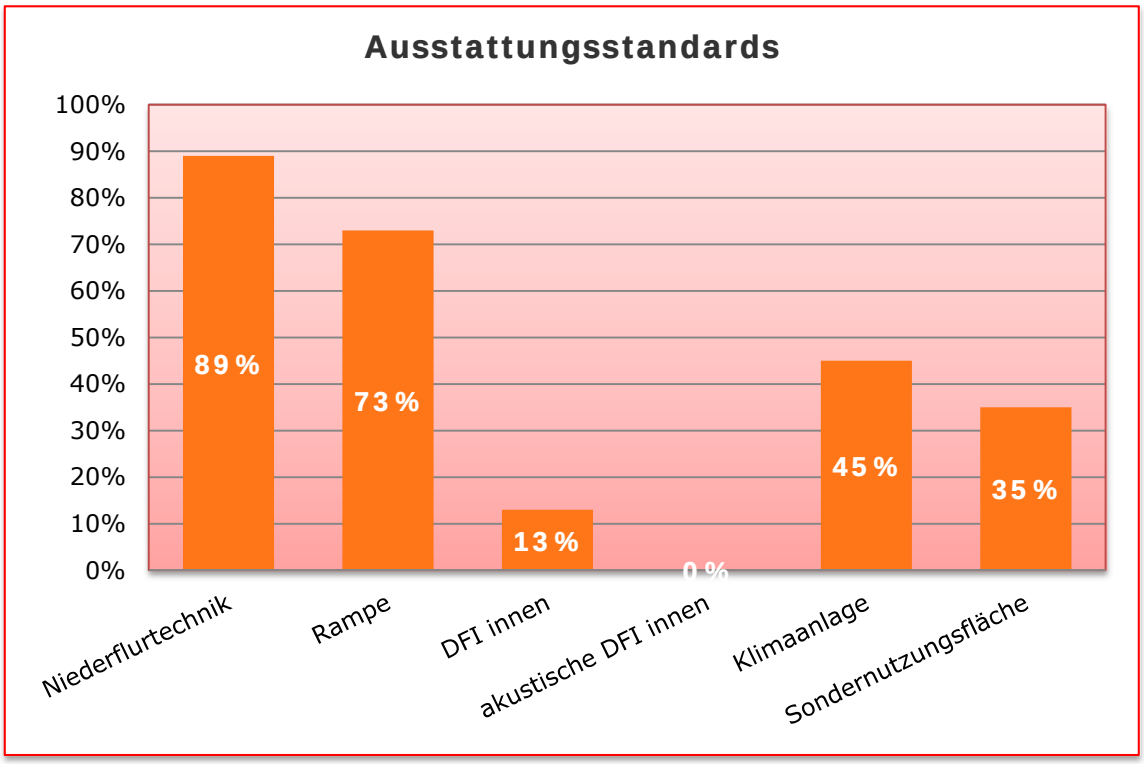


Abbildung 15: Ausstattung der im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge (Stand 2017)

Umweltstandards

Vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Fahrzeugalters von etwa 10,9 Jahren erscheint der Anteil der Fahrzeuge, die im Jahr 2017 über den Umweltstandard Euro IV und besser verfügen vergleichsweise gering (ca. 31 %, Euro IV ab 2005). Lediglich rund 10 % aller Fahrzeuge sind mit Rußpartikelfiltern ausgestattet. Es ist jedoch eine deutliche Entwicklung erkennbar. Während im Jahr 2013 noch zwei Drittel aller eingesetzten Fahrzeuge über Euro II-Standard und schlechter verfügten, waren es 2017 nunmehr lediglich ein Drittel.

Tabelle 38: Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge im Regionalverkehr im Landkreis Hildesheim (Stand 2013 – 2016 – 2017 – 2019)

EURO-Norm	Anteil der Fahrzeuge			
	2013	2016	2017	2019[108]
EURO-Norm 0	5 %	-	-	-
EURO-Norm I	10 %	4 %	3 %	1 %
EURO-Norm II	53 %	36 %	30 %	3 %
EURO-Norm III	15 %	34 %	32 %	22 %
EURO-Norm IV	15 %	5 %	11 %	28 %
EURO-Norm V	2 %	7 %	6 %	18 %
EEV	-	5 %	4 %	4 %
EURO-Norm VI	-	10 %	14 %	24 %

Nachrichtlich: Mit Stand November 2019 hat im Vergleich zum Jahr 2017 (Analysestand Fahrzeugmaterial gesamt für NVP) bei der RVHI sowie deren Subunternehmen eine deutlich positive Entwicklung im Hinblick auf die Schadstoffklassifizierung der im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge stattgefunden.

Ende 2018 haben RVHI und SVHI im Zuge der Modernisierung ihrer Fahrzeugflotten Busse mit Hybridtechnologie erworben (RVHI drei Gelenkzüge, SVHI zwei Gelenkzüge und drei Solobusse). Alle haben den Dieselmotor der Euro-6-Norm und zusätzlich einen Elektroantrieb, der den Dieselmotor beim Anfahren unterstützt. So wird der Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu den bisherigen Dieselbussen der Euro-6-Norm auf bis zu weitere 8,5 % gesenkt. Die Einführung der neuen Technologie und der damit einhergehenden Reduktion von Stickstoffabgasen ist ein Schritt in die Richtung, den ÖPNV in Stadt und Landkreis noch umweltfreundlicher zu gestalten. Dieser Weg soll auch zukünftig weiter forciert werden. Der Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte kommt dabei eine hohe Bedeutung zu, weitere alternative Antriebstechniken kommen zukünftig ebenfalls in Betracht (vgl. Kapitel 10.3.4 „Prüfen alternativer Antriebstechniken").

[108] Nachrichtliche Aktualisierung der Tabelle nach dem offiziellen Anhörungsverfahren im November 2019.

8.6.2 Haltestellenausstattung

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zum Komfort, zur Fahrgastinformation und zur Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es sowohl um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation (gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip"). Die „traditionelle" Fahrgastinformation an der Haltestelle wird dabei mit zunehmender Digitalisierung immer besser durch Informationen auf dem eigenen Smartphone (Echtzeit-Informationen, Vorlese-Funktionen) unterstützt.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die wichtigsten Verknüpfungspunkte und Haltestellen im Landkreis Hildesheim hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc. untersucht.

Die Bestandsbewertung erfolgt unter Zugrundelegung der Anforderungen nach dem jetzigen Stand der Technik und berücksichtigt nicht den Stand der Technik zur Entstehungszeit bzw. zur Zeit des Umbaus einer Haltestelle.

8.6.2.1 SPNV-Zugangsstellen

Mit Ausnahme der Haltepunkte Hoheneggelsen und Groß Düngen sind alle SPNV-Haltepunkte im Landkreis Hildesheim zum Teil umfassend ausgebaut worden, so dass sich ein attraktives Gesamterscheinungsbild der Zugangsstellen zum SPNV ergibt.

8.6.2.2 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Allgemein

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

Im Regionalverkehr Hildesheim wird der Fokus bei der Bewertung der Haltestellenausstattung auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestelle und hier insbesondere auf die Merkmale

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

gelegt.

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

Neben den genannten Kriterien zur baulichen Ausgestaltung der Haltestelle ist auch die Niederflurigkeit des eingesetzten Fahrzeugs von grundlegender Bedeutung. Für den Landkreis Hildesheim wird die Situation gutachterseits als vergleichsweise positiv eingeschätzt, der Anteil der Fahrzeuge, die im Jahr 2017 mit Niederflurtechnik und Rampe ausgestattet sind, beträgt etwa 73 %. Hier ist eine deutliche Entwicklung in den letzten Jahren erkennbar ((Anteil 2013: NF-Technik 52 %, mit Rampe 34 %). Für einen optimalen Einsatz der Fahrzeuge ist eine entsprechende bauliche Ausgestaltung der Haltestellen jedoch unabdingbar. Neben einer ausreichenden Bordsteinhöhe ist eine möglichst spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten.

Situation vor Ort

Der erreichte Haltestellenausbaustand kann nach Einschätzung des Gutachters für einen ländlich geprägten Kreis mittlerweile als durchschnittlich eingeschätzt werden. Insgesamt konnte die Situation im Landkreis Hildesheim seit dem NVP 2015 deutlich verbessert werden. Während 2015 nur etwa 11 % der Haltestellen im Landkreis (ohne Stadt Hildesheim) niederflurgerecht ausgebaut waren, konnte in den letzten Jahren durch konsequente Umbaumaßnahmen insbesondere im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen jährlich etwa 15 bis 20 weitere Haltestellenpositionen umgebaut werden.
Mittlerweile sind rund 17% der etwa 750 Haltestellen im Landkreis Hildesheim (ohne Stadt Hildesheim) mindestens in einer Fahrtrichtung (Richtungshaltestelle) niederflurgerecht ausgebaut (Analysestand 2018). Neben anstehenden Straßenbaumaßnahmen wurde und wird der Fokus beim Haltestellenausbau insbesondere auf die aufkommensstarken Haltestellenpositionen und Haltestellen mit erhöhtem Bedarf gelegt.

Abbildung 16: Nach aktuellem „Stand der Technik“ ausgebaute Haltestelle mit Ausbildung als Fahrbahnrandhaltestelle, niederflurgerechtem Sonderbord und taktilem Leitsystem aus Bodenindikatoren (Beispiel: links: Haltestelle Bad Salzdetfurth, Solebad; rechts: Gronau Schulzentrum)

Mit dem umfassenden Um- bzw. Neubau des gesamten Bahnhofsvorplatzes am Hauptbahnhof-ZOB in Hildesheim wurde zudem ein Busbahnhof geschaffen, der die wesentlichen funktionalen und gestalterischen Ausstattungsmerkmale einer modernen Verknüpfungshaltestelle aufweist. Der gesamte Platz erscheint in einem freundlichen Gesamtbild, die Haltepositionen weisen eine für mobilitätseingeschränkte bzw. sehbehinderte Menschen barrierefreie Gestaltung auf. Mit Hochborden und taktilen Leitsystemen sind Ausbauelemente vorhanden, die die Nutzung des ÖPNV am ZOB in Hildesheim für diese Personengruppen erleichtern. Gleiches gilt auch für den Bahnhof in Alfeld (Leine), der als zentrale Haltestelle im Mittelzentrum Alfeld (Leine) einen hohen Stellenwert für den ÖPNV in der Stadt hat. Beide Projekte habe eine hohe Wirksamkeit für das Gesamtsystem, da beide Verknüpfungspunkte hohe Nutzerzahlen aufweisen.

Abbildung 17: Moderne Verknüpfungsanlagen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Zentraler Omnibusbahnhof ZOB Hildesheim; rechts: Alfeld (Leine) Bahnhof)

Positiv anzumerken ist außerdem, dass bei der Förderung für den Haltestellenumbau in der Regel und wenn es die verkehrliche Situation zulässt den Ausbau als Fahrbahnrandhaltestelle (bestenfalls Sonderform Buskap) angestrebt wird. Somit konnten in der Vergangenheit bereits einige Busbuchten, die im Landkreis Hildes-

heim auch heute noch einen großen Teil der Haltestellen ausmachen, zurückgebaut werden.

Abbildung 18: Nordstemmen, Rössing Denkmal

Nichtsdestotrotz sind ein wesentlicher Teil der Bushaltestellen sowie auch einige systemwirksame SPNV-Verknüpfungspunkte von Defiziten hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit geprägt. So sind einige Haltepunkte nicht niederflurgerecht ausgebaut, so dass die eingesetzten Niederflurbusse ihre Vorteile in der Konsequenz (noch) nicht systemweit ausspielen können.

Abbildung 19: links: Beispiel für Verknüpfungspunkt ohne barrieregerechten Ausbau (Holle, Derneburg Bahnhof)

An einigen Haltestellen im Kreisgebiet ist die Situation darüber hinaus hinsichtlich der Anfahrbarkeit problematisch. Zu kurze Busbuchten, eine nicht optimale Haltestellenlage und / oder ungeordnetes Parken lassen häufig auch bei niederflurgerechtem Ausbau kein paralleles Anfahren an den Bordstein mit allen Türen zu. Negative auf die fahrdynamische Anfahrbarkeit der Haltestelle wirken sich außerdem unebene oder gewölbte Fahrbahnoberflächen (z. B. durch Aufpflasterungen) aus.

Abbildung 20: links: Busbucht mit zu kurzer Ausbildung ermöglichen kein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante (Beispiel: Bockenem Thornburyplatz); rechts: Aufplasterungen bergen das Risiko der Spurrillenbildung (kein dauerhaft spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante) (Beispiel: Nordstemmen Bahnhof)

Als ungünstig ist außerdem auch der Ausbauzustand in Bezug auf taktile Leitsysteme im Landkreis Hildesheim zu bewerten. Da der Fokus beim Haltestellenausbau in der Vergangenheit auf die Niederflurigkeit (Hochbord) gelegt wurde, verfügen auch einige der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen nicht über Leitsysteme. Seit einiger Zeit wird nunmehr ein ganzheitlicher Ansatz (inkl. taktile Elemente) forciert, so dass auch im Hinblick auf taktile Leitsystem eine positive Entwicklung erkennbar ist.

Abbildung 21: Beispiele für ausgebaute Haltestelle ohne taktile Bodenindikatoren (Bad Salzdetfurth Bahnhof)

Die nachfolgende Tabelle enthält eine zusammenfassende Darstellung der Haltestellenausstattung an den wichtigsten Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Hildesheim. Der Fokus liegt insbesondere auf der Einschätzung zur Barrierefreiheit.

Die durchgeführte Bewertung zeigt, dass auch einige der nachfragestärksten Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Landkreis Defizite aufweisen, wodurch die barrierefreie Nutzbarkeit des Gesamtsystems stark beeinträchtigt wird.

Hinweis: Die Bewertung beruht im Wesentlichen auf einer im Mai 2019 durchgeführten Ortsbesichtigung und berücksichtigt bei der Defizitfeststellung ausdrücklich nicht die Ausbauvorhaben in den nächsten Jahren.

Tabelle 39: Einschätzung zur Barrierefreiheit an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Landkreis Hildesheim (Stand Mai 2019)

Hildesheim Hbf / ZOB	
     	ZOB Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit Wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür) • DFI mit Sprachausgabe • Fahrgastinformation • teilweise großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage (hohe Auslastung, „Wildparken“) • ergänzende Infrastruktur (z. B. Toiletten, Telefon, Kiosk, Gepäckschließfächer im Bahnhof) • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten • kostpflichtige Parkplätze, Parkgarage in fußläufiger Erreichbarkeit

Holle, Derneburg Bahnhof

Derneburg (Ri. Bockenem)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle in Sonderlage

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel; hohe Auslastung), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage
- kostenfreie Parkplätze

Defizit:

- kein DFI
- kein Liniennetzplan
- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine gesicherte Querungsmöglichkeit

Derneburg (Ri. Hildesheim)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle in Sonderlage

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel; hohe Auslastung), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage
- kostenfreie Parkplätze

Defizit:

- kein DFI
- kein Liniennetzplan
- kein Fahrgastunterstand
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- keine gesicherte Querungsmöglichkeit
- Straßenlaterne im Aufstellbereich

Bockenem Thornburyplatz

Bockenem Thornburyplatz (Richtung Hildesheim, Bad Salzdetfurth)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- (sehr kurze) Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizit:

- kein DFI
- kein Liniennetzplan
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- kein P+R, B+R-Plätze

Bockenem Thornburyplatz (Richtung Derneburg, Bad Salzdetfurth)

➔ Baustellensituation

Bockenem ZOB

Bockenem ZOB

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbahnhof in Sonderlage

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- Liniennetzplan
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch

abgesenkte Bordsteine

- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage
- kostenfreie Parkplätze (ca. 15 Stellplätze)
- 2 Taxi-Stellplätze
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten
- WC
- Uhr

Defizite:

- kein Auffindestreifen
- kein DFI

Bad Salzdetfurth, Wesseln Bahnhof

Wesseln Bahnhof

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle in Sonderlage

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- Fahrgastinformation
- Liniennetzplan
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage (ca. 20 Stellplätze)
- kostenfreie Parkplätze direkt am Haltepunkt

Defizite:

- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)

Bad Salzdetfuth Solebad

Solebad

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle Kap
- Ca. 300 m Fußweg zwischen SPNV-Haltepunkt und Bushaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit (dezentral am Rand des Parkplatzes)
- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) (wenige am Solebad und bei einzelnen Gaststätten) und direkt am SPNV-Haltepunkt
- Großer Parkplatz, z. T. P+R (ca. 200 Stellpätze)
- PKW-Ladestation am Parkplatz

Defizite:

- keine witterungsgeschützte Sitzmöglichkeit direkt an der Haltestelle
- Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der Wartehalle bei hohem Fahrgastaufkommen beengt

Bad Salzdetfuth Bahnhof

Bad Salzdetfuth Bahnhof

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- niederflurgerechter Hochbord
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit
- 2 Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen (jeweils ca. 40 Stellplätze)
- kostenfreie Parkplätze (ca. 40 Stellpätze am Bahnhof), (weitere kostenfreie Parkplätze mit zeitlicher Begrenzung in direkter Nähe, ca. 30 Stellplätze)
- Uhr (am Bahnhof)
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein DFI
- kein Liniennetzplan
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)

Bodenburg Bahnhof

Bodenburg Bahnhof

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle im Sonderbereich

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- kostenfreie Parkplätze (ca. 50 Stellplätze am Bahnhof)

<table>
<tr><td> </td><td>• Fahrradabstellanlage (Fahrradständer)
Defizite:
• kein DFI
• fehlendes Einstiegsfeld an der ersten Tür</td></tr>
<tr><td colspan="2">Alfeld (Leine) Bahnhof</td></tr>
<tr><td>
 </td><td>Alfeld (Leine) Bahnhof
Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:
• Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit
Wichtige Ausstattungselemente:
• Fahrgastinformation
• DFI
• Liniennetzplan
• Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
• niederflurgerechter Hochbord
• taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
• barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
• Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage (ca. 50 Stellplätze), Bikebox (ca. 50 Stellpätzen)
• kostenfreie Parkplätze (ca. 70 und 60 Stellplätze direkt am Bahnhof) (ein weiterer großer P+R Parkplatz / Festplatz: Auf der Hackelmasch (ca. +200 Stellplätze)
• Taxi-Stellplätze
• zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten
• WC</td></tr>
</table>

- Uhr
- Seit Oktober 2018 Sitz der Mobilitätszentrale der Region Leinebergland[109]

Defizite:

- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Gronau (Leine), Banteln Bahnhof

Banteln Bahnhof

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Sitzgelegenheit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) (ca. 10 Stellplätze), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage (ca. 16 Stellplätze), Käfig (ca. 10 Stellplätze) (weitere auf der anderen Bahnhofsseite: witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage (ca. 10

[109] 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.

Stellplätze), Käfig (ca. 10 Stellplätze)
- kostenfreie Parkplätze (ca. 30 Stellplätze an der HST) / 50 P+R-Plätze auf der anderen Bahnhofsseite)
- Gaststätte im Bahnhofsgebäude

Defizite:
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- kein Fahrgastunterstand an der Bushaltestelle
- kein DFI
- kein Liniennetzplan
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Gronau (Leine) Schulzentrum

Gronau (Leine) Schulzentrum

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:
- Fahrbahnrandhaltestelle im Sonderbereich

Wichtige Ausstattungselemente:
- Fahrgastunterstand
- Sitzmöglichkeit an der Schule
- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte (ca. 50 Stellplätze an der weiterführenden Schule, ca. 40+20 Stellpätze an der Grundschule)
- kostenfreie Parkplätze an der Haltestelle (ca. 50 Stellplätze)

Elze Rathaus

Elze Rathaus (Richtung Nord)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeit
- Carsharing
- PKW-Ladestation
- Parkplatz (ca. 10 Stellplätze)

Defizite:

- kein Liniennetzplan
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Elze Rathaus (Richtung Süd)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten
- Carsharing
- PKW-Ladestation
- Parkplatz (ca. 5 Stellplätze)

Defizite:

- kein Liniennetzplan
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Haltefläche zu kurz
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Elze (Han) Bahnhof *(barrierefreier Umbau im Sommer 2019)*

Elze (Han) Bahnhof

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Sägezahlaufstellung im Sonderbereich

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- DFI
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- kostenfreie Parkplätze, teils überdacht (ca. 100 Stellplätze, hohe Auslastung)
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte (ca. 30 Stellplätze), Käfig (ca. 30 Stellplätze)

Nordstemmen Bahnhof

Nordstemmen Bahnhof

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle in Sonderlage

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine

	• Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte (ca. 120 Stellplätze) Käfig (ca. 60 Stellplätze), weitere an der anderen Bahnhofseite • kostenfreie Parkplätze (ca. 150 Stellplätze), weitere an der anderen Bahnhofseite • Taxistellplatz • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten Defizite: • kein DFI • kein Liniennetzplan • Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
Sarstedt Bahnhof	
 	Sarstedt Bahnhof Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle Wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) (ca. > 250 Stellplätze offen und überdacht, 50 ohne Überdachung), Käfig (ca. 30 Stellplätze), 12 Fahrradboxen, weitere Fahrradabstellanlagen auf der anderen Bahnhofsseite: witterungsgeschützte (ca. 40 Stellplätze), ohne Überdachung (6 Stellplätze) • 25 Schließfächer • Ladestation für E-Bikes • kostenfreie Parkplätze (ca. > 200 an beiden Bahnhofsseiten) • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- kein DFI
- kein Liniennetzplan

Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Sarstedt Wendeschleife

Sarstedt Wendeschleife

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle in Sonderlage

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Liniennetzplan
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), (ca. 170 Stellplätze)
- Parkplätze an der Haltestelle (ca. 30 Stellplätze, ausgelastet)
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)

- kein DFI (nur ÜSTRA)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Algermissen Bahnhof

Algermissen Bahnhof

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle in Sonderlage

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützt (ca. 15 Stellplätze) Käfig (ca. 15 Stellplätze), weitere direkt am Bahnsteig witterungsgeschützt (ca. 18 Stellplätze; hohe Auslastung, „Wildparken"), auf der anderen Bahnhofseite weitere
- kostenfreie Parkplätze (ca. 40 Stellplätze)

- Ladestation für E-Bikes (Boxen)
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein DFI
- kein Liniennetzplan

Harsum Morgenstern

Harsum Morgenstern (Ri. Adlum)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützt (ca. 60 Stellplätze; vgl. Richtung Hildesheim)
- kostenfreie Parkplätze and der Bahnhofrückseite (ca. 20 Stellplätze; vgl. Richtung Hildesheim)
- Ladestation für PKW auf der anderen Seite des Bahnhofs
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- kein DFI
- kein Liniennetzplan
- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Harsum Morgenstern (Ri. Hildesheim)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützt (ca. 60 Stellplätze; vgl. Richtung Adlum)
- kostenfreie Parkplätze and der Bahnhofrückseite (ca. 20 Stellplätze; vgl. Richtung Adlum)
- Ladestation für PKW auf der anderen Seite des Bahnhofs
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- kein Liniennetzplan
- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Ein- und Ausstiegssituation bei hohem Fahrgastaufkommen beengt
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

8.6.3 Fazit

Die Beförderungsqualität an den Haltestellen im Landkreis Hildesheim ist unterschiedlich ausgeprägt. Zwar gibt es verschiedene Haltestellen(positionen) im System, die über einen modernen und hochwertigen Ausbaustandard verfügen, daneben gibt es jedoch auch noch viele, teilweise auch nachfragestärkere Verknüpfungspunkte und Haltestellen, die hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Neben den Defiziten im Zugang zum Fahrzeug sind darüber hinaus nur wenige Bushaltestellen mit einem taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (noch) nicht ohne Hilfe nutzbar.

Insbesondere durch den umfassenden Ausbau der zentralen Verknüpfungshaltestellen Hildesheim Hauptbahnhof-ZOB sowie Alfeld (Leine) Bahnhof konnte die Situation vor Ort im Vergleich zum NVP 2015 für viele Fahrgäste jedoch spürbar verbessert werden. Zudem wurde der Anteil der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen in den letzten 5 Jahren von etwa 11 % auf 17 % gesteigert. Somit ist der Handlungsbedarf, der sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „barrierefreien ÖPNV" sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ergibt, zwar weiterhin vorhanden, es ist jedoch auch bereits eine positive Entwicklung erkennbar.

9 Prognose der Verkehrsentwicklung

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

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2025 (bzw. 2030) festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2012.[110]

Die Abschätzung der voraussichtlichen Bedarfsänderungen erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Daten aus: Wegweiser Kommune für den Landkreis Hildesheim; Bevölkerungsentwicklung 2020, 2025, 2030 (Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2012) (Bertelsmann Stiftung),
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Landkreis Hildesheim (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur)[111],
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

9.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten

9.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Allgemeine Entwicklung im Landkreis Hildesheim

Hinweis:
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. Es ist zu berücksichtigen, dass die tatsächlichen Entwicklungen der letzten Jahre im Landkreis Hildesheim und insbesondere der Stadt Hildesheim insgesamt etwas positiver verlau-

[110] Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune für den Landkreis Hildesheim; Stand 2016.

[111] Angaben Landkreis Hildesheim, Amt 909 Kreisentwicklung und Infrastruktur; Januar 2019.

fen sind, als im Jahr 2012 abgeschätzt. Es ist zu vermuten, dass auch die zukünftige Entwicklung etwas moderater ausfallen wird, als in der Bertelsmann-Studie angenommen.
Mittlerweile existieren abhängig von den verschiedenen datenbereitstellenden Institutionen, dem Prognosezeitpunkt und der etwaigen Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (beispielsweise der Zuwanderung), diverse Bevölkerungsprognosen, mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. So geht bspw. die für die Stadt Hildesheim vorliegende Prognose[112] im Gegensatz zur Prognose der Bertelsmann Stiftung kurz- bis mittelfristig (mindestens bis zum Jahr 2024) von weiteren leichten Bevölkerungsanstiegen aus, erst langfristig sind ggf. leichte Abnahmen zu erwarten. Daneben gehen die Städte und Gemeinden sowie die Kreisverwaltungen individuell bei dem Bezug und der Verarbeitung von Daten vor.

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. Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Erkenntnisse der absehbaren Entwicklung aus den vorliegenden Daten ablesen.

Die in der Vergangenheit rückläufige Bevölkerungsentwicklung wird sich in der Tendenz, wenn auch moderater, zukünftig weiter fortsetzen. Laut den Prognosen aus dem Nahverkehrsplan 2015 sollte die Einwohnerzahl im Jahr 2020 ausgehend vom Jahr 2012 um rund 5 % zurückgehen. Die aktuelle Bevölkerungsprognose der Bertelsmann Stiftung geht von einer „gedämpften" Schrumpfung aus. Im Jahr 2025 sollen rund 258.000 Einwohner im Landkreis leben (ca. -6 % ausgehend von 2012), im Jahr 2030 rund 251.000 Einwohner. Das entspricht einem Rückgang um rund 9 %. Es ist wahrscheinlich, dass der Rückgang etwas moderater ausfallen wird, da die Einwohnerzahlen in der Stadt Hildesheim seit einigen Jahren wieder leicht ansteigen. Dies ist jedoch in den vorliegenden Daten noch nicht berücksichtigt.

[112] InWIS Forschung und Beratung GmbH: Wohnraumversorgungskonzept für die Stadt Hildesheim (Oktober 2015).

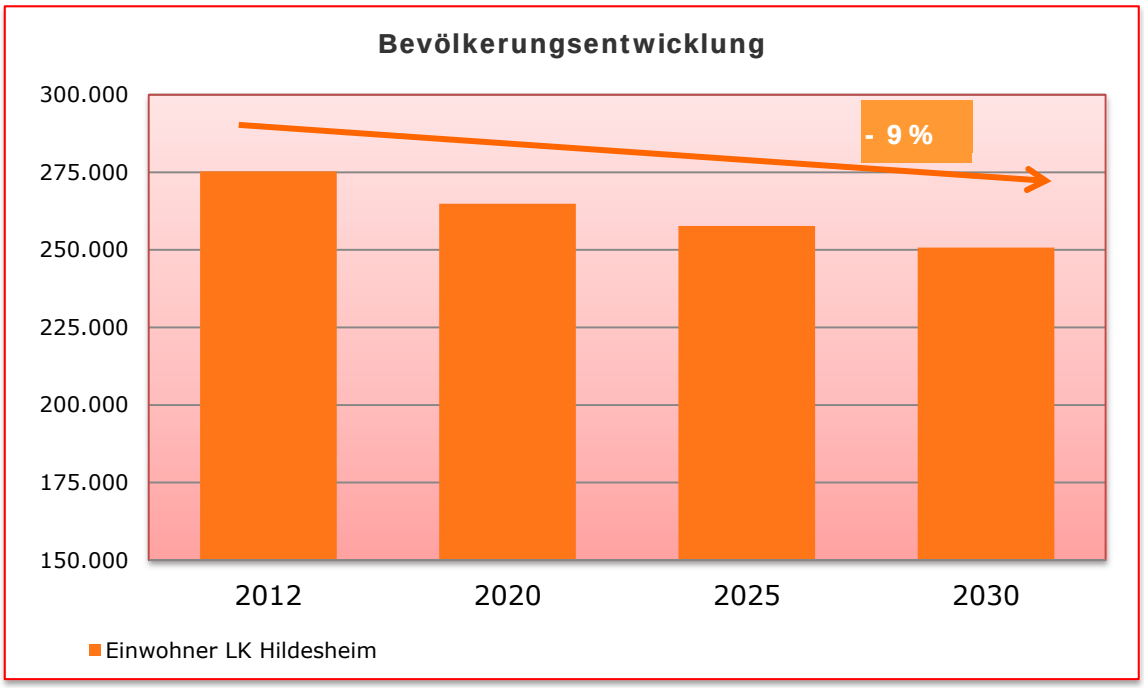


Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Hildesheim 2012 bis 2030[113]

Entwicklung in den Städten und Gemeinden

Hinweis:
Aufgrund der statistischen Datengrundlage ist eine kleinteilige Auswertung auf Gemeindeebene für die ehemaligen Samtgemeinden nicht möglich.

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt die Bevölkerungsentwicklung eine vergleichsweise disperse Verteilung über die meisten Städte und Gemeinden. Ein (prozentual) auffällig hoher Rückgang von mehr als 10 % bis zum Jahr 2025 wird in Schellerten (ca. -13 % bzw. ca. – 17 % bis 2030) und Elze (ca. -10 % bzw. ca. – 13,5 % bis 2030) prognostiziert.[114]

[113] eigene Darstellung; Datenquelle: Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune für den Landkreis Hildesheim; Bevölkerungsentwicklung 2012-2020-2025-2030 (Stand 2016).

[114] Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune; 2016.

Tabelle 40: Einwohnerentwicklung in den Städten und Gemeinden im Landkreis Hildesheim 2012 – 2025 und 2012 – 2030[115]

Stadt / Gemeinde	Relative Einwohnerentwicklung [%]	
	2012 - 2025	2012 - 2030
Alfeld (Leine)	-9,2 %	-12,4 %
Algermissen	-8,3 %	-10,8 %
Bad Salzdetfurth	-7,3 %	-9,7 %
Bockenem	-9,4 %	-12,1 %
Diekholzen	-2,2 %	-4,1 %
Elze	-10,2 %	-13,5 %
Freden (Leine)	k. A.	k. A.
Giesen	-8,0 %	-10,7 %
Harsum	-8,2 %	-10,9 %
Hildesheim (HI)[116]	-3,8 %	-6,1 %
Holle	-5,0 %	-7,2 %
Lamspringe	k. A.	k. A.
Nordstemmen	-6,4 %	-8,9 %
Sarstedt	-1,2 %	-2,6 %
Schellerten	-13,2 %	-17,1 %
Sibbesse	k. A. %	k. A.
Söhlde	-6,1 %	-8,2 %
Leinebergland	k. A.	k. A.
LK HI gesamt	-6,4 %	-8,9 %

[115] Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune für den Landkreis Hildesheim; Bevölkerungsentwicklung 2012-2020-2025-2030 (Stand 2016).

[116] Die in Kapitel 16 „Prognose der Verkehrsentwicklung" aufgeführten Daten zur zukünftigen Einwohnerentwicklung in der Stadt Hildesheim entsprechen der Realität aufgrund der Aktualität der vorliegenden städtischen Daten, die im Rahmen der „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes" für die Stadt entwickelt wurden, deutlich eher.

9.1.2 Demografische Entwicklung

Allgemeine Tendenzen im Landkreis Hildesheim

Für die Entwicklung nach Altersgruppen im Landkreis Hildesheim für den Zeitraum 2012 – 2025 / 2030 sind folgende grundsätzliche Aussagen herauszustellen:

- Die Städten und Gemeinden sind durch Rückgänge in den jüngeren Altersgruppen und damit der Gruppe der Schüler gekennzeichnet. Auch wenn die Geburtenzahlen seit einigen Jahren wieder stabil sind bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, sind die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen kurz- bis mittelfristig weiter deutlich rückläufig (bis 2025 ca. -25 %).
- Geringere Rückgänge werden in den Altersgruppen der im Berufsleben stehenden Altersgruppen der 25-64-Jährigen eintreten.
- Ein wesentlicher Zuwachs wird in der Altersgruppe der Senioren, insbesondere der Hochbetagten, erwartet.

Tabelle 41: Entwicklung nach Altersgruppen 2012 – 2025 und 2012 – 2030[117]

Stadt / Gemeinde	Relative Einwohnerentwicklung [%]	
	2012 - 2025	2012 - 2030
unter 3	-6,2 %	-11,5 %
3 bis unter 6	-8,3 %	-12,5 %
6 bis unter 10	-14,0 %	-16,6 %
10 bis unter 16	-24,6 %	-25,7 %
16 bis unter 19	-25,5 %	-28,8 %
19 bis unter 25	-22,5 %	-28,6 %
25 bis unter 45	-9,7 %	-13,9 %
45 bis unter 65	-8,8 %	-18,4 %
65 bis unter 80	5,9 %	18,1 %
80 oder älter	37,7 %	41,9 %
Insgesamt	-6,4 %	-8,9 %

[117] Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune für den Landkreis Hildesheim; Bevölkerungsentwicklung 2012-2020-2025-2030 (Stand 2016).

9.1.3 Strukturentwicklung

Für die Nahverkehrsplanung sind weiterhin Planungsvorhaben mit verkehrserzeugender Wirkung von Relevanz. Insgesamt sind die bis zum Jahr 2025 angedachten Planungsvorhaben in den Kommunen im Landkreis Hildesheim jedoch weitgehend von kleinräumiger Bedeutung, Auswirkungen auf die Nachfragestrukturen im ÖPNV sind nur bedingt erkennbar. [118]

Siedlungserweiterungen und Entwicklung des Arbeitsmarktes

Siedlungserweiterungen

Lediglich die geplanten Siedlungserweiterungen in Gronau-West sowie in Sarstedt im Bereich Sonnenkamp (Osterweiterung) weisen eine gewisse Relevanz auf.

Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die aktuelle Entwicklung des Arbeitsmarktes im Landkreis Hildesheim ist von der insgesamt positiven Gesamtsituation auf Bundesebene beeinflusst. Seit einigen Jahren ist ein kontinuierlicher Rückgang der Arbeitslosenquote zu verzeichnen (ca. 7,6 % am Juni 2013, ca. 6,0 % im Januar 2019).[119] Es zeigt sich somit eine stabile Beschäftigungssituation im Status quo.

Einzelhandel

Im Landkreis Hildesheim sind in den kommenden Jahren einzelne Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung sind. Diese Projekte, wie z. B. die Weiterentwicklung der Einzelhandelsstrukturen in Hoheneggelsen Mitte, besitzen eher geringe ÖPNV-Relevanz. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Freizeit und Tourismus

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes insbesondere Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs sowie der Ausbau des Wandertourismus geplant. So ist die Neubelebung des Radwegs zur Kunst (Sarstedt – Hildesheim – Bad Salzdetfurth – Lamspringe – Bad Gandersheim) ein Projekt, welches bereits begonnen und zukünftig weiterverfolgt werden soll, ebenso wie der Auf- und Ausbau der Tourismus-Region Leinebergland mit Schwerpunkt Wandern. Aus diesen Projekten lassen sich möglicherweise Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage ableiten.

---

[118] Angaben Landkreis Hildesheim, Amt 909 Kreisentwicklung und Infrastruktur; Januar 2019.

[119] Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktstatistik nach Regionen (abgerufen 13.02.2019) und Strukturdaten und -indikatoren Agentur für Arbeit Hildesheim (Datenstand 2013).

9.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

9.2.1 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends

Aus aktuellen Studien sind folgende Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität erkennbar[120]:

- Die sogenannte „Mobilitätsquote" (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person sind in den letzten Jahren erkennbar gesunken. Bemerkenswert ist, dass die Rückgänge in der „Mobilitätsquote" ggü. früheren Jahren am Wochenende höher ausfallen als an Werktagen. Diese Veränderungen sind vordergründig durch eine geringere Mobilitätsquote bei Kindern und Jugendlichen und von Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status bedingt.
- Der ÖPNV ist aktuell (Stand 2017) in seinem Modal-Split-Anteil in den letzten 15 Jahren von 8 % leicht auf 10 % gewachsen. Während in Metropolen der ÖPNV-Anteil 20 % beträgt, liegt er im ländlichen Raum (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nur bei 5 %.
- Das Fahrrad steigt (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split etwas, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird häufiger und auch auf längeren Strecken das Fahrrad genutzt.
- Der Anteil des Zufußgehens sinkt zwar, es wird aber immer noch jeder fünfte Weg nur zu Fuß zurückgelegt.
- Die Ausstattung mit Pkw wächst, insbesondere in den ländlichen Regionen. Mehr als 90 % der Haushalte besitzen im ländlichen Raum mindestens einen Pkw, nahezu 40 % sogar zwei oder mehr Pkw.
- Große Pkw nehmen im Bestand überdurchschnittlich zu, der mittlere Pkw-Besetzungsgrad verharrt bei 1,5 Personen.
- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ggü. früheren Generationen geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besondere erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto.
- Der Anteil des Berufsverkehrs ist ggü. 2008 durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege

[120] 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.

nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein. Leicht zurückgegangen ist dagegen der Anteil der Freizeitwege und der Einkaufswege.

Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere zwei Effekte der Mobilitätsentwicklung von Bedeutung:

- die bereits länger bekannte, weiter wachsende Autoaffinität der Senioren
- sowie eine erkennbar gegenläufige Entwicklung bei jungen Erwachsenen mit einer geringer ausgeprägten Auto-Orientierung ggü. der Generation vor 10 bis 20 Jahren in der gleichen Lebensphase.

„Die Verkehrswende ist also in Ansätzen erkennbar, erreicht aber nicht die oft erwartete Gesamtdynamik. Insgesamt und vor allem außerhalb der Städte bleibt das Auto, insbesondere bei dem Blick auf die Kilometerleistung, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins. Zudem wird sie offenbar eher durch strukturelle Effekte wie der (Re-) Urbanisierung und den Beschäftigungszuwachs als durch verkehrliche Verbesserungen getrieben.“[121]

9.2.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der seit über 15 Jahren erkennbare demografischen Wandel[122] wird sich absehbar auch in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren weiter fortsetzen und somit deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Hildesheim haben die nachfolgend erläuterten absehbaren Entwicklungen prioritäre Bedeutung:

- Auch wenn sich die Geburtenzahlen mittlerweile stabilisiert haben, wird sich der Trend der rückläufigen Schülerzahlen zunächst weiter fortsetzen. Dies kann zu einer hohen Dynamik im Schulbereich, wie Schulstandortverlagerungen und auch Schulschließungen, führen. Die Fahrtenangebote im Schulverkehr werden absehbar jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung zurückgehen. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen zu erwarten und führen zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen und auch zu längeren Reiseweiten.
- Aus aktuellen Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die hochmobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) sich durch einen rückläu-

[121] 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.

[122] infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: DIW Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

figen Pkw-Besitz auszeichnet[123]. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es sinnvoll, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.

- Die demografischen Entwicklungen werden langfristig zu einem Rückgang des Berufsverkehrs führen. Infolgedessen und durch die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden sich die Verkehrsspitzen weiter abflachen und sukzessive in den Vormittag wandern.
- Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Mobilitätsgeschehen werden in der Regel nicht schlagartig auftreten, sondern verlaufen schleichend, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung zukünftig durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein.[124] Hinzu kommen neue Angebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als Stammkunden betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern" werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.

---

[123] 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.

[124] https://www.bezreg-detmold.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung__Regionalplan/TA_OB_BI/index.php.

- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status quo kaum / nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am jetzigen Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) begründen Mobilitätseinschränkungen).
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

9.3 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis Hildesheim

Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens können folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2025 als maßgebend herausgestellt werden:

- Die Bevölkerung im Landkreis Hildesheim wird in der Summe voraussichtlich nur leichte Rückgänge aufweisen. Während im Oberzentrum Hildesheim möglicherweise sogar ein weiteres leichtes Wachstum eintreten sollte[125], ist an der Peripherie von einem signifikanten Bevölkerungsrückgang auszugehen.
- Die Schülerzahlen werden merklich geringer werden.
- Die jungen Erwachsenen, welche zumindest in den Städten durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, werden weniger.
- Die Zahl der Senioren, welche eine zunehmende Autoaffinität zeigen, wird deutlich anwachsen.

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren regionalen und lokalen Entwicklungen lassen sich Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Hildesheim ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot). In den Altersgruppen „19–45 Jahre" und „45–65 Jahre" ist von einem leichten Anstieg der ÖPNV-Affinität auszugehen. Die quantitative ÖPNV-Nutzung wird sich deshalb im Kontext mit dem Rückgang in den relevanten Altersgruppen nur bei den Hochbetagten (älter 80 Jahre) zumindest leicht erhöhen (bedingt durch Bevölkerungswachstum in dieser Altersgruppe). In den mittleren Altersgruppen sollte die ÖPNV-Nutzung stabil bleiben.

[125] Entwicklung der letzten Jahre, in Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune (2016) noch nicht berücksichtigt. Globaltrend: Bevölkerungswachstum auch in größeren Mittelstädten.

Tabelle 42: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Affinität	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung
0 bis unter 6	→	→ / ↘
6 bis unter 10	→	↘
10 bis unter 16	→	↓
16 bis unter 19	→	↓
19 bis unter 45	→ / ↗	→
45 bis unter 65	→ / ↗	→
65 bis unter 80	↘	→ / ↘
80 oder älter	→	↗

Um also den heutigen Anteil des Öffentlichen Verkehrs (inkl. SPNV) im Landkreis Hildesheim am Gesamtverkehr mindestens stabilisieren zu können, ist ein Ausbau des ÖV-Systems erforderlich, um eine höhere Attraktivität insbesondere für die wahlfreien Kunden zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen und unter Zugrundelegen verschiedener Annahmen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV getroffen:

- Anteil Ausbildungsverkehr am gesamten Öffentlichen Verkehr: ca. 70 %
  Rückgang im Ausbildungsverkehr bis zum Jahr 2025 um ca. 15-20 % (unter Berücksichtigung des Rückgangs der Schüler an weiterführenden Schulen)
  = ca. 12 %-Punkte des ÖPNV-Aufkommens
- Anteil Jedermannverkehr: ca. 30 %
  Anstieg des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr bis zum Jahr 2025: um ca. 25 % (grobe Annahme).
  = ca. 8 %-Punkte des ÖPNV-Aufkommens.

Tabelle 43: Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis 2025 im Landkreis Hildesheim

Bevölkerung (gesamt)	ÖPNV-Aufkommen Fahrschüler	ÖPNV-Aufkommen Jedermann-verkehr	ÖPNV-Aufkommen Gesamt
stabil (leicht rücklaufig)	minus 15-20 %	plus 25 %	-6 %

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.

10 Entwicklungskonzept ÖPNV

Hinweis:

Verschiedene übergreifende Themenkomplexe des Entwicklungskonzeptes sowie die hierzu entwickelten Maßnahmen und Prüfaufträge gelten gleichermaßen für den Landkreis und die Stadt Hildesheim. Eine ausführliche Beschreibung dieser Themen erfolgt in der Regel in dem nun folgenden Kapitel 10, Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim. Im Teilbaustein C – Stadt Hildesheim, Kapitel 17 werden Bezüge zu den entsprechenden Kapiteln des Teilbaustein B hergestellt.

10.1 Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis und insbesondere in der Stadt Hildesheim ist überwiegend als gut zu bewerten. Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung sollen daher die vorhandenen Strukturen unter Berücksichtigung der im Anforderungsprofil definierten Richtwerte und Standards optimiert und weiterentwickelt werden. Die Maßnahmen und Prüfaufträge des Nahverkehrplans zielen vor diesem Hintergrund auf ein integriertes Mobilitätsverständnis und eine leichte Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes. Schwerpunkt ist die Weiterentwicklung des ÖPNV als Bindeglied der Gesamtmobilität im Raum, wobei die gemeinsame Betrachtung der sich ergänzenden Angebote im Umweltverbund ein essentieller Bestandteil ist.

Die demographische Entwicklung der kommenden Jahre bringt Herausforderungen mit sich, die auch den öffentlichen Personennahverkehr betreffen. In den nächsten Jahren ist im Landkreis Hildesheim zwar mit einem moderateren Bevölkerungsrückgang als in den vergangenen Jahren zu rechnen, jedoch wird die Bevölkerung zunehmend altern. Ein Hauptproblem des sogenannten „demographischen Wandels" ist in den nächsten Jahren aus Sicht des ÖPNV der Rückgang der jungen Bevölkerung, welcher zukünftig im Landkreis Hildesheim (Ausnahme Stadt Hildesheim) zu einem erheblichen Rückgang bei der größten finanziellen Stütze des Busverkehrs, dem Schülerverkehr, führt. Ob die in einigen Städten und Gemeinden erkennbare (leichte) Trendwende bei den Geburtenzahlen diese Entwicklung positiv verändern kann, kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht belastbar eingeschätzt werden.

Im nachfolgenden Kapitel werden Lösungsansätze aufgezeigt, welche die erkennbaren Herausforderungen des ÖPNV zu bewältigen helfen. Es werden u. a. Konzeptstrategien entwickelt, die den ÖPNV im Landkreis Hildesheim im etablierten Qualitätsniveau erhalten und stärken sollen.

Als Grundlage und Orientierung für diese Weiterentwicklung sind daher die folgenden Entwicklungsziele von großer Bedeutung:

- Erhalt und langfristige Sicherung des ÖPNV-Angebotes in seiner heutigen Grundstruktur als **angemessene Daseinsvorsorge**.

- Vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage wird außerdem der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine hohe Bedeutung beigemessen, um die **Mobilität zukünftig für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen**.

- Die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger gewinnt insbesondere bei den jüngeren Bevölkerungsgruppen immer mehr an Bedeutung; insbesondere an Verknüpfungspunkten SPNV – Bus sowie an Haltestellen an starken ÖPNV-Achsen kommt auch der Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Rad- und Fußverkehr eine besondere Aufmerksamkeit zu. Aus diesem Grund soll zukünftig die **Intermodalität** im Nahverkehrsraum gestärkt werden.
- Im Zuge der allgemeinen Ressourcenverknappung und des steigenden Umweltbewusstseins soll die technische Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte im Hinblick auf eine Reduktion des CO_2-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen forciert werden (Prüfung **neue Antriebstechniken**).
- Letztlich soll der zunehmenden **Digitalisierun**g der Gesellschaft auch im ÖPNV des Landkreises Hildesheim Rechnung getragen werden. Eine Berücksichtigung der Digitalisierung nach dem sich entwickelnden „Stand der Technik" soll dabei insbesondere in den Bereichen Fahrgastinformation, Vertrieb und im Betrieb erfolgen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis

- Vorgaben des Anforderungsprofils,
- Ergebnisse der Bestandsbewertung,
- der Anregungen der Planungspartner und
- verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung.

Für die Bevölkerung im Landkreis Hildesheim soll in der Weiterentwicklung des ÖPNV das gegenwärtige Angebot im Busverkehr quantitativ mindestens auf dem derzeitigen Niveau gewährleistet werden, wenn Rückgänge der Nachfragepotenziale und Wirtschaftsaspekte dem nicht entgegenstehen bzw. Angebotsanpassungen erforderlich machen.

Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Hildesheim unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.
Es werden Maßnahmen für die Bereiche abgeleitet, in denen ein auffälliges Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard erkennbar ist, sowie für Bereiche, in denen Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden können und somit ein gutes Verhältnis von zusätzlichem Angebot und erwartbarer Nachfrage vorliegt.

Finanzierbarkeit der Maßnahme
Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen gehen tlw. zusätzliche Kosten und somit auch erhöhte Finanzierungsbedarfe einher. Sämtliche Maßnahmen stehen somit unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Die etwaige Umsetzung bemisst sich maßgeblich an den verfügbaren Haushaltsmitteln bzw. an einer wirtschaftlich tragbaren Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen.

Strukturieren der Handlungsfelder

Im Entwicklungskonzept werden die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in sechs Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes"
- Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und des Betriebs"
- Handlungsfeld III „Intermodale Verknüpfung"
- Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing"
- Handlungsfeld V „Sicherheit"
- Handlungsfeld VI „Tarif und Service"

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem **Prüfaufträge** zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

- **Maßnahmen** sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und / oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die während der Laufzeit des NVP (2020 – 2025) umgesetzt werden sollen.
- **Prüfaufträge** beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre begonnen bzw. umgesetzt werden können.

Durch die Ableitung von Maßnahmen werden die im NVP definierten Handlungsfelder, welche gemeinsam mit dem Anforderungsprofil die Zielvorstellung des Aufgabenträgers an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis und in der Stadt Hildesheim darstellen, konkretisiert.

10.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“

10.2.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Erschließungsqualität

Im Rahmen der Zustandsbewertung wurden für einzelne Teilbereiche im Nahverkehrsraum Defizite herausgearbeitet. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden diese Defizite im Einzelnen betrachtet und mögliche Lösungsvorschläge aufgezeigt.

Einzelne Defizite wurden bereits beim letzten NVP benannt und konnten aus unterschiedlichen Gründen während der Laufzeit des NVP 2015 nicht ausgeräumt werden. Bei der Aufstellung des NVP 2019 wurden diese Erschließungsdefizite einer erneuten Prüfung unterzogen und je nach Ergebnis werden einzelne der damaligen Maßnahmen und Prüfaufträge auch im NVP 2019 weiterhin fortgeschrieben.

Tabelle 44: Maßnahme MA.1 – Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Elze, Kernort)

MA.1: Anbindung Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Elze, Kernort)
Hintergrund: • Die Linie 66 fährt aus südlicher Richtung kommend über die Straßen „Zum Königsstuhl“ und Hauptstraße in das Stadtgebiet Elze ein und tangiert das Gewerbegebiet, das Stadion und das Freibad ohne diese durch einen Halt zu erschließen.
Planungsansatz: • Zur Verbesserung der Erschließung wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Hauptstraße im Bereich „Am Freibad“ empfohlen. • Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle sind zu prüfen.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Mit einem vergleichsweise geringen Aufwand kann die räumliche Erschließung des Gewerbegebietes und der Freizeiteinrichtungen deutlich verbessert werden Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale erscheint möglich. • Prüfauftrag zur Stärkung des Freizeitverkehrs. <u>Konsequenzen:</u> • Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Linie 66 bedeutet eine geringfügige Fahrzeitverlängerung.

Tabelle 45:
Maßnahme und Prüfauftrag MA.2 – Erschließung der Gewerbegebiete in Schellerten

MA.2: Erschließung der Gewerbegebiete in Schellerten
Hintergrund: • Sowohl das Gewerbegebiet Schellerten-West inkl. des Versorgungsstandortes an der B1 als auch das Gewerbegebiet im Norden von Schellerten an der Ahstedter Straße sind aktuell ohne Anbindung an den ÖPNV. Die Linie 32 fährt auf der Bundesstraße B1 mit einem dichten stündlichen Angebot ohne Halt direkt am Gewerbegebiet Schellerten-West vorbei, die Linie 31 fährt ebenfalls ohne Halt direkt über die Ahstedter Straße am Gewerbegebiet im Norden der Gemeinde vorbei.
Maßnahme und Prüfauftrag: • Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Linie 32 im Bereich des Gewerbegebietes-West (z. B. in Höhe des Edeka-Marktes) zur Verbesserung der Erschließung *(in Planung)*. • Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Linie 31 im Bereich des Gewerbegebietes an der Ahstedter Straße-West zur Verbesserung der Erschließung. ➔ Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen sollen geprüft werden.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Durch Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle kann die räumliche Erschließung der Gewerbegebiete deutlich verbessert werden. • Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale in geringem Umfang ist aufgrund der Erschließung des Versorgungsstandortes insbesondere im Bereich Schellerten-West wahrscheinlich. <u>Konsequenzen:</u> • Die Einrichtung jeweils einer zusätzlichen Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Linien 31 bzw. 32 bedeutet eine geringfügige Fahrzeitverlängerung.

Tabelle 46:
Prüfauftrag PA.3 – Anbindung Wohngebiet im Bereich „Im Westerfeld“ in Harsum (Kernort)

PA.3: Anbindung Wohngebiet im Bereich „Im Westerfeld“ in Harsum (Kernort)
Hintergrund: • Weite Teile des Wohngebietes im westlichen Ortsrandbereich südlich der Förster Straße liegen außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche. Außerhalb des Schulverkehrs vergrößert sich der betroffene Siedlungsbereich noch weiter. • Darüber hinaus beabsichtigt die Gemeinde Harsum im Norden der Ortschaft Harsum (nördlich der Förster Straße) das Baugebiet „Ährenkamp“ mit rund 60 Erschließungseinheiten zu entwickeln.
Prüfansatz: • in bzw. aus Richtung Klein Förste: Zur Verbesserung der Randerschließung wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Förster Straße (AST-Linie 24/25) im Bereich einer Zuwegung zum Wohngebiet empfohlen. • Alternativer Ansatz: Eine regelmäßige und innere Erschließung des Wohngebietes wäre mit einer Linienwegsverlängerung der Linie 24 (Mahnhof – Adolf-Kolping-Straße – Förster Straße – Kaiserstraße) und somit mit größerem Mehraufwand verbunden. Es ist derzeit nicht abschätzbar, inwieweit die zusätzlich generierbare Nachfrage den vergleichsweise hohen Mehraufwand rechtfertigen würde, so dass hier im Vorfeld zusätzliche Untersuchungen zur Abschätzung der Nachfrage empfohlen werden.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • „kleine Lösung“: Prüfauftrag zur Kundenbindung • „große Lösung“: durch eine Verlängerung der Linie 24 kann die räumliche Erschließung des gesamten westlichen Stadtgebietes deutlich verbessert werden. Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale ist wahrscheinlich. <u>Konsequenzen:</u> • Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen auf dem bestehenden Linienweg der Linie 24 bedeutet geringfügige Fahrzeitverlängerungen. • Eine Verlängerung der Linie 24 bedingt eine Neukonzeption des Fahrplan- und Anschlusskonzeptes der Linie aufgrund der Fahrzeitverlängerung durch die zusätzliche Ringführung der Linie durch das Wohngebiet (vgl. „Hinweis“ s. u.).

Hinweise:

- Eine Verlängerung der Linie 24 wird aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen ohne zusätzliche Nachfrageuntersuchungen nicht empfohlen.
  Die Linie bietet eine schnelle und attraktive Verbindung zwischen Hildesheim über Harsum bis Adlum, die hinsichtlich ihrer Umlaufplanung optimiert ist. Eine Fahrtzeitverlängerung in dem dargestellten Ausmaß ist in der derzeitigen Umlaufplanung des Verkehrsunternehmens vermutlich nicht darstellbar und hat Auswirkungen auf den gesamten Fahrplan der Linie und somit auch auf eventuelle Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten.
- Aufgrund der Größe des Wohngebiets wird jedoch eine grundlegende Überprüfung der Anbindung im Linienverkehr unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen empfohlen.
- Die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle sollen geprüft werden.

Tabelle 47: Prüfauftrag PA.4 – Erschließung der Heimstatt Röderhof (Gemeinde Diekholzen)

PA.4: Erschließung der Heimstatt Röderhof (Gemeinde Diekholzen)
Hintergrund: • Die Einrichtung der Eingliederungshilfe mit etwa 240 Wohnplätzen und aktuell ca. 370 Angestellten (Stand Mai 2019) liegt abseits der Linienführung.[126]
Prüfansatz: • Verlängerung der heute an der Haltestelle Egenstedt endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 42 zur Erschließung der Heimstatt Röderhof im ÖPNV (ggf. bedarfsgesteuert). • ggf. Einrichten einer zusätzlichen Fahrt aus Richtung Hildesheim morgens in Ausrichtung auf den Arbeitsbeginn. • Idee / Flankierende Maßnahmen: o Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder") an der Haltestelle Egenstedt zur besseren Erreichbarkeit der Heimstatt für die Mitarbeiter. Realisierung mit einfachen Ausstattungsmerkmalen (u. a. Gebrauchtfahrräder, einheitlich in markanter Farbe lackiert, einfache Schlüsselfunktion, Nutzen vorhandener Abstellmöglichkeiten, wenn möglich (Garage o. ä.) o Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Egenstedt

[126] Hompage Heimstatt Röderhof (Zugriff 13.05.2019).

Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteil: • Prüfauftrag zur Kundenbindung; Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale in geringem Umfang durch Anbinden der Heimstatt möglich. Konsequenzen: • bei bedarfsgesteuerter Umsetzung geringer Mehraufwand in Abhängigkeit des Abrufgrades
Hinweis: • Die Fahrzeugumlaufplanung des Verkehrsunternehmens ist zu berücksichtigen.

10.2.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Angebotsqualität

Tabelle 48:
Maßnahme MA.5 – Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet

MA.5: Abstimmung der Bedienungsangebote im südöstlichen Kreisgebiet
Hintergrund • Zum 01.04.2019 hat der RVHI den Betrieb der Linie 461 übernommen. Die Linie wird vollumfänglich in das Netz des RVHI integriert, bis zur Einführung des Tarifverbundes Region Hildesheim gilt nunmehr auch der RVHI-Tarif. • Das Verkehrsangebot im südöstlichen Kreisgebiet wurde in der Vergangenheit von verschiedenen Verkehrsunternehmen bedient (RVHI, RBB (bis März 2019), Rizor (bis Februar 2018), NordWestBahn, erixx), mit der Konsequenz, dass das Angebot in weiten Teilen nicht aufeinander abgestimmt ist. Mit der Übernahme der Linie 34 (ehemals Rizor) im Februar 2018 hat die RVHI das Angebot bereits leicht angepasst, noch immer ist die Transparenz des Systems insbesondere für Ortsfremde und Gelegenheitsnutzer aufgrund der vielfältigen Überlagerungen von Linien(abschnitten) mit zum Teil variierenden Linienwegführungen der einzelnen Linien deutlich beeinträchtigt. Darüber hinaus ist das Oberzentrum Hildesheim insbesondere aus dem Raum Ambergau oftmals nur mit Umsteigen zwischen zeitlich oftmals nicht aufeinander abgestimmten Linien erreichbar.
Planungsansatz: • Umfassende Überplanung des ÖPNV-Angebotes im südöstlichen Kreisgebiet, insbesondere entlang des Korridors Holle / Region Ambergau, mit Fokus auf eine verbesserte Abstimmung / Systematisierung der Bedienungsangebote im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung des Oberzentrums Hildesheim mit den verschiedenen Bedarfsschwerpunkten.

Verkehrliche Wirksamkeit: • Die Maßnahme erscheint geeignet, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu generieren. • Mit einem vergleichsweise geringen Aufwand kann die ÖPNV-Anbindung des südöstlichen Kreisgebietes deutlich verbessert werden.
Hinweis zur Umsetzung: • Die Überplanung des Teilbereiches wurde im Sommer 2019 umgesetzt. Hierbei wurde die Linie 461 in Linie 35 umbenannt.

Tabelle 49: Maßnahme MA.6 – Einrichten eines RufBus-Angebotes Schellerten / Söhlde

MA.6: Einrichten eines RufBus-Angebotes Schellerten / Söhlde
Hintergrund: • Die Mobilitätsbefragung vom April 2018 für die Gemeinden Söhlde und Schellerten zeigt im Ergebnis, dass jeweils etwa ein Drittel aller Wege innerhalb des eigenen Gemeindegebietes zurückgelegt werden. Insbesondere zwischen den Ortsteilen Hoheneggelsen / Steinbrück und Bettrum / Groß Himstedt / Klein Himstedt bestehen ausgeprägte Mobilitätsverflechtungen aber auch zwischen dem Hauptort Söhlde und den Ortsteilen Hoheneggelsen / Steinbrück ist ein hoher Austausch erkennbar. Aufgrund der strukturellen Situation der Gemeinde in Verbindung mit dem heutigen ÖPNV-Liniennetz werden diese Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV-Angebot aktuell nur sehr bedingt abgedeckt. Ähnliche Tendenzen sind auch in der Gemeinde Schellerten erkennbar. • Am einzigen SPNV-Verknüpfungspunkt im betrachteten Gebiet, dem Bahnhof Hoheneggelsen (KBS 313 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg), gibt es derzeit keine Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem Busnetz. Darüber hinaus sind auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für Bike-and-Ride- bzw. Park-and-Ride-Nutzung stark verbesserungswürdig.
Planungsansatz: • Einrichten eines bedarfsgesteuerten RufBus-Angebotes in Schellerten und Söhlde als Grundangebot zur Abwicklung der innerörtlichen Verkehrsbedarfe. • Einbeziehen des Bahnhofs Hoheneggelsen in das RufBus-Konzept (zeitliche Abstimmung mit den Zeiten des SPNV)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zur Abwicklung der innerörtlichen Verkehrsbedarfe mit dem ÖPNV und zur Anbindung des örtlichen Bahnhofs mit Verknüpfung an das SPNV-Angebot.
Hinweis zur Umsetzung: • Die Umsetzung ist für Anfang 2020 vorgesehen.

Tabelle 50: Prüfauftrag PA.7 – Ausweiten des Bedienungsangebotes am Wochenende in Teilbereichen im Landkreis Hildesheim

PA.7: Ausweiten des Bedienungsangebotes am Wochenende in Teilbereichen im Landkreis Hildesheim
Hintergrund: • Das Verkehrsverhalten hat sich in den letzten Jahren nachweislich verändert. Auch wenn aufgrund der guten wirtschaftlichen Situation die beruflich bedingten Wege in den letzten 5 bis 10 Jahren deutlich an Verkehrsanteilen dazugewonnen haben, tritt auch der Freizeitverkehr mehr in den Fokus.[127] Aus diesem Grund soll im Landkreis Hildesheim eine Grundversorgung der Erreichbarkeit von touristisch relevanten Orten und Zielen im Freizeitverkehr und für die Naherholung angestrebt werden. • Auch wenn die Regionalverkehr Hildesheim GmbH RVHI, die über eine Direktvergabe im Auftrag des Landkreises Hildesheim den Regionalverkehr im Landkreis abwickelt, in den letzten Jahren bereits umfangreiche Fahrplanoptimierungen in verschiedenen Teilbereichen des Netzes häufig auch zu Ferienzeiten und am Wochenende vorgenommen hat, werden insbesondere am Wochenende die vom Landkreis Hildesheim im Rahmen des Anforderungsprofils definierten Standards für die Bedienungsqualität auf einigen Relationen im Kreisgebiet nicht eingehalten (vgl. Kapitel 3.3.4).
Prüfansatz: • Fortsetzen der bereits in einigen Bereichen des Kreisgebietes durchgeführten Überplanung des Netzes insbesondere mit Ausrichtung auf die Verkehrszeiten Samstag ab nachmittags und an Sonn-/Feiertagen (ggf. als bedarfsgesteuertes Rufbus-Angebot; vgl. z. B. Angebot Raum Alfeld (Leine)). ➔ Schaffung eines bedarfsgerechten Grundangebotes am Wochenende Samstag und Sonntag, ggf. als Rufbus-Angebot, für Bereiche mit erkennbarem Bedarf, z. B. o Stadt Elze, o Samtgemeinde Leinebergland (Fortsetzen der bereits begonnenen Umsetzung des Mobilitätskonzeptes 2030 im Hinblick auf das Handlungsfeld ÖPNV, Integriertes Rufbuskonzept).
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Maßnahme steht im Kontext mit dem Leitziel des Aufgabenträgers zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale durch Stärkung des ÖPNV im Bereich des Freizeitverkehrs.

[127] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht (Dezember 2018).

• Maßnahme zur Zielerreichung der im Anforderungsprofil definierten Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Hildesheim (vgl. Kapitel 3.3.4). <u>Konsequenzen:</u> • Mehraufwand durch zusätzliches Angebot im Nahverkehrsraum; der tatsächliche Finanzierungsbedarf ist in Abhängigkeit der spezifischen Beförderungsweiten sowie unternehmensspezifischer Rahmenbedingungen im Detail zu ermitteln.
Anmerkung: • Voraussetzung für die Umsetzung mit Rufbussen ist ein leistungsfähiges und kostengerechtes Auftragsunternehmen im Einsatzbereich (Verkehrsunternehmen oder Taxi- / Mietwagenunternehmen).

Tabelle 51: Prüfauftrag PA.8 –Anbindung von Söhlde an Salzgitter

PA.8: Anbindung von Söhlde an Salzgitter
Hintergrund: • Der Ortsteil Söhlde ist in seiner Mobilität stark in Richtung Salzgitter-Lebenstedt, das eigentliche Zentrum der Stadt Salzgitter, ausgerichtet.
Prüfansatz: • Prüfung der Anbindung des Ortsteils Söhlde an Salzgitter, insbesondere Salzgitter-Lebenstedt: o Prüfen der Einbindung des Ortsteils Söhlde in die als gegenläufige Ringlinien konzipierten Linie 608 und 609 der KVG Braunschweig mit Führung über Söhlde und Groß Himstedt. o Alternativ: Prüfen einer Verknüpfung des für Söhlde geplanten RufBus-Angebotes mit den Linien 608 und 609 in Lesse bzw. Berel.

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Durch Einbindung von Söhlde in die Linien 608 und 609 kann die Anbindung an das benachbarte Oberzentrum Salzgitter[128] mit seinen Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten deutlich verbessert werden. Die Erschließung und Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale ist wahrscheinlich.

Konsequenzen:

- Je nach Umsetzungsvariante Mehraufwand durch Verlängerung der Linien 608 und 609 bzw. durch Einbinden in das RufBus-Angebot in Abhängigkeit des Abrufgrades

Anmerkung:

- Der Prüfauftrag ist als kreisgrenzüberschreitendes Gemeinschaftsprojekt in enger Abstimmung mit allen Beteiligten (u. a. Nachbar-Aufgabenträger, Stadt Salzgitter, KVG Braunschweig, RVHI, LK Hildesheim) durchzuführen.
- Nach Möglichkeit sollten die Prüfaufträge 62.8 und 62.9 in Kapitel E2.20 des Nahverkehrsplans 2020 für den Großraum Braunschweig Berücksichtigung finden (u. a. Prüfung der Einbeziehung des Bahnhofs Woltwiesche, Prüfung der Einbeziehung von Ortsteilen der Samtgemeinde Baddeckenstedt sowie der Gemeinden Lengede und Ilsede).
- Die Fahrzeugumlaufplanung der Verkehrsunternehmen ist zu berücksichtigen.

Tabelle 52: Maßnahme MA.9 – Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Rufbus) ⇨ Generierung von Einsparungen

MA.9:
Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Rufbus)
⇨ Generierung von Einsparungen

Planungsansatz:

- Kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf uneffektiven Linien / Linienabschnitten im Zuge der weiteren Entwicklungen in der Schulnetzplanung (➔ geänderte Schülerströme); ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen.
- Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes auf den schwach ausgelasteten Linien (SVZ abends bzw. am Wochenende).

[128] Salzgitter bildet zusammen mit Braunschweig und Wolfsburg eines von neun Oberzentren in Niedersachsen.

• Ggf. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Rufbus-Bedienung ➔ eine Umsetzung ist dann sinnvoll, wenn mit der Umstellung auf den Rufbus das Angebot wirtschaftlicher gestaltet werden kann. • Erforderlich für eine wirtschaftliche und verkehrliche Prüfung der Sinnhaftigkeit von Verkehrsleistungen sind aussagekräftige Nachfrage- und Leistungsdaten (u. a. fahrtenscharfe, aktuelle Nachfragedaten zur Nutzung der Linie) sowie ein Taxiunternehmen vor Ort, das den Rufbus-Betrieb durchführen könnte.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien / Linienabschnitten. • Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen.

10.3 Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und des Betriebs“

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen anzustreben. Des Weiteren ist in diesem Zuge eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation zu berücksichtigen.

10.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim

Tabelle 53: Maßnahme MI.1 – Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

MI.1: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: • Viele Bushaltestellen im Landkreis und in der Stadt Hildesheim sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit. • Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Landkreis

Hildesheim ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle.

- Gemäß § 8 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 muss der NVP mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" übernehmen (vgl. Kapitel 2).

Planungsansatz:

- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Vorgaben des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim sowie der Musterhaltestelle für Haltestellen im Landkreis Hildesheim (außerhalb der Stadt Hildesheim) mit mobilitätsgerechtem Ausbau (vgl. Kapitel 2 sowie Karte 1).
- Der barrierefreie Umbau soll unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme und der Zweckbindungsfristen, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Darüber hinaus sollen weitere Haltestellen und Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Frequentierung, aber auch ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen und Einrichtungen, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Bürgern aufgesucht werden, ausgewählt und entsprechend der zur Verfügung stehenden Mittel (u. a. Fördermitteln) von den jeweiligen Straßenbaulastträgern sukzessive umgebaut werden.

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen.
- Optimierung der Umsteigesituation.
- Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind.
- Erfüllen der Anforderungen des BGG sowie des PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Kommunen.

Zuständigkeit / Beteiligte:

- Zuständig für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus sind die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund).
  Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim sind vordergründig für die Planung (Planungsgebot), der Landkreis zudem als Fördermittelgeber, zuständig.

Tabelle 54: Maßnahme MI.2 – Optimieren der Haltestellenlagen

MI.2: Optimieren der Haltestellenlagen
Erläuterung: • Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten werden umfangreiche Umbaumaßnahmen im Landkreis Hildesheim erforderlich. In diesem Zuge soll geprüft werden, ob ggf. Haltestellen zusammengelegt bzw. verlegt werden können, um den erforderlichen Aufwand unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglichst zu optimieren.
Zuständigkeit / Beteiligte: • Zuständig für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus sind die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund). Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim sind vordergründig für die Planung (Planungsgebot), der Landkreis zudem als Fördermittelgeber, zuständig.

10.3.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit lokalem Bezug

Tabelle 55: Maßnahme MI.3 – Barrierefreier Haltestellenausbau mit vordringlichem Bedarf

MI.3: Barrierefreier Haltestellenausbau mit vordringlichem Bedarf
Verschiedene Verknüpfungspunkte werden aufgrund ihrer Bedeutung im Gesamtsystem und des hohen Nachfrageaufkommens im Hinblick auf den barrierefreien Haltestellenausbau aus Sicht des Aufgabenträgers mit einem vordringlichen Bedarf bewertet. Hierzu gehören: • Stadt Sarstedt o Wendeschleife Sarstedt (hochfrequentierter Nahverkehrsknotenpunkt, Übergang zur Straßenbahn Richtung Hannover) o Sarstedt Bahnhof • Gemeinde Holle o Derneburg Bahnhof Darüber hinaus wird seitens des Landkreises der Ausbau von vier Haltestellen an Schulzentren geprüft: • OBS Bockenem, • OBS Harsum,

• OBS Nordstemmen, Schlingweg • Gymnasium Sarstedt (im Zuge des Neubaus)

Tabelle 56: Prüfauftrag PI.4 – Nachrüsten des SPNV-Verknüpfungspunktes Bad Salzdetfurth, Wesseln Bahnhof mit taktilen Elementen

PI.4: Nachrüsten der SPNV-Verknüpfungspunkte Bad Salzdetfurth, Wesseln Bahnhof und Bad Salzdetfurth Bahnhof mit taktilen Elementen
Prüfansatz: • Nachrüsten der Bushaltestellen an den Bahnhöfen Bad Salzdetfurth und Wesseln mit taktilen Elementen für sehbehinderte Menschen zur Schaffung der Barrierefreiheit o taktiles Leitsystem und Aufmerksamkeitsfelder (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen) o zu beachten ist die Installation des Leitsystems ohne Einbauten wie z. B. Haltestellenmasten
Verkehrliche Bewertung • Verbesserte Nutzbarkeit für Blinde und sehbehinderte Menschen • Optimierung der Umsteigesituation
Zuständigkeit / Beteiligte • Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger und Fördermittelgeber und die Verkehrsunternehmen

10.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs

Tabelle 57: Prüfauftrag PI.5 – Ansteuerung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Hildesheim für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr

PI.5: Ansteuerung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Hildesheim für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr
Hintergrund: • Aktuell können im Regionalverkehr nur diejenigen Fahrzeuge der RVHI mit Einsatz auf der Linie 5/43 die Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Hildesheim beeinflussen. Die technischen Voraussetzungen für die LSA-Beeinflussung sind seitens der RVHI grundsätzlich in allen Fahrzeugen gegeben.
Prüfansatz: • Anlagenseitig: Schaffen der Voraussetzungen für eine umfängliche Ansteuerung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Hildesheim von allen Fahrzeugen der RVHI.
Verkehrliche Bewertung • Reisezeitvorteile für die Fahrgäste • Optimierung im Betriebsablauf
Zuständigkeit / Beteiligte • Verkehrsunternehmen, Stadt Hildesheim

10.3.4 Prüfen alternativer Antriebstechniken

Linienbusse werden seit Jahrzehnten überwiegend durch Dieselmotoren angetrieben. Im Zuge der allgemeinen Ressourcenverknappung und des steigenden Umweltbewusstseins bzw. der steigenden Anforderungen an den Klimaschutz ist die „Antriebswende", d. h. der Umstieg vom Dieselantrieb auf emissionsarme Antriebe, ein aktuelles Schwerpunktthema in der ÖPNV-Branche, zu dem sehr differenzierte Fachdiskussionen stattfinden. Während die öffentliche Meinung stark in Richtung Elektromobilität tendiert, bezweifeln verschiedene Fachmeinungen, ob dies tatsächlich der „Königsweg" ist (Renaissance Gasbus[129], Nachrüsten von Dieselbussen mit starken Filtern[130]).

[129] Dr. Frank Snaga, Prof. Dr.-Ing. Ralph Pütz (i. A. der Zukunft ERDGAS e.V.): Antriebe für den ÖPNV im Kosten- und Umweltvergleich (Februar 2018).

[130] „Paderborner Modell"; vgl. auch Artikel „Nachrüsten älterer Dieselbusse auf Euro-VI-Niveau" in: Der Nahverkehr (Ausgabe 10/2017).

Für eine Umstellung auf alternative Antriebe gibt es somit eine Vielzahl an Möglichkeiten. Jede Lösung weist systemspezifische Eigenheiten auf, es ist jedoch nicht jede Technologie überall technisch und ökonomisch sinnvoll einsetzbar. Die Eigenschaften eines Systems müssen somit mit den Gegebenheiten vor Ort geprüft und abgestimmt werden.

Neben Gasbussen sind in der Entwicklung aktuell am weitesten fortgeschritten die Hybridbusse. Diese kombinieren den klassischen Dieselantrieb mit einer weiteren Antriebsform. Die dominante Form ist die Kombination mit einem Elektromotor, der über kurze Distanzen selbstständig antreibt bzw. den Dieselantrieb unterstützt und bei Bremsvorgängen Energie zurückgewinnt. Im Stadtverkehr, der in der Regel durch kleinere Fahrtstrecken, geringere Geschwindigkeiten sowie häufiges Beschleunigen und Abbremsen gekennzeichnet ist, hat der Hybridantrieb häufig Vorteile im Energieverbrauch gegenüber klassischen Verbrennungsmotoren. Beim Überlandverkehr, also eher längeren Fahrtstrecken bei höheren Geschwindigkeiten, wirkt sich ein Hybridantrieb eher als Nachteil für den Energieverbrauch aus, weil in diesem Modus meist nur der Verbrennungsmotor läuft und der Hybridantrieb den Nachteil der höheren Masse mit sich bringt.[131]

Vermehrt erprobt werden seit einigen Jahren reine Elektrofahrzeuge sowie Antriebe mit Brennstoffzellen und auf Wasserstoffbasis. Diese kommen immer mehr auch im öffentlichen Nahverkehr zum Einsatz. Mit Stand Februar 2019 betreiben bzw. testen bereits 47 VDV-Mitgliedsunternehmen Elektrobuslinien. [132] Meist kommen die noch immer nicht abschließend serienreif entwickelten Fahrzeuge im Stadtverkehr zum Einsatz.

Auch die Bundesregierung unterstützt diese Entwicklung und hat das Förderprogramm des Bundesumweltministeriums nochmals deutlich aufgestockt, um möglichst viele E-Busse sowie die ergänzend benötigte Infrastruktur fördern zu können.[133]

Die positiven Umwelteffekte sind bei allen Formen der Elektroantriebe unbenommen. So haben Elektrofahrzeuge trotz höherer CO_2-Emissionen bei der Fahrzeugherstellung über ihr gesamtes Leben betrachtet niedrigere CO_2-Emissionen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Auch bieten sie aufgrund eines leiseren (innen und außen) und vibrationsarmen Antriebsstrangs einen höheren Fahrgastkomfort.

Zwar steht der Elektrobus unter ökonomischen Gesichtspunkten aktuell noch hinter dem Dieselbus zurück, aufgrund der hohen staatlichen Förderprämien können die durch den deutlich höheren Anschaffungspreis (oftmals doppelt so hoch) sowie die Investitionskosten für die zusätzlich benötigte Infrastruktur (insbesondere

---

[131] https://de.wikipedia.org/wiki/Alternative_Antriebstechnik

[132] Der Nahverkehr – Elektrobus-Spezial 2019 (Stand Februar 2019).

[133] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: homepage https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Foerderung-durch-das-bmvi/foerderung-durch-das-bmvi.html (abgerufen 30.06.2019) und ptj Projektträger Jülich: https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Foerderung-durch-das-bmvi/foerderung-durch-das-bmvi.html (abgerufen 30.06.2019).

Ladeinfrastruktur) entstehenden Mehrkosten jedoch etwas gedämpft werden. Darüber hinaus können Elektrobusse die Kostendifferenz ggü. Dieselbussen über die Betriebskosten minimieren (bestenfalls ausgleichen)[134], d. h. unter ökonomischen Gesichtspunkten sollte eine möglichst hohe Laufleistung der einzelnen Fahrzeuge erreicht werden.[135]

Das fördert zudem natürlich auch den positiven Umweltaspekt, da Reduktionen von Lärm- und Schadstoffemissionen bei einem erhöhten Fahrzeugeinsatz umso stärker zum Tragen kommen.

Insbesondere im Regionalverkehr dominiert die Reichweitenproblematik die Diskussion um Elektromobilität. Schließt man kontinuierliche Lademöglichkeiten wie Oberleitungen, Stromschiene o. ä. aus, bereitet insbesondere im ländlichen Raum mit erfahrungsgemäß längeren Umläufen die vergleichsweise geringe Einsatzweite batteriebetriebener Elektrobusse Probleme. Erreicht werden aktuell Einsatzweiten je nach Hersteller von (sicher erreichbaren) bis zu 200 km.[136] Für Unternehmen stellt sich somit die Frage nach der bestgeeigneten Ladetechnik für den jeweiligen Betrieb: Ladeinfrastruktur nur am Betriebshof oder auch auf der Strecke? Und was bedeutet das für die vorhandene Infrastruktur? In der Regel müssen die vorhandenen Stromanschlüsse der Betriebshöfe für die Bereitstellung der Ladestationen aufgewertet werden, ggf. sind die Errichtung eines Trafos und die Erweiterung der Netzanschlüsse erforderlich. Im Werkstattbereich sind zudem sowohl die infrastrukturellen als auch die personelle Voraussetzungen für Hochvolt-Arbeiten zu schaffen. Zu berücksichtigen ist zudem der höhere Zeitaufwand für das Aufladen der Fahrzeugbatterien im Vergleich zu der Betankung von Fahrzeugen mit Diesel-, Benzin- oder Erdgasmotoren.

Gerade bei hohen Anforderungen an Reichweite und in schwierigem topografischen Gelände kann der mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenbus eine sinnvolle Ergänzung bzw. Alternative zum batteriebetriebenen Elektrobus darstellen. In der Brennstoffzelle wird die chemische Energie von Wasserstoff direkt in Strom umgewandelt, freigesetzt wird nur reiner Wasserdampf. Die Brennstoffzelle arbeitet somit hocheffizient und sauber.[137] Zudem sind die Reichweiten bereits heute mit denen konventioneller Dieselbusse vergleichbar, was die Frage nach einem Nachladen auf der Strecke unnötig macht. Da auch der Zeitaufwand für das Betanken kaum höher ist als bei konventionellen Antrieben, sind annähernd keine Anpassungen der Fahrzeugumläufe bzw. des Betriebsablaufs notwendig.[138] Unter ökologischen

---

[134] Geringere Energiekosten, geringer Wartungskosten des verschleißarmen Antriebs.

[135] B. Eng. Andrea Seegmüller, Hamburg und Dipl. Vw. Axel Gierga, Salzgitter: Elektrobusse auch im Regionalverkehr? (in: Der Nahverkehr, Ausgabe 12/2018).

[136] Eigene Recherche; Bsp.: Mercedes bietet für die aktuell ausgelieferten eCitaros eine Reichweitengarantie von 150 km unter Nutzung aller Nebenverbraucher (Der Nahverkehr – Elektrobus-Spezial 2019 (Stand Februar 2019); Erfahrungen KVG Braunschweig mit eingesetzten Testfahrzeugen: Reichweiten von 200 km werden sicher eingehalten, vereinzelt wurden testweise bis zu 300 km abgefordert (Der Nahverkehr, Ausgabe 12/2018).

[137] https://de.wikipedia.org/wiki/Brennstoffzelle

[138] Pro & Contra Elektromobilität in: Der Fahrgast (Ausgabe 2/2019).

Gesichtspunkten spricht außerdem für den Wasserstoffbus, dass anders als beim batteriebetriebenen Fahrzeug keine seltenen Erden oder andere kritische Rohstoffe bei der Produktion von Brennstoffzellen verbraucht werden.[139] Dennoch scheint die Wasserstofftechnik noch nicht ausreichend ausgereift für den seriellen Betrieb. So hat die Hamburger Hochbahn einen seit 2010 laufenden Testbetrieb Anfang 2019 eingestellt. Als Gründe wurden zum einen Lieferschwierigkeiten bei den Fahrzeugen benannt, zudem sei die Lagerung des explosiven Wasserstoffs in Wohngebieten problematisch.[140]
Insgesamt ist die Wasserstofftechnologie somit eine zukunftsfähige Technologie, nachteilig wirken sich derzeit noch die kaum vorhandene Anbieterstruktur von Wasserstoffbussen sowie das vergleichsweise dünne Netz an Wasserstoff-Tankstellennetz aus.

Aktuell noch Zukunftsmusik ist die Feststoffbatterie. Technisch gesehen sollen zukünftig Feststoffakkus die bestehenden Lithium-Ionen-Batterien ablösen und besonders Elektrofahrzeugen einen Reichweitenschub verpassen. Die Feststoffbatterie ersetzt dabei das bisher nötige flüssige Elektrolyt durch ein festes Material, wodurch die Energiedichte steigt, was in Summe mehr Reichweite bei gleichem Volumen bedeutet (höhere Reichweite, geringere Ladezeit). In China ist Ende 2018 die erste Produktion von Feststoffbatterien angelaufen, wann diese eine Serienreife für den Einsatz in Linienbussen erreichen, ist derzeit jedoch noch nicht absehbar.

Neben der Elektrifizierung der Antriebe gibt es am Markt diverse weitere alternative Kraftstoffe mit herkömmlicher Verbrennungskraftmaschine. Hierzu gehören u. a. Erdgas, Flüssiggas, Biodiesel und Ethanol-Kraftstoffe.

Alle diese dargestellten alternativen Antriebe bieten im Hinblick auf die Umweltbilanz Vorteile gegenüber den klassischen Diesel- und Benzinmotoren.

Um kostspielige Fehlinvestitionen zu vermeiden, müssen die einzelnen Technologien auf den speziellen Anwendungsfall abgestimmt werden, da sie selten alle Vorteile des Verbrennungsmotors zugleich in sich vereinigen. Letztendlich muss somit jedes Verkehrsunternehmen bzw. jeder Aufgabenträger für sich die Möglichkeiten des Umstiegs auf alternative Antriebstechniken anhand der spezifischen Situation vor Ort prüfen.

Die Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim sehen es als ihre Aufgabe an, die technologischen Entwicklungen im Auge zu behalten, um rechtzeitig vor Ablauf der Genehmigungen zu agieren und spätestens mit der jeweiligen Vorabbekanntmachung ihre Vorstellungen und Anforderungen an die zukünftige Fahrzeugtechnik im öffentlichen Nahverkehr im Nahverkehrsraum Landkreis Hildesheim kundzutun.

---

[139] Ebenda.

[140] https://www.spiegel.de/auto/aktuell/hamburg-hochbahn-schafft-wasserstoffbusse-wieder-ab-a-1253009.html

Tabelle 58: Maßnahme MI.6 – Machbarkeitsstudie zur Einführung alternativer Antriebstechnologien im Regional- und Stadtverkehr

MI.6: Machbarkeitsstudie zur Einführung alternativer Antriebstechnologien im Regional- und Stadtverkehr

Ausgangssituation / Hintergrund:
• Stadt Hildesheim: 54 Dieselbusse (Stand 2017) der SVHI Stadtverkehre Hildesheim GmbH
  o annähernd die Hälfte der Dieselbusse erfüllt die Abgasnorm VI, alle übrigen Fahrzeuge haben EEV-Standard
• Region Hildesheim: ca. 135 Fahrzeuge (Stand 2017) der RVHI Regionalverkehr Hildesheim GmbH sowie Nachauftragnehmer
  o Aktuell erfüllen lediglich ca. 15 % der im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge (inkl. Nachunternehmer) die Abgasnorm EURO VI. Es besteht somit ein hoher Modernisierungsbedarf und hoher Entscheidungsdruck.
• Seit November 2018 kommen bei SVHI und RVHI zu Testzwecken zudem Fahrzeuge mit Hybridtechnik zum Einsatz (SVHI: zwei Gelenkbusse, drei Solobusse; RVHI: drei Gelenkbusse). Alle Fahrzeuge haben einen Dieselmotor der Euro 6-Norm und zusätzlich einen Elektroantrieb.
• vereinzelt kommt es zu Überschreitungen der zulässigen Luftgütemesswerte sowie der zulässigen Lärmgrenzwerte in einigen Bereichen der Innenstadt
➔ Im Zuge der allgemeinen Ressourcenverknappung und dem steigenden Umweltbewusstsein soll den verkehrspolitischen Zielstellungen zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen auch im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Hildesheim Rechnung getragen werden.

Planungsansatz: • Im Bereich des Busverkehrs ist die „Antriebswende" konsequent unter Beachtung des „Standes der Technik" und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen. Sobald ausreichend belastbare Erfahrungen und Erkenntnisse zu den denkbaren Technologien und den Realisierungsrandbedingungen vorliegen, ist eine Grundsatzstrategie zum Einsatz alternativer Antriebe sowohl im Regionalverkehr des Landkreises Hildesheim als auch im Stadtverkehr in der Stadt Hildesheim zur nachhaltigen Umsetzung zu entwickeln und zu beschließen. • In einem ersten Schritt soll dazu anhand repräsentativer Fahrzeugumläufe geprüft werden, welche Antriebstechnologien im Regionalverkehr im Landkreis grundsätzlich zum Einsatz kommen könnten. Für den Stadtverkehr wurde dieser erste Schritt, zumindest für die Hauptlinien, bereits bei der Aufstellung des Green City Plans durchgeführt. Hier ist ein Abgleich der Ergebnisse mit dem neuen Liniennetz durchzuführen. • Daran anknüpfend sind die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen aufzuzeigen (vorzuhaltende Infrastruktur etc.) sowie eine betriebswirtschaftliche und ökologische Bewertung vorzunehmen, die zeitliche Umsetzbarkeit zu prüfen und

Handlungsempfehlungen aufzuzeigen.

- Bei der Untersuchung zu berücksichtigende Kriterien sind u. a.:
  - Reichweitenbegrenzung / Fahrzeugumlaufgestaltung
  - Flexibilität:
    - Energiespeicher
    - Ladeinfrastruktur
    - Ladevorgang / Ladezeit
    - ggf. zusätzlicher Platzbedarf
  - Technische Anforderungen an Betriebshöfe, Werkstatt und Personal
  - Rahmenbedingungen Sicherheitsaspekte
  - Wirtschaftlichkeit
  - Lebensdauer
  - Wirkungsgrad
  - Fördermodalitäten
    - Höhe
    - weitere Randbedingungen (u. a. Mindestlaufleistung 30.000 km pro Jahr)

Zuständigkeit / Beteiligte

- Aufgabenträger Landkreis und Stadt Hildesheim, Verkehrsunternehmen, ggf. Unterstützung durch externe Gutachter

Hinweis zur Umsetzung:

- Die Machbarkeitsstudie soll während der Laufzeit des NVP bis 2024 erarbeitet und Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Hinweis:

- Die Förderlandschaft im Bereich Elektromobilität ist vielfältig und aktuell noch im Fluss. So fördert z. B. das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf Basis der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 9. Juni 2015 bzw. vom 5. Dezember 2017 die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben inklusive der dafür notwendigen Infrastruktur (z. B. „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020") sowie auch anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen.
  Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf Grundlage der jeweiligen Investitions**mehr**kosten berechnet.
- eigenwirtschaftlicher Betrieb der SVHI ab 2017 für die nächsten zehn Jahre
  - Mittlerweile können auch eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen Fördermittel beantragen. Bei Zuwendungen für wirtschaftlich tätige Unternehmen richtet sich die Zuwendungshöhe nach beihilferechtlichen Bestimmungen. Im Falle einer Beihilfe sind Förderquoten bis zu 40 % zulässig. Für

kleine und mittlere Unternehmen (KMU) kann unter bestimmten Rahmenbedingungen ein zusätzlicher Bonus gewährt werden.

- Im Rahmen der Machbarkeitsstudie ist der zum Zeitpunkt der Erarbeitung aktuelle Stand der Förderkulisse zu bewerten und bei der Entscheidung hinsichtlich der zukünftigen Antriebstechnologie einzubeziehen.

10.4 Handlungsfeld III „Intermodale Verknüpfung“

Insbesondere bei den jüngeren Erwachsenen, vorrangig in den Großstädten und in den Universitätsstädten, sowie bei den Pendlern in die Metropolen hat das inter- und multimodale Verkehrsverhalten in den letzten Jahren deutlich zugenommen, und es wird auch zukünftig noch eine weitere Orientierung hin zu mehr Inter- und Multimodalität erwartet.

Aus diesem Grund soll im Landkreis Hildesheim neben Mobilitätsangeboten, durch die eine bessere Erschließung der Fläche in Form von zusätzlichen Angeboten erwirkt werden kann (z. B. RufBus-Angebote), ein weiterer Fokus auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zur Förderung der intermodalen Nutzung gelegt werden. Die Ausstattungsmerkmale sollen dabei in Abhängigkeit der individuellen Anforderungen des jeweiligen Standortes als modular gestaltbares Angebot realisiert werden (vgl. Kapitel 10.4.1).

Neben dem Ausbau und der Erweiterung von Fahrradabstellanlagen sollen dort, wo es aufgrund der Lage und Bedeutung im Netz Wirkung und Erfolg verspricht (insbesondere an ausgewählten SPNV-Haltepunkten) zudem Schnittstellen geschaffen bzw. gezielt ausgebaut werden, die das Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV erleichtern (Park-and-Ride). Insbesondere im Stadtgebiet Hildesheim können darüber hinaus ergänzende Anmietmöglichkeiten, wie Pedelec-Verleihmöglichkeiten sowie Carsharing-Angebote sinnvoll sein, um den multimodalen Ansatz zu stärken.

10.4.1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehrsförderung ist Teil der Angebotsplanung. Fahrradabstellanlagen erhöhen zudem spürbar die Flächenwirksamkeit / Erschließungswirkung von ÖPNV-Angeboten. Das Aufstellen hochwertiger B+R-Anlagen vermag Verkehrsverlagerungen zu initiieren, sowohl in Bezug auf die Gesamtfahrt (ÖPNV und Rad statt Pkw) als auch für den Vor- und Nachlauf (mit Rad statt Pkw zum Bahnhof). Ergänzende Verbesserungen im Bereich Radverkehr können dazu beitragen, Ziele im Bereich des Umweltschutzes durch die einhergehende Verkehrsverlagerung zu erreichen.

Da entsprechende Maßnahmen mit Investitionen verbunden sind, sollte in einem ersten Schritt das Potenzial analysiert werden. Hierzu hat der Landkreis Hildesheim ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben, welches unter Berücksichtigung diverser Randbedingungen unter anderem die Potenziale für B+R an ÖPNV-Haltepunkten

im Kreisgebiet ermitteln soll. Dort, wo die B+R-Potenziale nicht genau zu ermitteln sind, kann es zweckmäßig sein, probeweise mobile Anlagen (ohne Bodenverankerung) aufzustellen und ihre Akzeptanz über einen gewissen Zeitraum zu beobachten. Dies trifft insbesondere auf Bushaltestellen an den Hauptachsen zu. Wird die Anlage gut angenommen, sollte sie im zweiten Schritt im Hinblick auf einen besseren Diebstahlschutz durch eine feste Anlage (Verankerung) ersetzt werden.

Hinweise für die Umsetzung

- Kosten:
  Als erster Anhaltspunkt für die entstehenden Baukosten von Radabstellanlagen: Ein einfacher Anlehnbügel kostet rund 75 € (ohne Tiefbau), bei überdachten Reihenparkern kostet der Abstellplatz 1.200 -1.350 € (inkl. Tiefbau), Fahrradboxen liegen bei 1.000 - 1.500 €. Dazu kommen Planungskosten und ggf. Grunderwerbskosten.
- Fördermöglichkeiten:
  Förderung durch die LNVG: Die Landesnahverkehrsgesellschaft bezuschusst unter gewissen Rahmenbedingungen B+R-Anlagen inklusive Elektroladegeräte im direkten Umfeld von Bahnhöfen. Die zur Förderung vorgesehenen Anlagen sind *„bedarfsgerecht und gemäß dem Nahverkehrsplan des zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgers zu planen. Voraussetzung für die Förderung von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen ist, dass ein entsprechender Bedarf an Stellplätzen anhand von Zählungen nachgewiesen wird. Für die Bewertung von Bushaltestellenmaßnahmen sind ferner die Ein- und Aussteigerzahlen an Schultagen vorzulegen.“* Es werden Ausgaben für den Bau, den Grunderwerb und die externe Planung bezuschusst, die für die beantragten Umfeldmaßnahmen anfallen. Die Förderquote beträgt aktuell (Stand April 2019) 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Antragsunterlagen sind so zu gestalten, dass diese dem Niveau einer Entwurfsplanung entsprechen.[141]
  Förderung durch Landkreis: Der Landkreis Hildesheim bezuschusst kleinere Maßnahmen, die im Hinblick auf die zuwendungsfähigen Kosten unterhalb des Grenzwertes von 50.000 € liegen. Die Förderquote beträgt aktuell (Stand April 2019) 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Maßnahmen, die durch die LNVG gefördert werden, fördert der Landkreis Hildesheim mit zusätzlichen 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- Flächeninanspruchnahme sichern:
  B+R-Anlagen haben je nach Anzahl und Gestaltung z. T. einen erheblichen Platzbedarf, den es bei der Konzeptionierung frühzeitig zu berücksichtigen gilt. Ideal ist eine Fläche, die in Bezug auf B+R-Ansprüche günstig liegt und eigentumsrechtlich (z. B. in kommunaler Hand) wie planungsrechtlich (z. B. nach § 34 BauGB) einfach zu entwickeln ist. Sollte die Kommune nicht Eigentümer der Fläche sein, empfiehlt es sich mit dem Eigner über die Veräußerung zu verhandeln. Prinzipiell kann eine B+R-Anlage auch ohne Erwerb des Grundstückes

[141] Homepage der LVNG (abgerufen 30.04.2019).

betrieben werden (Gestattungsvertrag, Dienstbarkeit), allerdings ist der Erwerb für eine langfristige Sicherung der Anlage vorzuziehen.

- Angebot vermarkten:
  Zur Aktivierung zusätzlicher B+R-Potenziale sind neben der Einrichtung qualitativ hochwertiger Anlagen flankierende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen von zentraler Bedeutung. Das Rad als möglicher Zubringer zum Bus wird von vielen Menschen nicht als Mobilitätsoption wahrgenommen oder es bestehen Vorurteile. Erfolgreiches Marketing sollte dabei immer nicht nur die Sachebene, sondern v. a. auch die emotionale Ebene ansprechen, Lust machen aufs Radfahren. Zielführend ist die möglichst konkrete Ansprache von Nutzergruppen (z. B. Berufspendler) unter Aufnahme ihrer spezifischen Bedürfnisse. Dabei sollten möglichst viele Medien bedient (Presse, Plakate, Flyer, Internet usw.) und an Aktionstagen das neue Angebot beworben werden (z. B. „autofreie Tage", Bahnhofsfeste…).
- Evaluation und Wartung:
  Eine B+R-Anlage aufzustellen und sie dann „ihrem Schicksal" zu überlassen genügt nicht. Wichtig ist eine Evaluationsroutine zu implementieren, die turnusmäßig prüft, ob die Infrastruktur noch den Bedürfnissen entspricht und ggf. entsprechend angepasst wird. Eine regelmäßige Säuberung und Wartung der B+R-Anlagen (jährlich) ist dringend zu sichern, um ein positives Erscheinungsbild und die langfristige Akzeptanz der Anlage zu gewährleisten. Hierzu gehört auch die Entfernung fahruntauglicher „Schrotträder", welche erfahrungsgemäß 10-20 % der Anlage belegen. Diese mindern die Gesamtkapazität der Anlage und das optische Erscheinungsbild.

Kurz- bis mittelfristiger Handlungsrahmen:

- Kurzfristiger Ausbau der B+R-Anlagen an den SPNV-Halten mit entsprechendem Potenzial,
- Bereitstellen eines B+R-Grundangebots an überörtlichen Buslinien,
- Fördermöglichkeiten für B+R-Anlagen frühzeitig sichern,
- Vermarkten des vorhandenen Angebots,
- Sicherstellen einer regelmäßigen Wartung und Evaluation.

Weitergehende Ansatzmöglichkeiten:

- Nachrüstung von Überdachungen an SPNV-Halten mit entsprechendem Potenzial,
- Entwicklung der Kapazitäten an B+R-Anlagen beobachten,
- Einsatz von mobilen B+R-Anlagen an Bushaltestellen zur Potenzialprüfung.

Typen von B+R-Anlagen an SPNV-Haltepunkten („Baukastensystem“)

Typ I: Einfache Anlage mit Fahrradbügeln (integriert in vorhandene Infrastruktur)

Beispiel: Bodenburg Bahnhof

Einsatzbereich:	erfasste Grundnachfrage von bis zu 20 Fahrrädern

Typ II: Eigenständige Kleinanlage mit Überdachung

Beispiel: Wesseln Bahnhof

Einsatzbereich:	erfasste Grundnachfrage von 20 bis 50 Fahrrädern

Typ III a: Eigenständige Großanlage mit Überdachung

Beispiel: Nordwalde (Kreis Steinfurt)

Einsatzbereich:	erfasste Grundnachfrage von 50 bis 100 Fahrrädern
Ausstattung	• ggf. Ergänzung mit Fahrradboxen • Option: Lademöglichkeit für Pedelecs / E-Bikes

Typ III b: Eigenständige Großanlage mit Zwei-Ebenen-System und Überdachung (bei eingeschränkten Platzverhältnissen)

Beispiel: Emsdetten (Kreis Steinfurt)

Beispiel: Unterhaching (Landkreis München)

Einsatzbereich:	erfasste Grundnachfrage von über 100 Fahrrädern
Anwendung:	ggf. in Kombination mit Typ I
Besondere Eignung:	in engen Platzverhältnissen
Ausstattung	• ggf. Ergänzung mit Fahrradboxen • Option: Lademöglichkeit für Pedelecs / E-Bikes

Typ IV: Abschließbare Fahrradgarage

Beispiel: Elze (Han) Bahnhof

Beispiel: Neustadt (Region Hannover)

Einsatzbereich:	erfasste Grundnachfrage von über 100 Fahrrädern
Anwendung:	in Kombination mit Typ II und / oder Typ III
Besondere Eignung:	• bei gering ausgeprägter sozialer Kontrolle im Umfeld • bei erkennbarer B+R-Nachfrage durch Pedelecs und E-Bikes • bei hohem Stammkundenpotenzial
Ausstattung	• Option: Lademöglichkeit für Pedelecs / E-Bikes • Videoüberwachung innen (Einwilligung der Nutzer bei Vertragsabschluss) • Schließsystem einfach mit Schlüssel oder mit Chip / Karte

Typ V: Kleines Fahrradparkhaus

Beispiel: Emsdetten (Kreis Coesfeld)

Einsatzbereich:	erfasste Grundnachfrage von über 500 Fahrrädern
Anwendung:	in Kombination mit Typ II und / oder Typ III
Besondere Eignung:	bei ausgeprägtem Mix Stammkunden und Gelegenheitsnutzer
Ausstattung	• untere Ebene mit abgeschlossenem Bereich (Stammkunden), obere Ebene frei zugänglich • Option: Lademöglichkeit für Pedelecs / E-Bikes • Videoüberwachung innen (Einwilligung der Nutzer bei Vertragsabschluss) • Schließsystem einfach mit Schlüssel oder mit Chip / Karte

Typen von B+R-Anlagen an Bushaltestellen („Baukastensystem“)

Typ I: Einfache Anlage mit Fahrradbügeln	
Beispiel: Wettringen (Kreis Coesfeld)	
Beispiel: Gronau Schulzentrum	
Anwendung:	erfasste Grundnachfrage von bis zu 20 Fahrrädern

Typ II: Eigenständige Kleinanlage mit Überdachung	
Beispiel: Greven (Kreis Steinfurt)	
Beispiel: Bockenem ZOB	
Anwendung:	erfasste Grundnachfrage von 20 bis 50 Fahrrädern

Typ III: Fahrradgarage / Fahrradkäfig (abschließbar)

Beispiel: Mettingen (Kreis Steinfurt)

Anwendung:	in Kombination mit Typ I
Besondere Eignung:	• bei erkennbarer B+R-Nachfrage durch Pedelecs und E-Bikes • bei hohem Stammkundenpotenzial

Im Einzelfall zu prüfen ist die Einrichtung von Fahrradboxen. Diese sind sinnvoll in Bereichen, die ein touristisches Potenzial aufweisen (tagesweise Vermietung an Radtouristen, z. B. entlang des Radwegs zur Kunst). Zu berücksichtigen ist, dass Fahrradboxen vergleichsweise reinigungs- und wartungsintensiv sind. Ohne regelmäßige Pflege sehen diese im Inneren schnell ungepflegt aus. Darüber hinaus sind die Kosten im Vergleich zu einer einfachen Fahrradgarage recht hoch.

Abbildung 23: Beispiele für hochwertige Fahrradboxen

Abbildung 24: Beispiel für ungepflegt wirkende Fahrradboxen

Maßnahmeentwicklung

Tabelle 59: Maßnahme MIM.1 – Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen

MIM.1: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Intermodalen Verknüpfungspunkten (nach dem sich entwickelnden „Stand der Technik" (keine „Insellösungen"))
Hintergrund: • Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in

denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist.

- Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass nach wie vor die Topografie eine wesentliche Rolle bei der Nutzerakzeptanz spielt. Zwar ist in den letzten Jahren ein verstärkter Trend hin zur Nutzung von Pedelecs und E-Bikes erkennbar, dennoch wirkt sich die schwierige Topografie in vielen Bereichen insbesondere des südlichen Landkreises Hildesheim erschwerend auf die Fahrradnutzung aus. Potenziale für Radabstellanlagen sind im Kreisgebiet aus diesem Grund insbesondere in den Tallagen sowie im nördlichen Kreisgebiet entlang der Schienenstrecken, erkennbar. Potenziale für eine kombinierte Nutzung ÖPNV – Pedelec sind schwer einschätzbar, erforderlich für eine erfolgreiche Etablierung ist hier die Einrichtung sicherer und optisch attraktiver Anlagen.
- Insgesamt kann die Wahl der Art der Fahrradabstellanlage entscheidend für die Nutzerakzeptanz sein. Bei der Einrichtung bzw. beim Ausbau von B+R-Anlagen sind daher die gestiegenen Anforderungen der Radfahrer infolge der verstärkten Nutzung höherwertiger Fahrräder und Pedelecs zu berücksichtigen. Wichtig sind insbesondere die Kriterien Diebstahlsicherheit und Standsicherheit, aber auch Komfortmerkmale wie Bedienungskomfort, Witterungsschutz und soziale Sicherheit habe einen nicht zu unterschätzenden Stellenwert.
- Bei der Ermittlung der Potenziale bilden die vorhandenen Pendlerströme insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr eine wichtige Kenngröße. Das heißt, Haltepunkte mit einem hohen Pendleranteil (z. B. in Sarstedt, Algermissen) generieren in der Regel auch einen höheren Bedarf für Bike-and-Ride-Anlagen.
- Zielführend ist die möglichst konkrete Ansprache von Nutzergruppen (z. B. Berufspendler) unter Aufnahme ihrer spezifischen Bedürfnisse.

Planungsansatz:

Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten für B+R-Anlagen in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner.

- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes) insbesondere an SPNV-Haltepunkten,
- Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradgaragen oder ähnlich) (vgl. „Baukastensystem"),
- Erfüllung der Qualitätsstandards,
- Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten,
- ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung.

Folgenden Haltestellen haben bereits heute eine hohe Auslastung bzw. Überlastung der am Standort vorhandenen B+R-Anlagen und weisen aus Sicht des Aufgabenträgers einen besonderen Bedarf für einen Ausbau der

Kapazitäten auf:

- Gemeinde Söhlde: Bahnhof Hoheneggelsen,
- Stadt Sarstedt: Bahnhof,
- SG Leinebergland: Banteln Bahnhof,
- Gemeinde Holle: Bahnhof Derneburg.
- *nachrichtlich:* Stadt Hildesheim: Hauptbahnhof-ZOB[142], Ostbahnhof (an beiden SPNV-Zugangsstellen übersteigt die Nachfrage das vorhandene Angebot; „Wildparken").

Genauer untersucht werden sollte außerdem die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen im Landkreis Hildesheim im Nahbereich (Fahrradentfernung) von Ortschaften und Siedlungsbereichen, die nicht oder nur sehr bedingt vom ÖPNV erschlossen werden. Diese vergrößern den Einzugsbereich einer Haltestelle erfahrungsgemäß um ca. 1,5 bis 3 km (in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten).

Folgenden Haltestellen weisen ein besonderes Potenzial bezogen auf eine optimierte Rad- / ÖPNV-Verknüpfung auf und sind somit bei einer verbesserten infrastrukturellen Ausstattung von besonderer Bedeutung:

- Haltestelle Diekholzer Straße (Gemeinde Diekholzen, OT Söhre),
- Haltestelle Egenstedt (Anbindung Heimstatt Röderhof) (Gemeinde Diekholzen, OT Egenstedt),
- Haltestelle Grasdorf Kirche (Gemeinde Holle, OT Grasdorf),
- Haltestelle Sarstedt / Ziegelei (Stadt Sarstedt).

Hinweis: Die hier aufgeführten Haltstellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern zeigen Ansatzpunkte gemäß Potenzialabschätzung auf. Weitere Haltestellen mit vergleichbarem Potenzial sind in der Laufzeit des NVP sukzessive zu ergänzen und ggf. infrastrukturell auszustatten.

Verkehrliche Bewertung:

- verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen
- Abbau von Erschließungsdefiziten
- verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

Zuständigkeit / Beteiligte:

Landkreis Hildesheim, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. private Institutionen

Umsetzung:

Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, kurzfristige Bearbeitung und Umsetzung *(aktuell wird ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildesheim erstellt)*.

[142] Derzeit wird ein Fahrradparkhaus unmittelbar neben dem Hauptbahnhof errichtet, welches 2020 in Betrieb genommen wird.

10.4.2 Ausbau Park-and-Ride

Da auch der Pkw als Zubringer zum SPNV immer mehr an Bedeutung gewinnt, soll eine Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität erfolgen und ggf. der Ausbau des Angebots der Park-and-Ride-Anlagen an SPNV-Haltepunkten forciert werde.

Der Maßnahmenansatz „Park-and-Ride" (P+R) ist grundsätzlich zu differenzieren in

- quellnahes P+R (Parkplätze an wohnungsnah gelegenen SPNV-Haltepunkten),
- zielnahes P+R (Parkplätze in Zielnähe, vorrangig Peripherie von Großstädten).

Ein zielnahes P+R in einer Stadt der Größenordnung Hildesheims zielt erfahrungsgemäß ausschließlich auf die Zielgruppe der Berufspendler und ggf. (in geringerem Maße) der Ausbildungspendler. Einkaufsverkehr nutzt nur sehr eingeschränkt P+R, insbesondere, wenn ausreichend freier Parkraum in der Innenstadt vorhanden ist.

Im Sinne einer intermodalen Nutzung liegt der Schwerpunkt bei der Betrachtung im Landkreis Hildesheim auf dem „quellnahen P+R". Hinsichtlich der Nutzerakzeptanz ist quellnahes P+R von folgenden Faktoren abhängig:

- Lagegunst des SPNV-Haltepunktes und somit des P+R-Parkplatzes zum Wohnbereich,
- Taktdichte des ÖPNV-Angebotes,
- im Vergleich zur Pkw-Nutzung attraktive Reisezeiten,
- Nutzerkosten:
  - kostenfreie Nutzung der P+R-Nutzung,
  - Kosten für ÖPNV-Ticket,
- gestalterische Attraktivität und soziale Sicherheit am P+R-Parkplatz.

Maßnahmeentwicklung

Tabelle 60: Maßnahme und Prüfauftrag MIM.2 – Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen

MIM.2: Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen
Hintergrund: • Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Pkw als Zubringer zum SPNV ein wichtiger Bestandteil. • Erhöhung des ÖPNV-Anteils vorrangig am Berufsverkehr durch Bereitstellung von ausreichenden Parkplätzen für Pendler an zentralen Verknüpfungspunkten.
Planungsansatz: • Ausbau des Angebots der Park+Ride-Anlagen an SPNV-Haltepunkten und Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität. • Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park+Ride-Nutzer ist in diesem Zusammenhang außerdem zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote und / oder Bike+Ride-Angebote (insbesondere vor dem Hintergrund des Pedelec- und E-Bike-Booms) eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park+Ride-Stellplätze sein können (vgl. Maßnahme MI.6). • Hinweis: P+R muss, um Akzeptanz zu finden, gebührenfrei sein (bei Haltepunkten in Ortskernnähe sind Nutzungskonflikte auszuschließen) • Folgende SPNV-Haltepunkte weisen kurz- bis mittelfristig ein besonderes Potenzial für die Einrichtung / Ausweitung von Park-and-Ride-Anlagen auf: o Gemeinde Holle: Bahnhof Derneburg, o Stadt Elze: Bahnhof Elze (Han), o Stadt Sarstedt: Bahnhof, o Gemeinde Söhlde: Bahnhof Hoheneggelsen.
Verkehrliche Bewertung: • Ausschöpfen von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendler. • Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbundes.
Zuständigkeit / Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung sind in der Regel die Kommunen.
Umsetzungsperspektive: mittel- bis langfristige Umsetzung

10.5 Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing“

10.5.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Fahrgastinformation

Tabelle 61: Maßnahme MM.1 – Ausweiten der (dynamischen) Fahrgastinformation

MM.1: Ausweiten der (dynamischen) Fahrgastinformation
Hintergrund: • Verbesserung der (lokalen) Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie Ausstattung relevanter Haltestellen und wichtiger Einrichtungen mit Echtzeitinformationen.   o Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.), einheitliches Fahrplan-Layout. • Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. ➢ Zu forcieren ist zukünftig eine integrierte Lösung, die die Vorteile der verschiedenen Möglichkeiten der Fahrgastinformation miteinander verbindet und die sich gegenseitig in ihrer Funktion ergänzen (allgemeine Fahrgastinformation, DFI an wichtigen Verknüpfungshaltestellen, Fahrgastinformationen in Echtzeit für Endgeräte (App)).
Planungsansatz: Geprüft werden soll die Ausstattung der zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel • Liniennetzplan auf digitalisierter Grundlage zur besseren Orientierung, • Korridorfahrpläne in Ergänzung zu den Linienfahrplänen, • Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen etc. für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen (oder Bereichen, bei denen eine verbesserte Orientierung und Wegweisung erforderlich ist), • Wegweisung zu benachbarten Umstiegshaltestellen, insbesondere wenn der Fußweg dorthin nicht unmittelbar erkennbar oder einsehbar ist, • Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste,

- Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast) unter Berücksichtigung der Entwicklung der Smartphone-Nutzung und -funktionalitäten.
  - Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik
  - Klärung der Datenversorgung

Hinweis
Darüber hinaus streben Landkreis und Stadt Hildesheim zukünftig einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip an. Hierzu ist die Entwicklung einer Smartphone-App für das gesamte Kreisgebiet geplant. Mittelfristiges Ziel ist es, mit dieser App umfangreiche Echtzeit-Informationen sowohl akustisch als auch visuell abrufen zu können. Das System soll langfristig möglichst die gesamte Wegekette von der Haustür über den Weg bis hin zum Ziel begleiten.

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn.
- Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort.
- Verbesserung der Information und Orientierung für ortsunkundige Fahrgäste.
- Grafische Liniennetzpläne in Fahrzeugen und an Haltestellen dienen der besseren Orientierung im ÖPNV insbesondere für Neukunden bzw. Ortsfremde.
- DFI ist Maßnahme zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen.
- Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Zuständigkeit / Beteiligte:
Landkreis und Stadt Hildesheim, alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner

Hinweis:
Eine mittelfristige Realisierung ist anzustreben.

Tabelle 62: Maßnahme MM.2 – Barrierefreie Fahrgastinformation

MM.2: Barrierefreie Fahrgastinformation
Hintergrund: Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.
Planungsansatz: Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Smartphone-App) und an Haltestellen bereitstellen: • Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip: zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) sollen angesprochen werden. • Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache. • Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplantabellen (Piktogramm, welche Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind, vgl. Ansatz Stadtverkehr Hildesheim). • Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV 2.0 "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile). • Hinweis: Zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip streben Landkreis und Stadt Hildesheim die Entwicklung einer Smartphone-App mit entsprechenden Funktionen an.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind. • verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis. • Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes).
Zuständigkeit / Beteiligte: • Landkreis und Stadt Hildesheim, Verkehrsunternehmen, alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden
Hinweis zur Umsetzung: • Kurzfristige Umsetzung und sukkzessive Weiterentwicklung der Fahrplaninformationen. • Entwicklung der Fahrplan-App: mittel- bis langfristig.

Tabelle 63: Maßnahme MM.3 – Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft

MM.3: Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft
Hintergrund: • Verschiedene bedarfsgesteuerte Angebote im Nahverkehrsraum werden trotz oftmals gutem Angebot aufgrund mangelnder Information häufig nicht so wahrgenommen (z. B. AST Sarstedt).
Planungsansatz: • Verbesserung der Fahrgastinformation für den gesamten Nahverkehrsraum durch vollständige Einbindung aller, auch der bedarfsgesteuerten Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Umfassende, transparente und aktuelle Fahrgastinformationen sind eine Grundvoraussetzung für die Nutzung des ÖPNV im Jedermannverkehr.
Hinweis: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren. • Eine kurzfristige Realisierung ist anzustreben.

Tabelle 64: Prüfauftrag PM.4: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen

PM.4: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen
Hintergrund: • Fahrplanbücher dienen auch heute noch vielen ÖV-Nutzern als erste Informationsquelle hinsichtlich des ÖV-Angebotes.
Erläuterung: • Geprüft werden soll die Ergänzung des Fahrplanbuchs / der Fahrplanbücher von RVHI und SVHI mit zusätzlichen Fahrgastinformation, z. B.: o Liniennetzplan auf digitalisierter Grundlage zur besseren Orientierung, o Korridorfahrpläne in Ergänzung zu den Linienfahrplänen, o Kennzeichnung von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan (RVHI; vgl. Planungsansatz o Tabelle 62 „Barrierefreie Fahrgastinformation"), o Fahrplanangebot des AST Sarstedt (Fahrplanbuch RVHI; entsprechend

z. B. AST Alfeld (Leine, Bad Salzdetfurth), o Darstellung regelmäßiger Verknüpfungen im Regionalbusverkehr, o Informationen zum Tarif (ggf. nach Einführung des Tarifverbunds), o Ausweisen von Vertriebspartnern.
Bewertung: • Transparente und leicht verständliche Informationen über Liniennetz, Fahrplanlage, Verknüpfungen und Tarif gelten als Grundvoraussetzungen für eine Nutzung des ÖPNV im Jedermannverkehr.
Hinweis: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern und der Verkehrsunternehmen abzustimmen und zu realisieren. • Eine kurzfristige Realisierung ist anzustreben.

10.5.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zum Marketing

Tabelle 65: Prüfauftrag PM.5 – Zielgruppenorientiertes und lokales Marketing (Fortführen und Absichern von Marketingmaßnahmen)

PM.5: Zielgruppenorientiertes und lokales Marketing (Fortführen und Absichern von Marketingmaßnahmen)
Hintergrund: • Trotz oftmals gutem Angebot wird dieses häufig nicht so wahrgenommen, fehlt es an Akzeptanz. Kontinuierlich müssen deshalb die persönlichen Vorteile des ÖPNV-Angebotes für die Kunden betont werden. • Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing. • Eine Stärkung des lokalen Marketings führt zu einer höheren Identifizierung der Fahrgäste und Einwohner eines Ortes mit dem ÖPNV-Angebot vor der Haustür.
Umsetzungsmöglichkeiten Fortführung und Erweiterung eines zielgruppenorientierten, unternehmensübergreifenden Marketings, z. B. für • alle (bspw. Durchführung von Einführungskampagnen bei Einrichtung neuer Angebote, Hinweise / Werbung auf bestehende Angebote, die sich aktuell einer weniger hohen Bekanntheit erfreuen, z. B. gezielte Vermarktung bedarfsgesteuerter Angebote), • Schüler (bspw. Hinweis auf Freizeitangebote, die mit dem ÖPNV erreichbar sind), • Neubürger (bspw. kostenloses Tages- oder 5er Ticket),

• ältere Menschen (bspw. mit dem Ticket verbundene Zusatzangebote). Stärkung des lokalen Marketings, z. B. durch • Erstellung von Orts- oder Korridorfahrplänen, • Liniennetzpläne für einzelne Ortsverkehre mit Lage der Haltestellen und wichtigen Einrichtungen sowie Darstellung der relevanten Verknüpfungen (Umsetzungsbeispiel Alfeld (Leine).
Verkehrliche Bewertung: • Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen. • Erreichung bestimmter Zielgruppen.
Zuständigkeit / Beteiligte: • Landkreis und Stadt Hildesheim, Verkehrsunternehmen, alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden
Hinweis: • Kontinuierliche Umsetzung, insbesondere bei Einführung neuer Angebote.

10.6 Handlungsfeld V „Sicherheit“

Tabelle 66: Maßnahme MS.1 – Weiterführung des Projektes „BusSchule“

MS.1: Weiterführen des Projektes „BusSchule“
Hintergrund: Öffentliche Verkehrsmittel sind ein wesentlicher Bestandteil des täglichen Lebens. Sie ermöglichen Mobilität für jedermann und tragen zur Verbesserung der Umweltbelastung bei. Um auch den Kindern möglichst frühzeitig eine sichere und selbständige Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs nahe zu bringen, haben es sich die RVHI Regionalverkehr Hildesheim GmbH und der Landkreis Hildesheim zur Aufgabe gemacht, erstmals im Schuljahr 2018/2019, mit dem Projekt „BusSchule“ Kindern im Grundschulalter spielerisch den sicheren Umgang im Bus sowie an der Haltestelle spielerisch zu vermitteln. Es wird ein Praxisbezug hergestellt, indem der Bus als Anschauungs- und Trainingsgegenstand direkt mit einbezogen wird. Nach erfolgreicher Teilnahme an der BusSchule überreicht die RVHI gemeinsam mit dem Landkreis Hildesheim den Schülern eine Urkunde.

Planungsansatz:

- Etablieren des Projektes „BusSchule" bei allen im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen
- Folgende Übungsinhalte sollen Bestandteil des Projektes sein:
  - kurzer theoretischer Überblick,
  - Sicheres Verhalten an der Haltestelle:
    Haltestellenbeschilderung, Platzbedarf eines Busses, Abstand zur Bordsteinkante, toter Winkel,
  - Sicheres Ein- und Aussteigen:
    Zeitvergleich Einstieg mit / ohne Drängeln, Einklemmschutz an Türen,
  - Orientierung im Bus:
    Entwerter, Haltestellenanzeige, Halteknopf, Piktogramme, Nothammer,
  - Sicheres Verhalten im Bus:
    Sitz- und Stehplatz, Vollbremsung,
  - Soziales Verhalten im Bus:
    Hinweise auf Sauberkeit, Essen und Trinken, rücksichtsvolles Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen,
  - Sicheres Überqueren der Fahrbahn an der Haltestelle.

Verkehrliche Bewertung:

- Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV.
- Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung.
- Sensibilisierung des Fahrpersonals.
- Berücksichtigung von jungen Menschen als wichtige Kundengruppe.

Zuständigkeit / Beteiligte:

Verkehrsunternehmen, Landkreis und Stadt Hildesheim, Schulen

Umsetzung:

kurzfristige und kontinuierliche Umsetzung

Tabelle 67: Prüfaufträge zur Ausweitung von Mobilitätstrainings

Prüfaufträge zur Ausweitung von Mobilitätstrainings
Hintergrund: • Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis)
Prüfansatz: Mobilitätstraining für z. B. • ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus), • mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen), • zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV. Mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen erhalten die Möglichkeit ein direktes Feedback bezüglich ihrer alltäglichen Probleme und Hemmnissen zu geben.
Verkehrliche Bewertung: • Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV. • Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung. • Sensibilisierung des Fahrpersonals. • Berücksichtigung ältere Menschen als wichtige Kundengruppe.
Beteiligte: Verkehrsunternehmen, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung

Tabelle 68: Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV

Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV
Prüfansätze: • Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort), • Durchführen von gemeinsamen Schulungen im Umgang von Fahrpersonal und Menschen mit Handicap im Zuge der regelmäßig stattfindenden Fortbildungen bei den im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen, • Einrichten von Notrufsäulen an Verknüpfungspunkten, • Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnen / Präventivmaßnahmen, • technische Ausstattung der Fahrzeuge (z. B. Ausbau der Videoschutzeinrichtungen in den Fahrzeugen), • Taxiruf-Service zur Haltestelle (abends).

10.7 Handlungsfeld VI „Tarif und Service“

Tabelle 69: Maßnahme MT.I – Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim

MT.1: Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim *(Hinweis: ROSA Tarifverbund Region Hildesheim; Einführung zum 15.12.2019)*
Erläuterung: • Die tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim RVHI, SVHI und Nordwestbahn ist Ziel des geplanten Tarifverbundes Region Hildesheim. • In diesem Zuge erfolgt eine grundlegende Überarbeitung und Vereinheitlichung des Fahrausweissortiments im Verbundgebiet. • Mittel- bis langfristige Prüfoptionen: o Übergangstarife in benachbarte Tarifverbünde bzw. Landkreise (z. B. Region Hannover, Regionalverband Großraum Braunschweig, Landkreis Holzminden). o Angestrebt wird eine Integration aller SPNV-Angebote in den ROSA Tarifverbund
Verkehrliche Wirksamkeit und Handlungsempfehlung: • Grundsätzlich ist eine flexible Weiterentwicklung des ROSA Tarifverbunds mit Ziel einer durchgängigen Nutzbarkeit der öffentlichen Nahverkehrsmittel in einem größeren räumlichen Zusammenhang mit einem Tarif anzustreben. ➔ Positive Wirkung auf die Nutzbarkeit des ÖPNV durch Harmonisierung der Fahrpreisgestaltung und Steigerung der Transparenz des Angebotes.

Tabelle 70: Prüfauftrag PT.2 – Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes

PT.2: Prüfauftrag zur Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes
Prüfansätze: • Einrichtung weiterer Informations- und Vertriebsstellen zum Beispiel in Kooperation mit anderen Serviceleistungen wie Bürgerämtern oder sonstigen lokalen Einrichtungen, vorrangig in der Nähe von aufkommensstarken Haltestellen und Verknüpfungspunkten (auch zur Verkürzung der Aufenthaltszeiten der Fahrzeuge an den Haltestellen) o Verkauf des vollständigen Ticketsortiments, o Beratung vor Ort, o ggf. Ausstellen von Kundenkarten.

Tabelle 71: Prüfauftrag PT.3 – E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments

PT.3: E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments
Hintergrund Im Zeitalter der Digitalisierung werden Fahrausweise verstärkt online erworben und über die mobilen Endgeräte der Nutzer angezeigt. Um weitere Fahrgäste für den ÖPNV im Landkreis Hildesheim zu gewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen) sollte dieser Trend aufgegriffen werden und die Möglichkeit des elektronischer kundenfreundlicher Fahrkartenerwerbs (Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen) ausgebaut werden.
Prüfansatz: Im Zusammenhang mit der geplanten Einführung des Tarifverbundes Region Hildesheim (vgl. Tabelle 69) sind zusätzliche Vertriebsformen, insbesondere mit Fokus auf die zunehmende Digitalisierung zu prüfen. • Einführung eines E-Tarifes (Präferenz: smartphonebasiert). • ggf. Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu den unterschiedlichen (ggf. auch erst zukünftigen) Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Carsharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert. • Anbieten von Zusatzleistungen (bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc.).
Verkehrliche Wirksamkeit: • Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste. • Hebung von Fahrgastpotenzialen. • Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität.
Zuständigkeit / Beteiligte: • Landkreis und Stadt Hildesheim, Verkehrsunternehmen, ggf. private Akteure (Anerkennung des ÖPNV-Tickets für vergünstigten Eintritt)
Umsetzung: • langfristige Umsetzung

Tabelle 72: Maßnahme MT.4 – Durchführung regelmäßiger Fahrerschulungen

Maßnahme MT.4: Durchführung regelmäßiger Fahrerschulungen
Hintergrund: • Gewährleistung sicherer Kenntnisse des Fahrpersonals über fahrgastrelevante Informationen (z. B. Fahrplan, Tarif, Vertrieb etc.)
Maßnahme: • Einweisung insbesondere neuer Fahrpersonale zur Sicherung der Qualitätsvorgaben und zur hochwertigen Durchführung des Busverkehrs • Durchführung regelmäßiger Schulungen des Fahrpersonal für z. B. o Fahrplan, Fahrwege (Linienführungen, Haltestellen) sowie Umsteigepunkte und ggf. gesicherte Anschlüsse o Tarifbestimmungen und Fahrscheinsortiment (inkl. Anschlussmobilität), o Beförderungsbedingungen o wichtige Einrichtungen und Ziele im Bedienungsgebiet (schulverkehrsrelevante Schulen, wichtige Behördenstandorte, Freizeitziele)
Verkehrliche Bewertung: • Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV. • Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung. • Sensibilisierung des Fahrpersonals.
Beteiligte: Verkehrsunternehmen
Umsetzung: kurzfristige und kontinuierliche Umsetzung

10.8 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes

Die in den Kapiteln 9.2 und 9.3 aufbereiteten Tendenzen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung im Nahverkehrsraum zeigen, dass im Landkreis Hildesheim die ÖPNV-Nachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans bis zum Jahr 2025, insbesondere in Folge der sinkenden Schülerzahlen, rückläufig sein wird. Es ist zu vermuten, dass sich dieser Trend auch über das Jahr 2025 hinaus (ggf. moderater) weiter fortsetzen wird.

Die unter Berücksichtigung dieser Faktoren entwickelten Maßnahmenvorschläge und Prüfaufträge sollen dazu beitragen, die Marktsituation des ÖPNV im Nahverkehrsraum punktuell und bedarfsgerecht, insbesondere unter Nachfrageaspekten,

zu optimieren. Als wesentliche Zielsetzung wird eine Stabilisierung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen verfolgt.

Mit den dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträgen werden wesentliche Ziele der Nahverkehrsplanung im Nahverkehrsraum erreicht:

- bedarfsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse in den ländlich geprägten Räumen,
- stärkere Ausrichtung des Angebotes auf den sich weiter verändernden Verkehrsmarkt
    - Stärkung der Wachstumsmärkte „Einkaufs- und Freizeitverkehr" durch gezielten Ausbau bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote (z. B. Schließen von Angebotslücken, insbesondere am Abend und am Wochenende),
- punktuell Verbesserung der Erschließungswirkung durch Anbindung von bislang nicht bzw. unzureichend erschlossenen Siedlungs- und Gewerbegebieten (z. B. durch Einrichten neuer Haltestellen bzw. Ausbau von Bike+Ride-Anlagen),
- verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV durch Schaffung von mehr barrierefreien Angeboten (➔ „Demografischer Wandel"),
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch transparentere Ausgestaltung und Verbesserung der Fahrgastinformation, des Marketings und des Tarifs,
- Nutzen der Chancen der Digitalisierung für eine Optimierung von Fahrgastinformation und Prozessabwicklung im Betrieb,
- Berücksichtigung der steigenden Anforderungen an den Klimaschutz im Hinblick auf Reduktion des CO_2-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen.

Es ist zu erwarten, dass der ÖPNV mit Umsetzung des Entwicklungskonzeptes das Fahrgastaufkommen im Jedermannverkehr stabilisieren kann. Vorausgesetzt wird eine intensive begleitende Kommunikations- und Marketingarbeit.

Es ist zu berücksichtigen, dass eine grundlegende Erfolgskontrolle erst nach einem Zeitraum von zwei bis drei Jahren nach Umsetzung durchgeführt werden sollte, um eine ausreichende Marktetablierung der Maßnahmen zu gewährleisten.

Eine Ermittlung der konkreten Leistungsveränderungen ist erst im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung möglich. Diese ist vom Aufgabenträger Landkreis Hildesheim in enger Abstimmung mit den betreffenden Verkehrsunternehmen durchzuführen.

10.9 Finanzierungskonzept

Ausgangssituation

Aufgrund der bestehenden Finanzierungsstruktur können im NVP keine konkreten Entwicklungen der Betriebskosten und Einnahmen dargestellt werden, jedoch ist die Ausgangssituation zur Finanzierung des ÖPNV in den nächsten 5 bis 10 Jahren vergleichsweise ungünstig:

- In den nächsten 5 bis 10 Jahren gehen die Schülerzahlen im Landkreis Hildesheim weiter zurück, jedoch mit unterschiedlicher lokaler Ausprägung (z. B. voraussichtlich Stabilität in der Stadt Hildesheim). Dadurch entstehen bei den Verkehrsunternehmen, insbesondere der RVHI, auch Verluste bei den Ticketeinnahmen (Schülerzeitkarten). Der Rückgang der Schüler kann insbesondere in den ländlichen Teilräumen nicht oder nur bedingt durch Fahrgastzuwächse im Bereich der sog. Jedermannfahrgäste aufgefangen werden.
- Durch den Wegfall von Schülereinnahmen verringern sich auch die an die Gesamteinnahmen gekoppelten Schwerbehindertenausgleiche nach SGB IX des Bundes proportional.

Im Folgenden werden Grundsätze aufgezeigt, die als Basis der Finanzplanung für die kommenden Jahre zu verstehen sind.

Die Finanzverantwortung für das betriebliche Leistungsangebot im Regionalverkehr obliegt dem Aufgabenträger Landkreis Hildesheim. Dieser zahlt zur Erfüllung des zum 01.01.2014 für 10 Jahre abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) für die Erbringung der Verkehrsdienstleistung jährliche Ausgleichsleistungen für die damit verbundenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen an den RVHI.

Der Stadtverkehr Hildesheim wird aktuell und bis 31.12.2026 eigenwirtschaftlich durch den SVHI erbracht. Anpassungen von Linien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Hildesheim sind derzeit nur im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit möglich.

Entwicklung der Einnahmensituation

Die gegenwärtige Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Hildesheim basiert auf unterschiedlichen Quellen und Finanzierungsinstrumenten. Die Höhe der verfügbaren Mittel wird voraussichtlich während des Betrachtungszeitraums des Nahverkehrsplanes Veränderungen in nennenswertem Umfang unterliegen.

Die Finanzierung wird insbesondere abgedeckt durch:

- Fahrgelderlöse aus frei verkauften Fahrscheinen,
- Fahrgelderlöse aus den durch die zuständigen Schulbehörden mitfinanzierten Schülerzeitkarten,
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrten für Schwerbehinderte (und deren Begleitpersonen),

die als Einnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen.

Darüber hinaus erhält der Landkreis Hildesheim zur Erfüllung seiner Pflichten als Aufgabenträger finanziellen Hilfen nach Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz (§ 7 NNVG) vom Land Niedersachsen:

- Finanzmittel nach § 7 (4):
  Der Aufgabenträger Landkreis Hildesheim erhält Finanzhilfen zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft (Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne) in Höhe von jährlich 1 Euro je Einwohner.
  Abgedeckt werden u. a.
    - Wahrnehmung Aufgabenträgerschaft.
    - Fortschreibung NVP und weitere Gutachten.
- Finanzmittel nach § 7 (5) (Regionalisierungsmittel):
  Nach § 7 (5) erfolgt eine Zuweisung der nach dem Regionalisierungsgesetz den Ländern in ihrer Gesamtheit zustehenden Mittel. Diese Finanzhilfen sind bis zum Jahr 2031 festgeschrieben, für die Jahre 2017 bis 2031 ist eine jährliche Steigerung dieser Mittel um 1,8 % im Gesetz abgesichert. Die Verwendung der Mittel nach § 7 (5) kann im Rahmen der gesetzlichen Regelungen nach § 7 (7) erfolgen.
  Abgedeckt werden u. a.
    - (Prüfung) Optimierung Fahrplan- und Bedienungsangebot,
    - Marketingkampagnen,
    - Ausbau von Bushaltestellen,
    - (Barrierefreie) Fahrgastinformation,
    - Tarifmaßnahmen (u. a. Tarifverbund) / E-Ticket und weiteres.
- Finanzmittel nach § 7a (Ausbildungsverkehr-Pauschale):
  Das Land Niedersachsen hat die Ausgleichszahlungen gem. § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durch eine landesrechtliche Regelung ersetzt. Die Finanzmittel nach § 7a umfassen seit der Novellierung des NNVG zum 01.01.2017 somit die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV. Ein Kernpunkt der Gesetzänderung ist die Kommunalisierung der Ausgleichsmittel für die Rabattierung der Preise für die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs. Dies führt dazu, dass sich die ÖPNV-Aufgabenträger verpflichten, Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs um mindestens 25 % zu rabattieren. Der Ausgleich dafür fließt direkt an die ÖPNV-Aufgabenträger und wird RVHI und SVHI auf Antrag zugewiesen.
- Finanzmittel nach § 7b
  Das Land Niedersachsen stellt ab 2017 zusätzliche Mittel zur finanziellen Unterstützung der ÖPNV-Aufgabenträger bei der Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV zur Verfügung, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung von Angeboten, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind.
  Abgedeckt werden u. a.

- Bedarfsverkehre in Ergänzung zum Linienverkehr,
- Mehrleistungen im Linienverkehr.

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 NNVG bei der Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG vorzulegen.

Die zu erwartenden Einnahmen sind den Kosten für die Erbringung des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet gegenüberzustellen. Eine Ermittlung der konkreten Leistungsveränderungen ist jedoch erst im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung möglich. Diese ist vom Aufgabenträger Landkreis Hildesheim in enger Abstimmung mit den betreffenden Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklung besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass zur Aufrechterhaltung des gegenwärtig bestehenden Angebotsniveaus zukünftig, wenn überhaupt dann nur geringfügig höhere Finanzmittel zur Verfügung stehen werden. Der prognostizierte Rückgang der Einnahmen aus dem Schülerverkehr sowie die durch die Erfordernisse der Barrierefreiheit zusätzlich entstehenden Kosten werden durch die geringfügige Anhebung der Landesmittel vermutlich nicht vollständig kompensiert werden.
Es muss vor diesem Hintergrund weiter geprüft werden, ob durch eine weitere Verbesserung der Effizienz der Leistungserstellung und der Angebotsstruktur die fehlenden Finanzmittel kompensiert werden können. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass eine Anpassung des Bedienungsangebotes (Leistungseinsparungen) innerhalb des Kreisgebietes ein großes Risiko überproportionaler Fahrgastrückgänge birgt.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte werden im Nahverkehrsplan Maßnahmen und Prüfaufträge entwickelt, die dazu beitragen sollen, die Marktsituation des ÖPNV im Nahverkehrsraum punktuell und bedarfsgerecht, insbesondere unter Nachfrageaspekten, zu optimieren.

Die dargestellten Prüfansätze zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes beinhalten Leistungssteigerungen, welche bei Umsetzung mit zusätzlichen betrieblichen Kosten verbunden sind, jedoch voraussichtlich nicht durch erhöhte Fahrgeldeinnahmen oder gesetzliche Ausgleichszahlungen zu kompensieren sind. Hinsichtlich der Abgeltung dieses zusätzlichen (gemeinwirtschaftlichen) Aufwands ist die jeweilige Vertragssituation zwischen dem Landkreis Hildesheim und den im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

10.10 Zielvorstellungen zum SPNV

Das Angebot des SPNV bildet eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Hildesheim. Der SPNV übernimmt wichtige Verbindungsfunktionen innerhalb des Kreisgebietes sowie zu den benachbarten Oberzentren und weiteren Zentren. Darüber hinaus bildet er in Verknüpfung mit dem Busverkehr die Grundlage für die Erreichbarkeit weiterer Bereiche des Kreisgebietes.

Gemäß § 4 NNVG liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Hildesheim sowie für die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte beim Land Niedersachsen, das die Aufgabe der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft an die LNVG übertragen hat. Somit liegt die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei der LNVG in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern Regionalverband Großraum Braunschweig und Region Hannover.

Aufgrund der Bedeutung des SPNV für das Kreisgebiet sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim dennoch die aus Sicht des Landkreises wesentlichen Problempunkte kurz aufgezeigt und Denkanstöße zur Optimierung des SPNV-Angebotes gegeben werden:

- S-Bahn-Angebot:
    - Durchbindung der S4 bis zum Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen (RROP 2016),
- Prüfung der Verdichtung des Angebotes des metronom Hannover – Alfeld (Leine) – Kreiensen – Göttingen zu Spitzenzeiten,
- barrierefreie Umgestaltung der SPNV-Haltepunkte
    - in Barnten, Derneburg und Hildesheim Ost (Zuwegung zum Bahnsteig) sowie
    - in Hoheneggelsen und Groß Düngen (zu geringe Bahnsteighöhe),
- Reaktivierung des Bahnhofs Mehle sowie Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Himmelsthür[143], Hildesheim Drispenstedt, Hildesheim Marienburg und Wehrstedt Tec-Center (vgl. RROP 2016) sowie Einrichtung eines Haltepunktes in Schellerten (Strecke Hildesheim – Braunschweig).

[143] Die Reaktivierung der Bahnstation Himmelsthür ist bereits beschlossen, die Umsetzung ist für 2023/24 geplant.

11 Festlegung des Verkehrsangebotes ("ausreichende Bedienung")

Die regionalen Linien werden hinsichtlich ihres Linien- und Bedienungsangebotes, vorbehaltlich der Ergebnisse der Prüfaufträge (vgl. Kapitel 10.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes") mit der bestehenden Bedienung (vgl. Linienübersicht Regionalbusverkehr, Tabellen 6 und 7 im Anlagenband) zzgl. der in Kapitel 10.2 entwickelten Maßnahmen festgesetzt. Dieses Angebot spiegelt die Zielvorstellungen des Aufgabenträgers Landkreis Hildesheim hinsichtlich des ÖPNV-Bedienungsangebotes im Regionalverkehr Hildesheim für die kommenden Jahre wider.

Diese Anforderungen und Zielvorstellungen sind Grundlage der Angebotsgestaltung und für alle im Nahverkehrsraum Landkreis Hildesheim zukünftig tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Planungsgrundlage über die vom Aufgabenträger angestrebte ÖPNV-Qualität.

Teilbaustein C

– Stadt Hildesheim –

Bereits im Nahverkehrsplan 2015 wurde das Stadtgebiet Hildesheim aufgrund der grundlegend anderen strukturellen Rahmenbedingungen des ÖPNV in einem eigenen Teilbaustein betrachtet.

Der Aufbau orientiert sich in weiten Teilen an dem des „Teilbausteins Landkreis Hildesheim", es werden hier jedoch weitgehend nur die stadtspezifischen Aspekte betrachtet. Alle grundsätzlichen und übergreifenden Themen werden in einem vorangestellten Baustein behandelt (Teilbaustein A - Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Landkreis und Stadt Hildesheim).
Einige übergreifende Themen sind in den jeweiligen Kapiteln des „Teilbausteins B – Landkreis Hildesheim" ausführlich behandelt, in den entsprechenden Kapiteln in Teilbaustein C wird auf diese verwiesen (u. a. Aufgabenträgerschaft, Schienenpersonennahverkehr, Tarifstruktur).

12 Raumstrukturanalyse Stadt Hildesheim

12.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Stadt Hildesheim ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt Hannover profitiert sie als Wirtschaftsstandort in der Region, steht jedoch auch im Wettbewerb mit den benachbarten Mittel- und Oberzentren außerhalb des Landkreises.[144] Hildesheim ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und liegt mit rund 104.000 Einwohnern derzeit auf Rang 8 der größten Städte Niedersachsens. Gemäß Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2012 (LROP)[145] ist Hildesheim Oberzentrum.

Die verkehrliche Erschließung der Stadt Hildesheim ist durch mehrere Verkehrsachsen gekennzeichnet. An das überregionale Straßennetz ist Hildesheim über zwei Anschlussstellen an die Autobahn A7 angebunden. Diese verläuft durch das östliche Stadtgebiet und stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im östlichen Landkreis dar. Mit der B6 verläuft eine weitere Hauptverkehrsachse auf ähnlicher Relation durch die Stadt und im weiteren Verlauf über Hannover. Eine schnelle Anbindung an die umliegenden Zentren Hameln und Braunschweig gewährleistet darüber hinaus die in West-Ost-Richtung verlaufende Bundesstraße B 1.

Auch die verkehrliche Anbindung der Stadt Hildesheim an das Schienennetz ist als sehr gut zu bewerten. Die Erschließung durch den Schienenverkehr erfolgt auf verschiedenen Strecken. Insbesondere die Fernverkehrsstrecke Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Frankfurt (Main) – Mannheim – München / Basel bildet eine großräumige Verbindungsachse. Darüber hinaus verkehren diverse RegionalExpress-Züge und Regionalbahnen in die umliegenden Zentren. Hervorzuheben sind außerdem die S-Bahnen S3 und S4, die täglich jeweils stündlich weitere Anbindungen an Hannover gewährleisten. Seit Dezember 2015 wird das SPNV-Angebot durch einen neuen RegionalExpress Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg ergänzt.

[144] CIMA GmbH: Fortschreibung Einzelhandelskonzept für die Stadt Hildesheim (Lübeck 2015).

[145] Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2012 (LROP-VO), in der zuletzt aktualisierten Fassung 2017.

12.2 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung

Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung

Die Stadt Hildesheim erstreckt sich auf einer Fläche von rund 92 km² und erreicht eine Gesamtbevölkerung von ca. 104.230 Einwohnern (Hauptwohnsitz). Somit ist sie die mit Abstand bevölkerungsreichste Stadt im Landkreis Hildesheim. Die Bevölkerung der Stadt verteilt sich auf 14 Stadtteile und 19 statistische Bezirke mit Bevölkerungszahlen in einer Spannbreite zwischen etwa 1.000 und 16.271 Menschen (bezogen auf die Stadtteile).[146] Von dem recht kompakten Siedlungskörper sind die Stadtteile Sorsum, Einum, Achtum-Uppen sowie Hildesheimer Wald / Neuhof / Marienrode getrennt. Ihr Bevölkerungsanteil beträgt in der Summe lediglich ca. 8 %.

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte von rund 1.131 EW/km² liegt deutlich über den Durchschnittswerten für das Land Niedersachsen (167 EW/km²) und die Region Hannover (502 EW/km²), und ist auch im Vergleich mit anderen Städten in der Region vergleichsweise hoch (z. B. Salzgitter 466 EW/km², Hameln 558 EW/km²). Lediglich einzelne Städte im Einzugsbereich der Landeshauptstadt Hannover (z. B. Laatzen 1.214 EW/km²) sowie Braunschweig 1.287 EW/km² weisen ähnlich hohe Werte für die Einwohnerdichte auf (alle Datenstand 31.12.2017[147]).

Hierbei sind die starken strukturellen Unterschiede zwischen den innerstädtischen Bereichen und den westlichen und östlichen Stadtrandbereichen zu beachten. Während die Einwohnerdichte in den dicht bebauten und besiedelten Siedlungsschwerpunkten in Innenstadtnähe zwischen ca. 3.550 und 4.150 EW/km² liegt, schwanken die Zahlen in den westlichen und östlichen Randbereichen zwischen ca. 130 und etwa 330 EW/km². Auch im restlichen Stadtgebiet unterliegen die Zahlen starken Schwankungen. Insgesamt gibt es ein typisches Gefälle von der Innenstadt in die Randbereiche (vgl. 1. Absatz).

Die Siedlungsschwerpunkte innerhalb der Stadt Hildesheim sind die Stadtteile Stadtmitte / Neustadt (ca. 16.300 EW), der westlich der Innenstadt gelegene Stadtteil Moritzberg / Bockfeld (ca. 15.200 EW) sowie der im Nordosten an die Innenstadt anschließende Stadtteil Oststadt / Stadtfeld (ca. 14.300 EW).

[146] Stadt Hildesheim, Bereich Statistik und Wahlen (2018): Bevölkerung der Stadt Hildesheim zum 31.12.2018 nach Statistischen Bezirken, Wohnstatus, Alter, Geschlecht, Religion- und Staatsangehörigkeit, Familienstand.

[147] Landesamt für Statistik Niedersachsen, Bevölkerung und Katasterflächen in Niedersachsen, Datenstand 31.12.2017.

Tabelle 73: Fläche und Bevölkerung (Hauptwohnsitz) nach Stadtteilen[148]

Stadtteile	Bevölkerung 31.12.2018 [EW]		Fläche [km²]	Bev.-Dichte [EW/km²]
	absolut	% Stadt	absolut	
1 Stadtmitte / Neustadt	16.271	15,61 %	3,93	4.140
2 Nordstadt	11.016	10,6 %	8,63	1.276
3 Oststadt / Stadtfeld	14.372	13,8 %	4,03	3.566
4 Marienburger Höhe / Galgenberg	9.484	9,1 %	4,26	2.226
5 Drispenstedt	5.481	5,3 %	3,82	1.435
6 Moritzberg / Bockfeld	15.175	14,6 %	6,12	2.480
7 Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode	3.165	3,0 %	13,29	238
8 Ochtersum	8.557	8,2 %	3,47	2.466
9 Sorsum	2.592	2,5 %	13,38	194
10 Himmelsthür	6.505	6,2 %	6,63	981
11 Bavenstedt	1.410	1,4 %	4,34	325
12 Einum	915	0,9 %	4,25	215
13 Achtum-Uppen	1.176	1,1 %	8,36	141
14 Itzum-Marienburg	8.111	7,8 %	7,68	1.056
Stadt Hildesheim	*104.230*	*100,0 %*	*92,19*	*1.131*

Einwohnerentwicklung

Während im letzten NVP 2015 noch eine rückläufige Einwohnerentwicklung verzeichnet wurde (2008 – 2013 ca. – 1 %), ist die Bevölkerungszahl in der Stadt Hildesheim seit dem Vergleichsjahr 2013 um etwa 3,6 % (ca. + 3.620 EW) angestiegen. Bis etwa zum Jahr 2011 war die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Hildesheim durch einen leichten Rückgang geprägt, seither wirkt augenscheinlich u. a. die innerhalb dieses Zeitraums stark angestiegene Bautätigkeit insbesondere in den innerstädtischen Gebieten, so dass die Stadt insgesamt wieder steigende Einwohnerzahlen aufweist. Außerdem trugen zu dieser Trendumkehr der Ausbau der Hochschulen, ein wachsender Arbeitsmarkt, die Flüchtlingszuwanderung sowie eine verstärkte Zuwanderung aus dem Raum Hannover aufgrund der dortigen Wohnungsangebotsengpässe bei[149].

[148] Eigene Berechnung; Bevölkerung Hauptwohnung (31.12.2018) Stadt Hildesheim, Stadtbüro Bereich Statistik und Wahlen, Statistische Daten 2017.

[149] SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung: Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept Hildesheim (unveröffentlichte Fassung vom Mai 2019).

Insbesondere im Jahr 2015 war ein deutlicher Anstieg der Bevölkerung zu vermerken, der auf erhöhte Zuzüge (insbesondere voraussichtlich Zuwanderung) in die Stadt zurückzuführen ist (positives Wanderungssaldo). Aber auch in den darauffolgenden Jahren hat sich die Bevölkerung in Hildesheim leicht positiv entwickelt.

Tabelle 74: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Hildesheim (Hauptwohnsitz)[150]

Stadtteile	EW 2008	EW 2013	EW 2019	Entwicklung 2013 - 2019	
				absolut	prozentual
1 Stadtmitte / Neustadt	14.831	14.899	16.271	1.372	+9,2 %
2 Nordstadt	9.689	9.804	11.016	1.212	+12,4 %
3 Oststadt / Stadtfeld	13.648	13.791	14.372	581	+4,2 %
4 Marienburger Höhe / Galgenberg	9.303	9.280	9.484	204	+2,2 %
5 Drispenstedt	5.527	5.381	5.481	100	+1,9 %
6 Moritzberg / Bockfeld	15.214	15.095	15.175	80	+0,5 %
7 Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode	3.113	3.003	3.165	162	+5,4 %
8 Ochtersum	8.595	8.477	8.557	80	+0,9 %
9 Sorsum	2.787	2.646	2.592	-54	-2,0 %
10 Himmelsthür	6.714	6.484	6.505	21	+0,3 %
11 Bavenstedt	1.422	1.421	1.410	-11	-0,8 %
12 Einum	1.007	966	915	-51	-5,3 %
13 Achtum-Uppen	1.112	1.053	1.176	123	+11,7 %
14 Itzum-Marienburg	8.554	8.310	8.111	-199	-2,4 %
Stadt Hildesheim	*101.516*	*100.610*	*104.230*	*3.620*	*+3,6 %*

Fast alle Stadtteile profitierten in den letzten Jahren von den gesamtstädtischen Wanderungsgewinnen. Insbesondere die Innenstadt und die angrenzenden Stadtteile konnten weiter an Einwohnern gewinnen. Leichte Verluste zeichnen sich lediglich in den außenliegenden Dörfer Bavenstedt, Sorsum und Einum sowie in Itzum-Marienburg ab.

Karte 7: Bevölkerungsstruktur Stadt Hildesheim

[150] Eigene Berechnung, Datenquelle Stadt Hildesheim, Bereich Statistik und Wahlen (2008/2013/2018): Bevölkerung der Stadt Hildesheim zum 31.12.2008 (bzw. 31.12.2012 bzw. 31.12.2017) nach Statistischen Bezirken, Wohnstatus, Alter, Geschlecht, Religion- und Staatsangehörigkeit, Familienstand.

Demografie

So wie in vielen Regionen in Deutschland, machen sich auch in der Stadt Hildesheim die Auswirkungen des demographischen Wandels bemerkbar. Zwar sind die Einwohnerzahlen in den letzten Jahren wieder gestiegen, der demographische Wandel wird jedoch nicht ausschließlich vom Bevölkerungsrückgang bzw. -wachstum geprägt. Weitere Merkmale sind

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Die Herausforderungen, die sich demzufolge stellen, beinhalten viele Aspekte, die zur Veränderung der Lebensstile und der Bedürfnisse beitragen und somit in der zukünftigen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen werden (z. B. Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV).

Im Vergleich zum Durchschnitt der Kreise und Kommunen im Land Niedersachsen unterscheidet sich die Altersstruktur in der Stadt Hildesheim insofern leicht, als dass der Anteil der unter 18-jährigen mit 15,1 % bereits leicht unter dem Durchschnittswert des Landkreises (15,6 %)[151] und deutlich unter dem des Landes Niedersachsen (16,7 %) liegt. Der Anteil der „über 65-jährigen" in Hildesheim ist mit 15,5 % (Anteil 65- bis 79-Jährige) bzw. 6,7 % (Anteil ab 80-Jährige) im Vergleich zur Region Hannover (14,8 % bzw. 6,3 %) bzw. auch zum Land Niedersachsen (15,5 bzw. 6,3 %) nur leicht höher. Ähnliche Altersstrukturen weisen innerhalb der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg Salzgitter und bedingt auch Wolfsburg auf.[152]

Somit hat Hildesheim, wie viele andere Kommunen in Deutschland auch, eine Tendenz in Richtung einer älter werdenden Gesellschaft, im Vergleich zum Jahr 2013 ist jedoch auch wieder eine ganz leichte Gegenentwicklung erkennbar. So ist sowohl der Anteil der unter 6-jährigen sowie auch der Anteil der 25 bis unter 45-Jährigen an der Gesamteinwohnerzahl leicht gestiegen, während der Anteil der über 65-Jährigen weitgehend stabil geblieben ist. Inwieweit dieser Trend auch für die nächsten Jahre wirksam ist, lässt sich aktuell nicht ableiten, kann jedoch durch entsprechende Wohnstandortpolitik der Stadt unterstützt werden.

Die Voraussetzungen zur Etablierung einer „jungen Stadt" sind in Hildesheim durch die Standorte der Universität sowie der HAWK durchaus gegeben. Ein kontinuierlicher Zuwachs ist bereits seit dem Jahr 2008 insbesondere in der Altersgruppe der 18 bis unter 25-Jährigen zu vermerken, d. h. in der Altersgruppe, die i. d. R. die Studienanfänger stellt.

---

[151] Stadt Hildesheim, Bereich Statistik und Wahlen (Bevölkerung der Stadt Hildesheim zum 31.12.2018).

[152] Statistisches Landesamt Niedersachsen, Datenstand 31.12.2017 (abgerufen März 2019).

Tabelle 75: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung in der Stadt Hildesheim[153]

Altersgruppe	Bevölkerungsstand		2013-2019	
	2013	2019	absolut	prozentual
0 bis unter 6	4.669	5.349	680	14,6 %
6 bis unter 15	7.604	7.634	30	0,4 %
15 bis unter 18	2.956	2.766	-190	-6,4 %
18 bis unter 25	10.426	10.894	468	4,5 %
25 bis unter 45	24.694	26.249	1.555	6,3 %
45 bis unter 65	28.247	28.669	422	1,5 %
65 oder älter	22.071	22.669	598	2,7 %
Stadt Hildesheim	*100.667*	*104.230*	*3.563*	*3,5 %*

12.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

Wirtschaftsstruktur

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

Während zum 31.12.2012 noch insgesamt 43.626 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte[154] am Arbeitsort gemeldet waren, waren es am 30.06.2017 bereits 49.183.[155] Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort) ist in der Stadt Hildesheim zwischen 2012 und 2017 somit deutlich um etwa 12,7 % gestiegen. Die Entwicklung liegt somit auf einem höheren Niveau als die Entwicklung im Landkreis Hildesheim (6,8 %) und auch höher als in der Region Hannover (10,0 %) und im Bundesland Niedersachsen (9,9 %).

[153] Eigene Berechnung, Datenquelle Stadt Hildesheim, Bereich Statistik und Wahlen (2013/2018): Bevölkerung der Stadt Hildesheim zum 31.12.2012 (bzw. 31.12.2018) nach Statistischen Bezirken, Wohnstatus, Alter, Geschlecht, Religions- und Staatsangehörigkeit, Familienstand.

[154] Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einschließlich der Auszubildenden, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und / oder beitragspflichtig sind oder für die von den Arbeitgebern Beitragsanteile zu entrichten sind. Aus dieser Abgrenzung ergibt sich, dass in der Regel alle Arbeiterinnen und Arbeiter sowie alle Angestellten von der Sozialversicherungspflicht erfasst werden. In wenigen Fällen besteht auch für Selbstständige eine Versicherungspflicht. Unbezahlt mithelfende Familienangehörige und Beamte zählen grundsätzlich nicht zu dieser Gruppe. (Definition Statistisches Bundesamt Deutschland.

[155] Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN), Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort am 30.06. in Niedersachsen. (Broschuere_2017-Statistische Daten Stadt Hildesheim.

Im Regionalvergleich März 2019 ist die Arbeitslosenquote des Agenturbezirks Hildesheim (5,3 %) durchschnittlich. Sie liegt leicht über dem Durchschnittwert des gesamten Landes Niedersachsen (5,1 %) sowie des Bundesdurchschnitts (5,1 %) jedoch deutlich unter dem Durchschnittswert der Region Hannover (6,4 %). Im Vergleich zum Vorjahreswert (6,8 %) ist eine deutlich positive Entwicklung erkennbar.

Die Beschäftigungsschwerpunkte in der Stadt Hildesheim sind das Gewerbegebiet Hildesheim Nord und Flugplatz, das Gewerbegebiet Bavenstedt, die Bavenstedter Straße, das Gewerbegebiet Hildesheimer Wald (u. a. Robert Bosch Car Multimedia GmbH, Schenker Deutschland AG) und die drei Krankenhäuser.

Tabelle 76: Größere Arbeitsplatzstandorte in der Stadt Hildesheim (Unternehmen > 200 Beschäftigte)[156]

Stadtteile	Unternehmen	Arbeitsplätze
Stadtmitte / Neustadt	St.-Bernward-Krankenhaus	1.600
	Sparkasse Hildesheim Goslar Peine	1.440
	Stadtwerke Hildesheim AG	550
	Hochschule für Angewandte Wissenschaft und Kunst	500
	PETROFER CHEMIE H.R. Fischer GmbH & Co. KG	280
	Theater für Niedersachsen GmbH	250
	Volksbank eG Hildesheim-Lehrte-Pattensen	450
Nordstadt	KSM Castings Group GmbH	1.050
	Heinrich Schröter GmbH	500
Oststadt / Stadtfeld	HELIOS Klinikum Hildesheim	1.450
	Arbeiter-Samariter-Bund e.V.	300
	Gastro & Soul GmbH (Hauptverwaltung)	60
Marienburger Höhe / Galgenberg	AMEOS Klinikum Hildesheim	1.200
	Stiftung Universität Hildesheim	816
Drispenstedt	Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG	242
	Bernhard Kothe Galvanische Werkstätten GmbH & Co. KG	160
Moritzberg / Bockfeld	Caritasverband für die Diözese Hildesheim e.V.	329
	Harzwasserwerke GmbH	231

[156] Eigene Datenbank FB 15 Wirtschaftsförderung und Liegenschaften; Stand: 2018/2019.

Stadtteile	Unternehmen	Arbeitsplätze
Hildesheimer Wald	Bosch Gruppe Standort Hildesheim (inkl. Tochtergesellschaften)	2.250
	SEG Automotive Germany GmbH	650
Ochtersum	Albert Schröter Gebäudeservice GmbH	300
Sorsum	Diakonie Himmelsthür e.V.	2.000
	Gemeinschaftswäscherei Himmelsthür gGmbH	400
Himmelsthür	Hildesheimer Stadtbäckerei Cafe Engelke GmbH	248
Bavenstedt	Coca-Cola Erfrischungsgetränke AG Verkaufsgebiet Nord-West	645
	Arconic Fastening Systems & Rings	310
	Arwed Löseke Papierverarbeitung und Druckerei GmbH	235
	HS-C. Hempelmann KG	322
	Erhard Hippe KG	90
	Gea Diessel GmbH	115
	Transgourmet GmbH & Co. OHG	400

Pendlerrelationen

Die wichtigsten Pendlerbeziehungen für jede Gemeinde werden in der Pendlerstatistik des Landes Niedersachsen dargestellt. Sie gibt einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen zwischen den einzelnen Kommunen im Berufsverkehr. Ausgewiesen werden allerdings lediglich Verflechtungen sozialversicherungspflichtig beschäftigter Personen.[157] Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können aus diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte weist Hildesheim einen deutlichen Einpendlerüberschuss auf. Im Jahr 2018 pendelten rund 13.400 Beschäftigte mehr in die Kreisstadt ein, als auspendelten.[158] Die Einpendler (ca. 28.000) in die Stadt Hildesheim überwiegen die Auspendler (ca. 14.600) um fast das doppelte. Dieses betont die wirtschaftliche Attraktivität des Oberzentrums Hildesheim als Arbeitsort. Die Anzahl der Einpendler stieg seit 2015 an, jedoch erhöhte sich auch die Anzahl der Auspendler, so dass das Pendlersaldo auf einem hohen Niveau stagniert.

Die hohe Arbeitsplatzdichte sowie die guten Versorgungsstrukturen in Hildesheim dienen außerdem als Erklärung für den vergleichsweise hohen Binnenpendleranteil

[157] Ohne Beamte, Freiberufler, geringfügig Beschäftigte etc.

[158] Landesamt für Statistik Niedersachsen, Sozialvers.pfl. Beschäftigte Einpendler; Auspendler; Pendlersaldo; nach Geschlecht und überschrittenen Grenzen (Gemeinde) (Stichtag 30.06.2018).

in der Stadt. Etwa 44 % der rund 49.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort wohnen und arbeiten in Hildesheim.

Die Ausrichtung der Pendlerströme hat sich in den letzten Jahren kaum geändert. Starke Verflechtungen gibt es mit den angrenzenden Nachbarstädten, insbesondere mit den Gemeinden, die über eine direkte SPNV-Verbindung in Richtung der Kreisstadt verfügen. So hat ein Großteil der Einpendelnden nach Hildesheim ihren Wohnsitz im Großraum Hannover inkl. der Stadt Hannover bzw. in der Stadt Bad Salzdetfurth und der Gemeinde Harsum (jeweils mehr als 1.800 Einpendelnde pro Tag). Aber auch Gemeinden mit starken Busverbindungen weisen hohe Verflechtungen mit Hildesheim auf (z. B. Giesen, Nordstemmen und Schellerten mit jeweils mehr als 1.300 Einpendelnden pro Tag). Hauptziel der Berufsauspendelnden aus Hildesheim ist die Landeshauptstadt Hannover.

Tabelle 77:
Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen)[159]

Auspendler aus der Stadt Hildesheim	Anzahl
(Region Hannover)	(5.305)
Hannover	3.643
Sarstedt	652
Harsum	629
Giesen	581
Bad Salzdetfurth	549

Einpendler in die Stadt Hildesheim	Anzahl
(Region Hannover)	(3.764)
Bad Salzdetfurth, Stadt	1.857
Harsum	1.857
Hannover, Stadt	1.840
Giesen	1.411
Nordstemmen	1.366
Schellerten	1.351
Diekholzen	1.217
Sarstedt, Stadt	968
Holle	817
Sibbesse	781
Söhlde	753
Gronau (Leine), Stadt	710
Algermissen	668
Alfeld (Leine), Stadt	625
Bockenem, Stadt	622
Hohenhameln	509
Elze, Stadt	500

[159] Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Stichtag 30.06.2017.

12.4 Schul-, Hochschul- und Weiterbildungsstandorte

Schüler und Studierende zählen zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV in der Stadt Hildesheim. Insbesondere die Universität, die HAWK sowie die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind dabei prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Vor diesem Hintergrund sollen die Ausbildungsstandorte und die diesbezüglichen Verkehrsbeziehungen bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden.

Die Stadt Hildesheim verfügt über ein breites und vielfältiges Bildungsangebot. Insgesamt bestehen in der Stadt zum Schuljahr 2018/2019 18 Grundschulen, 1 Hauptschule, 3 Realschulen (davon eine in kirchlicher Trägerschaft), 1 Oberschule (kirchliche Trägerschaft), 7 Gymnasien (davon 2 in Trägerschaft des LK Hildesheim, drei in kirchlicher Trägerschaft), 2 Gesamtschulen, 4 Förderschulen (davon drei in freier Trägerschaft) und sieben Berufliche Schulen (in Trägerschaft des Landkreises). Darüber hinaus gibt es in Hildesheim sieben weitere berufsbildende Schulen in freier Trägerschaft (z. B. Aus- und Weiterbildungszentren der Kliniken) sowie eine Freie Waldorfschule, an der alle gängigen Schulabschlüsse bis zum Abitur möglich sind.[160]

Die Standorte der weiterführenden Schulen konzentrieren sich insbesondere auf den Stadtteil Stadtmitte / Neustadt. Schulstandorte von nennenswerter Bedeutung sind darüber hinaus Nordstadt, Oststadt, Moritzberg / Bockfeld und Himmelsthür.

Bei größeren Schulstandorten (ca. > 800 Schüler) handelt es sich i. d. R. um Berufskollegs, welche in den Stadtteilen Stadtmitte / Neustadt und Nordstadt angesiedelt sind. Überdurchschnittlich hohe Schülerzahlen erreicht zudem die Robert-Bosch-Gesamtschule im Stadtteil Nordstadt (ca. 1.500 Schüler) (vgl. Tabelle 78).

[160] Dezernat 3 – Bildung und Bau des Landkreises Hildesheim, Schulamt: Schuljahresstatistik Schuljahr 2018/2019.

Tabelle 78:
Bedeutende Schulstandorte in der Stadt Hildesheim (> 800 Schüler im SJ 2018/2019) [161]

Stadtteil	Schulstandort	Schülerzahlen
Stadtmitte / Neustadt	Friedrich-List-Schule Berufsschule	1.938
	Werner-v.-Siemens-Schule einschl., Außenstelle der Werner-v.-Siemens-Schule, Berufsschule	1.522
	Bischöfliches Gymnasium Josephinum	948
	Goethegymnasium	865
	Gymnasium Marienschule	828
Nordstadt	Robert-Bosch-Gesamtschule, Ganztagsschule	1.490
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Walter-Gropius-Schule	1.357
	Berufsbildende Schulen Hildesheim, Herman-Nohl-Schule, Außenstelle, Herman-Nohl-Schule	1.237
Himmelsthür	Schulstandort Himmelsthür mit Geschwister-Scholl-Schule (Hauptschule) Realschule Himmelsthür Gymnasium Himmelsthür	1.757 428 480 849
Moritzberg / Bockfeld	Gymnasium Michelsenschule	~800

Die Einzugsbereiche der Sekundarschulen gehen weit über die Stadtgrenze hinaus, so dass von einem nennenswerten Pendleraufkommen in diesem Bereich ausgegangen werden kann.

Die Bedeutung des Oberzentrums Hildesheim innerhalb der Region wird unterstrichen durch das vielfältige Angebot an speziellen Bildungseinrichtungen wie z. B. die Universität Hildesheim mit etwa 8.500 Studierenden im WS 2018/19, einen Standort der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst HAWK Hildesheim / Holzminden / Göttingen und die norddeutsche Hochschule für Rechtspflege. Für die HAWK ist Hildesheim der größte Standort. Insgesamt studieren hier rund 3.200 Studierende, darüber hinaus haben auch die zentralen Einrichtungen und die Verwaltung hier ihren Hauptsitz[162]. Insgesamt ist der Anteil der Studierenden in Hildesheim in den letzten 5 Jahren um rund 25 % gestiegen. Auch der ÖPNV in Hildesheim wird nicht unerheblich durch die Studierenden geprägt, was zu einem großen Teil auf das SemesterTicket zurückzuführen ist.

[161] Landkreis Hildesheim, Dezernat 3 – Bildung, Bau und Umwelt, Schulamt: Schuljahresstatistik Schuljahr 2018/2019.

[162] https://www.hawk.de/de/hochschule/fakultaeten-und-standorte/hildesheim (Zugriff am 04.03.2019).

Weitere Bildungseinrichtungen mit überregionalem Einzugsbereich sind z. B ein Berufsbildungszentrum, die Deutsche Lehranstalt für Agrartechnik, das Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte sowie ein Standort der Technischen Akademie Hameln e. V.

In Karte 8 sind alle Schulstandorte sowie die Standorte aller weiteren Bildungseinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV verortet.

12.5 Versorgungsstandorte

Einzelhandelsstandorte

Die CIMA Stadtmarketing GmbH hat im Auftrag der Stadt Hildesheim im Jahr 2015 ein Gutachten zur Entwicklung eines Einzelhandelskonzeptes erstellt, welches als Hauptziel die Ableitung von Entwicklungsstrategien zur Kaufkraftbindung durch Stärkung der oberzentralen Versorgungsfunktion hat.
Die in dem folgenden Kapitel getroffenen Aussagen basieren im Wesentlichen auf den Ergebnissen des Gutachtens.

Das Marktgebiet umfasst weite Teile des Landkreises Hildesheim, reicht in einzelnen Bereichen aber auch darüber hinaus. Die größte Ausdehnung erreicht das Marktgebiet im Süden, da die hier nächstgelegenen Mittelzentren Einbeck und Northeim aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Größe (jeweils < 30.000 Einwohner) über deutlich weniger Einzelhandel verfügen. Aufgrund der durchaus positiven Gesamtentwicklung des Hildesheimer Einzelhandels in den letzten Jahren konnte das direkte Marktgebiet in Richtung Norden und Süden leicht ausgedehnt werden.

Trotz der grundsätzlich positiven Entwicklung unterliegt die Stadt Hildesheim aufgrund ihrer Lage zwischen den Oberzentren Hannover (und Region Hannover), Braunschweig und Salzgitter weiterhin einem Standortwettbewerb mit den starken oberzentralen Konkurrenzorten, der eine weitere Ausdehnung des Marktgebietes erschwert und die sogar Kaufkraft aus dem Marktgebiet der Stadt Hildesheim abziehen. Dennoch erfüllt das Oberzentrum mit einem Einzelhandelszentralitätswert über alle Branchen von über 130 % die zentralörtliche Funktion eines Oberzentrums.

Eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr der Region für den mittel- und langfristigen Bedarf übernimmt insbesondere die Innenstadt des Oberzentrums Hildesheim. Diese erstreckt sich in verschiedenen Quartieren vom Hauptbahnhof im Norden über Arneken Galerie im Westen und Galeria Kaufhof im zentralen Bereich bis zur Schuhstraße im Süden auf einer Länge von etwa 950 m. Der Haupteinkaufsbereich erstreckt sich entlang der Almsstraße und dem Hohen Weg.

Zu den Magnetbetrieben in der Innenstadt zählen Galeria Kaufhof, Modepark Röther, C&A, Textilhaus Kressmann, Saturn, H&M, Decius Buchhandlung, Adamski (Bekleidung) und Mengedoth (Schuhe). Diverse filialisierte und inhabergeführte

Einzelhandelsbetriebe vervollständigen die heterogene Angebotsstruktur in der Innenstadt.[163]

Die Bedeutung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt ist in den letzten Jahren leicht gestiegen, was sich u. a in einer Steigerung des Umsatzanteils auf 33% in 2015 ableiten lässt.
Bedingt durch die Länge der Innenstadt wird für den Einkauf in der Regel nicht die gesamte Innenstadt besucht, sondern die meisten Kunden besuchen gezielt ein oder mehrere Innenstadt-Quartiere. Dies spiegelt die Bedeutung der ÖPNV-Erschließung der Innenstadt über verschiedene Haltestellen wider.

Wichtige überörtliche, jedoch weitgehend auf das Stadtgebiet begrenzte Ergänzungs- und Versorgungsfunktionen übernehmen darüber hinaus die Stadtteilzentren in Neustadt (Ergänzung der Innenstadt), Ochtersum (Sonderstatus zentrenrelevantes Sortiment), Moritzberg (Dingworthstraße), Itzum (Marienburger Platz), Nordstadt (Steuerwalder Straße) und Himmelsthür (Von-Kettler-Straße / An der Pauluskirche).

Die beiden Sonderstandorte am Cheruskerring / Römerring und an der Bavenstedter Straße sind durch großflächige Einzelhandelsbetriebe geprägt und bedingt durchaus als innerstädtische Konkurrenz zum zentralen Bereich anzusehen (zentrenrelevantes Sortiment macht rund ein Viertel bzw. ein Drittel der Gesamtverkaufsfläche aus).[164] Ein weiterer großflächiger Einzelhandelsstandort bzw. Fachmarktzentrum befindet sich mit dem Sondergebiet Eichholz im Stadtteil Ochtersum (autoaffiner Standort).

Insgesamt besitzt die Stadt Hildesheim hinsichtlich Ausstattung und Vielfalt ein gutes Einzelhandelsangebot. Es ist hier deshalb, im Kontext mit der ÖPNV-Angebotsqualität in weiten Teilen des Stadtgebietes, von einer nennenswerten ÖPNV-Affinität im Einkaufsverkehr auszugehen.

Krankenhäuser

Krankenhäuser und Kliniken sind publikumsintensive Einrichtungen mit teilweise überregionaler Bedeutung. Für die Nahverkehrsplanung sind diese Einrichtungen von Bedeutung, da Beschäftigte, Besucher und Patienten ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Vor dem Hintergrund der Alterung der Gesellschaft wird zukünftig die Anbindung dieser Einrichtungen eine tendenziell wichtige Aufgabe für den ÖPNV darstellen.

Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung sind die drei Allgemeinkrankenhäuser in der Stadt Hildesheim mit einer Gesamtbettenzahl von rund 1.450 Betten (vgl. Tabelle 79).

[163] CIMA GmbH, Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Hildesheim 2015.

[164] Ebenda.

Tabelle 79: Klinken und Krankenhausstandorte in der Stadt Hildesheim und deren Anbindung im ÖPNV[165]

Name der Klinik	**Bettenzahl**	**Anbindung im ÖPNV**
Stadtmitte / Neustadt:		
St. Bernward Krankenhaus	ca. 510	Linie 11 (SVHI) H St. Bernward Krankenhaus: Mo.-Sa.: T60; So./Ft.: - Ersatz-Haltestellen (ca. 400m): Haltestellen Museum und Bohlweg: dichtes Bedienungsangebot durch Überlagerung verschiedener Linien im Stadtverkehr
Oststadt, Stadtfeld:		
HELIOS Klinikum Hildesheim	ca. 570	Linie 3, (SVHI), H Klinikum Mo.-Sa. T20; Linie 33 (RVHI), H Klinikum Mo.-Fr. T60, Sa. T120, So./Ft. 3 Fahrten; Linie 32, (RVHI), H Klinikum Mo.-Fr. T60, Sa.: T120, So./Ft.: 2 Fahrten Linie 31, (RVHI) H Klinikum Sa.: T120
Medicinum Hildesheim GmbH & Co. KG	(ambulant)	s. o.
Marienburger Höhe:		
AMEOS Klinikum Hildesheim	ca. 350	Linie 3, (SVHI), H Klinikum Mo.-Sa. T60; Linie 33 (RVHI), H Klinikum Mo.-Fr. T60, Sa. T120, So./Ft. 3 Fahrten; Linie 31, (RVHI) (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 400 m) H Klinikum, Sa.: T120 Linie 32, (RVHI), (keine direkte Erschließung, Fußweg ca. 400 m) H Klinikum Mo.-Fr. T60, Sa.: T120, So./Ft.: 2 Fahrten

Weitere relevante Krankenhausstandorte befinden sich in der Landeshauptstadt Hannover.

[165] Deutsches Krankenhausverzeichnis (DKTIG) mbH bzw. Homepages des Kliniken (Zugriff März 2019).

Soziale Einrichtungen

Ältere Menschen zählen häufig zu der Kundengruppe der Captive-Rider, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf andere angewiesen. Seniorenheime sind deshalb nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen für den ÖPNV von Bedeutung. Wichtig ist auch ein insgesamt gutes ÖPNV-Angebot sowohl für die Bewohner als auch für ihre Besucher und die Angestellten der Seniorenheime.

Insgesamt gibt es in Hildesheim eine Vielzahl an Senioren- und Pflegeeinrichtungen. Größere Einrichtungen mit mehr als 100 Betten sind in den Stadtteilen Stadtmitte / Neustadt, Oststadt / Stadtfeld, Marienburger Höhe / Galgenberg, Moritzberg / Bockfeld, Ochtersum angesiedelt. Eine Agglomeration von Wohngruppen der Diakonischen Wohnheime befindet sich (noch) im Stadtteil Himmelsthür. Derzeit wird daran gearbeitet diese Wohngruppen zu verlagern und im Sinne der Inklusion stärker im gesamten Stadtgebiet anzusiedeln.

12.6 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen

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

In der Vergangenheit spielte der Tourismus für die Stadt Hildesheim eine eher moderate Rolle, die jedoch in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen hat. Mit einem Touristen zu Einwohnerverhältnis von etwa 1,7 liegt die Stadt zwar im unteren Mittelfeld im Gesamtdeutschen Vergleich, aber im Durchschnitt von Niedersachsen (Vergleich: BRD ca. 1,9 Niedersachsen 1,7) (2012 war das Verhältnis bei ca. 1,3). Die Anzahl der Ankünfte in den Jahren 2012 bis 2018 stieg insgesamt deutlich um rund 26 %, die durchschnittliche Übernachtungsdauer sank im Gegenzug leicht von 1,9 auf 1,8 Übernachtungen. Mit einer Übernachtungsdauer von durchschnittlich 1,8 Tagen ist Hildesheim somit eine klassische Destination für Städtekurztrips bzw. von Geschäftsreisenden.

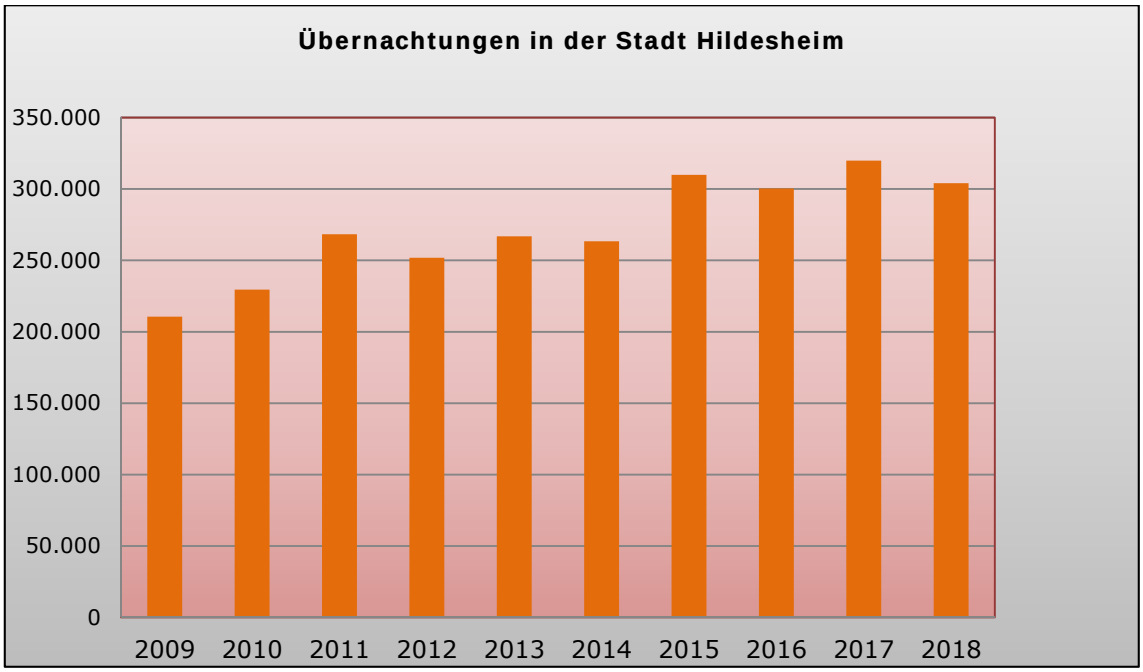


Abbildung 25: Übernachtungen in der Stadt Hildesheim (2009-2018), jeweils zum Stichtag 31.12.)[166]

Mit rund einem Fünftel aller Wege ist der Freizeitverkehr ein bedeutender Wegezweck in der Stadt Hildesheim. Die Bandbreite von Freizeitaktivitäten ist groß: private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge und der Besuch von gastronomischen Einrichtungen werden u. a. als Freizeitziele zusammengefasst. Entsprechend heterogen sind die Freizeitziele, die auch in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind.

Aufgrund dieser Vielfalt im Freizeitangebot und der daraus resultierenden Dispersität im Freizeitverkehr ist es jedoch kaum möglich, diese Verkehre für den ÖPNV zu bündeln. Darüber hinaus weisen nur sehr wenige Freizeit- und Tourismusziele tatsächlich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV auf. Ziele mit einem Besucheraufkommen, aus dem sich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV ableiten lässt, sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Touristische Ziele in der Innenstadt sind u. a. der Marktplatz mit dem Rathaus und dem Knochenhauer Amtshaus sowie die St. Andreaskirche, darüber hinaus der Bereich um die UNESCO-Welterbestätten Mariendom inklusive Rosenstock, St. Michaeliskirche im Süden der Innenstadt.

Freizeiteinrichtungen mit nennenswertem Besucheraufkommen sind im nordwestlichen Bereich der Innenstadt das Roemer- und Pelizaeus-Museum sowie in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof das Wasserparadies.

[166] Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2019 (Zugriff am 23.04.2019).

Tabelle 80: Prägende Ziele in der Naherholung und im Tourismus in der Stadt Hildesheim

Stadtbereich	**Freizeiteinrichtung**
Stadtmitte	Roemer- und Pelizaeus-Museum
	Stadtmuseum im Knochenhauer Amtshaus
	Dom und Dommuseum
	Magdalenengarten mit Rosenmuseum
	St. Michaelis
	St. Godehard
	St. Andreas
	Rathaus Hildesheim
	Tempelhaus mit tourist-information Hildesheim und Stadtbibliothek
Nordstadt	Kulturfabrik
	Halle 39
	Jim und Jimmy
Oststadt	Theater für Niedersachsen
	Cafe Del Sol
	Bavaria-Alm
	THEGA Filmpalast
	Senioren-Begegnungsstätte Hildesheim
Moritzberg / Bockfeld	Volksbank-Arena
Drispenstedt	Hallenbad Drispenstedt
	Kinder- u. Jugendhaus Drispenstedt (KJD)
Ochtersum	JUZE Ochtersum Kinder- und Jugendzentrum
	Veranstaltungsort Vier Linden
Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode	Kloster Marienrode
Himmelsthür	Hallenbad Himmelsthür
	Sport- und Freizeitanlage Hilsoccer

In Karte 8 sind alle Ziele in der Stadt Hildesheim mit nennenswerter ÖPNV-Relevanz kartografisch aufbereitet.

Karte 8: ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Hildesheim

13 Mobilitätsverhalten in der Stadt Hildesheim

Grundlage für die nachfolgenden Betrachtungen ist die im Juni 2018 durchgeführte Mobilitätsbefragung der Bevölkerung der Stadt Hildesheim.[167]

Die Befragung bietet wichtige Anhaltspunkte zum aktuellen Verkehrsverhalten und Verhaltensänderungen der Bevölkerung in der Stadt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Untersuchung in verkürzter Form dokumentiert (Auszüge aus dem Ergebnisbericht der Mobilitätsbefragung). Dabei werden die Merkmale der Verkehrsteilnahme für die Stadt Hildesheim dargelegt. Darüber hinaus werden einzelne Aussagen auf Ebene einzelner Stadtbereiche aufgeschlüsselt und konkretisiert.

Ausführliche Berichte aller Ergebnisse, räumlich differenziert nach Gebietskörperschaften, sind in den Berichten zu den Mobilitätsbefragungen der einzelnen Kommunen sowie in einem zusammenfassenden landkreisumfassenden Ergebnisbericht dokumentiert.

13.1 Mobilitätskennziffern

Die Einwohnermobilität aller am Stichtag mobilen Hildesheimer Bürger liegt bei 3,9 Wegen bzw. Fahrten pro Person und Normal-Werktag. Etwa 8 % der Bevölkerung hatten am Stichtag keine Außer-Haus-Erledigung bzw. war nicht in Hildesheim. Auf alle Einwohner umgerechnet bedeutet das, dass im Schnitt jeder Bürger durchschnittlich etwa 3,5 Wege pro Tag zurücklegt.

13.2 Verfügbarkeit

Auf Grundlage der in der Stadt Hildesheim durchgeführten Mobilitätsuntersuchung stellt sich die Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote für die Bewohner der Stadt wie folgt dar:

- 87 % der Befragten besitzen einen Führerschein,
- 70 % der Befragten verfügen immer oder gelegentlich über mindestens ein Kraftfahrzeug (Auto oder Motorrad),
- 79 % der Befragten verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad (ohne Pedelec und E-Bike),
- 9 % der Befragten verfügen bereits über ein Elektrofahrrad.

[167] Landkreis Hildesheim: Mobilitätsuntersuchung Landkreis Hildesheim (2017/2018) (Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung Teilbereich Stadt Hildesheim; SHP Ingenieure, September 2018).

13.3 Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl nach Stadtbereichen

Die Modal-Split-Anteile nach Stadtbereichen werden insgesamt deutlich durch den MIV dominiert (vgl. Abbildung 26). Die höchsten Anteile bei der Pkw-Nutzung (Fahrer und Mitfahrer) haben die Stadtteile Bavenstedt (84 %) und Einum (81 %), darüber hinaus verzeichnen aber auch die „Satelliten"-Stadtteile Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode, Achtum / Uppen und Sosum überdurchschnittliche Anteil bei der IV-Nutzung. Erwartungsgemäß vergleichsweise geringe IV-Anteile mit jeweils nur leicht über 40 % weisen die Bereiche Stadtmitte / Neustadt / Südstadt (42 %), Oststadt / Stadtfeld (43 %) und Marienburger Höhe / Galgenberg (43 %) auf. Hier dominieren die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere Rad und Fuß. Alle übrigen Stadtbereiche weisen eine Pkw-Nutzung von über 60 % auf.

Die überdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV im Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg (12 %) bestätigt den Eindruck, dass der ÖPNV in der Stadt Hildesheim von den Studierenden (mit)geprägt wird.

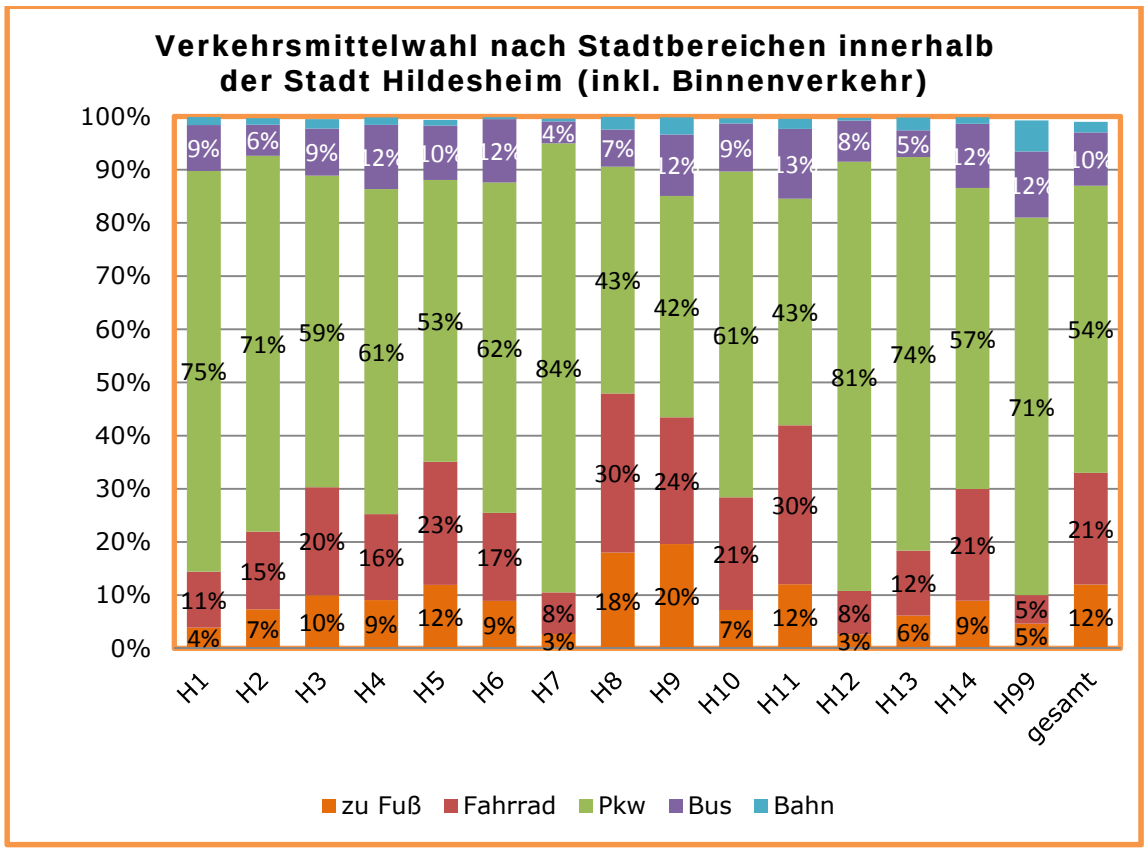


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl in den Stadtbereichen Hildesheims

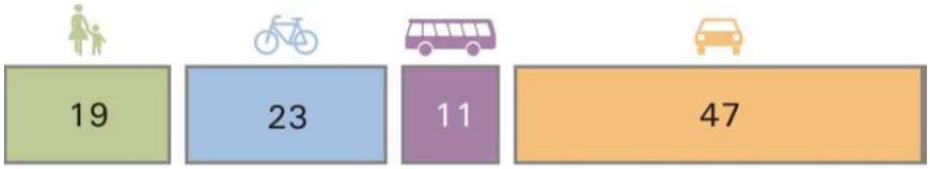
Zuordnung der Verkehrszellen aus der Mobilitätsuntersuchung der Stadt Hildesheim
H1: Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode
H2: Sorsum
H3: Weststadt / Moritzberg / Bockfeld
H4: Himmelsthür
H5: Nordstadt
H6: Drispenstedt

H7: Bavenstedt
H8: Oststadt / Stadtfeld
H9: Stadtmitte / Neustadt / Südstadt
H10: Ochtersum
H11: Marienburger Höhe / Galgenberg
H12: Einum
H13: Achtum / Uppen
H14: Itzum / Marienburg
H99: nicht zuzuordnen

Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr der Stadt Hildesheim

Bei der Verkehrsmittelwahl der Hildesheimer Bevölkerung für Wege innerhalb des Stadtgebietes (Binnenverkehr) nimmt die Pkw- / Krad-Nutzung mit insgesamt 47 % (Selbstfahrer und Mitfahrer) den größten Anteil ein.
Etwa 53 % aller Wege wird mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durchgeführt, auf den Radverkehr entfallen hierbei ca. 23 %.[168] Demgegenüber nimmt der Fußverkehr mit 19 % einen vergleichsweise niedrigen Stellenwert ein. Der Anteil der mit dem ÖPNV durchgeführten Wege liegt mit rund 11 % etwa im bundesdeutschen Durchschnitt vergleichbarer Räume (12 %).

Abbildung 27: Modal Split – Verkehrsmittelwahl Stadt Hildesheim (Binnenverkehr)



aus: Landkreis Hildesheim: Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung – Teilbereich Stadt Hildesheim (Juni 2018)

Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

Deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl bestehen in Abhängigkeit des Alters. Abbildung 28 gibt einen Überblick über die Veränderung bei der Wahl des (motorisierten) Verkehrsmittels in Abhängigkeit des Alters.

Im Gegensatz zum übrigen Landkreisgebiet wird der öffentliche Verkehr in der Stadt Hildesheim am häufigsten von den jungen Erwachsenen genutzt, was zu einem großen Teil auf die Hochschulstandorte in Verbindung mit dem SemesterTicket zurückzuführen ist. Der ÖPNV in Hildesheim wird stark durch die Studierenden geprägt. Kinder und Jugendliche weisen naturgemäß ebenfalls eine hohe ÖV-Nutzung auf.

Die mittleren und älteren Altersgruppen (über 30 Jahre) nutzen den ÖPNV in recht geringem Umfang, hier dominiert deutlich die Pkw-Nutzung. Etwa 60 % aller Wege werden in der Altersgruppe der 30 bis 64-Jährigen mit dem Pkw zurückgelegt.

[168] Wert in Prüfung.

Auch die Senioren, insbesondere die „jüngeren" Senioren in der Altersgruppe „65-74 Jahre" nutzen vergleichsweise selten den ÖPNV (ca. 6 % aller Wege). Auch diese nutzen den Pkw weitaus häufiger als den ÖPNV, wobei der Anteil der Mitfahrer im Pkw mit zunehmendem Alter erfahrungsgemäß steigt. Mit zunehmendem Alter steigt auch der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege, so nutzen rund 13 % der über 75-jährigen das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs.

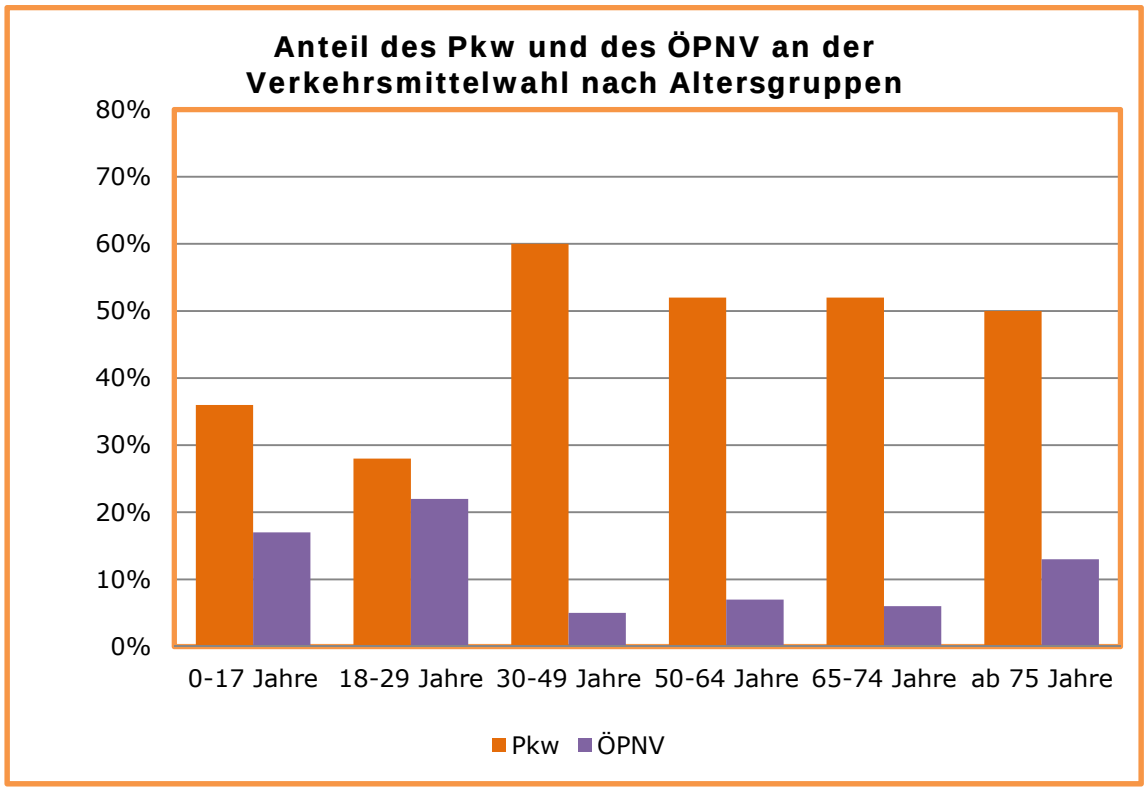


Abbildung 28: Anteil des Pkw und des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr

In der Stadt Hildesheim nutzen etwa 60 % der Bevölkerung das Angebot im Linienbusverkehr. Während rund ein Viertel das Angebot regelmäßig, also mindestens einmal pro Woche, nutzt, sind 40 % der Bevölkerung gar nicht mit dem Bus unterwegs (vgl. Abbildung 9).

Als Gründe für die Nicht-Nutzung überwiegen die Aussagen „Busfahren ist zu teuer" sowie „ich fahre lieber mit dem Auto, da ich verschiedene Wege zu erledigen habe". Darüber hinaus geben 38 % der Befragten an, dass sie lieber mit dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen. Das heißt, dass die meist genannten Gründe zwar grundsätzlich verkehrsplanerisch beeinflussbar sind, man kann im Umkehrschluss jedoch nicht unmittelbar davon ausgehen, dass nach Beseitigung der Gründe das Angebot tatsächlich wahrgenommen würde.

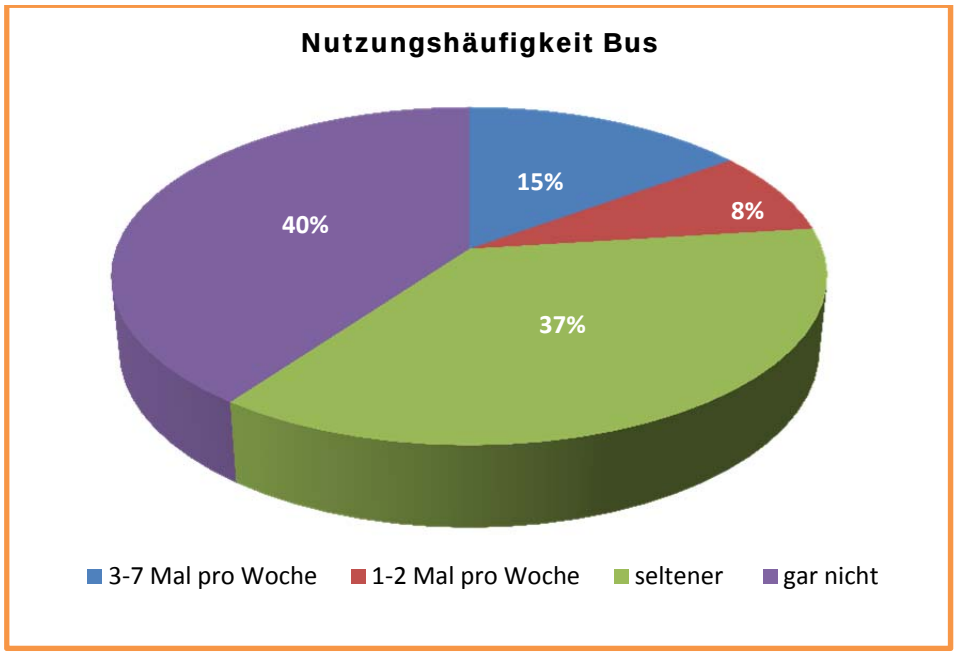


Abbildung 29: Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr in der Stadt Hildesheim

Nutzung und Nutzungshäufigkeit der Bahnhöfe

Unabhängig von der Häufigkeit geben 60 % des Befragten in der Stadt Hildesheim an, das Verkehrsmittel Bahn zu nutzen. Mit etwa 71 % dominiert die Nutzung des Hauptbahnhofes in Hildesheim deutlich vor den Bahnhöfen Hildesheim Ost (21 %) und Emmerke (5 %). Der Bahnhof in Hannover bzw. alle übrigen Bahnhöfe im Einzugsbereich werden jeweils von max. 1 % der Bevölkerung genutzt.

Eine regelmäßige Nutzung der Bahnhöfe ist eher die Ausnahme. Lediglich der Bahnhof in Hannover ist mit einem Anteil von rund 37 % derer, die den Bahnhof mindestens einmal pro Woche nutzen, herauszustellen. Selbst der mengenmäßig am häufigsten genutzte Hauptbahnhof in Hildesheim wird lediglich nur von 16 Prozent der bahnfahrende Bevölkerung regelmäßig genutzt.

13.4 Verkehrszweck

Wegezweck

Die vorliegenden Mobilitätsbefragungen unterscheiden nach sieben Reisezwecken (vgl. Tabelle 81).

Das Wegeaufkommen in der Stadt Hildesheim teilt sich grob zusammengefasst in ein gutes Drittel ausbildungs- und berufsbedingte Wege (40 %), ein knappes Drittel Einkaufs- und private Erledigungswege (31 %) und etwa ein Fünftel Freizeitwege (20 %). Bei 9 % der Wege handelt es sich um Begleitwege. Hierin enthalten sind zum Beispiel Wege von Eltern, die ihr Kind zur Schule oder eine pflegebedürftige

Person zum Arzt bringen, aber auch Wege, bei denen ein Kind zum Beispiel die Eltern beim Einkaufen begleitet.

Diese Aufteilung entspricht in weiten Teilen dem Wegeaufkommen in Deutschland, lediglich der Anzahl der Wege im Freizeitverkehr ist im bundesweiten Durchschnitt mit 28 % deutlich höher, die ausbildungs- und berufsbedingten Wege sind mit einem Anteil von 34 % etwas geringer ausgeprägt als im Landkreis Hildesheim.[169]

Tabelle 81: Aktivität / Wegezweck der Hildesheimer Bevölkerung[170]

Verkehrszweck	Anteil alle Wege
Arbeit	20 %
Schule / Ausbildung	13 %
Dienstlich / geschäftlich	7 %
Begleitung	9 %
Erledigung	10 %
Einkauf / Besorgung	21 %
Freizeit	20 %

Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

Das Verkehrsmittelwahlverhalten hängt in der Regel vom jeweiligen Verkehrszweck ab. Bei vielen der Verkehrszwecke unterscheidet sich das Verkehrsmittelwahlverhalten jedoch nicht sehr deutlich. Mit Ausnahme des Verkehrszwecks „Schule / Ausbildung", bei dem naturgemäß der Anteil des ÖV überdurchschnittlich im Vergleich zu den anderen Verkehrszwecken ausgeprägt ist, ist über alle übrigen Wegezwecke das Kraftfahrzeug dominierendes Verkehrsmittel (vgl. Tabelle 81 und Tabelle 82).

[169] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht (Dezember 2018).

[170] Landkreis Hildesheim: Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung – Teilbereich Stadt Hildesheim (Juni 2018).

Tabelle 82: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck[171]

Wegezweck	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV
Arbeit	6 %	24 %	12 %	55 %
Schule / Ausbildung	18 %	37 %	29 %	16 %
Dienstlich / geschäftlich	5 %	20 %	6 %	69 %
Begleitung	13 %	11 %	2 %	74 %
Erledigung	22 %	18 %	11 %	49 %
Einkauf / Besorgung	27 %	20 %	5 %	48 %
Freizeit	21 %	28 %	8 %	43 %
alle Wegezwecke	**19 %**	**23 %**	**11 %**	**47 %**

13.5 Wegebeziehung im Stadtgebiet

Gemäß der Mobilitätsuntersuchungen der Stadt Hildesheim verbleibt der weitaus größte Teil der täglich in Hildesheim zurückgelegten Wege innerhalb des Stadtgebietes (ca. 67 % Binnenverkehr).

Durchschnittlich werden 17 % aller Wege innerhalb des eigenen Stadtteils zurückgelegt. Der Anteil des Binnenverkehrs in den einzelnen Stadtbereichen variiert leicht, insbesondere in den „Satelliten"-Stadtteilen Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode, Einum, und Bavenstedt liegen diese unter 10 %. Erwartungsgemäß weisen die einwohnerstarken und arbeitsplatzintensiven Stadtbereiche im zentralen Bereich sowohl absolut als auch prozentual den höchsten Binnenverkehrsanteil auf.

Die größten Verflechtungen insgesamt bestehen zur Stadtmitte, aber auch die arbeitsplatzintensive Nordstadt und der „Unistadtteil" Marienburger Höhe / Galgenberg sind Schwerpunkte der Verflechtungsausrichtung.

Die aufkommensstärksten Wegebeziehungen von Einwohnern innerhalb der Stadt Hildesheim sind der Karte 9 abgebildet.

Karte 9: Aufkommensstarke Wegebeziehungen in der Stadt Hildesheim

[171] Ebenda.

14 Bestandsaufnahme ÖPNV

Grundlage der Analyse des ÖPNV-Leistungsangebotes für die Linien im Stadtverkehr Hildesheim ist der Fahrplan ab 03.08.2017. Für den Schienenpersonennahverkehr sind die Fahrplandaten mit Stand 09.12.2018 maßgebend.

14.1 Aufgabenträgerschaft

Vgl. Kapitel „6.1" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

14.2 Schienenpersonennahverkehr

Vgl. Kapitel „6.2 Schienenpersonennahverkehr" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

14.3 Straßengebundener ÖPNV

14.3.1 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hildesheim werden von folgenden Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber erbracht:

- Stadtverkehr Hildesheim GmbH (SVHI),
- Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI).

14.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr

Mit der Neuvergabe des Stadtbusliniennetzes an den Stadtverkehr Hildesheim (SVHI) zum 01.01.2017 wurde eine Neukonzeption des Netzes angestrebt, welche ab den 03.08.2017 in Kraft trat. Wesentliche Veränderungen sind hierbei:

- Erweiterung der Hauptlinien von 5 auf 6 Linien,
- Schaffung einer neuen Taktfamilie 10/20-Minuten zur flexibleren Anpassung des Angebotes an die teilweise deutlich unterschiedliche Nachfrage aus den verschiedenen Stadtteilen (Anpassung des Taktes von 15- auf 10/20-Minuten-Takt mit qualitativer Unterscheidung der einzelnen Linien),
- Einrichten einer neuen Uni-Shuttle Linie zu Vorlesungszeiten der Universität Hildesheim,
- Verlängerung der Bedienung im Tagesnetz und Nachtnetz[172].

[172] Mo.-Fr.: von 19:30 Uhr auf 20:30 Uhr und Samstag von 16:30 Uhr auf 18:30 Uhr.

Das ÖPNV-Bedienungsangebot der Stadt Hildesheim besteht im Kerngerüst aus den Linien der Stadtverkehr Hildesheim GmbH (SVHI) mit ihren Hauptaufgaben in der Erschließung des Stadtgebietes. Ergänzt wird dieses durch das Bedienungsangebot der Linien im Regionalbusverkehr.

Eine Besonderheit im Stadtverkehr Hildesheim sind die zwei annähernd gleich stark frequentierten Verknüpfungspunkte, die jeweils den nördlichen (Haltestelle Hauptbahnhof / ZOB) bzw. den südlichen (Haltestelle Schuhstraße) Endpunkt der Fußgängerzone und somit der Innenstadt bilden.

Das ÖPNV-Verkehrsangebot des SVHI setzt sich aus einem Tageslinienangebot („Tageslinniennetz") und dem Schwachlastangebot („Abendliniennetz") zusammen. Der Bedienungszeitraum des Tageslinniennetzes findet in der Regel montags bis freitags von ca. 04:30 Uhr bis ca. 20:30 Uhr und an Samstagen von ca. 05:00 Uhr bis 18:30 Uhr statt. Von Montag bis Donnerstag verkehrt das Abendliniennetz von ca. 20:30 Uhr bis ca. 00:00 Uhr im festbedienten Linienverkehr, ab 00:00 Uhr werden stündliche AST-Fahrten bis 04:45 angeboten. Freitags ist das Angebot durchgängig bis 04:45 Uhr festbedient. Samstags ist das Abendliniennetz von ca. 18:30 Uhr bis 04:45 Uhr gültig. An Sonn- und Feiertagen gilt während des gesamten Bedienungszeitraums von 07:30 Uhr bis 00:00 das Abendliniennetz, ab 00:00 werden stündliche AST-Fahrten bis 04:45 angeboten.

Abbildung 30 beschreibt den zeitlichen Einsatz von Tages- und Abendliniennetz des SVHI.

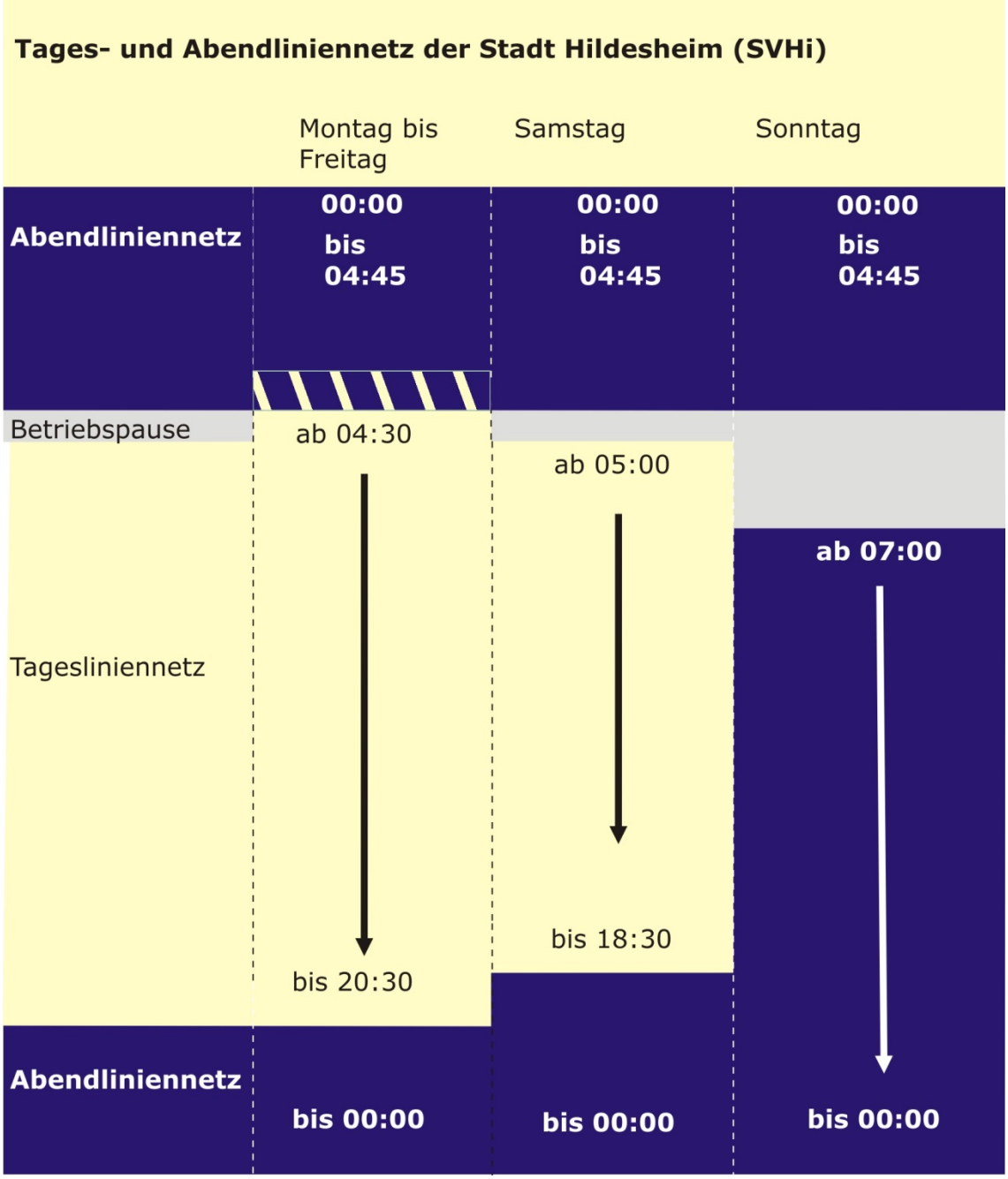


Abbildung 30:
Betriebszeiten des Tages- und Abendliniennetzes der Stadt Hildesheim[173]

Tageslinienetz

Das Tageslinienetz wird insgesamt aus sechs Haupt- und acht Nebenlinien gebildet.

[173] Eigene Darstellung, Datengrundlage Fahrplan SVHI 2018.

Hauptlinien:

- Linie 1 (Himmelsthür – Dammtor – Hauptbahnhof-ZOB – Universität – Südfriedhof)
- Linie 2 (Nordstadt – Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – HAWK-Campus – Im Mittelfeld)
- Linie 3 (Hildesheimer Wald – Dammtor – Hauptbahnhof-ZOB – Klinikum – Achtum – Einum)
- Linie 4 (Bavenstedt – Drispenstedt – Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – Universität – Itzum)
- Linie 5 (Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – Dammtor – Ochtersum Süd (–Diekholzen RVHI 43))
- Linie 6 (Stadtfeld – Schuhstraße – Dammtor – Bockfeld – Im Koken-Hof)

Nebenlinien:

- Linie 7 (Hauptbahnhof-ZOB – Bavenstedt – Wackenstedt)
- Linie 8 (Hauptbahnhof-ZOB – Himmelsthür – Sorsum)
- Linie 9 (Itzum Scharfe Ecke – Marienburger Höhe – Hohnsen – Renataschule)
- Linie 10 (Hauptbahnhof-ZOB – HAWK-Campus – Universität – Itzum Scharfe Ecke – Domäne[174]) („Uni-Linie")
- Linie 11 (Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – Leibnizstraße (Linientaxi))
- Linie 13 (Drispenstedt – Schuhstraße – Güldener Löwe – Hildesheimer Wald)
- Linie 14 (Waldquelle – Bockfeld – Pauluskirche)
- Linie 17 (Hauptbahnhof-ZOB – Gewerbegebiet Nord – Hauptbahnhof-ZOB)

Das Netzgerüst im Stadtverkehr bilden die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Hauptlinien, die insgesamt eine umfassende ÖPNV-Erschließung der gesamten Hildesheimer Innenstadt gewährleisten. Mit Ausnahme der Linie 6 verkehren alle Hauptlinien über den zentralen Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof-ZOB. Die Hauptlinien 2, 4, 5 und 6 bedienen die Haltestelle Schuhstraße und decken damit die Erschließung des südlichen Bereichs der Innenstadt ab. Die Linien 1 und 3 erschließen diesen Bereich nicht direkt, sondern verkehren von

- Linie 1: Himmelsthür kommend über Dammtor und Bohlweg zum Hbf / ZOB weiter über Immengarten zum Südfriedhof
- Linie 3: (Einum) – Achtum-Uppen (kommend über Oststadt / Stadtfeld weiter über Hauptbahnhof und Dammtor bis Hildesheimer Wald.

Mit Ausnahme der Linie 5 sind alle Hauptlinien als langlaufende Durchmesserlinien ausgebildet. Die Linie 5 zeichnet sich als Halbmesserlinie aus. Diese langlaufenden

[174] Die Haltestelle „Domäne" kann erst nach Anpassung der Infrastruktur bedient werden.

Linien erschließen weite Teile des Stadtgebietes, binden die zentralen Versorgungsbereiche außerhalb der Innenstadt an und gewährleisten die leistungsfähige Erreichbarkeit bedeutsamer Verkehrserzeuger (z. B. Universität, HAWK, GE Bavenstedt und Klinikum).

Die acht Nebenlinien ergänzen das Hauptliniennetz. Sie sind durch unterschiedliche Verkehrsaufgaben gekennzeichnet. Verschiedene Linien übernehmen die Andienung der weiter entfernt liegenden Stadtteile Sorsum und Bavenstedt (Linien 7 und 8), andere Linien ergänzen das Angebot der Hauptlinien zweckgebunden mit einzelnen Fahrten:

- Linie 9 ergänzt an Schultagen die Hauptlinie 2 im südlichen Stadtbereich,
- Linie 10 ergänzt während der Vorlesungszeiten der Universität die Hauptlinie 1 und 4 in Richtung Itzum,
- Linie 13 ergänzt die Hauptlinie 4 im nördlichen Stadtbereich Richtung Drisenstedt,
- Linie 14 ergänzt an Schultagen die Hauptlinie 6 im westlichen Stadtbereich.

Bedingt übernehmen einige Nebenlinien auch Aufgaben in der Feinerschließung (z. B. Linien 7 Richtung Bavenstedt, 10[175], 11 und 17), grundsätzlich ist die Struktur des Netzes jedoch durch die starken Hauptachsen mit dichtem Bedienungsangebot im 10-/20-Minuten-Takt geprägt, in Teilbereich (z. B. der Nordstadt) durchaus auch zu Lasten der Erschließung.

Neben den Linien des Stadtverkehrs dienen außerdem 16 Linien im Regionalbusverkehr das Stadtgebiet an. Der Regionalbusverkehr beginnt und endet i. d. R. am Hildesheimer Hauptbahnhof und fährt von hier in die umliegenden Städte, Gemeinden und Samtgemeinden. Im Stadtgebiet werden ausgewählte Haltestellen auch vom RVHI bedient. Dies bedeutet über die Fahrscheinanerkennung ein zusätzliches Fahrtangebot für Fahrgäste.

Karte 10: Liniennetz im Stadtverkehr Hildesheim Bestand (Tagesliniennetz; Fahrplan 2018)

Mit dem neuen 10/20-Minuten-Takt wurde eine flexible Anpassung des Angebotes an die tatsächliche Nachfrage möglich. Innerhalb der neuen Taktfamilie gibt es qualitative Unterscheidungen der Linien:

- Linie mit durchgehendem 10-Minuten-Takt (Linie 4),
- Linie mit wechselndem 10- und 20-Minuten-Takt (Linien 1, 5) und
- Linie mit durchgehendem 20-Minuten-Takt (Linien 2, 3, 6).

Im Frühverkehr von ca. 04:30 Uhr bis 07:00 Uhr wird das Bedienungsangebot auf einen 20- bzw. 30-Minuten-Takt ausgedünnt.

[175] Verkehrt nur während der Vorlesezeiten der Universität.

An Samstagen wird auf den Hauptlinien in der NVZ ebenfalls ein 10/20-Minuten-Takt vorgehalten. Außerhalb der NVZ wird das Angebot ausgedünnt auf einen 30-Minuten-Takt bzw. im Spätverkehr auf eine stündliche Bedienung.
Das Netz der Nebenlinien differenziert sich in die i. d. R. stündlich verkehrenden Linien 7, 8 und 11 (Tageslinniennetz) bzw. die Linien des Abendliniennetzes. Auf den restlichen Nebenlinien findet am Wochenende keine Bedienung statt.

An Schultagen werden aufgrund des verstärkten Fahrgastaufkommens in den Verkehrsspitzenzeiten zusätzliche Verstärkerfahrten (E-Fahrten) angeboten.

Die zentrale Haltestelle in der Innenstadt ist die Haltestelle Schuhstraße. Für den Stadtverkehr ist dies neben dem Hauptbahnhof derzeit die wichtigste Verknüpfungshaltestelle im Stadtgebiet mit den meisten Ein- und Aussteigern. Neben seiner oben erwähnten Funktion als überregionaler Knotenpunkt für den Fernverkehr fungiert der Hildesheimer Hauptbahnhof auch als Endhaltestelle für den Regionalbusverkehr. Der Bahnhof Hildesheim Ost hat durch die RE-Bedienung zunehmend Bedeutung für Verkehre zu den UNI-Standorten und der HAWK gewonnen.

Abendliniennetz

Die Grundstruktur des Abendliniennetzes charakterisiert sich durch die vier radial auf die Innenstadt ausgerichteten Haupt-Durchmesserlinien 101, 102, 103 und 104. Die Linie 107 wird mit einzelnen Fahrten bedient und stellt ebenfalls eine Radialverbindung ausgehend von der Nordstadt zur Innenstadt dar (Haltestelle Schuhstraße). Zur Erschließung bzw. Anbindung der Stadtteile Sorsum, Einum, Ochtersum und Nordstadt werden ergänzend vier ebenfalls radial auf die Innenstadt ausgerichtete Anrufsammeltaxi-Linien (AST) eingesetzt. Die AST-Linie 109 bedient mit einzelnen Fahrten die Bad Salzdetfurther Stadtteile Lechstedt, Heinde und Listringen und hat in Itzum Anschluss an die Linie 104 in und aus Richtung Hildesheim.

Das Grundangebot des Abendliniennetzes ist von montags bis freitags der 60-Minuten-Takt. Auf den Linien 101 bis 104 wird das Bedienungsangebot bis 23 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

An Samstagen wird auf den festbedienten Linien 101 bis 104 ebenfalls bis 23 Uhr ein 30-Minuten-Takt vorgehalten, anschließend wird das Bedienungsangebot von einem 60-Minuten-Takt bestimmt. Der auf der Linie 107 bestehende 30-Minuten-Takt wird entsprechend dem Angebot unter der Woche durch einzelne AST-Fahrten gewährleistet. Ab 23:00 Uhr findet ausschließlich eine AST-Bedienung im 60-Minuten-Takt statt. Auch auf den Linien 105, 106, 108 und 109 wird stündlich ein bedarfsgesteuertes AST-Angebot vorgehalten.

Auf den wichtigsten Verbindungs- und Erschließungsrelationen wird an Sonn- und Feiertagen ganztägig ein 30-Minuten-Takt angeboten. Die AST-Linien verkehren mit Ausnahme der Linie 109 in einem 60-Minuten-Takt.

Karte 11: Liniennetz im Stadtverkehr Hildesheim Bestand (Abendliniennetz; Fahrplan 2018)

14.3.3 Verknüpfungspunkte

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen den Buslinien des Stadtverkehrs ist die zentrale Haltestelle „Schuhstraße". Aufgrund des dichten Taktes bestehen hier systematische Verknüpfungen zwischen den Hauptlinien untereinander.

Seit der Umstrukturierung des Liniennetzes im Stadtverkehr hat zudem auch der Hauptbahnhof/ZOB an Bedeutung im Stadtverkehr gewonnen. Aufgrund seiner Lage am nördlichen Randbereich der etwa 1 km langen Innenstadt übernimmt er neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV sowie auch als zentrale Haltestelle für den Regionalbusverkehr mit sämtlichen 16 in Hildesheim endenden Linien außerdem für verschiedene Stadtbereiche (z. B. Himmelsthür) die Anbindung an die Innenstadt. Mittlerweile dienen fünf Hauptlinien des Stadtverkehrs sowie fünf Nebenlinien den Hauptbahnhof an. Die Umsteigezeiten zwischen dem SPNV und den Linien im Stadtverkehr sind durch den dichten 10-/20-Minuten-Takt der Hauptlinien positiv zu bewerten. Weitere Umsteigehaltestellen mit nennenswerter Bedeutung im Hildesheimer ÖPNV-System sind[176]:

- Bohlweg,
- Dammtor,
- Kardinal-Bertram-Straße,
- Immengarten,
- Waldquelle,
- Moltkestraße,
- Ostbahnhof bzw. Mendelsohnstraße.

[176] Information Stadt Hildesheim, FB Stadtplanung und Stadtentwicklung, 11.04.2019.

14.4 Leistungsdaten

14.4.1 Verkehrsleistung im festbedienten Linienverkehr

Insgesamt betrug die jährliche Verkehrsleistung im Stadtverkehr Hildesheim nach Realisierung des neuen Linienkonzeptes rund 2,94 Mio. Nutzwagen-Kilometer (inkl. Anteil RVHI). Rund 95 % der gesamten Verkehrsleistung im Stadtverkehr übernimmt der SVHI, auf die den RVHI entfallen somit rund 5 % der Verkehrsleistung. Rund 15 % der Leistung wird im Schwachlastangebot (Abendliniennetz) geleistet.

Insbesondere durch die Einführung des neuen Liniennetzes im Sommer 2017 wurde das Leistungsangebot im Stadtverkehr deutlich ausgebaut. Im Vergleich zum Vorjahr 2016 um gut 7 %, im Vergleich zum Jahr 2012 (Datenstand letzter NVP 2015) sogar um rund 12 %. Die zusätzlichen Leistungen wurden insbesondere für Angebotsoptimierungen in den einwohnerstarken Stadtteilen, in der Anbindung der Hochschulstandorte sowie in der Ausweitung des Angebotes im Spät- und Nachtverkehr genutzt.

Tabelle 83: Linienlänge und Fahrplan-Kilometer der Linien im Stadtbusverkehr in der Stadt Hildesheim[177]

		2016 (vor Realisiserung des neuen Linienkonzeptes)		2017/18 (nach Realisiserung des neuen Linienkonzeptes)	
Linie	**VU**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**
1	SVHI	11,659	425.251	14,394	460.051
2	SVHI	8,033	246.131	8,708	241.595
3	SVHI	16,539	474.046	15,981	373.507
4	SVHI	12,267	377.137	14,175	534.422
5	SVHI	9,237	288.601	5,871	224.766
5/43	RVHI	14,111	125.950	16,495	156.452
6	SVHI	8,39	67.153	8,076	216.824
7	SVHI	7,999	68.457	7,999	68.457
8	SVHI	10,232	50.730	10,232	50.730
8[178]	RVHI	13,080	64.685	13,080	61.502

[177] Befragung Verkehrsunternehmen Herbst 2018.

		2016 (vor Realisiserung des neuen Linienkonzeptes)		2017/18 (nach Realisiserung des neuen Linienkonzeptes)	
Linie	**VU**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**	**Linienlänge [km]**	**Nutz-Kilometer [km]**
9	SVHI	9,614	4.807	9,614	4.807
10	SVHI	-	-	7,446	44.676
11	SVHI	o.A.	0	3,185	19.371
13	SVHI	11,107	2.777	11,107	2.777
14	SVHI	3,415	2.561	3,415	2.561
17	SVHI	12,26	45.975	12,26	45.975
101	SVHI	11,86	118.504	11,86	110.138
102	SVHI	7,552	79.809	7,552	73.828
103	SVHI	11,869	125.431	11,869	116.031
104	SVHI	11,708	123.731	11,708	114.457
107	SVHI	4,872	20.930	4,872	16.467
Stadtverkehr gesamt		diverse	2.712.666	diverse	2.939.394
Stadtverkehr (ohne RVHI)		diverse	2.522.031	diverse	2.782.942

14.4.2 Verkehrsleistung im Bedarfsverkehr

Auch im Bedarfsverkehr in der Stadt Hildesheim ist tendenziell von einer leichten Zunahme der Verkehrsleistungen auszugehen. So wurde das Angebot auf den Linien 101, 102, 103 und 104 im Nachtverkehr zum August 2017 deutlich ausgeweitet, die Abrufquote bzw. die durchschnittliche Besetzung ist weitgehend gleich geblieben (vgl. Tabelle 84).

[178] Die Linie 8 wird nunmehr vollständig von der Stadtverkehr Hildesheim GmbH SVHI betrieben.

Tabelle 84: Angaben zur Leistungsentwicklung der Bedarfsverkehre in der Stadt Hildesheim (Stadtverkehr)[179]

Jahr	Linie	**Jahresfahrleistung** (Fahrplankilometer bzw. Abrufquote und durchschnittlicher Bestetzungsgrad)
2016	105/	78 % / 1,9
2017	AST	78 % / 1,9
2016	106/	48 % / 1,9
2017	AST	48 % / 1,9
2016	107/	14 % / 1,9
2017	AST	14 % / 1,9
2016	108/	0 % / 0
2017	AST	0 % / 0
2016	101-104/	
2017	ALT	8,4 % / 1,4

14.4.3 Nachfrageentwicklung

Aufgrund der Einführung des neuen Liniennetzes im Sommer 2017 liegen zum Stand der Analyse keine repräsentativen und aktuellen Nachfragedaten im Stadtverkehr vor.

Eine Evaluierung des neuen Netzes ist für 2020 geplant.

[179] Befragung Verkehrsunternehmen Herbst 2018.

15 Stärken-Schwächen-Analyse

Im Rahmen der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung der für den Nahverkehrsplan relevanten Qualitätsanforderungen untersucht und bewertet. Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Fahrplanjahr 2018.

Zur Beurteilung des ÖPNV werden folgende Parameter untersucht:

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

Darüber hinaus werden folgende weitere Qualitätsmerkmale analysiert und bewertet:

- Systemtransparenz,
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellen und Fahrzeuge),
- Service (Fahrgastinformation, Vertrieb),
- Tarif.

Die Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität erfolgt differenziert nach Gebietskategorien im Stadtgebiet Hildesheim (vgl. Kapitel 3.3.4.3) analysiert. Es wird ein einheitliches Untersuchungsraster unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume zur transparenten Bewertung des ÖPNV-Angebotes festgelegt. Betriebswirtschaftliche Aspekte, wie der Aufwand zur Gewährleistung der definierten Beurteilungswerte (beispielsweise von abseits liegenden Ortschaften), bleiben in dieser Bewertung zunächst unberücksichtigt.

Inwieweit die festgestellten Defizite in der Angebotsqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit Verbesserungen im Fahrplanangebot tatsächlich behoben werden können, wird im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft.

15.1 Bewertung der Angebotsqualität

15.1.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität für die Stadt Hildesheim erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des stra-

ßengebundenen ÖPNV definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 3.3.4.2). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Bewertung der Erschließungsqualität

In der Stadt Hildesheim wird insgesamt eine gute ÖPNV-Erschließungswirkung erreicht. Der Erschließungsgrad beträgt über 90 %.

Es besteht eine weitgehend „harmonische" ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes mit einzelnen etwas größeren Lücken in den Wohngebieten.

Die wichtigsten ÖPNV-affinen Infrastruktureinrichtungen verfügen, über eine direkte Anbindung (z. B. Universität, HAWK, HELIOS Klinikum, St. Bernward-Krankenhaus).

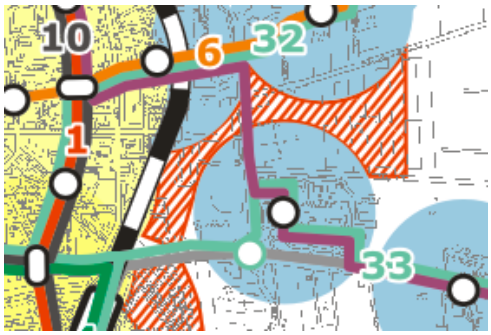
Aufgrund der klar strukturierten Ausrichtung des Liniennetzes auf die Hauptachsen bestehen in einigen Bereichen Lücken in der Erschließung insbesondere in den Randbereichen der Siedlungsgebiete sowie in klassischen „Zwischenlagen" zwischen Hauptachsen.

Die Einwohnerbetroffenheit in diesen Bereichen ist vor dem Hintergrund der, bezogen auf die Gesamtstadt, vergleichsweise geringen Einwohnerzahlen[180] in den meisten Bereichen als nicht gravierend zu betrachten. Im Folgenden werden die nicht erschlossenen Gebiete im Stadtgebiet herausgearbeitet.

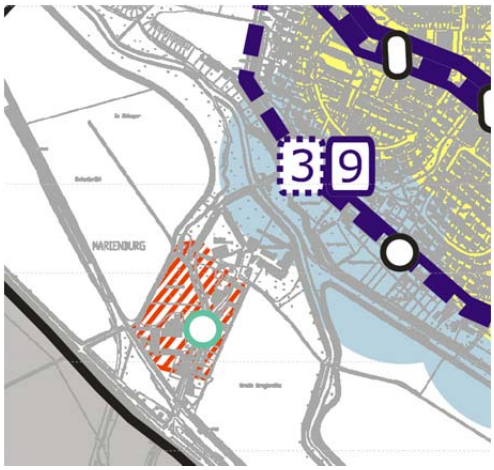
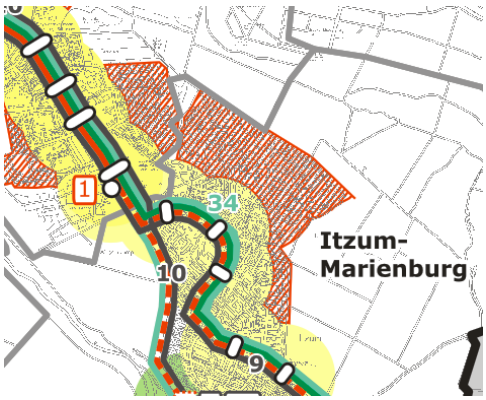
Erschließungsdefizite

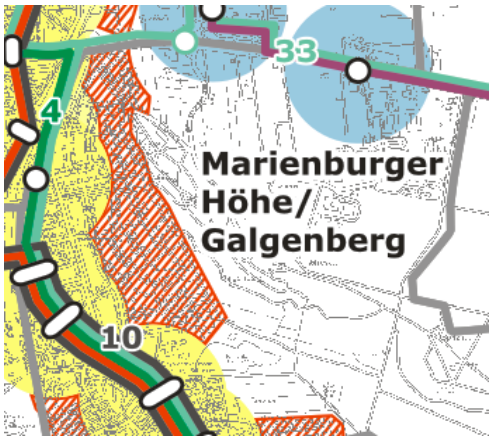
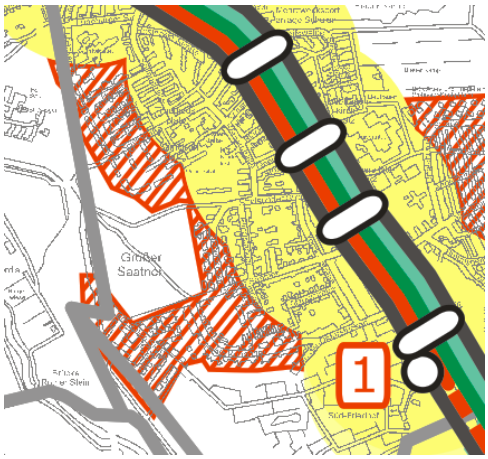
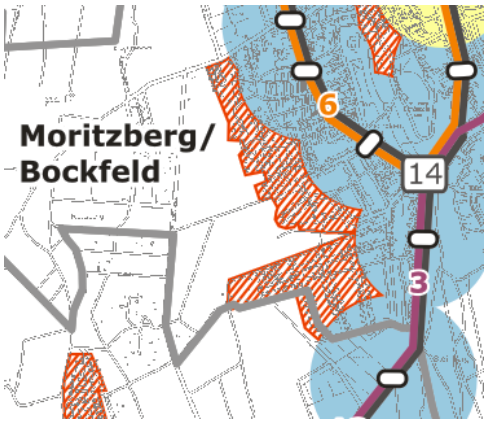
Die Analyse der nicht erschlossenen Gebiete im Stadtgebiet zeigt nur in wenigen Teilbereichen eine Defizitausprägung, die mit einem mindestens „gering bis mittlerem Handlungsbedarf" bewertet werden kann (vgl. Tabelle 85).

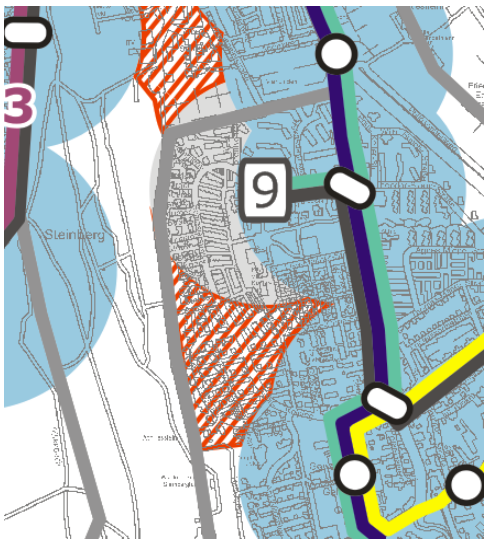
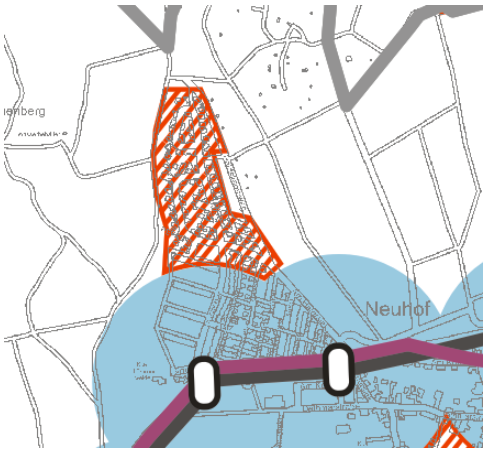
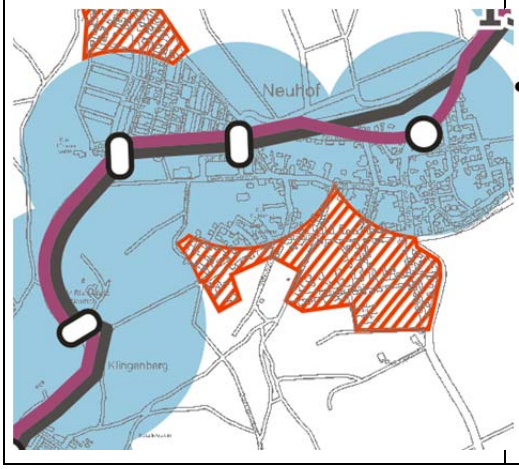
Tabelle 85: Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten in der Stadt Hildesheim

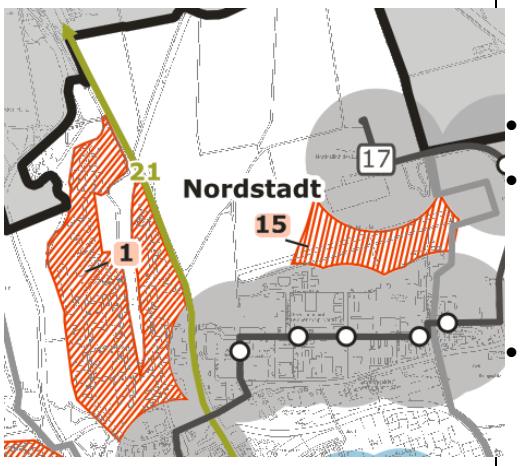
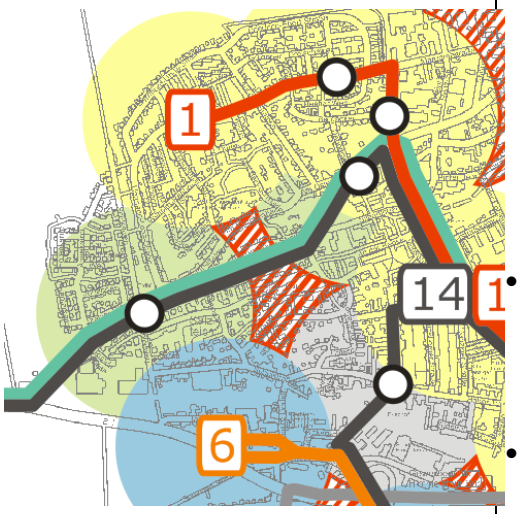
Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Oststadt / Stadtfeld (Senator-Braun-Allee) 	• Entwicklungsgebiet: o "Ostend": wird als Dienstleistungsband mit Wohnbebauung entwickelt o östl. Senator-Braun-Allee: Entwicklung gewerblicher Bauflächen in Realisierung	aktuell: gering zukünftig: mittel

[180] Abschätzung der nicht erschlossenen Einwohner erfolgt anhand der Bebauungsstruktur.

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungs-bedarf
Itzum-Marienrode (Marienburg) 	• Uni-Standort Domäne ist ohne direkte ÖPNV-Anbindung (Bedienung erfolgt nach Anpassung der Infrastruktur) • Die Domäne Marienburg gewinnt als Standort der Universität Hildesheim immer größere Bedeutung – eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann aufgrund fehlender Infrastruktur derzeit nicht erfolgen.	mittel *(Anbindung nach Schaffung der Infrastruktur geplant)*
Marienburger Höhe / Galgenberg (Bereich Ortelsburger Straße) **Itzum-Marienrode (Sensburger Ring)** 	• Wohngebiet, meist Ein- und Mehrfamilienreihenhäuser • dichtes Bedienungsangebot entlang der tangierenden ÖPNV-Achse (z. B. 10-Minuten-Takt der Linie 4) Bereich Ortelsburger Straße: • Lage am Rand des 300 m-Einzugsbereich der in dichtem Takt bedienten Haltestellen Großer Saatner und Universität • ca. 800 EW sind nicht den Richtwerten entsprechend erschlossen Bereich Sensburger Ring: • enge Straßenverhältnisse, Befahrbarkeit mit Gelenkbussen fraglich • ca. 600 EW sind nicht den Richtwerten entsprechend erschlossen (bis zu ca. 800 m bis zur nächsten Haltestelle)	noch gering bis mittel *(aufgrund des dichten Bedienungsangebotes)*

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungs-bedarf
Marienburger Höhe / Galgenberg (östlich „Am Kreuzfeld zwischen Goslarsche Straße bis Bromberger Straße) 	• hohe Einwohnerbetroffenheit im nördlichen Teilbereich (hohe Bebauungsdichte südlich Goslarsche Straße; geschätzt etwa 900 EW sind nicht den Richtwerten entsprechend erschlossen; bis zu ca. 800 m bis zur nächsten Haltestelle) • dichtes Bedienungsangebot entlang der tangierenden ÖPNV-Achse (z. B. 10-Minuten-Takt der Linie 4)	gering bis mittel *(aufgrund des dichten Bedienungs-angebotes)*
Marienburger Höhe / Galgenberg (Großer Saatner) 	• Wohngebiet, meist Ein- bis Zweifamilienhäuser • Lage am Rand des 300 m-Einzugsbereich der in dichtem Takt bedienten Haltestellen Großer Saatner und Universität • ca. 200 EW sind nicht den Richtwerten entsprechend erschlossen • Augenscheinlich hohe IV-Affinität	sehr gering
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Nonnenkamp) 	• Bereiche außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche meist Einfamilien- und Reihenhäuser • ca. 200 EW nicht erschlossen • gesamter Bereich insbesondere Wohngebiet um den Bereich Theodor-Bötel-Weg mit augenscheinlich geringer ÖPNV-Affinität	sehr gering

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungsbedarf
Ochtersum (Bereich Ulmenweg / Schlesier Straße / Albert-Magnus-Straße) 	• Wohngebiet, meist Einfamilien- und Reihenhäuser • ca. 300 EW nicht erschlossen • Bereich Schlesierstraße Einzelfahrt im Schulverkehr • Entwicklungsgebiet „Neues Wohnen am Steinberg“ (ca. 150 WE) (weitgehend im Einzugsbereich der Haltestellen)	gering
Neuhof (Bereich Trockener Kamp) 	• nördlicher Siedlungsrandbereich • ca. 150 EW im nördlichen Bereich Trockener Kamp nicht erschlossen	sehr gering
Neuhof (Klingenbergstraße) 	• südliche Siedlungsrandbereiche • ca. 400 EW im Bereich Klingenbergstraße nicht erschlossen	gering

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Bewertung der Situation	Handlungs-bedarf
Nordstadt 	• Hafenareal (nördliche Bereiche GE HI Hafen) nicht erschlossen • Trennwirkung Hafenbecken • Regionalbuslinie 21 tangiert den Bereich jedoch ohne Haltestelle (Führung über vierspurige Hauptverkehrsstraße) • Bereich GE Nord mit Flugplatz bedingt vom ÖPNV (Linie 17) erschlossen	aktuell noch gering *(zukünftige Entwicklungen beobachten)*
Himmelsthür 	• Teilbereiche entlang Linnenkamp sind nur unzureichend erschlossen, die stadtteilquerende Linie 8 verkehrt im 30/60-Minuten-Takt (betroffen sind ca. 300-400 EW) • Gebiet liegt zwischen den ÖPNV-Hauptachsen (vsl. geringes Fahrgastpotenzial auf dieser Tangentialverbindung) • der REWE-Markt ist nicht direkt erschlossen	gering
Himmelsthür 	• Gewerbegebiet Himmelsthür Nord nicht erschlossen	sehr gering

15.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Zur Bewertung der Bedienungsqualität im Stadtverkehr Hildesheim werden die in Kapitel 3.3.4.3 definierten Richtwerte für die zeitliche Verfügbarkeit, die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit (Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrtenpaare pro Stunde) herangezogen. Für die Bewertung der Verbindungsqualität werden die in Kapitel 3.3.4.4 definierten Anforderungen zugrunde gelegt.
Die Analyse erfolgt zum Fahrplanstand 2018.

Reisezeiten in das Stadtzentrum

Durch die Umstrukturierung des Stadtverkehrs hat sich für verschiedene Stadtbereiche in Hildesheim die Anbindung an die Innenstadt geändert. So erreicht man z. B. aus Richtung Himmelsthür die Haltestelle Schuhstraße aufgrund der geänderten Linienführung der Linie 1 nicht mehr direkt, hat jedoch in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten ein schnelles und attraktives Angebot über Bohlweg und Almstor bis zum Hauptbahnhof-ZOB, also dem nördlichen Bereich der Innenstadt. Zudem ergänzt die Linie 8 stündlich das Verkehrsangebot mit einer direkten Führung über die Schützenallee zum Hauptbahnhof/ZOB.

Insgesamt werden die definierten Richtwerte zur Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs Innenstadt durchgängig erfüllt. Auch die Stadtteile mit Zuordnung zur Gebietskategorie „Außenzone" sind weitgehend innerhalb von 20 Minuten im Versorgungsbereich der Innenstadt. Im Grenzbereich liegen lediglich die Fahrtbeziehungen aus Bavenstedt in Richtung Schuhstraße (Richtwert 30 Minuten).

Tabelle 86: Bewertung der ÖPNV-Reisezeiten zur Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs Innenstadt (Mo. – Fr.) nach Referenzhaltestelle in den Stadtteilen; Auswertung der reinen Fahrzeiten (es wird jeweils die Anbindung an mindestens eine der zentralen Innenstadthaltestellen ausgewertet)

Stadtteil	**Innenstadt (Schuhstraße)**	**Innenstadt (Bereich Almstor / Hbf)**
Stadtmitte / Neustadt (Bereich Neustadt)	6/6	13/13
Nordstadt (Bereich Nordstadt Wohng.)	10/11	6/5
Nordstadt (Bereich GE Nord)		11/13 (Hbf)
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Oststadt)	6/4	4/4 (Hbf)
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Stadtfeld)	9/11	
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Bockfeld)	12/14	
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Moritzberg)	4/6	8/9 (Hbf)
Marienburger Höhe / Galgenberg	8/9	14/15
Ochtersum (Bereich Ochtersum Nord)	9/9	15/15 (Hbf)
Ochtersum (Bereich Ochtersum Süd)	12/13	18/19
Neuhof / Hildesheimer-Wald / Marienrode (Bereich Neuhof)		13/13 (Hbf)
Neuhof / Hildesheimer-Wald / Marienrode (Bereich Hildesheimer-Wald)		17/17 (Hbf)
Sorsum		19/21 (Hbf)
Himmelsthür		13/14 (Hbf)
Drispenstedt	16/16	11/11
Bavenstedt	21/21	21/21
Einum		15/17 (Hbf)
Achtum-Uppen		12/13 (Hbf)
Itzum-Marienburg	13/14	19/20

Bereich Almstor / Hbf: Haltestelle Almstor bzw. Hauptbahnhof

Hinweis: Die Fahrzeiten wurden mit dem Fahrplanbuch 2018 des SVHI ermittelt. Dargestellt sind Hin- und Rückrichtung.

Bedienung Tagesverkehr (Montag bis Freitag) HVZ (06:30 – 08:00 und 12:30 – 18:00 Uhr) und NVZ (08:00 – 12:30 und 18:00 – 20:00 Uhr)

Die Auswertung der Verbindungen der Referenzhaltestellen zum Versorgungsbereich Innenstadt und den zwei Referenzzielen ergibt die nachfolgend dargestellten Unterschreitungen der definierten Richtwerte der Bewertungskriterien (Fahrplanstand 2018).

- Der Bereich Gewerbegebiet Nord (Referenzhaltestelle „Junkerstraße") wird teilweise im 30-Minuten-Takt angefahren, die Haltestellen werden jedoch vormittags und nachmittags in unterschiedlicher Reihenfolge bedient. Darüber hinaus besteht eine große Lücke im Bedienungsangebot zwischen 09:00 Uhr und 12:30 (lastrichtungsbezogene Bedienung). In der Konsequenz bedeutet dies, dass auch die Anforderungen für die Erreichbarkeit der Referenzziele nicht erfüllt werden. Die Erschließung ist mit der fortgeführten Entwicklung des GE Nord weiter auszubauen.

Insgesamt werden somit die definierten Anforderungen aus den meisten Stadtteilen vollständig erfüllt.

Tabelle 87: Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Tagesverkehr (Montag bis Freitag HVZ und NVZ) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle)

Stadtteil	**Zielerreichbarkeit (Mo.-Fr., HVZ / NVZ)**					
	Innenstadt		**Uni**		**HAWK**	
	B	**V**	**B**	**V**	**B**	**V**
B: Bedienungsqualität V: Verbindungsqualität						
Bewertung: **+** Anforderungen erfüllt **−** Anforderung nicht erfüllt						
Stadtmitte / Neustadt (Bereich Neustadt)	+	+	+	+	+	+
Nordstadt (Bereich Nordstadt Wohng.)	+	+	+	+	+	+
Nordstadt (Bereich GE Nord)	-	+	-	+	-	+
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Oststadt)	+	+	+	+	+	+
Oststadt / Stadtfeld (Bereich Stadtfeld)	+	+	+	+	+	+
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Bockfeld)	+	+	+	+	+	+
Moritzberg / Bockfeld (Bereich Moritzberg)	+	+	+	+	+	+
Marienburger Höhe / Galgenberg	+	+	+	+	+	+
Ochtersum (Bereich Ochtersum Nord)	+	+	+	+	+	+

Stadtteil	Zielerreichbarkeit (Mo.-Fr., HVZ / NVZ)					
	Innenstadt		Uni		HAWK	
	B	V	B	V	B	V
B: Bedienungsqualität V: Verbindungsqualität						
Bewertung: + Anforderungen erfüllt − Anforderung nicht erfüllt						
Ochtersum (Bereich Ochtersum Süd)	+	+	+	+	+	+
Neuhof / Hildesheimer-Wald / Marienrode (Bereich Neuhof)	+	+	+	+	+	+
Neuhof / Hildesheimer-Wald / Marienrode (Bereich Hildesheimer-Wald)	+	+	+	+	+	+
Sorsum	+	+	+	+	+	+
Himmelsthür	+	+	+	+	+	+
Drispenstedt	+	+	+	+	+	+
Bavenstedt	+	+	+	+	+	+
Einum	+	+	+	+	+	+
Achtum-Uppen	+	+	+	+	+	+
Itzum-Marienburg	+	+	+	+	+	+

Bedienung Tagesverkehr (Wochenendverkehr)

Auch am Samstag in der NVZ (10:00 bis 17:00 Uhr) werden die Anforderungen an die Innenstadt-Anbindung aus nahezu allen Stadtteilen erfüllt, lediglich das Gewerbegebiet Hildesheim Nord wird am Wochenende nicht bedient. Aus verschiedenen Stadtteilen / Stadtbereichen wird auch am Samstagnachmittag ab etwa 12:30 Uhr ein 10-minütiges ÖPNV-Angebot bereitgestellt. Hierzu gehören Himmelsthür, Neustadt, der Bereich Oststadt, Drispenstedt, Itzum-Marienburg, Ochtersum.

An Sonntagen wird ganztags das „Abendliniennetz" des SVHI gefahren. Der Grundtakt ist auf den Linien 101, 102, 103, 104 und 107 der 30-Minuten-Takt, die Linie

105 und 106 werden bedarfsgesteuert im 60-Minuten-Takt bedient (AST-Bedienung).

Am Wochenende und im Abendverkehr werden keine Anforderungen an die Erreichbarkeit der Hochschulstandorte definiert. Aufgrund des Rendezvous-Prinzips an der Schuhstraße sind diese jedoch aus fast allen Stadtbereichen auch zu diesen Zeiten mindestens stündlich erreichbar.

Bedienung Abendverkehr

Mit Einführung des neuen Netzes im Stadtverkehr im Sommer 2017 wurde auch ein weitgehend durchgängiger Fahrgastbetrieb realisiert (einzige „Betriebspause"- Sonn- / Feiertags zwischen ca. 5 Uhr und ca. 7 Uhr; vgl. Abbildung 30). Für eine Stadt in der Größenordnung von Hildesheim ist das als sehr positiv zu bewerten. Folgende Auffälligkeiten bestehen im Abendverkehr:

- Das Bedienungsangebot im festbedienten Linienverkehr endet in der Regel montags bis donnerstags gegen 00:00 Uhr, anschließend wird auf den Hauptachsen ein Anrufsammeltaxi-Verkehr im Stundentakt bis 4 Uhr früh angeboten.
- Aus Richtung Sorsum, Einum und Achtum-Uppen beginnt die letzte Fahrt stadteinwärts bereits gegen 22:00 Uhr. In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird i. d. R. mindestens stadtauswärts bis 01:30 Uhr ein Angebot vorgehalten. Außerdem ergänzt in den Stadtteilen Einum und Achtung-Uppen am Wochenende der „nachtsbus" das Angebot, der in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag bis ca. 04:00 Uhr morgens bedingt auch Relationen im Stadtgebiet bedient. Die Ortsteile Sorsum, Einum und Achtum-Uppen werden im Abendverkehr bedarfsgesteuert mit AST bedient (Linien 105 bzw. 106).
- Das Gewerbegebiet Hildesheim Nord wird abends nicht bedient.

Anschlussituation

Die Anschlusssituation im Stadtverkehr Hildesheim ist insgesamt als gut zu bewerten.

Insbesondere die Verknüpfung an der zentralen Innenstadthaltestelle Schuhstraße ist aufgrund des dichten Taktangebotes als positiv zu bewerten. Aber auch die Fahrtrelationen, die über einen Umstieg an einer der anderen Verknüpfungshaltestellen abgewickelt werden, erfüllen in der Regel die in Kapitel 3.3.4.4 definierten Anforderungen.

Gesamtbewertung

Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität zeigt in weiten Teilen ein positives Bild. Aufgrund der sternförmigen Ausrichtung des Busnetzes sind die Ziele in der Innenstadt (mindestens einer der Bereiche Schuhstraße oder Almstor / Hbf) aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar, die Referenzziele Universität und

HAWK sowie weitere nachfragerelevante Ziele wie HELIOS Klinikum und St. Bernward Klinikum sind i. d. R. mit maximal einem Umstieg erreichbar.

Unterrepräsentiert erscheint insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklungen der letzten Jahre bzw. der zukünftig noch geplanten Entwicklungen die bedarfsorientierte Anbindung der Gewerbegebiete im Norden der Stadt. Während das Gewerbegebiet Hildesheimer Wald, ebenso wie das HELIOS Klinikum Hildesheim und das AMEOS Klinikum Hildesheim mit der Linie 3 im dichten 20-Minuten-Takt erschlossen ist (die beiden letztgenannten darüber hinaus durch die RVHI-Linien 32 und 33 (samstags zudem Linie 31)), wird das Gewerbegebiet Nord lediglich montags bis freitags lastrichtungsbezogen morgens (zwischen ca. 5:30 Uhr und 09:00 Uhr und ab mittags (zwischen ca. 12:30 und 17:30 Uhr) mit der Linie 17 bedient.

Karte 12: ÖPNV-Angebotsqualität in der Stadt Hildesheim

15.2 Netz- und Fahrplantransparenz

Bis auf wenige Ausnahmen zeichnet sich das ÖPNV-Angebot in der Stadt Hildesheim durch ein klar strukturiertes Liniennetz und Bedienungsangebot aus.

Angesichts der weitgehend durchgängigen Vertaktung mit einheitlicher Taktstruktur in einer Taktfamilie und der einheitlichen Linienführung besteht grundsätzlich ein attraktives Angebot, welches sich auch ungeübten und ortsfremden Nutzern vergleichsweise leicht erschließt.

Als Stärke kann das gestraffte Netz mit klarer Ausrichtung auf die Innenstadt und den Hauptbahnhof bewertet werden, auch wenn dies punktuell zu Lasten der Erschließungswirkung geht (vgl. Kapitel 15.1.1 „Erschließungsqualität").

Im Stadtverkehrsnetz existieren ausgeprägt viele Direktfahrmöglichkeiten. So gibt es aus allen Stadtteilen Direktanbindungen an die Innenstadt (mindestens an die Schuhstraße oder den Bereich Almstor / Hbf). Die Durchmesserlinien bewirken, dass in der Konsequenz der Netzgestaltung ein Großteil der Fahrgäste umsteigefrei zu ihrem Ziel gelangt. Hierzu gehört neben der Direktanbindung des Hauptbahnhofs u. a. die weiträumige Direktanbindung der Universität aus vielen Bereichen der Stadt.

Für Gelegenheitsnutzer im Verständnis zunächst etwas schwierig ist die Aufteilung in Tages- und Abendliniennetz auch außerhalb des Nachtverkehrs am Wochenende. Dieser Umstand wird durch die Umstrukturierung des Liniennetzes, die sich hinsichtlich der Netzstruktur weitestgehend auf das Tagesliniennetz bezog, noch verstärkt. So sind die Linien im Tagesliniennetz ausnahmslos zu anderen Durchmesserlinien zusammengefasst als im Abendliniennetz. Da viele der im Abend- und Freizeitverkehr aufkommensstarken Ziele jedoch in der Innenstadt gelegen sind (Theater, Kino, Kultureinrichtungen wie Dom u. a.) und somit aus allen Stadtteilen ohne Umsteigen erreicht werden können, wird dieser Systembruch nur bedingt als Defizit bewertet. Der Fokus der Betrachtung liegt insbesondere im Abendverkehr mehr auf der durchgehenden Bedienung, die durch die Systemumstellung möglich ist.

Die in der Vergangenheit als leichte Schwäche hinsichtlich der Angebotstransparenz im ÖPNV-Netz erkannte Linienführung der Linie 5 im Bereich Ochtersum Süd (alternierende Führung der Linie), konnte mit der Einführung des neuen Liniennetzes aufgebrochen werden. Durch eine geänderte Linienführung der Linie 2 werden nun sowohl der Bereich Lindholzpark (Linie 5) als auch der Bereich Mittelfeld (Linie 2) regelmäßig bedient.

Einige Haltestellen sind infolge räumlich unterschiedlich gelegener Haltepositionen defizitär im Hinblick auf die Orientierbarkeit bzw. der Verknüpfungsfunktion zu bewerten. Als Beispiele sind hier die Verknüpfungshaltestellen Dammtor, Kardinal-Bertram-Straße, Schützenwiese und Sporthalle zu nennen.

15.3 Fahrgastinformation

In der Stadt Hildesheim besteht ein grundsätzlich gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Die gesamte Produktpalette (vgl. Anforderungsprofil Kapitel 3.3.7) wird vorgehalten, punktuell besteht Handlungsbedarf für Verbesserungen bei den einzelnen Medien.

Aussagekräftige Informationen über das Linien- und Bedienungsangebot erhält man über das Fahrplanbuch. Weiterhin können umfassende Informationen auch im Internet sowie telefonisch direkt bei den Verkehrsunternehmen sowie auch beim Landkreis Hildesheim abgerufen werden. Darüber hinaus befindet sich in der Innenstadt von Hildesheim, am Standort Schuhstraße, ein gemeinsames Kundencenter von RVHI und SVHI, der SVHI unterhält außerdem zwei weitere Kundencenter im äußeren Innenbereich am Römerring und in der Hermann-Roemer-Straße.

Printmedien

- Viele Informationen stehen dem Fahrgast durch das Fahrplanbuch des SVHI zur Verfügung. Das Fahrplanbuch bietet neben den Fahrplänen der einzelnen Linien auch schematisierte Liniennetzpläne über das jeweilige Angebot in Tages- und Abendliniennetz. Nicht enthalten sind die Fahrpläne des SPNV.
  Aufgeführt sind außerdem die Kontaktdaten der Verkehrsunternehmen für Rückfragen und Fahrplaninformationen.
- Das Fahrplanbuch des SVHI ist in drei farblich gekennzeichnete Bereiche aufgeteilt. Im ersten Bereich ist das Bedienungsangebot von montags bis freitags aufgeführt, die Teile zwei und drei beinhalten das Fahrplanangebot samstags und sonntags. Da es in Hildesheim ein eigenes Abendliniennetz gibt, gibt es innerhalb der einzelnen Teile außerdem noch eine Unterscheidung in Tages- und Abendfahrplan.
- Anzumerken ist, dass auch die E-Fahrten (i. d. R. Einsatzfahrten im Schulverkehr) im Fahrplan hinterlegt sind. Zudem gibt es Zusatzfahrpläne für die Anbindung der Hochschulstandorte HAWK und Universität jeweils während des Semesters.
- Positiv herauszustellen ist, dass alle niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Stadtgebiet richtungsbezogen im Fahrplanbuch des SVHI dargestellt sind.

Des Weiteren hat der SVHI in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat der Stadt ein Informationsblatt mit Tipps und Informationen zur Nutzbarkeit des ÖPNV in der Stadt herausgegeben.

- Dem Fahrplanbuch nicht zu entnehmen sind weitergehende Informationen z. B. zum Ticketangebot und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote. Auch fehlt ein Linienplan mit topografischem Hintergrund (Straßen, wichtige Gebäude). Solche Netzpläne können mittlerweile als Standard für Großstadtverkehre eingeschätzt werden. Dieser Umstand ist etwas zu relativieren, da ein entsprechender Linienplan mit detaillierter Haltestellen-Positionierung mit Angabe des Ausbauzustands und bedienenden Linien im Internet hinterlegt ist.
- Im Fahrplanbuch außerdem nicht enthalten ist ein Erreichbarkeitsverzeichnis, das es ermöglicht, für konkrete Ziele (Straßennamen) die Busverbindung (Linien) und auch die dort liegende Verknüpfungshaltestelle herauszufinden. Das macht es gerade ortsfremden Nutzern, insbesondere in Ermangelung eines Liniennetzplans auf Stadtplanbasis, häufig schwer, sich zu orientieren.

Digitale Informationsmedien

- Insgesamt ist das Informationsangebot im Internet breit gefächert. So bieten die Seiten der Unternehmen umfangreiche Informationen, inklusive potenzieller Umleitungsverkehre. Über das Fahrplanauskunftssystem EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) für Niedersachsen und Bremen kann der Streckenverlauf der Verbindungen direkt kartographisch angezeigt werden, zudem können auch Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden. EFA verfügt zudem auch über eine mobile Applikation (Fahrplan App), so dass das Fahrplanangebot auch mobil abgerufen werden kann (keine Echtzeit-Daten).
- Das zentrale Angebot für Fahrgastinformation, Verbindungsauskunft und Tarifinformationen ist im Stadtverkehr unter www.svhi-hildesheim.de zu erreichen. Hier sind Liniennetzpläne, Fahrplanauskunft, Tarifinformationen sowie weitere Service- und zielgruppenorientierte Informationen zusammengefasst. Zudem gibt es eine Weiterleitung zur interaktiven EFA-Verbindungsauskunft für Niedersachsen und Bremen.
- Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung sollte insbesondere auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV / barrierefreie Mobilitätsketten im ÖPNV (vgl. Kapitel 0) die internetgestützte Informationsgebung zukünftig noch weiter ausgebaut werden.
- Zwar existiert im Gebiet der Aufgabenträger Stadt und Landkreis Hildesheim keine unternehmensübergreifende zentrale Telefonnummer, für den Stadtverkehr Hildesheim betreibt die SVHI jedoch eine eigene Infohotline für Fahrgastinformation und –beratung. Diese ist seit dem 03.08.2017 täglich von Montag bis Sonntag ganztags zu erreichen. Für den Bereich des Regionalverkehrs Hildesheim betreibt die RVHI eine Telefonnummer für Fahrgastinformation und -beratung, die während der Betriebszeiten erreichbar ist.

Informationen an Haltestellen

- Als Stärke sind die „Iqubes" zu bewerten, die an über 40 Haltestellen im Stadtverkehrsnetz installiert sind und die Wartezeit bis zur Ankunft der nächsten Linie (in IST-Zeit) anzeigen. Diese „Iqubes" werden an nachfragestarken Standorten in den nächsten Jahren durch moderne Systeme ersetzt (TFT-Monitore, mehrzeilig). Der Austausch der ersten sechs Anlagen ist kurzfristig geplant (vier Anlagen Schuhstraße, zwei Anlagen Museum), darüber hinaus sollen weitere sechs Anlagen möglichst noch in diesem Jahr ersetzt werden. Ziel für die kommenden Jahre ist ein Austausch von jährlich mindestens sechs Anlagen.

15.4 Tarif und Vertrieb

Zum Stand der Analyse (Frühjahr 2019) ist die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems im Landkreis Hildesheim im Zusammenspiel Regional- und Stadtverkehr sowie SPNV infolge des nicht bestehenden Tarifverbundes nur bedingt als gut zu bewerten. Zwar besteht ein umfangreiches Ticketangebot an Einzel- und Mehrfahrtscheinen welches für den reinen Stadtverkehrsnutzer auch transparent dargestellt ist, jedoch bestehen Unterschiede bei der Anerkennung von Fahrkarten anderer Verkehrsunternehmen beim SVHI. Mit Einführung des ROSA Tarifverbundes ist eine Vereinheitlichung der Preisstruktur über die die Verbundgemeinschaft bildenden Partner SVHI, RVHI und NWB geplant (Ausnahme RB77).

Im Weiteren vgl. Kapitel 8.4 Tarif und Vertrieb *in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".*

Vertrieb

Der Vertrieb der Fahrscheine erfolgt über Vertriebstechnik in den Fahrzeugen, sowie über das vergleichsweise dichte Netz an Vertriebsstellen (Kioske, Einzelhandel und Gastronomie), welches das Stadtgebiet weitgehend umfassend abdeckt. Lücken im Vertriebsnetz gibt es in den „Satellitenstadtteilen" Bavenstedt, Einum, Achtum-Uppen Neuhof und Sorsum sowie im Stadtfeld. Neben einfachen Verkaufsstellen, bei denen man das gängige Ticketsortiment erwerben kann, gibt es außerdem das gemeinsame Kundencenter von SVHI und RVHI in der Schuhstraße, das darüber hinaus einen umfassenden Beratungsservice anbietet. Hier bekommt man auch die für den Kauf von Schülerwochen- und Monatskarten erforderlichen Kundenkarten.

Weitergehende Angebote wie E-Ticketing oder Handyticket sind aktuell nicht vorhanden.

Tabelle 88: Vertriebsstellen in der Stadt Hildesheim (Stand 2019)[181]

Stadtteil	Name	Adresse
Stadtmitte / Neustadt	EVI-Kundencenter	Römerring 1
	Richi's Kiosk	Kaiserstraße 38
	Neddermeyer, Klaus	Schuhstraße 35
Nordstadt	Kazar, Nesrin	Ottostraße 10
	Sahin, Adil (Minimarkt)	Richthofenstraße 12
Marienburger Höhe / Galgenberg	Der Griffelkasten	Marienburger Platz 2
Itzum / Marienburg	Tabakbörse Jenny Assaad	Hansering 108
Ochtersum	Evi's Corner	Theodor-Storm-Straße 20
Bockfeld	Christophorusstift	Hammersteinstraße 7
Neuhof / Hildesheimer Wald / Marienrode (Hildesheimer Wald)	Schulz, Brigitte	Unter den Eichen 1
Himmelsthür	Bistro Café Chocolat	An der Pauluskirche 8
Drispenstedt	Baudis Tabakwaren	Ehrlicher Straße 31

15.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Aktuelle Situation

Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Durch den Einbau neuer Bordrechner in allen Linienbussen ist fahrzeugseitig abschließend im 4. Quartal 2016 die Voraussetzung für eine Echtzeitinformation geschaffen worden. Dies ist als positiv zu bewerten insbesondere im Zusammenhang mit der vom Aufgabenträger geplanten Einführung eines Qualitätsmanagements (vgl. Kapitel 3.3.11 „Qualitätsmanagement / Berichtswesen").

Für den Fahrgast nutzbar gemacht wurde die Echtzeitinformation zunächst am neuen ZOB am Hauptbahnhof. Eine konkrete Zeitschiene für weitere Umsetzungsprojekte gibt es aktuell nicht (Umsetzung bedarfsorientiert / projektbezogen). Darüber hinaus streben Landkreis und Stadt Hildesheim zukünftig die Entwicklung einer Smartphone-App für das gesamte Kreisgebiet an (Vorrang vor Einzellösungen, wie stationären Einrichtungen). Mittelfristiges Ziel ist es, mit dieser App umfangreiche Echtzeit-Informationen sowohl akustisch als auch visuell abrufen zu können.

[181] Homepage SVHI (Zugriff April 2019).

Im Stadtgebiet Hildesheim gibt es folgende Maßnahmen zur Busbeschleunigung[182]:

- LSA-Beschleunigung im gesamten Stadtgebiet für alle Linien
- Busspur Bereich Pfaffenstieg (Linien 4, 5, 6, 101, 102, 104)
- Busspur Bereich Hansering – Marienburger Straße (Linien 1, 4, 104)

Maßgebliche Problempunkte aus Sicht der Verkehrsunternehmen

Betriebliche Defizite und Verspätungen im System entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Die Verkehrsunternehmen haben die in der folgenden Tabelle dargestellten Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, in der schriftlichen Befragung genannt. Die hier genannten, problematischen Bereiche decken sich mit der Einschätzung des Aufgabenträgers.

Tabelle 89: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Linie	Linienabschnitt	Störung / Betriebliche Probleme	Gründe (sofern bekannt)
Alle	Pfaffenstieg – Schuhstraße	Verlustzeiten durch Staubildung	Temporär hohes Verkehrsaufkommen
Alle	Kardinal-Bertram-Straße	Verlustzeiten durch Staubildung	Temporär hohes Verkehrsaufkommen
Alle	Kaiserstraße	Verlustzeiten durch Staubildung	Temporär hohes Verkehrsaufkommen
31-33	Klinikum Hildesheim	Stau	Parkplatzsuche von Anliegern

Darüber hinaus sieht der SVHI in folgenden Bereichen Verbesserungspotenzial in der Betriebsabwicklung an Haltepunkten:

[182] Befragung Verkehrsunternehmen Herbst 2018.

Tabelle 90: Probleme in der Betriebsabwicklung an Haltepunkten

Haltepunkt	Störung / Betriebliche Probleme	Gründe (sofern bekannt)
Kardinal-Bertram-Straße, Linie 3, Richtung ZOB	Schlechter Ausbauzustand	Die Haltestelle hat im Zuge des neuen Liniennetzes deutlich an Bedeutung gewonnen, der entsprechende Ausbau muss dringend erfolgen
Domäne Marienburg	Kein Haltepunkt vorhanden	Die Domäne Marienburg gewinnt als Standort der Universität Hildesheim immer größere Bedeutung – eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann aufgrund fehlender Infrastruktur derzeit nicht erfolgen

15.6 ÖPNV-Infrastruktur

15.6.1 Fahrzeugausstattung

Hinweis: Die Angaben im Kapitel „Fahrzeugausstattung" berücksichtigen ausschließlich die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge. Die Fahrzeuge im Einsatz des Regionalbusverkehrs werden in „Teilbaustein B – Landkreis" gesondert betrachtet.

Grundlage für die Bewertung des Wagenmaterials ist der Ausstattungsstand des Jahres 2017.

Im Stadtverkehr Hildesheim werden fast ausnahmslos Fahrzeuge des SVHI eingesetzt. Lediglich auf der Linie 5/43 kommen anteilig Fahrzeuge des RVHI zum Einsatz. Die Fahrzeugflotte, die vom SVHI eingesetzt wird, besteht zu etwa 70 % aus Gelenkbussen. Darüber hinaus werden Standardlinienbusse zur Abwicklung des Busverkehrs im Stadtgebiet eingesetzt.

Ausstattungsstandards

Im Nahverkehrsplan 2015 wurden Kriterien für den Einsatz und die Neubeschaffung von Bussen entwickelt, die im Anforderungsprofil des NVP 2019 in Teilen weiterentwickelt werden (siehe Kapitel 3.3.6). Diese berücksichtigen die Anforderungen aus dem bis Mitte 2017 geltenden Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zwischen der Stadt Hildesheim und der SVHI für die Fahrzeuge im Stadtverkehr. Des Weiteren werden im NVP auch die im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zwischen Landkreis Hildesheim und der RVHI festgelegten Ziele zur Standarderfüllung berücksichtigt. Die ab Mitte 2017 geltende eigenwirtschaftliche Genehmigung der SVHI durch die LNVG greift diese Anforderungen auf.

Im Jahr 2017 wurden vom SVHI 54 Fahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeuge besaßen zu diesem Zeitpunkt ein vergleichsweise junges Durchschnittsalter von 5,0 Jahren sowohl bei Standardlinienbussen als auch bei Gelenkbussen.

Im Stadtverkehr Hildesheim wird eine moderne Busflotte mit entsprechenden Ausstattungsstandards eingesetzt. Es kommen ausschließlich Niederflurbusse mit Rampe zum Einsatz, alle Fahrzeuge sind zudem mit Videoschutzeinrichtungen und digitalen visuellen und akustischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet. Hier konnte das Niveau durch die letzten Fahrzeuganschaffungen noch einmal deutlich erhöht werden. Während 2014 noch ca. 66 % der Fahrzeuge über eine digitale dynamische Fahrgastinformation verfügten, sind solche Systeme nun standardmäßig in allen Fahrzeugen vorhanden. Gleiches gilt auch für Klimaanlagen am Fahrerarbeitsplatz. Klimaanlagen im Fahrgastraum gehören nicht zum Standard. Dies ist aus Fahrgastsicht unter Komfortaspekten als Defizit zu beurteilen. Zwar kann der Einsatz von Klimaanlagen im Stadtverkehr noch nicht als allgemeingültiger Standard bezeichnet werden, in den letzten Jahren ist jedoch bundesweit eine wesentliche Zunahme der Beschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlagen in Stadtverkehren zu beobachten.

Barrierefreiheit

Die Situation im Stadtverkehr Hildesheim ist hinsichtlich der Barrierefreiheit der Fahrzeuge als sehr positiv zu bewerten, da ausschließlich moderne Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, die über eine entsprechende Standardausstattung mit Niederflurtechnik und Rampe verfügen. Zum Standard gehören außerdem digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme im Fahrzeug, außen am Fahrzeug befinden sich digitale Fahrtzielanzeigen. Auch beim Innendesign wurde auf eine möglichst barrierefreie Gestaltung geachtet, so sind die Fahrzeuge mit gut erreichbaren Haltestangen und -griffen in unterschiedlichen Höhen ausgestattet, darüber hinaus gehören z. B. Sondernutzungsflächen, kontrastierende Markierungen von Einbauten und Bedienelementen sowie ein rutschfester Boden zum Standard.

Umweltstandards

Der bei den Fahrzeugen des SVHI vorherrschende EU-Abgasstandard ist als vergleichsweise hoch zu bewerten.

Bereits im Herbst 2014 verfügten 86 % der Fahrzeuge über EEV- bzw. EURO VI-Standard, mittlerweile verfügen ausnahmslos alle Fahrzeuge über diesen Standard. Darüber hinaus sind etwa drei Viertel der Fahrzeuge im Stadtverkehr zudem mit Rußpartikelfiltern ausgestattet (Stand Herbst 2017).

Tabelle 91: Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge im Stadtverkehr der Stadt Hildesheim (Stand 2017)

EURO-Norm	Anzahl der Fahrzeuge	davon mit Rußpartikelfilter
EEV	31	19
EURO-Norm VI	23	23

Ende 2018 hat der SVHI im Zuge der Modernisierung seiner Fahrzeugflotten Busse mit Hybridtechnologie erworben (zwei Gelenkzüge und drei Solobusse). Alle haben den Dieselmotor der Euro-6-Norm und zusätzlich einen Elektroantrieb, der den Dieselmotor beim Anfahren unterstützt. So wird der Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu den bisherigen Dieselbussen der Euro-6-Norm um bis zu 8,5 % gesenkt.
Von insgesamt 54 Fahrzeugen, die zur Abwicklung des Stadtverkehrs eingesetzt werden, haben seit Ende 2018 nunmehr 28 Fahrzeuge Euro-VI-Standard (alle mit Rußpartikelfilter), 26 Fahrzeuge haben EEV-Standard (davon 14 mit Rußpartikelfilter).

Die Einführung der neuen Technologie und der damit einhergehenden Reduktion von Stickstoffabgasen ist ein Schritt in die Richtung, den ÖPNV in der Stadt noch umweltfreundlicher zu gestalten. Dieser Weg soll auch zukünftig weiter forciert werden. Der Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte kommt dabei eine hohe Bedeutung zu, da die Stadt Hildesheim die Lebensqualität durch Reduzierung der Luftschadstoffe in der Stadt nachhaltig verbessern möchte. Die Stadt hat hier Mitte 2018 den „Green City Plan" erarbeitet, aus dem hervorgeht, wie kurz-, mittel- und langfristig die Stickstoffdioxid-Belastung reduziert und nachhaltige Mobilität zukünftig gestalten werden kann. Hierzu sollen zukünftig auch weitere alternative Antriebstechniken in Betracht (vgl. Kapitel 10.3.4 „Prüfen alternativer Antriebstechniken").

15.6.2 Haltestellenausstattung

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zum Komfort, zur Fahrgastinformation und zur Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es sowohl um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation (gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip"). Die „traditionelle" Fahrgastinformation an der Haltestelle wird dabei mit zunehmender Digitalisierung immer besser durch Informationen auf dem eigenen Smartphone (Echtzeit-Informationen, Vorlese-Funktionen) unterstützt.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die wichtigsten Verknüpfungspunkte in der Stadt Hildesheim hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc. untersucht.

Die Bestandsbewertung erfolgt unter Zugrundelegung der Anforderungen nach dem jetzigen Stand der Technik und berücksichtigt nicht den Stand der Technik zur Entstehungszeit bzw. zur Zeit des Umbaus einer Haltestelle.

Allgemein

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

Im Stadtverkehr Hildesheim wird der Fokus bei der Bewertung der Haltestellenausstattung auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestelle und hier insbesondere auf die Merkmale

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

gelegt.

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

Neben den genannten Kriterien zur baulichen Ausgestaltung der Haltestelle ist auch die Niederflurtechnik des eingesetzten Fahrzeugs von grundlegender Bedeutung. Hier ist die Situation in der Stadt Hildesheim als äußerst positiv zu bewerten, alle im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügen über Niederflurtechnik. Für einen optimalen Einsatz der Fahrzeuge ist eine entsprechende bauliche Ausgestaltung der Haltestellen unabdingbar. Neben einer ausreichenden Bordsteinhöhe ist eine möglichst spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten.

Situation vor Ort

Etwa ein Viertel der etwa 310 Haltestellen im Stadtgebiet Hildesheim sind mindestens in einer Fahrtrichtung (Richtungshaltestelle) niederflurgerecht ausgebaut (Analysestand 2018). Neben anstehenden Straßenbaumaßnahmen wurde der Fokus beim Haltestellenausbau insbesondere auf die aufkommensstarken Haltestellenpositionen gelegt.

Abbildung 31: Nach aktuellem „Stand der Technik“ ausgebaute Haltestelle mit Ausbildung als Fahrbahnrandhaltestelle, niederflurgerechtem Sonderbord und taktilem Leitsystem aus Bodenindikatoren (Beispiel: Haltestelle Immengarten)

Der erreichte Ausbaustand kann nach Einschätzung des Gutachters für eine kleine Großstadt als durchschnittlich eingeschätzt werden. Da ein wesentlicher Teil der Bushaltestellen (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut ist, können die Niederflurbusse ihre Vorteile in der Konsequenz (noch) nicht systemweit ausspielen.

Außerdem verfügen auch einige der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen nicht über taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen und / oder „Aufmerksamkeitsfeld“), so dass die barrierefreie Nutzbarkeit für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste somit nur bedingt gewährleistet ist.

Von Defiziten im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist insbesondere auch die zentrale Innenstadthaltestelle Schuhstraße betroffen. Zwar präsentiert sich die aufkommensstarke zentrale Verknüpfungshaltestelle in einem soliden Grunddesign mit modernen verglasten Haltestellenhäuschen mit Sitzgelegenheiten und einem dynamischen Fahrgastinformationssystem, durch den fehlenden niederflurgerechten Ausbau sowie das nicht vorhandene Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte bestehen jedoch deutliche Defizite im Hinblick auf die barrierefreie Nutzbarkeit.

Abbildung 32: Zentrale Innenstadt- und Verknüpfungshaltestelle Schuhstraße ohne barrierefreien Ausbau

Insgesamt konnte die Situation an den Innenstadthaltestellen in Hildesheim seit dem NVP 2015 deutlich verbessert werden. Während 2015 noch die meisten Innenstadthaltestellen hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit von Defiziten geprägt waren, sind mittlerweile die meisten Haltestellen im zentralen Bereich ausgebaut. Neben der Schuhstraße weisen im Innenstadtbereich lediglich die Haltestellen Dammtor, Bohlweg und Kardinal-Bertram-Straße (Richtung ZOB und Stadtwerke) Defizite im Hinblick auf eine barrierefreie Nutzbarkeit auf.

Mit dem umfassenden Um- bzw. Neubau des gesamten Bahnhofsvorplatzes wurde zudem ein Busbahnhof geschaffen, der die wesentlichen funktionalen und gestalterischen Ausstattungsmerkmale einer modernen Verknüpfungshaltestelle aufweist.

Abbildung 33: Zentraler Omnibusbahnhof ZOB Hildesheim

Weitere positive Beispiele für einen gelungen Haltestellenausbau im Stadtgebiet sind z. B. die Haltestellen Wollenweberstraße (für Standardlinienbusse) und Peiner Straße.

Abbildung 34: Beispiele für Haltestellen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit (links: Haltestelle Wollenweberstraße; rechts: Haltestelle Peiner Straße)

An einigen Haltestellen im Stadtgebiet, ist die Situation hinsichtlich der Anfahrbarkeit problematisch. Zu kurze Busbuchten, eine nicht optimale Haltestellenlage und / oder ungeordnetes Parken lassen häufig auch bei niederflurgerechtem Ausbau kein paralleles Anfahren an den Bordstein mit allen Türen zu. Negative auf die fahrdynamische Anfahrbarkeit der Haltestelle wirken sich außerdem unebene oder gewölbte Fahrbahnoberflächen (z. B. durch Aufpflasterungen) aus.

Darüber hinaus bestehen an einigen Haltestellen des Stadtverkehrs auffällige Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern bzw. Fahrgästen. Einige Haltepositionen sind so angelegt, dass Radfahrstreifen zwischen Wartestellenhäuschen und Bussteig

angesiedelt sind (vgl. Abbildung 35). Das birgt sowohl für den Radverkehr als auch für die Fahrgäste Sicherheitsrisiken.

Abbildung 35: Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Haltestelle Almstor; rechts: Haltestelle Museum)

Die nachfolgende Tabelle enthält eine zusammenfassende Darstellung der Haltestellenausstattung an den wichtigsten Verknüpfungspunkten und Haltestellen in der Stadt Hildesheim. Der Fokus liegt insbesondere auf der Einschätzung zur Barrierefreiheit.

Hinweis: Die Bewertung beruht im Wesentlichen auf einer im Mai 2019 durchgeführten Ortsbesichtigung und berücksichtigt bei der Defizitfeststellung ausdrücklich nicht die Ausbauvorhaben in den nächsten Jahren.

Tabelle 92: Einschätzung zur Barrierefreiheit an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen in der Stadt Hildesheim (Stand März 2019)

Hildesheim Hbf / ZOB	
     	ZOB Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit Wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür) • DFI mit Sprachausgabe • Fahrgastinformation • teilweise großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel), witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage (hohe Auslastung, „Wildparken"), Fahrradbügel ohne Überdachung • ergänzende Infrastruktur (z. B. Toiletten, Telefon, Kiosk, Gepäckschließfächer im Bahnhof) • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten • kostenpflichtige Parkplätze, Parkgarage in fußläufiger Erreichbarkeit

Hildesheim Ostbahnhof

Ostbahnhof (Richtung Nord)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage
- Toiletten, Telefon, Gepäckschließfächer im Bahnhof
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten
- kostpflichtige Parkplätze am Bahnhof
- Kostfreie Parkplätze hinter dem Bahnhof Am Kreuzfeld
- Carsharing (Immengarten)

Defizit:

- kein DFI

Ostbahnhof (Richtung Süd)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage gegenüber
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten
- kostenpflichtige Parkplätze am Bahnhof

	• Kostfreie Parkplätze hinter dem Bahnhof Am Kreuzfeld • Carsharing (Immengarten) Defizit: • kein DFI • kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
Hildesheim Mendelssohnstraße	
 	Mendelssohnstraße (Ri. Itzum) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht Wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit • niederflurgerechter Hochbord • taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür) • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten • Kostenfreie Parkplätze (ca. 100 Stellpätze) direkt an der HST • Carsharing am Ostbahnhof (Immengarten) • Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) in der Nähe direkt am Ostbahnhof Defizite: • kein DFI • kein Liniennetzplan

Mendelssohnstraße (Ri. Hbf)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- DFI
- Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten
- kostenfreie Parkplätze (ca. 100 Stellpätze)
- Carsharing am Ostbahnhof (Immengarten)
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) in der Nähe direkt am Ostbahnhof

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Ein- und Ausstiegssituation bei hohem Fahrgastaufkommen beengt
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Hildesheim Schuhstraße

Schuhstraße (Richtung Ost)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle auf kurzer Busspur im Vorlauf

Wichtige Ausstattungselemente:

- DFI/ Iqube
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Uhr
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

	Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles und visuelles Leitsystem • Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der Wartehalle bei hohem Fahrgastaufkommen beengt
	Schuhstraße (Richtung West) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle auf kurzer Busspur im Vorlauf Wichtige Ausstattungselemente: • DFI/ Iqube • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit • Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • Uhr • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles und visuelles Leitsystem
Hildesheim Bohlweg	
	Bohlweg (Richtung Himmelsthür) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle Wichtige Ausstattungselemente: • DFI/ Iqube • Fahrgastinformation • Fahrradabstellanlage (Fahrradständer) • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles und visuelles Leitsystem • kein Fahrgastunterstand • keine „offizielle" Sitzmöglichkeit („Sitzen auf der Mauer")

Bohlweg (Richtung Schuhstraße)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- DFI/ Iqube
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte Gefahr)

Bohlweg (Richtung Hbf)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle mit anschließendem Parkstreifen

Wichtige Ausstattungselemente:

- DFI/ Iqube
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) in der Nähe
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- keine Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeit
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Hildesheim Dammtor

Dammtor (Richtung Hbf)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- DFI/ Iqube
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Dammtor (Richtung Klinikum)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- DFI/ Iqube
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- Ein- und Ausstiegssituation bei hohem Fahrgastaufkommen beengt
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Dammtor (Richtung Himmelsthür)

➔ Baustellensituation

Dammtor (Richtung Ochtersum)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- DFI/ Iqube
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Hildesheim Kardinal-Bertram-Straße

Kardinal-Bertram-Str. (Richtung Bohlweg)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- keine DFI

	Kardinal-Bertram-Str. (Richtung Almstor) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht Wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür) • DFI • Fahrgastinformation • Sitzmöglichkeit • Fahrgastunterstand durch überstehende Gebäudeüberdachung • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten
	Kardinal-Bertram-Str. (Richtung Stadtwerke) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht Wichtige Ausstattungselemente: • DFI/ Iqube • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles und visuelles Leitsystem • Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung) • Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte Gefahr)

Kardinal-Bertram-Str. (Richtung Hbf)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- keine DFI
- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte Gefahr)

Hildesheim Immengarten

Immengarten (Richtung Uni, Linie 4)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizit:

- keine DFI

Immengarten (Richtung Uni, Linie 1)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizit:

- keine DFI
- keine Sitzmöglichkeit
- kein Fahrgastunterstand (bedingt Unterstellmöglichkeit im Hauseingangsbereich)

Immengarten (Richtung Moltkestr. Linie 1)

➔ Baustellensituation

Immengarten (Richtung Schuhstr., Linie 4)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- DFI / Iqube
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine

Defizite:

- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte Gefahr)

Hildesheim Waldquelle	
	Waldquelle (Richtung Hildesheimer wald) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht Wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit • Fahrgastinformation • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles und visuelles Leitsystem • keine DFI • Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung), • Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte Gefahr)
	Waldquelle (Richtung Koken Hof) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle Wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine Defizite: • kein taktiles und visuelles Leitsystem • keine DFI

Waldquelle (Richtung Dammtor)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine

Defizite:

- niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- keine DFI
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
- Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte Gefahr)

Hildesheim Moltkestraße

Moltkestr. (Richtung Immengarten, Linie 1)

(wurde z. Zt. der Aufnahme wegen Baustellensituation im Nahbereich nicht bedient)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizit:

- keine DFI

Moltkestr. (Richtung Himmelsthür, Linie 1)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- DFI / Iqube
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Moltkestr. (Richtung Stadtfeld, Linie 6)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizit:

- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- keine DFI

Moltkestr. (Richtung Hildesheimer Wald, Linie 3)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- DFI / Iqube
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Hildesheim Drispenstedt

Drispenstedt (aus Richtung Bahnhof)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- kein DFI
- Busbucht zu kurz

Drispenstedt (in Richtung Bahnhof)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- keine DFI
- Busbucht zu kurz

Hildesheim Pauluskirche

Pauluskirche (Richtung Himmelsthür)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Fahrgastinformation
- Fahrradabstellanlage (Fahrradständer)
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- keine DFI
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Pauluskirche (Richtung Dammtor)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Fahrgastinformation
- Telefonzelle
- Briefkasten
- Fahrradabstellanlage (Fahrradständer) gegenüber bei der Haltestelle in Gegenrichtung
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- keine DFI
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Hildesheim Rex-Brauns-Straße

Rex-Brauns-Straße (Richtung Ochtersum)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastunterstand
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles und visuelles Leitsystem
- keine Sitzmöglichkeit
- kein DFI

Rex-Brauns-Straße (Richtung Dammtor)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- keine DFI
- kein Auffindestreifen
- Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der Wartehalle bei hohem Fahrgastaufkommen beengt

Hildesheim Universität

Universität (Richtung Süd)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizite:

- kein Auffindestreifen
- keine DFI

Universität (Richtung Nord)

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestelle

Wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- DFI / Iqube
- Fahrgastinformation
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

Defizit:

- Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte eine Gefahr; taktiles Leitsystem mit durchgehender Führung über Radweg)

Hildesheim HAWK

HAWK (Richtung Nord)

➔ *Baustellensituation*

Wichtige Ausstattungselemente (im Bau):

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles und visuelles Leitsystem (Leitstreifen, Auffindestreifen, Einstiegsfeld an der ersten Tür)
- DFI
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit
- barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine
- zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten

	HAWK (Richtung Süd) Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle Wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • zentrale Lage mit Einkaufsmöglichkeiten Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeit • kein DFI • kein taktiles und visuelles Leitsystem • Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (Ein- und Ausstiegssituation aufgrund der Radwegeführung zwischen Aufenthaltsbereich und Aufstellfläche birgt insbesondere für Blinde und Sehbehinderte eine Gefahr)

15.6.3 Fazit

Aufgrund der standardmäßigen Ausstattung der Fahrzeuge im Stadtverkehr mit Niederflurtechnik ist fahrzeugseitig die Situation im Stadtverkehr Hildesheim hinsichtlich der Barrierefreiheit als sehr positiv einzuschätzen.

Der Ausbaustandard der Haltestellen ist demgegenüber sehr unterschiedlich ausgeprägt. Zwar gibt es verschiedene Haltestellen(-positionen) im System, die über einen modernen und hochwertigen Ausbaustandard verfügen, daneben gibt es jedoch auch noch viele, teilweise auch nachfragestärkere, Verknüpfungspunkte und Haltestellen im Stadtgebiet, die hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Neben den Defiziten im Zugang zum Fahrzeug sind darüber hinaus nur wenige Bushaltestellen mit einem taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Stadtgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (noch) nicht ohne Hilfe nutzbar.

Insbesondere durch den umfassenden Ausbau der zentralen Verknüpfungshaltestelle Hauptbahnhof-ZOB konnte die Situation vor Ort im Vergleich zum NVP 2015 für einen Großteil der Fahrgäste jedoch spürbar verbessert werden. Zudem wurde der Anteil der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen in den letzten 5 Jahren von etwa 20 % auf 25 % gesteigert. Somit ist der Handlungsbedarf, der sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen

„barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ergibt, zwar weiterhin vorhanden, es ist jedoch auch bereits eine positive Entwicklung erkennbar.

16 Prognose der Verkehrsentwicklung

Für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Hildesheim sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen sowie die damit verbundenen Entwicklungen von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Grundlage für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bildet die im Rahmen der „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes für die Stadt Hildesheim“[183] entwickelte Bevölkerungsprognose für die Stadt Hildesheim. Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes wurde die Bevölkerungsprognose in zwei Varianten (und eine Modellrechnung ohne Wanderung) errechnet. Da der „unteren Prognosevariante“ derzeit die größere Eintrittswahrscheinlickeit beigemessen wird, wird diese auch im NVP angesetzt. Sie geht davon aus, dass mittelfristig, bis zum Jahr 2023, noch von einer weiterhin hohen Bautätigkeit in Hildesheim und vorherrschenden Flächenengpässen in der gesamten Region ausgegangen werden kann, anschließend dann das Baufertigstellungsniveau weniger stark ausgeprägt ist, bevor es abflacht.[184] Ausgangsjahr für die Vorausschätzung ist das Jahr 2017. Der Fokus der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose liegt auf dem Jahr 2025, maximaler Prognosehorizont ist das Jahr 2035, da mit weiterer Entfernung die Prognoseunschärfe immer größer wird.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

[183] SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung: Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept Hildesheim (unveröffentlichte Fassung vom Mai 2019).

[184] Ebenda.

16.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten

16.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Gesamtbevölkerung

Insgesamt wird für die Stadt Hildesheim mindestens bis etwa zum Jahr 2024 weiter eine leicht steigende Einwohnerentwicklung prognostiziert. Neben den von der Stadt in den letzten Jahren umgesetzten Entwicklungsprojekten wirken sich hier insbesondere die Zuwächse in den Bereichen sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (+13 %), die überproportionale Zunahme von Studienplätzen (+25 %) sowie der Abbau von Leerständen im Wohnungsbestand positiv aus. Bei der „Untere Variante" (vgl. Erläuterungen s. o.) wird anschließend bis etwa 2030 ein moderater Bevölkerungsverlust prognostiziert, langfristig (bis 2035) wird die Dynamik der Verluste voraussichtlich zunehmen. Ausgehend vom Jahr 2017 sinkt der Bevölkerungsstand in der unteren Variante um etwa -4 % (vgl. Abbildung 36). Es wird in Zukunft in kürzeren Abständen Aktualisierungen der Prognosen geben müssen, um auf möglicherweise abweichende Entwicklungen reagieren zu können. Sollten zusätzliche externe Einflüsse einen größeren Zuzug in die Stadt bewirken, ist in allen Entwicklungsfeldern darauf zu reagieren.

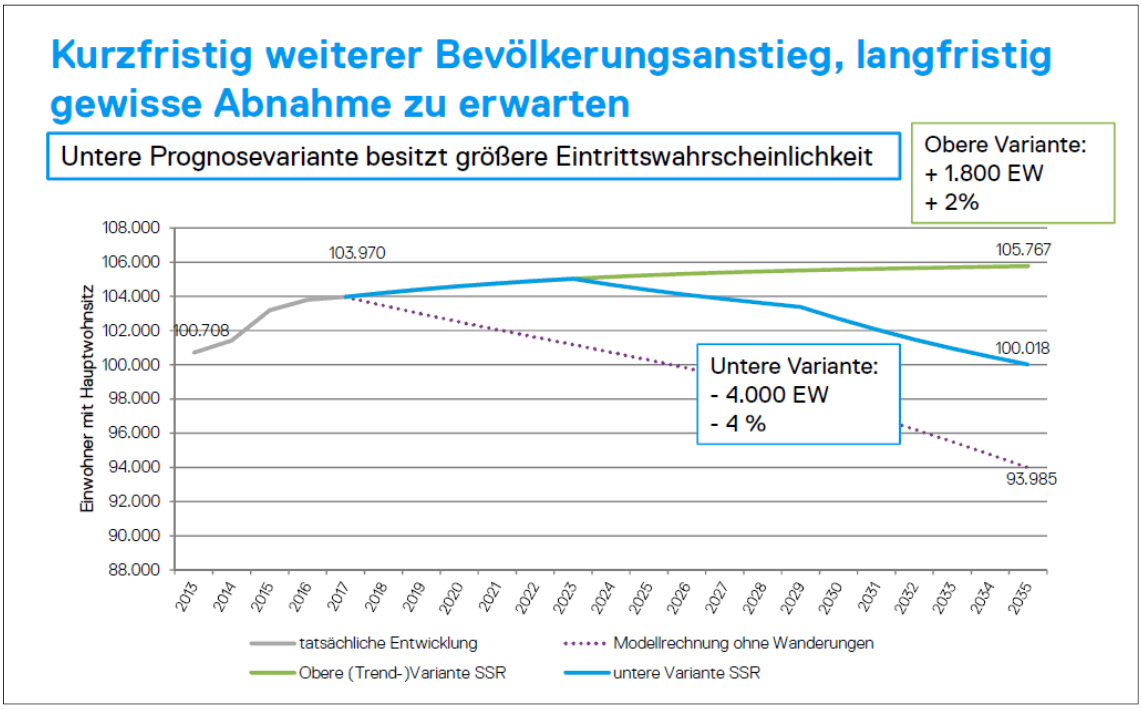


Abbildung 36: Bevölkerungsprognose für Hildesheim[185]

[185] SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Bevölkerungsprognose im Zuge der Erstellung der „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes Hildesheim" (Basis Einwohnermeldeamtdaten Stadt Hildesheim).

Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle, da die prognostizierten Bevölkerungsrückgänge nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen stark eintreten (vgl. Tabelle 93). Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung.

Die im Zuge der Erarbeitung der „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes Hildesheim" erstellten demografischen Prognosen, auf denen die NVP-Prognose aufbaut, haben den Prognosehorizont 2035.

Für die Stadt Hildesheim sind folgende Tendenzen im kommenden Jahrzehnt erkennbar:

- Die Altersgruppen der 6- bis 18-Jährigen, also die schulverkehrsrelevanten Altersgruppen, werden sich langfristig voraussichtlich auf dem Niveau von 2017 weitgehend stabilisieren. Hier wirkt insbesondere die bereits schon stattgefundene Flüchtlingsmigration.
- Die Altersgruppe der 18 bis unter 30-Jährigen wird langfristig rückläufige Zahlen aufweisen. Zwar werden die vergleichsweise hohen Wanderungsgewinne der letzten Jahre in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18 bis 25-Jährige; in Ausbildung und potenziell Studierende) diesen Trend noch etwas dämpfen können („Rekordzahlen" bei den Studierenden im WS 2018/19), insgesamt wird sich der Trend der Abwanderung aus der Stadt nach Beendigung des Studiums jedoch weiter fortsetzen.
- Die mittlere Altersgruppe der 30 bis unter 55-Jährigen wird insgesamt von Einwohnerrückgängen geprägt, jedoch ist diese Altersgruppe vergleichsweise groß und heterogen, so dass deutliche Unterschiede erkennbar sind. Während sich die hochmobile Altersgruppe der 30 bis 40-Jährigen voraussichtlich positiv entwickelt, werden deutliche Rückgänge in den höheren Altersgruppen erwartet.
- Deutliche Rückgänge sind außerdem in der Altersgruppe der 55 bis unter 65-Jährigen zu verzeichnen.
- Die Altersgruppe der „jungen Senioren", also der 65 bis unter 80-Jährigen, wird zukünftig weiter deutlich ansteigen. Die Gruppe der Hochbetagten bleibt voraussichtlich konstant.

Tabelle 93: Veränderung der Altersstruktur in der Stadt Hildesheim (2017-2035; „Untere Variante“)[186]

Altersgruppe	Entwicklung 2017-2035 absolut (prozentual)
unter 6	- 84 (- 2 %)
6 bis unter 18	+ 69 (+ 1 %)
18 bis unter 30	- 1.687 (- 9 %)
30 bis unter 55	- 2.223 (- 6 %)
55 bis unter 65	- 1.798 (- 13 %)
65 bis unter 80	+ 1.783 (+ 11 %)
80 und älter	- 12 (+/-0 %)
Insgesamt	- 3.952 (- 4 %)

16.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

16.2.1 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends

Aus aktuellen Studien sind folgende Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität erkennbar[187]:

- Die sogenannte „Mobilitätsquote“ (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person sind in den letzten Jahren erkennbar gesunken. Bemerkenswert ist, dass die Rückgänge in der „Mobilitätsquote“ ggü. früheren Jahren am Wochenende höher ausfallen als an Werktagen. Diese Veränderungen sind vordergründig durch eine geringere Mobilitätsquote bei Kindern und Jugendlichen und von Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status bedingt.
- Der ÖPNV ist aktuell (Stand 2017) in seinem Modal-Split-Anteil in den letzten 15 Jahren von 8 % leicht auf 10 % gewachsen. Während in Metropolen der ÖPNV-Anteil 20 % beträgt, liegt er im ländlichen Raum (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nur bei 5 %.

[186] SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Bevölkerungsprognose im Zuge der Erstellung der „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes Hildesheim“ (Basis Einwohnermeldeamtdaten Stadt Hildesheim.

[187] 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.

- Das Fahrrad steigt (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split etwas, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird häufiger und auch auf längeren Strecken das Fahrrad genutzt.
- Der Anteil des Zufußgehens sinkt zwar, es wird aber immer noch jeder fünfte Weg nur zu Fuß zurückgelegt.
- In Regiopolen und Großstädten liegt der Anteil der Haushalte, die keinen Pkw besitzen, bei rund 30 %. Zum Vergleich: in den ländlichen Regionen besitzen mehr als 90 % der Haushalte mindestens einen Pkw.
- Der Anteil an Haushalten, die Carsharing nutzen, ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. In Regiopolen und Großstädten verfügen etwa 5 % aller Haushalte über eine Carsharing-Mitgliedschaft.
- Große Pkw nehmen im Bestand überdurchschnittlich zu, der mittlere Pkw-Besetzungsgrad verharrt jedoch bei 1,5 Personen.
- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ggü. früheren Generationen geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto. Die jüngeren Bevölkerungsgruppen weisen demgegenüber aktuell eine höhere ÖPNV-Affinität auf als noch vor einigen Jahren, es wird zumindest in den großen Städten eine weitere Orientierung zur Multimodalität erwartet.
- Der Anteil des Berufsverkehrs ist ggü. 2008 durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein. Leicht zurückgegangen ist dagegen der Anteil der Freizeitwege und der Einkaufswege.

Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere zwei Effekte der Mobilitätsentwicklung von Bedeutung:

- die bereits länger bekannte, weiter wachsende Autoaffinität der Senioren
- sowie eine erkennbar gegenläufige Entwicklung bei jungen Erwachsenen mit einer geringer ausgeprägten Auto-Orientierung ggü. der Generation vor 10 bis 20 Jahren in der gleichen Lebensphase.

Darüber hinaus ist insbesondere in großen Städten auch bei den mittleren Altersgruppen eine leichte Tendenz zu mehr Inter- und Multimodalität erkennbar. Hier treten deutliche regionsspezifische Unterschiede zutage.

16.2.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird absehbar auch in den nächsten 10 bis 15 Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Hildesheim haben die nachfolgend erläuterten absehbaren Entwicklungen prioritäre Bedeutung:

- Mit den Wanderungsgewinnen der letzten Jahre konnte der Trend der rückläufigen Schülerzahlen gebremst und sogar umgekehrt werden.
- Aus aktuellen Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die hochmobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) sich durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet[188]. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es sinnvoll, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Die Auswirkungen dieser soziodemographischen Prozesse auf das Mobilitätsgeschehen werden in der Regel nicht schlagartig auftreten, sondern verlaufen kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung zukünftig durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein.[189] Hinzu kommen neue Angebote, wie E-Bikes,

[188] Ebenda.

[189] https://www.bezreg-detmold.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung__Regionalplan/TA_OB_BI/index.php.

welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als Stammkunden betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern" werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.

- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status quo kaum / nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am jetzigen Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) begründen Mobilitätseinschränkungen).
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

16.3 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens in der Stadt Hildesheim

Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens können folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2030 als maßgebend herausgestellt werden:

- Die Bevölkerung in der Stadt Hildesheim wird bis 2030 in der Summe voraussichtlich nur leichte Rückgänge aufweisen, nach der unteren Variante der Bevölkerungsprognose wird bis etwa 2024 von einem leichten Wachstum ausgegangen.[190]
- Die Schülerzahlen werden sich langfristig auf dem Niveau von 2017 stabilisieren.
- Die jungen Erwachsenen, welche zumindest in den Städten durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, werden weniger.
- Auch die mittleren Altersgruppen, die zumindest in den Städten eine Tendenz zu mehr Multimodalität aufweisen, werden langfristig zurückgehen.
- Die Senioren, welche eine zunehmende Autoaffinität zeigen, werden deutlich anwachsen.

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren lokalen Entwicklungen lassen sich Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage in der Stadt Hildesheim ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot). In den Altersgruppen „19–45 Jahre" und „45–65 Jahre" ist von einem leichten Anstieg der ÖPNV-Affinität auszugehen. Die quantitative ÖPNV-Nutzung wird sich deshalb im Kontext mit der prognostizierten Einwohnerentwicklung voraussichtlich

[190] SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Bevölkerungsprognose im Zuge der Erstellung der „Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes Hildesheim" (Basis Einwohnermeldeamtdaten Stadt Hildesheim.

weitgehend stabilisieren. In den Altersgruppen der 30 bis unter 40-Jährigen wird Potenzial für eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung gesehen.

Tabelle 94: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2025 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Affinität	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung
0 bis unter 6	→	→ / ↘
6 bis unter 18	→	→
18 bis unter 45	→ / ↗	→
45 bis unter 65	→ / ↗	→ / ↘
65 bis unter 80	↘	→ / ↘
80 oder älter	→	→

Die Nachfrage im Jedermannverkehr im Stadtverkehr Hildesheim scheint mit hoher Wahrscheinlichkeit gesättigt. Durch die Einführung des neuen Stadtverkehrsnetzes mit konsequenter Ausweitung des Nachtverkehrs haben die Stadt Hildesheim und die SVHI eine Anpassung an den sich bereits seit einigen Jahren wandelnden Verkehrsmarkt vorgenommen. Inwieweit mit dem neuen Netz eine weitere Erhöhung der Marktausschöpfung erreicht werden konnte, wird die geplante Evaluierung in 2020 zeigen.

Grundsätzlich muss sich der ÖPNV auch zukünftig an den sich weiter wandelnden Verkehrsmarkt anpassen. Dies gilt sowohl angebotsseitig durch kontinuierliche Überprüfung des Netzes und ggf. Feinjustierungen, angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung ist in diesem Zusammenhang aber auch eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer weitgehend barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

17 Entwicklungskonzept ÖPNV

Hinweis:

Verschiedene übergreifende Themenkomplexe des Entwicklungskonzeptes sowie die hierzu entwickelten Maßnahmen und Prüfaufträge gelten gleichermaßen für den Landkreis und die Stadt Hildesheim. Eine ausführliche Beschreibung dieser Themen befindet sich in der Regel in Kapitel 10, Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim. Im folgenden Kapitel 17, Teilbaustein C – Stadt Hildesheim, werden Bezüge zu den entsprechenden Kapiteln des Teilbaustein B hergestellt.

17.1 Allgemeine Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Vgl. Kapitel 10.1 in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

17.2 Handlungsfeld I „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes"

Tabelle 95: Maßnahme MA.1 – Evaluation Liniennetzoptimierung Stadtverkehr Hildesheim

MA.1: Evaluation Liniennetzoptimierung Stadtverkehr Hildesheim
Hintergrund: • Die Stadtverkehr Hildesheim GmbH (SVHI) hat zum Fahrplanwechsel im Sommer 2017 ein neues Netzkonzept mit umfassenden Überplanungen des Linien- und Bedienungsangebotes im Stadtverkehr Hildesheim umgesetzt. • Nach einer Etablierungsphase von zwei bis drei Jahren soll eine Wirkungsevaluation durchgeführt werden, um zu beurteilen, ob und in welchem Umfang die mit dem neuen Netz verfolgten Ziele erreicht wurden.
Planungsansatz: • Zur Schaffung einer fundierten Grundlage für die zukünftige Weiterentwicklung des Stadtverkehrs in Hildesheim soll nach einer Etablierungsphase von etwa zwei bis drei Jahren eine umfassende Evaluation des neuen Netzes durchgeführt werden. Anhand dieser Wirkungsevaluation soll beurteilt werden, ob und welche Effekte es mit Einführung des neuen Netzes gab und ob und in welchem Umfang die mit diesem Netz verfolgten Ziele erreicht werden konnten. • Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation soll der Stadtverkehr ggf. punktuell nachjustiert werden.
Hinweis: • Aufgrund der eigenwirtschaftlichen Genehmigung der SVHI ab 2017 für die nächsten zehn Jahre sind Angebotsoptimierungen / -anpassungen nur im Ein-

vernehmen mit sowie im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verpflichtung des Unternehmens möglich. • Dies gilt insbesondere auch für infrastrukturelle Maßnahmen (z. B. Fahrzeugbeschaffung). Die Förderlandschaft in diesem Bereich ist vielfältig und insbesondere im Hinblick auf die Fördermöglichkeiten bei eigenwirtschaftlichen Verkehren aktuell im Fluss. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Einführung alternativer Antriebstechnologien im Regional- und Stadtverkehr Hildesheim (vgl. Kapitel 10.3.4) sollen die zum Zeitpunkt der Erstellung geltenden Förderbedingungen geprüft und bei den anstehenden Entscheidungen und Planungen einbezogen werden.

Tabelle 96: Prüfauftrag PA.2 – Erschließung des Gewerbegebietes Nord

PA.2: Erschließung des Gewerbegebietes Nord
Hintergrund: • Aufgrund der fortgeführten Entwicklung des Gewerbegebietes Nord ist ein Ausbau der Erschließung des Gebietes zu prüfen.
Prüfansatz: • Verlängerung der Linienführung der Linie 17 und Einrichten neuer Haltestellen • Ausweiten des Bedienungsangebotes
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteil:</u> • Verbesserung der räumlichen Erschließung des Gewerbegebietes ➔ Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale in geringem Umfang wahrscheinlich <u>Konsequenzen:</u> • Eine Verlängerung der Linie 17 bedingt ggf. eine Neukonzeption des Fahrplan- und Anschlusskonzeptes der Linie aufgrund der Fahrzeitverlängerung.
Hinweis: • Aufgrund der eigenwirtschaftlichen Genehmigung der SVHI ab 2017 für die nächsten zehn Jahre sind Angebotsoptimierungen / -anpassungen nur im Einvernehmen mit sowie im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verpflichtung des Unternehmens möglich.

17.3 Handlungsfeld II „Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und des Betriebs“

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen anzustreben. Des Weiteren ist in diesem Zuge eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation zu berücksichtigen.

17.3.1 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim

Folgende Maßnahmen mit allgemeiner Gültigkeit im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Hildesheim sind angedacht:

- Maßnahme MI.1: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
- Maßnahme MI.2: Optimieren der Haltestellenlage

Ausführliche Beschreibung der Planungsansätze vgl. Kapitel 10.3.1 „Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit allgemeiner Gültigkeit im Landkreis Hildesheim“ in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim“.

17.3.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur mit lokalem Bezug

Tabelle 97: Maßnahme MI.3 – Barrierefreier Haltestellenausbau mit vordringlichem Bedarf

MI.3: Barrierefreier Haltestellenausbau mit vordringlichem Bedarf
Verschiedene Haltestellen und Verknüpfungspunkte werden aufgrund ihrer Bedeutung im Gesamtsystem und des hohen Nachfrageaufkommens im Hinblick auf den barrierefreien Haltestellenausbau aus Sicht des Aufgabenträgers mit einem vordringlichen Bedarf bewertet. In der Stadt Hildesheim sind dies: • Haltestelle Schuhstraße o hochfrequentierte Innenstadthaltestelle; mit mehr als 4.500 Ein- und Aussteigern am Tag zweitstärkste Haltestelle nach ZOB • Haltestelle Bohlweg o die Bedeutung der Haltestelle als Umsteigepunkt ist mit Umsetzung der Liniennetzüberplanung gestiegen • Haltestelle Dammtor o hohe Fahrgastnachfrage; Umsteigepunkt in / aus Richtung des Arbeitsplatzschwerpunktes Hildesheimer Wald • Haltestelle Kardinal-Bertram-Straße *(Richtung Stadtwerke und Richtung Hbf)* o die Bedeutung der Haltestelle als Umsteigepunkt ist mit Umsetzung der Liniennetzüberplanung gestiegen • Haltestelle Pauluskirche *(Ausbauantrag ist in Vorbereitung)* o zentrale Haltestelle im Stadtteil Himmelsthür; im Stadtteil gibt es aktuell keine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbaustandard

17.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs

Folgender Prüfauftrag mit Relevanz für die Stadt Hildesheim ist für den Regionalverkehr angedacht:

- Prüfauftrag PI.5: Ansteuerung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Hildesheim für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr

Ausführliche Beschreibung des Prüfauftrags vgl. Kapitel 10.3.3 in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

17.3.4 Prüfen alternativer Antriebstechniken

Folgende Maßnahme mit allgemeiner Gültigkeit im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Hildesheim ist angedacht:

- MI.6: Machbarkeitsstudie zur Einführung alternativer Antriebstechnologien im Regional- und Stadtverkehr

Ausführliche Beschreibung des Planungsansatzes vgl. Kapitel 10.3.4 „Prüfen alternativer Antriebstechniken" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

Derzeit wird die technische Entwicklung beobachtet. Die im Green City Plan der Stadt Hildesheim enthaltenen Projekte werden zunächst zurück gestellt, bis weitere Erkenntnisse zu neuen Antriebstechnologien vorliegen, auch im Hinblick auf die Alltagstauglichkeit und den Investitionsbedarf. Ein besonderes Augenmerk wird auf den Betrieb von wasserstoffangetriebenen Bussen gelegt.

17.4 Handlungsfeld III „Intermodale Verknüpfung"

Insbesondere bei den jüngeren Erwachsenen, vorrangig in den Großstädten und in den Universitätsstädten, sowie bei den Pendlern in die Metropolen hat das inter- und multimodale Verkehrsverhalten in den letzten Jahren deutlich zugenommen, und es wird auch zukünftig noch eine weitere Orientierung hin zu mehr Inter- und Multimodalität erwartet.

Aus diesem Grund soll in der Stadt Hildesheim ein Fokus auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zur Förderung der intermodalen Nutzung gelegt werden. Die Ausstattungsmerkmale sollen dabei in Abhängigkeit der individuellen Anforderungen des jeweiligen Standortes als modular gestaltbares Angebot realisiert werden (vgl. Kapitel 10.4.1).

Neben dem Ausbau und der Erweiterung von Fahrradabstellanlagen sollen dort, wo es aufgrund der Lage und Bedeutung im Netz Wirkung und Erfolg verspricht (insbesondere an ausgewählten SPNV-Haltepunkten) zudem Schnittstellen geschaffen bzw. gezielt ausgebaut werden, die das Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV erleichtern (Park-and-Ride). Insbesondere im Stadtgebiet Hildesheim können darüber hinaus ergänzende Anmietmöglichkeiten, wie Pedelec-Verleihmöglichkeiten sowie Carsharing-Angebote sinnvoll sein, um den multimodalen Ansatz zu stärken.

17.4.1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehrsförderung ist Teil der Angebotsplanung. Fahrradabstellanlagen erhöhen zudem spürbar die Flächenwirksamkeit / Erschließungswirkung von ÖPNV-Angeboten. Das Aufstellen hochwertiger B+R-Anlagen vermag Verkehrsverlagerungen zu initiieren, sowohl in Bezug auf die Gesamtfahrt (ÖPNV und Rad statt Pkw) als auch für den Vor- und Nachlauf (mit Rad statt Pkw zum Bahnhof). Ergänzende Verbesserungen im Bereich Radverkehr können dazu beitragen, Ziele im Bereich des Umweltschutzes durch die einhergehende Verkehrsverlagerung zu erreichen.

Umfangreiche thematische Erläuterungen vgl. Kapitel „10.4.1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

Folgende Maßnahme mit allgemeiner Gültigkeit im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Hildesheim ist angedacht:

Tabelle 98: Maßnahme MIM.1 – Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen

MIM.1: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen (nach dem sich entwickelnden „Stand der Technik" (keine „Insellösungen"))
Hintergrund: • Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist. • Die Wahl der Art der Fahrradabstellanlage kann entscheidend für die Nutzerakzeptanz sein. Bei der Einrichtung bzw. beim Ausbau von B+R-Anlagen sind daher die gestiegenen Anforderungen der Radfahrer infolge der verstärkten Nutzung höherwertiger Fahrräder und Pedelecs zu berücksichtigen. Wichtig sind insbesondere die Kriterien Diebstahlsicherheit und Standsicherheit, aber auch Komfortmerkmale wie Bedienungskomfort, Witterungsschutz und soziale Sicherheit habe einen nicht zu unterschätzenden Stellenwert.
Planungsansatz: Aufbauend auf dem Radverkehrskonzept 2025 der Stadt Hildesheim sollen in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner an verschiedenen Haltepunkten im ÖPNV-Netz hochwertige B+R-Anlagen realisiert werden. Folgenden Haltestellen weisen bereits heute eine hohe Auslastung bzw. Überlastung der am Standort vorhandenen B+R-Anlagen auf und weisen aus Sicht des Aufgabenträgers einen besonderen Bedarf für einen Ausbau der Kapazitäten auf: • Hauptbahnhof-ZOB[191], • Ostbahnhof. An beiden SPNV-Zugangsstellen übersteigt die Nachfrage das vorhandene Angebot ➔ „Wildparken". Genauer untersucht werden sollte außerdem die Einrichtung von Fahr-

[191] Derzeit wird ein Fahrradparkhaus unmittelbar neben dem Hauptbahnhof errichtet, welches 2020 in Betrieb genommen wird.

radabstellanlagen an Haltestellen im Nahbereich von aufkommensstarken Einrichtungen sowie an Linienendhaltestellen.

Folgenden Haltestellen weisen in diesem Zusammenhang ein besonderes Potenzial auf[192]:

- Klinikum Hildesheim,
- St. Bernwards Krankenhaus,
- Rathausstraße,
- Fachhochschule am Hohnsen,
- Universität Marienburger Höhe,
- Friedrich-Ebert-Stadion,
- Hildesheimer Wald.

Weitere Haltestellen mit augenscheinlich erhöhtem Bedarf sind

- Drispenstedt,
- Waldquelle,
- Himmelsthür,
- Südfriedhof und
- Auf der Heide.

Hinweis: Die hier aufgeführten Haltstellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern zeigen Ansatzpunkte gemäß der Potenzialabschätzung auf. Weitere Haltestellen mit vergleichbarem Potenzial sind in der Laufzeit des NVP sukzessive zu ergänzen und ggf. infrastrukturell auszustatten.

Verkehrliche Bewertung:

- verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen
- Abbau von Erschließungsdefiziten
- verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

Zuständigkeit / Beteiligte:

Stadt Hildesheim, ggf. weitere Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. private Institutionen

Hinweis:

Die Stadt Hildesheim hat den Aufbau neuer (B+R-) Standorte in 2018 beschlossen, die Umsetzung ist 2020 geplant.

Auch der Green City Plan[193] der Stadt Hildesheim thematisiert den Ausbau des Radverkehrs in Hildesheim sieht den folgenden flankierenden und zukunftsorientierten Planungsansatz vor:

[192] Aus: Green City Plan Stadt Hildesheim (2018).

Tabelle 99: Maßnahme MIM.2 – Fahrradverleihsystem (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)

MIM.2: Prüfung Fahrradverleihsystem
Ziel: • Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs   o Anteil des Radverkehrs erhöhen

Maßnahme:
• Einführung eines kommunalen Bike-Sharing-Systems prüfen
  o Anforderung an das System: Rad- und Stationsservice, hochwertiges Erscheinungsbild (hochwertige Fahrräder und Kundenservice), Nutzerfreundliche App
  o Empfehlungen: stationsgebundenes Fahrradverleihsystem (mit Lastenfahrrädern und Pedelecs) mit ausreichend freier Fläche an maximal zehn Standorten (fünf bis zehn Leihräder pro Station), Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV (an Haltestellen oder als Zubringer zum ÖPNV in Gebieten, die vom ÖPNV schwach frequentiert werden sowie an zentralen Orten in der Innenstadt)
• Realisierungszeitraum: Umsetzung und Nutzung ab 2020
Hinweis:
• Kostenloser Lastenrad-Verleih „Hilde" seit April 2019 aufgebaut; Pilotprojekt zunächst für 2 Jahre
• Radverkehrskonzept der Stadt Hildesheim: Untersuchung der B+R-Anlagen an Bushaltestellen:
  o geringe Auslastung der untersuchten Haltestellen (bis auf Haltestelle Einumer Straße)
  o weitere Haltestellen sind zu prüfen

Vorraussetzung: • Verfügbarkeit der Flächen in engen Stadtlagen (Flächenkonkurrenz)
Vorgehen: • Potenziale Fahrradverleihsystem prüfen • ca. zehn Standorte für das Fahrradverleihsystem festlegen • Kommunikation mit möglichen Vertragspartnern (Geschäfte, betriebliches Mobilitätsmanagement) • Ausschreibung, Planung und Umsetzung

[193] Stadt Hildesheim: Green City Plan Hildesheim (2018).

17.4.2 Ausbau Park-and-Ride

Da auch der Pkw als Zubringer zum SPNV immer mehr an Bedeutung gewinnt, soll eine Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität erfolgen und ggf. der Ausbau des Angebots der Park-and-Ride-Anlagen an SPNV-Haltepunkten forciert werden.

Der Maßnahmenansatz „Park-and-Ride" (P+R) ist grundsätzlich zu differenzieren in

- quellnahes P+R (Parkplätze an wohnungsnah gelegenen SPNV-Haltepunkten),
- zielnahes P+R (Parkplätze in Zielnähe, vorrangig Peripherie von Großstädten).

Ein zielnahes P+R in einer Stadt der Größenordnung Hildesheims zielt erfahrungsgemäß ausschließlich auf die Zielgruppe der Berufspendler und ggf. (in geringerem Maße) der Ausbildungspendler. Einkaufsverkehr nutzt nur sehr eingeschränkt P+R, insbesondere wenn ausreichend freier Parkraum in der Innenstadt vorhanden ist.

Hinsichtlich der Nutzerakzeptanz ist P+R von folgenden Faktoren abhängig:

- Lagegunst des P+R-Parkplatzes zur Innenstadt,
- Lage des P+R-Parkplatzes im Straßennetz, insbesondere Erreichbarkeit von den Haupteinfallstraßen,
- Taktdichte des ÖPNV-Angebotes im Nahbereich (mindestens 10-Minuten-Takt),
- im Vergleich zur Pkw-Nutzung attraktive Reisezeiten,
- Nähe der zugeordneten Haltestelle,
- Kosten der P+R-Nutzung ggü. Parken in der Innenstadt,
- Parkraumverfügbarkeit und -druck in der Innenstadt,
- gestalterische Attraktivität und soziale Sicherheit am P+R-Parkplatz.

In Hildesheim gibt es seit der Umstrukturierung des Linien- und Bedienungsangebotes im Sommer 2017 verschiedene ÖPNV-Achsen, die mindestens zu den Hauptverkehrsachsen eine ausreichend dichte Taktfolge für eine hohe Nutzerakzeptanz aufweisen (Zufahrt aus Richtung Himmelsthür, Drispenstedt, Itzum und Ochtersum). Somit ist für diese Korridore eine wesentliche Voraussetzung für erfolgreiches P+R gegeben.

Neben der Einbindung potenzieller P+R-Standorte in das ÖPNV-Netz soll zukünftig auch die Nutzung von autonom / automatisiert fahrenden Fahrzeugen als Verbindung vom P+R-Standort zum Stadtzentrum und zu ggf. anderen wichtigen Zielen mit in die Betrachtung einbezogen werden. Darüber hinaus soll das P+R-Angebot (über das Potenzial der Berufspendler hinaus) durch verbesserte Bereitstellung von Informationen über eine App gefördert und vermarktet werden.

Der Green City Plan[194] der Stadt Hildesheim greift diese Thematik auf und sieht die folgenden Maßnahmen und zukunftsorientierte Planungsansätze vor:

[194] Stadt Hildesheim: Green City Plan Hildesheim (2018).

Tabelle 100: Maßnahme und Prüfauftrag MIM.3 – Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)

MIM.3: Maßnahme und Prüfauftrag: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen
Hintergrund: • Anreize zum Umsteigen vom IV auf ÖV für stadteinwärts fahrende Pendler schaffen.
Planungsansatz: • Ergänzung der bestehenden P+R-Anlagen durch zusätzliche Anlagen im Norden und Westen o im Norden an der B6 (im Zuge der Gewerbeentwicklung Nord bzw. der neuen Anschlussstelle Hildesheim an die Bundesautobahn A7; Verlängerung der Linie 2 erforderlich) o im Westen an der B1 (bei Himmelsthür; Verlängerung der Linie 6 erforderlich)
Voraussetzung für den Erfolg der Maßnahme: • Ermöglichen einer spontanen Rabattierung für die Nutzung des Stadtverkehrs als Zubringer von den P+R-Anlagen in die Innenstadt (für jeden Nutzer, ggf. in Kombination mit einer Mobilitätskarte) • Schaffen von attraktiven Angeboten für Pendler (z. B. Mobilitätskarte) • Gewährleistung einer Verknüpfung mit dem ÖPNV an die Innenstadt in einem guten Takt sowie eines günstigen Tarifs • Erarbeitung eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes der Stadt • Schaffen einer finanziell unattraktiven Parkraumsituation (keine kostenlosen Parkplätze unmittelbar in der Nähe kostenpflichtiger)
Zuständigkeit / Beteiligte: Stadt Hildesheim, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: • Realisierungszeitraum: Planung 2020 und Umsetzung 2021/2022

Tabelle 101: Prüfauftrag und Entwicklungsprojekt EIM.4 – Autonome Busse (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)

EIM.4: Autonome Busse
Ziel: • Verbindung der P+R-Anlagen mit der Innenstadt
Maßnahme: • Autonome Busse o Stufe 0: dauerhafte Ausführung der Längs- und Querführungen vom Fahrer ohne das Eingreifen des Fahrzeugsystems o Stufe 1: dauerhafte Ausführung der Längs- und Querführungen vom Fahrer mit Übernahme der jeweiligen anderen Funktion durch das System o Stufe 2: Übernahme der Längs- und Querführungen vom System mit einer dauerhaften Überwachung durch den Fahrer o Stufe 3: keine dauerhafte Überwachung durch den Fahrer, jedoch muss der Fahrer zur Übernahme in der Lage sein o Stufe 4: automatische Bewältigung aller Situationen im spezifischen Anwendungsfall durch das System, kein Fahrer erforderlich o Stufe 5: vollumfängliche Übernahme der Fahraufgabe bei allen Straßentypen, Geschwindigkeitsbereichen und Umfeldbedingungen durch das System • Modellprojekt (GCP): Anbindung / Bedienung zweier P+R-Standorte durch autonome Busse (eine bestehende sowie eine neu geplante P+R-Anlage) • langfristiger Realisierungszeitraum: nach 2025 *Hinweis:* • kein autonomer Regelbetrieb (entsprechend Stufe 5) in Deutschland gesetzlich oder technisch im öffentlichen Raum aktuell realisierbar, die Weiterentwicklung schreitet allerdings schnell voran
Vorraussetzung: • Ausstattung der zu befahrenen Strecken und Lichtsignalanlagen mit der für den Datenaustausch erforderlichen Sensortechnik • sichere Abstellung der Shuttle-Kleinbusse in einem Betriebshof (mit einer Ladestation ausgestattet) • Leitstelle mit der Erlaubnis einer Sprech- und Videobildverbindungen zum Fahrzeug für die Sicherheit des Betriebs • Klärung der rechtlichen Voraussetzungen auf Bundesebene

17.4.3 Mobilitätszentrale und Mobilitätsstation

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt deutschlandweit in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung. Insbesondere für die jüngeren Altersgruppen wird zukünftig eine weitere Orientierung hin zu mehr Multimodalität erwartet. Eine zentrale Maßnahme zur Stärkung dieses inter- und multimodalen Mobilitätsverbundes ist die Einrichtung von Mobilitätszentralen und Mobilitätsstationen. Dabei sind Mobilitätsstationen keine revolutionäre Erfindung neuartiger Mobilität, sondern „lediglich" die sichtbare Ausprägung eines multimodalen Mobilitätskonzeptes.

„Mobilitätsstationen sind verkehrspolitische „Botschafter" für umweltverträgliche Mobilität. Deshalb müssen sie deutlich wahrnehmbar sein und die zentralen Aussage transportieren: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt"[195].

Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu sind entsprechend vielfältig und sind von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Die Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Mobilstation im öffentlichen Raum hat einen nicht unbedeutenden Stellenwert für die Änderung des Mobilitätsverhaltens. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz steigern und damit einhergehend die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen. Der Ausbau von Informationen und Beratungen ist ebenfalls ein wichtiger Baustein.

Tabelle 102: Maßnahme MIM.5 – Errichtung einer Mobilitätszentrale (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)

MIM.5: Errichtung einer Mobilitätszentrale
Ziel: • Ermöglichen eines optimalen Mobilitätsverhaltens • Verbesserung der Information für Nutzer der Mobilitätsangebote: o Vernetzung o Informationen und Dienstleistungen zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten mit einer klaren Ausrichtung auf verkehrsmittelübergreifende Beratung
Maßnahme: • Errichtung einer Mobilitätszentrale (sukzessiver und stufenweise Auf- und Ausbau der Angebote): o Kernangebot: Informationen zum öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr, Informationen zu weiteren Verkehrsangeboten, Verkauf entsprechender Fahrkarten (einschließlich überregionaler Anbieter), Organisation flexibler Bedienungsformen (einschließlich Carsharing), Beschwerdemanagement, Öffentlichkeitsarbeit

[195] BBSR 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt, S. 70.

- ergänzende Angebote: Stadt- und Tourismusinformationen, Mobilitätserziehung und Mobilitätsberatung für Schulen und Betriebe, kontinuierliche Pressearbeit, Informationen für Mobilitätsbehinderte, Verkauf von Rad- und Freizeitkarten, Organisation von Taxi- und Mietwagendiensten

- Einbeziehung bereits bestehender Angebote (aufgreifen und weiterentwickeln)
- Entwicklungsschritte:
  - Servicecenter: auf den öffentlichen Verkehr fokussiert, unternehmens- und verkehrsträgerübergreifend
  - erweitertes Servicecenter: Einbeziehung erster verkehrsmittelübergreifender Dienstleistungen
  - Mobilitätszentrale: verkehrsträgerübergreifend
- Zugang:
  - persönliche Beratung vor Ort: zentrale Lage, gute Erreichbarkeit, Orientierung der Öffnungszeiten an die allgemeine Ladenöffnungszeiten
  - telefonisch (unter Umständen ergänzt um ein Call-Center)
  - im Internet
- Realisierungszeitraum:
  - Erweiterung im Kundenzentrum der SVHI kurzfristig
  - Ausbau und Nutzung mittel- bis langfristig (ein bis zehn Jahre)

Hinweis:

- bestehendes Kundenzentrum des Stadtverkehrs Hildesheim als Ausgangspunkt für die Entwicklung einer Mobilitätszentrale möglich (zentrale Lage und gute Erreichbarkeit)
  - Ausbaupotential an dem Standort prüfen
  - Umfang sowie Art und Weise der Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote prüfen
- mögliches Zurückgreifen auf ein Förderprogramm des Landes Niedersachsen
  - Berücksichtigung der Förderrichtlinien (Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur CO_2-Reduktion durch Verbesserung der Stadt- / Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen))

Vorgehen:

- Bestimmung des Organisationsrahmens und Trägers
- Gegebenenfalls Förderantrag
- Gegebenenfalls Entwicklung aus bestehendem Servicecenter
- Konkrete Umsetzung der Mobilitätszentrale
- Weiterentwicklung, Integration neuer Angebote

Tabelle 103: Maßnahme MIM.6 – Errichtung von Mobilitätsstationen (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)

MIM.6: Errichtung von Mobilitätsstationen
Ziel: • Verstärkung der Anreize für intermodale Wechsel • Multimodalität „greifbar" machen • Umstieg erleichtern
Maßnahme: • Errichtung einer Mobilitätsstation mit zwei wesentlichen Bestandteilen: o Verknüpfung: Umsteigemöglichkeit, Bündelung der Angebote, Inbeziehungsetzung o Botschaft: Verkehrspolitischer Botschafter, Gestaltung „Corporate Idenity", räumliche Einrichtung • Mögliche Standorte in der Verbindung mit Carsharing für eine räumliche Konzentration der Angebote (einfaches Umsteigen ermöglichen): o an Carsharing-Stationen in Wohngebieten: verknüpft mit Fahrradabstellmöglichkeiten (ggf. stationäres Bikesharing) o an Carsharing-Stationen in räumlicher Nähe zu ÖPNV-Haltestellen in Kombination mit Fahrradanlehnbügeln (ggf. Bikesharing) o an Carsharing-Stationen in Kombination mit Fahrradanlehnbügeln (ggf. Bikesharing) • wesentliche Kriterien: erwartete bzw. potenzielle Nachfrage, die Erreichbarkeit und die Flächenverfügbarkeit • Konzeption einer Marketingstrategie für die Stationen • Realisierungszeitraum: Ausbau und Nutzung mittel- bis langfristig (ein bis zehn Jahre) *Hinweis:* • Finanzierung der Betriebskosten: o durch Vermietung der Carsharing-Stellplätze o ggf. durch Integration von Werbeflächen • Investitionskosten für die Errichtung von Stellplätzen und Stationsinfrastruktur: o ggf. Fördermitteln
Voraussetzung: • Verfügbarkeit geeigneter Flächen ist ein wichtiger Faktor bei der Standortwahl der Stationen • ausreichende Verbreitung der verkehrspolitischen Botschaft für den Umweltverbund

Vorgehen:

- Konzeptionelle Entscheidung (ausgehend von der Botschaftsfunktion)
- Auswahl der tauglichen Standorte sowie Festlegung der Ausbaustufen (ggf. Planung Stationsnetz)
- Erarbeiten eines Marketingkonzepts / einer Corporate Identity
- Umsetzung der Stationen (ausgehend von Standorten mit Signalwirkung)
- Weiterer Ausbau:
  - Erweiterung des Angebots der Stationen
  - Auswahl und Umsetzung weiterer Stationen

17.5 Handlungsfeld IV „Fahrgastinformation und Marketing“

Folgende Maßnahmen mit allgemeiner Gültigkeit im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Hildesheim sind angedacht:

- Maßnahme MM.1: Ausweiten der (dynamischen) Fahrgastinformation
- Maßnahme MM.2: Barrierefreie Fahrgastinformation
- Maßnahme MM.3: Vollständige Einbindung aller Verkehrsmittel in die elektronische Fahrplanauskunft
- Prüfauftrag PM.4: Ergänzung des Fahrplanbuches mit zusätzlichen Fahrgastinformationen
- Prüfauftrag PM.5: Zielgruppenorientiertes und lokales Marketing (Fortführen und Absichern von Marketingmaßnahmen)

Ausführliche Beschreibung der Planungsansätze und Prüfaufträge vgl. Kapitel 10.5.1 „Maßnahmen und Prüfaufträge zur Fahrgastinformation“ und Kapitel 10.5.2 „Maßnahmen und Prüfaufträge zum Marketing“ in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim“.

Tabelle 104: Prüfauftrag PM.6 – ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone

PM.6: ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in der Fußgängerzone
Prüfansatz: • Wegweisungssystem (inkl. DFI an Schwerpunkten) in der Fußgängerzone zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmung und der subjektiven Erreichbarkeit der Haltestellen aus den zentralen Bereichen der Fußgängerzone.
Hinweis: Landkreis und Stadt Hildesheim streben zukünftig einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip an. Hierzu ist die Entwicklung einer Smartphone-App für das gesamte Kreisgebiet geplant. Mittelfristiges Ziel ist es, mit dieser App umfangreiche Echtzeit-Informationen sowohl akustisch als auch visuell abrufen zu können. Das System soll langfristig möglichst die gesamte Wegekette von der Haustür über den Weg bis hin zum Ziel begleiten.

Tabelle 105: Maßnahme MM.7 – Entwicklung einer Mobilitätsplattform (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)

MM.7: Entwicklung Mobilitätsplattform
Hintergrund: • Zugriff auf Verkehrsangebote vereinfachen • den Aufwand für die Planung der Wege reduzieren • eine „seamless mobility" für alle Nutzer ermöglichen • barrierefreie Ausgestaltung der Plattform / App
Maßnahme: • Entwickeln eines virtuellen Marktplatzes (Mobilitätsplattform) als Smartphone-App o Zusammenführen von allen Mobilitätsangeboten und Mobilitätsnachfrage (Echtzeit) o Weiterentwickeln zu einem umfassenden intermodalen Routenplaner o Vernetzen der Angebote im multimodalen Mobilitätsverbund • Realisierungszeitraum: Umsetzung und Nutzung mittel- bis langfristig (ein bis fünf Jahre) *Hinweis:* • elektronische Fahrplanauskunft wird vom Stadtverkehr Hildesheim bereits bereitgestellt

Voraussetzung: • Verfügbarkeit und Qualität der Daten (Echtzeit) • Bereitschaft von Anbietern
Vorgehen: • Auswahl des technischen Lösungsansatzes (ggf. Anknüpfen an Ergebnisse der Initiative „Mobility inside“) • Festlegung der zu integrierenden Funktionen • Einrichten der erforderlichen Datenschnittstellen • Technische Umsetzung der Plattform • Koordination und Verknüpfung in dem Angebot der Mobilitätszentrale • Weiterentwicklung der Karte o in technischer Hinsicht (besonders Buchung) o Ergänzung von Funktionen zur Steigerung der Attraktivität / Reichweite

17.6 Handlungsfeld V „Sicherheit“

Folgende Maßnahmen mit allgemeiner Gültigkeit im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Hildesheim sind angedacht:

- Maßnahme MS.1: Weiterführen des Projektes „BusSchule“
- Prüfaufträge zur Ausweitung von Mobilitätstrainings
- Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV

Ausführliche Beschreibung der Planungsansätze und Prüfaufträge vgl. Kapitel 10.6 „Handlungsfeld V „Sicherheit““ in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim“.

17.7 Handlungsfeld VI „Tarif und Service“

Folgende Maßnahmen mit allgemeiner Gültigkeit im Nahverkehrsraum Stadt und Landkreis Hildesheim sind angedacht:

- Maßnahme MT.1: Tarifliche Kooperation der Verkehrsunternehmen im Landkreis Hildesheim
- Prüfauftrag PT.2: Prüfauftrag zur Stärkung des lokalen Vertriebsangebotes
- Prüfauftrag PT.3: E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments
- Maßnahme MT.4: Durchführung regelmäßiger Fahrerschulungen

Ausführliche Beschreibung des Planungsansatzes und der Prüfaufträge vgl. Kapitel 10.7 „Handlungsfeld VI „Tarif und Service"" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim".

Der Green City Plan[196] der Stadt Hildesheim greift außerdem die Entwicklung einer Mobilitätskarte als kombinierte Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeit für verschiedene Mobilitätsdienstleistungen auf mit dem Ziel einer Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote:

Tabelle 106:: Maßnahme PT.5 – Entwicklung einer Mobilitätskarte (nachrichtlich aus Green City Plan Stadt Hildesheim)

PT.5: Entwicklung Mobilitätskarte
Ziel: • Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote • größere Attraktivität eines multimodalen bzw. intermodalen Nutzungsverhaltens • Erschließen neuer Benutzergruppen
Maßnahme: • Entwicklung einer Mobilitätskarte als kombinierte Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeit für verschiedene Mobilitätsdienstleistungen • Funktionen eines elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM): o Fahrschein für den ÖPNV (Stadt- und Regionalverkehr) als wesentlicher Bestandteil o weitere Funktionen: Authentifizierungsfunktion, Bezahlfunktion ggf. mit flankierendem Preisnachlass für städtische Einrichtungen (z. B. Schwimmbad), Informationsfunktion o einzubeziehende Bereiche: Carsharing, Bikesharing, Parken, Ladeinfrastruktur • Unterschiedliche Ausbaustufen eines elektronischen Tickets denkbar: vom reinen Bezahlmedium bis zum Fahrschein mit automatisierter Fahrpreisberechnung • Realisierungszeitraum: Umsetzung und Nutzung mittel- bis langfristig (ein bis zehn Jahre) *Hinweis:* • Attraktivität und Erfolg unter Umständen vom Gelingen der Integration weiterer Angebote abhängig (Mehrwert) o räumliche Begrenzung auf Hildesheim limitiert Attraktivität • Datenschutz und Datensicherheit sind technisch und rechtlich zu gewährleisten

[196] Stadt Hildesheim: Green City Plan Hildesheim (2018).

Voraussetzung: • Förderung für die Einführung einer Mobilitätskarte aufgrund der erheblichen Kosten • nahtlose Nutzbarkeit im Umland bzw. im Bundesland (Angesichts der Lage von Hildesheim und des damit verbundenen Pendleraufkommens) o koordiniertes Vorgehen mit den benachbarten Verkehrsbetrieben o Abstimmung mit dem GVH
Vorgehen: • Auswahl des technischen Lösungsansatzes (z. B. VDV-KA) • Festlegung der zu integrierenden Funktionen • Technische Umsetzung der Mobilitätskarte • Koordination und Verknüpfung mit Angebot der Mobilitätszentrale • Weiterentwicklung der Karte o weitere Ausbaustufen technischer Hinsicht o Ergänzung von Funktionen zur Steigerung der Attraktivität / Reichweite

17.8 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes

Die in den Kapiteln 16.2 und 16.3 aufbereiteten Tendenzen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Hildesheim zeigen, dass die Nachfrage im Jedermannverkehr im Stadtverkehr Hildesheim mit hoher Wahrscheinlichkeit gesättigt scheint. Inwieweit mit dem im Sommer 2017 eingeführten neuen Netz eine weitere Erhöhung der Marktausschöpfung erreicht werden konnte, wird die geplante Evaluierung Ende 2019 zeigen. Aus diesem Grund wird im NVP 2019 zunächst darauf verzichtet, weitergehende Angebotsanpassungen vorzunehmen. Es sollen zunächst die Ergebnisse der Evaluierung abgewartet werden, um dann zielgerichtet das heutige Angebot, wo erforderlich, weiterzuentwickeln (z. B. Ausweitung des Angebotes in Richtung GE Nord).

Die im NVP vorgeschlagenen Maßnahmen und Prüfaufträge orientieren sich aus diesem Grund insbesondere auf eine stärkere Ausrichtung des Angebotes auf den sich weiter verändernden Verkehrsmarkt:

- stärkerer Fokus auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger sowie punktuell Verbesserung der Erschließungswirkung durch Anbindung von bislang nicht bzw. unzureichend erschlossenen Siedlungsbereichen und Gewerbegebieten (z. B. durch Ausbau von Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen)
- verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV durch Schaffung von mehr barrierefreien Angeboten (➔ „Demografischer Wandel“),

- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch transparentere Ausgestaltung und Verbesserung der Fahrgastinformation, des Marketings und des Tarifs,
- Nutzen der Chancen der Digitalisierung für eine Optimierung von Fahrgastinformation und Prozessabwicklung im Betrieb
- Berücksichtigung der steigenden Anforderungen an den Klimaschutz im Hinblick auf Reduktion des CO_2-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen.

17.9 Finanzierungskonzept

Vgl. Kapitel 10.9 „Finanzierungskonzept" in „Teilbaustein B – Landkreis Hildesheim"

18 Festlegung des integrierten Gesamtnetzes „Stadtverkehr Hildesheim“

18.1 Festlegungen

Der Aufgabenträger Stadt Hildesheim ist verantwortlich für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV unter Beachtung der gegebenen finanziellen Möglichkeiten. Dabei präferiert er ein für den Fahrgast attraktives, abgestimmtes Leistungsangebot „aus einem Guss“. Wichtig sind der Stadt dabei Aspekte der Integration, die den Zugang zum ÖPNV für die Kunden möglichst einfach werden lassen. Dieses zusammenhängende Verkehrsnetz wird in Tabelle 107 definiert.

In den Kapiteln 18.1 bis 18.3 wird erläutert, worin die Zusammenhänge der Verkehre bestehen, die zu dem Gesamtnetz „Stadtverkehr Hildesheim“ zusammengefasst worden sind. Im Interesse des Erhalts dieser Zusammenhänge beabsichtigt die Stadt Hildesheim dieses zusammenhängende Liniennetz im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG zu bündeln und als Gesamtleistung in der bestehenden Situation festzulegen.

Im Falle einer Umsetzung von Veränderungen in der Netzstruktur wird die Festlegung entsprechend angepasst.

Tabelle 107: Gesamtnetz „Stadtverkehre Hildesheim“

Verkehrs-funktion	**Linie**	**Linienführung**
Tagesliniennetz		
Hauptlinien	1	Himmelsthür – ZOB – Universität – Südfriedhof
	2	Nordstadt – ZOB – Schuhstraße – HAWK-Campus – Im Mittelfeld
	3	Hildesheimer Wald – ZOB – Klinikum – Einum Schmiede
	4	Bavenstedt – Drispenstedt – ZOB – Schuhstraße – Itzum
	5	ZOB – Schuhstraße – Ochtersum Süd
	6	Stadtfeld – Schuhstraße – Bockfeld – Im Koken-Hof
Nebenlinien	7	ZOB – Bavenstedt – Wackenstedt
	8	ZOB – Himmelsthür – Sorsum
	9	Itzum Scharfe Ecke – Hohnsen – Renataschule
	10	ZOB – HAWK – Universität – Itzum Scharfe Ecke
	11	ZOB – Schuhstraße – Leibnizstraße
	13	Drispenstedt – Hildesheimer Wald
	14	Waldquelle – Pauluskirche
	17	ZOB – Gewerbegebiet Nord – ZOB
Abendliniennetz		
Buslinien	101	Himmelsthür – Stadtmitte – Drispenstedt / Bavenstedt
	102	Stadtfeld – Stadtmitte – Ochtersum Süd
	103	Am Burghof – Stadtmitte – Hildesheimer Wald
	104	Itzum – Stadtmitte – Bockfeld
	107	Nordstadt – Hauptbahnhof – Schuhstraße
AST-Linien	105	Hauptbahnhof – Schuhstraße – Sorsum
	106	Hauptbahnhof – Schuhstraße – Einum
	108	Schuhstraße – Theodor-Storm-Straße
	109	Itzum – Heinde – Listringen

18.2 Grundsätzliche Begründung

Das betrachtete Netz ist historisch durch die ehemals gemeinwirtschaftlich durch die SVHI erbrachten Leistungen sowie die bestehende eigenwirtschaftliche Genehmigung zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste im straßengebundenen Verkehr gewachsen. Mit diesem gewachsenen Netz wird heute die größtmögliche Integration der ihm zugeordneten Linienverkehre in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erreicht.

Mit der Erbringung des Gesamtnetzes „Stadtverkehr Hildesheim" durch einen Betreiber kann

- zum einen der administrative Aufwand des Aufgabenträgers für die Durchführung und für die Steuerung der Verkehrserbringung minimiert werden,
- zum anderen das komplexe Gesamtnetz mit den integrierten Dienstleistungen zum Vorteil des Fahrgastes „aus einer Hand" durchgeführt werden.

Die verkehrlichen Funktionen im Gesamtnetz „Stadtverkehr Hildesheim" erfordern eine umfangreiche Koordination und Steuerung, die in der jetzigen Struktur nicht von der Stadtverwaltung erbracht werden kann. Der Aufgabenträger müsste im Falle der Betriebsdurchführung durch mehrere Verkehrsunternehmen zusätzliche Ressourcen schaffen, welche neben der übergreifenden Planung auch die Koordinierung der Tätigkeit der Verkehrsunternehmen sicherstellen müsste.

Für das Gesamtnetz im Stadtverkehr Hildesheim sind folgende Aspekte im Status quo relevant.

- Die Buslinien treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration sowie der Fahrgastinformation in einem einheitlichen Marktauftritt als ein System auf.
- Es bestehen an verschiedenen Haltestellen im Stadtgebiet Verknüpfungsmöglichkeiten.
- Es existiert eine einheitliche Tarifstruktur.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten gewährleistet werden kann.

Durch einen Betreiber können in diesem komplexen Netz die Verknüpfungen und Anschlüsse optimal geplant und im Betrieb mit den Instrumenten der Anschlusssicherung (einheitliches RBL-System) gewährleistet werden.

18.3 Verkehrliche Gründe

Im Stadtgebiet Hildesheim bestehen komplexe Mobilitätsstrukturen sowohl mit Ausrichtung der Mobilität auf das Stadtzentrum (ausgewogene Anbindung Schuhstraße bzw. Hauptbahnhof/ZOB) als auch mit kleinräumigen Verflechtungen in den Stadtteilen und zwischen den Stadtteilen.

Der weitaus größte Teil der täglichen Mobilität überschreitet die Stadtgrenze nicht. Von allen in Hildesheim täglich unternommenen Wegen verbleiben etwa ca. 67 % innerhalb des Stadtgebietes (Binnenwege)

- von denen rund ein Drittel auf die statistischen Bezirke Stadtmitte/ Neustadt/ Südstadt orientiert ist und dort ihre Quelle bzw. ihr Ziel haben (ohne Binnenverkehr im statistischen Bezirk),
- und weitere 36 % an Verkehr, der ausschließlich im jeweiligen Stadtteil stattfindet.
- Die übrige innerstädtische Mobilität (ca. 32 %) orientiert sich zwischen den einzelnen Stadtteilen.[197]

Diesen vielfältigen Mobilitätsstrukturen kann das ÖPNV-System, im Kontext mit der Zielsetzung einer optimalen Marktausschöpfung, am besten in einem integrierten Gesamtnetz mit Betrieb und Planung durch ein Verkehrsunternehmen gerecht werden.

Das Gesamtnetz „Stadtverkehr Hildesheim" besteht aus einem **integrierten Netz**:

- Die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Hauptlinien übernehmen wichtige Verbindungsfunktionen innerhalb der Stadt Hildesheim. Diese langlaufenden Durchmesserlinien erschließen weite Teile des Stadtgebietes, binden die zentralen Versorgungsbereiche außerhalb der Innenstadt an und gewährleisten die leistungsfähige Erreichbarkeit bedeutsamer Verkehrserzeuger außerhalb des Stadtzentrums (z. B. Universität, HAWK, Klinikum). Die Linien sind im Stadtzentrum (Verknüpfungspunkte Hauptbahnhof/ZOB bzw. Schuhstraße) miteinander verknüpft, wodurch sie zu einem wirksamen System werden.
- Die Nebenlinien ergänzen und vervollständigen das Busnetz der Hauptbuslinien. Sie bedienen zum einen die abseits der Hauptachsen gelegenen Bereiche mit einem adäquaten Bedienungsangebot, zudem verkehren einige der Nebenlinien lastrichtungsbezogen im Berufsverkehr (Linien 7 und 17) bzw. mit Einzelfahrten im Schulverkehr (Linien 9, 13, 14).
- Die Linienführungen im „Abendliniennetz", welches unter der Woche abends und an Sonn- und Feiertagen ganztags gefahren wird, bilden im Wesentlichen das Linienangebot im Tagesverkehr ab. Die Integration in das Gesamtnetz bietet hier Vorteile z. B. hinsichtlich der Ortskenntnis bei einem Betreiber.

Die fahrgastorientierten Linienführungen zur Vermeidung von Umsteigevorgängen, die zentralen Verknüpfungspunkte mit gesicherten Anschlüssen sowie eine dichte Erschließung bieten dem Kunden ein Angebot aus einem Guss.

Durch einen Betreiber können in diesem komplexen Netz die vielfältigen Verflechtungen, Verknüpfungen und Anschlüsse optimal geplant und im Betrieb mit den Instrumenten der Anschlusskoordinierung (einheitliches RBL-System) gewährleistet werden.

[197] Eigene Berechnung aus Stadt Hildesheim: Ergebnisse der Mobilitätsbefragung (Verflechtungsmatrix) (Stand 2018).

18.4 Integrierte Dienstleistungen

Zur Integration der Verkehrsbedienung gehört auch die Verfügbarkeit eines gesamthaften Vertriebs- und Fahrgastinformationssystems. Bei einem „Betrieb aus einer Hand" können die Dienstleistungen im Bereich „Vertrieb, Fahrgastinformation und Kundenservice" dem Fahrgast wiedererkennbar in einer gleichen Qualität und in einer einheitlichen Struktur erbracht werden.

Dies betrifft bspw.

- Fahrgastinformation / Kommunikation (Corporate Design),
- Dynamische Fahrgastinformation in Verbindung mit RBL-System (Bereitstellung von Echtzeitdaten),
- Beschwerdemanagement,
- telefonische Auskunft,
- Verkehrsmeldungen über Homepage,
- Kundenzentrum,
- Vertriebswege und Vertriebsstellen,
- Mobilitätsberatung,
- Garantieleistungen.

Die Fahrgäste haben somit für ihre Belange nur einen Ansprechpartner.

Im Falle von Störungen und Notfällen können durch ein Verkehrsunternehmen übergreifende Konzepte des Störungsmanagements zur Anwendung kommen, es kann wirksamer und schneller reagiert werden.

Der Betrieb durch ein Verkehrsunternehmen gewährleistet eine Maximierung der Kundennähe durch

- eindeutige Ansprechpartner (Beschwerdemanagement, Kundenzentrum usw.),
- zeitnahe Problemlösung (Störungsmanagement),
- Vermeidung widersprüchlicher Auskünfte,
- Sicherung einer einheitlichen Qualität und
- Vermarktung eines Gesamtproduktes.

Im Hinblick auf Abstimmungen zum Baustellen- und Umleitungsmanagement haben die Straßenbaulastträger nur einen Ansprechpartner.

18.5 Betriebliche und ökonomische Gründe

Neben Aspekten der verkehrlichen Integration gibt es für die Zusammenfassungen der in der Tabelle 107 aufgeführten Verkehre zu einem Gesamtnetz auch ökonomische Gründe. Mit der Durchführung des integrierten Gesamtnetzes in der Stadt Hil-

desheim durch einen Betreiber können wesentliche Synergieeffekte genutzt werden.

- Für alle Linien kann eine gemeinsame Leitstelle genutzt werden.
- Das Kundenzentrum ist für alle Linien im Stadtverkehr zuständig.

- Die vorhandenen betrieblichen Einrichtungen können kostengünstig gemeinsam genutzt werden (z. B. Betriebshof und Fahrschule).
- Die Bedienung des seit vielen Jahren bewährten Netzes erlaubt eine optimale Betriebsdurchführung auf der Grundlage einer integrierten Umlauf- und Dienstplanung sowie einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrpersonal und Bussen.
- Bei nur einem Betreiber kann eine optimierte Betriebsplanung sichergestellt werden.
- Bei der Personalvorhaltung in der technischen Instandhaltung, in der Leitstelle, in der operativen Planung, im IT-Service, im Beschwerdemanagement und beim Qualitätsmanagement sind entsprechende Synergieeffekte bei Betriebsdurchführung durch nur einen Betreiber generierbar.
- Durch den Betrieb in einer Hand können im ökonomischen Ergebnis ertragsschwache Linien im Verbund durch ertragsstarke Linien ausgeglichen werden.

Es liegt auf der Hand, dass durch die dargelegten Synergien Kostenvorteile erzielt werden können. Beispielsweise sind keine Einheiten nötig, die - bei Betrieb des Gesamtnetzes „Stadtverkehr Hildesheim" durch mehrere Unternehmen - von jedem Betreiber einzeln vorgehalten werden müssten (z. B. Kundenzentrum, Leitstelle, Vertrieb).

Weiterhin ermöglicht der Betrieb aus einer Hand den wirtschaftlichen Querausgleich zwischen ertragsschwachen Linien und ertragsstarken Linien. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass durch ein Angebot aus einem Guss eine höhere Fahrgastzufriedenheit, eine höhere Nachfrage und daraus folgend höhere Fahrgeldeinnahmen zu erreichen ist.

Die Durchführung des integrierten Gesamtnetzes „Stadtverkehr Hildesheim“ durch einen Betreiber „aus einem Guss“ gewährleistet somit sowohl für den Fahrgast als auch für den Aufgabenträger wesentliche Vorteile.

19 Definition des Bedienungsangebotes (Festsetzungen)

Die Linien im Stadtverkehr Hildesheim werden hinsichtlich ihres Linien- und Bedienungsangebotes mit der bestehenden Bedienung festgesetzt. Nach Abschluss der geplanten Evaluation des neuen Liniennetzes und sich ggf. daraus ergebender Anpassungen ist der Nahverkehrsplan in Teil C „Stadt Hildesheim" ggf. für diesen Teilbereich fortzuschreiben.

Tabelle 108: Linienübersicht Stadtverkehr Stadt Hildesheim (Mengengerüst Entwicklungskonzept)

Linie	Bedienungszeitraum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
1 Südfriedhof – Universität – Hauptbahnhof-ZOB – Dammtor – Himmelsthür und zurück										
1	Mo.-Fr.	04:45 – 20:30	T20/ T30	T10	T20	T20	T10	T10	T20	Anmerkungen Mo.-Fr.: Abschnitt Itzum, Scharfe Ecke - Südfriedhof tlw. T60/ einzelne Fahrtenpaare. Während der Semesterferien eingeschränktes Fahrangebot auf diesem Abschnitt Anmerkung Samstag: Linie verkehrt zwischen Südfriedhof und Hildesheimer Wald, der Abschnitt Südfriedhof - Itzum, Scharfe Ecke wird samstags nicht bedient
	Sa.	05:15 – 18:30	T30	T20/ T30	T20	T20	T10	T20	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
2 Nordstadt – Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – HAWK-Campus – Im Mittelfeld und zurück										
2	Mo.-Fr.	04:30 – 20:15	T20/ T30	T20	T20	T20	T20	T20	T20	Mo.-Fr. in den frühen Morgenstunden (ca. 04:00-05:30 Uhr) T20/T30
	Sa.	05:00 – 18:30	T30	T20/ T30	T20	T20	T20	T20	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
3 Hildesheimer Wald – Dammtor – Hauptbahnhof-ZOB – Klinikum – Achtum – Einum und zurück										
3	Mo.-Fr.	04:30 – 20:30	T30/ T20	T20	T20	T20	T20	T20	T20	Anmerkung: Mo.-Sa.: Abschnitt Hildesheim-Landeskrankenhaus und Einum-Schmiede T60
	Sa.	05:15 – 18:30	T30	T20/ T30	T20	T20	T20	T20	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	

Linie	Bedienungszeit-raum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
4 Bavenstedt – Drispenstedt – Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – Universität – Itzum und zurück										
4	Mo.-Fr.	04:45 – 20:30	T30/ T20	T10	T10	T10	T10	T10	T10/ T20	Mo.-Fr. in den frühen Morgenstunden (ca. 04:00-06:30 Uhr) T20/T30; Anmerkung: Abschnitt Itzum und Südfriedhof Mo.-Sa. T20 (früh T30), Abschnitt Drispenstedt und Bavenstedt T60+
	Sa.	05:00 – 18:30	T30	T20/ T30	T20	T10	T10	T20	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
5 Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – Dammtor – Ochtersum Süd (– Diekholzen RVHI 43) und zurück										
5 (RV HI 43)	Mo.-Fr.	04:30 – 20:15	T30/ T20	T10	T20	T20	T10	T10	T20	Mo.-Fr. in den frühen Morgenstunden (ca. 04:00-06:30 Uhr) T30; Abschnitt Ochtersum Süd – Diekholzen / Siedlung wird über Linie 43 (RVHI) bedient (T30/T60);
	Sa.	05:15 – 18:30	T30	T20/ T30	T20	T20	T10	T20	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
6 Stadtfeld – Schuhstraße – Dammtor – Bockfeld – Im Koken-Hof und zurück										
6	Mo.-Fr.	04:45 – 20:15	T30/ T20	T20	T20	T20	T20	T20	T20	Mo.-Fr. in den frühen Morgenstunden (ca. 04:00-05:45 Uhr) T30;
	Sa.	05:15 – 18:15	T30	T20/ T30	T20	T20	T20	T20	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	

Linie	Bedienungszeitraum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
7 Glockensteinfeld – Bavenstedt – Hauptbahnhof und zurück										
7	Mo.-Fr.	05:30 - 19:00	T20/ T30	T30/ T60	T30/ T60	T60	T30/ T60	T30/ T60	-	Anmerkungen Mo.-Fr.: HVZ vormittags und nachmittags T20/T30; T60 in der NVZ zwischen 08:00- 15:00 Uhr. Linie fährt in der HVZ (ca. 05:45 bis 08:30 und ca. 15:15 bis 17:15 Uhr) bis und ab Haltestelle Glockensteinfeld
	Sa.	09:00 - 17:00	T60	T60	T60	T60	T60	T60	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
8 HI Hauptbahnhof (ZOB) – Himmelsthür – Sorsum Süd und zurück										
8	Mo.-Fr.	04:45 - 19:30	T30/ T60	T30/ T60	T60	T30/ T60	T30/ T60	T60	T60	
	Sa.	07:45 - 17:30	T60	T60	T60	T60	T60	T60	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
9 Itzum – Marienburger Höhe – Renataschule und zurück										
9	Mo.-Fr.	07:15 - 13:30	-	1/0	-	-	0/1	-	-	Schulverkehr
	Sa.	-	-	-	-	-	-	-	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	

Linie	Bedienungszeitraum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
10 Hauptbahnhof-ZOB – HAWK-Campus – Universität – Domäne und zurück										
10	Mo.-Fr.	08:15 – 20:00	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60	Fährt nur während der Vorlesungszeit, die Haltestelle Domäne wird erst nach Anpassung der Infrastruktur bedient werden.
	Sa.	-	-	-	-	-	-	-	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
11 Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – Leibnizstraße (Linientaxi) und zurück										
11	Mo.-Fr.	08:15 – 18:30	T60	T60	T60	T60	T60	T60	-	Wird von einem Großraumtaxi gefahren. Eingeschränkte Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen.
	Sa.	08:45 – 16:30	T60	T60	T60	T60	T60	-	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
13 Drispenstedt – Schuhstraße – Güldner Löwe - Hildesheimer Wald										
13	Mo.-Fr.	05:15 - 05:30	1/0	-	-	-	-	-	-	
	Sa.	-	-	-	-	-	-	-	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	

Linie	Bedienungszeit-raum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
14 Waldquelle – Bockfeld – Pauluskirche und zurück										
14	Mo.-Fr.	07:30 - 13:30	-	1/0	-	-	0/2	-	-	Schulverkehr
	Sa.	-	-	-	-	-	-	-	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
17 Hauptbahnhof – Gewerbegebiet Nord – Hauptbahnhof										
17	Mo.-Fr.	05:30 - 17:30	T20/ T30	T30	T30	-	T30/ T60	T30	-	In Ausrichtung auf den Berufsverkehr vormittags bis ca. 9:00 Uhr vom Hbf. entlang der Arbeitsplatzstandorte in Richtung GE Nord, ab ca. 12:30 mit entgegengesetzter Linienführung. Keine Bedienung zwischen ca. 09:00 und 12:30 Uhr.
	Sa.	-	-	-	-	-	-	-	-	
	So./Ft.	-	-	-	-	-	-	-	-	
Abendliniennetz und Sonn-/ Feiertage										
101 Bavenstedt – Drispenstedt – Hauptbahnhof – Schuhstraße – Himmelsthür und zurück										
101	Mo.-Fr.	20:00 – 04:45	T30/T60							Mo-So./Ft. Abschnitt Drispenstedt – Bavenstedt T60; Mo.-Do. und So./Ft. ab ca. 00:00 Uhr Anruf-Linientaxi T60 ab Schuhstraße stadtauswärts; Fr. auf Sa. und Sa. auf So. ab ca. 23:15 Uhr T60 (gesamter Linienverlauf).
	Sa.	18:00 - 04:45	T30/T60							
	So./Ft.	07:00 – 04:15	-	T30	T30	T30	T30	T30	T30/ T60	

Linie	Bedienungszeitraum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
102 Stadtfeld – Schuhstraße – Dammtor – Ochtersum Süd – Diekholzen und zurück										
102	Mo.-Fr.	20:15 - 04:45	T30/T60							Mo.-Do. und So./Ft. ab ca. 00:00 Uhr Anruf-Linientaxi T60 ab Schuhstraße stadtauswärts; Fr. auf Sa. und Sa. auf So. ab ca. 23:15 Uhr T60 (gesamter Linienverlauf).
	Sa.	18:15 - 04:45	T30/T60							
	So./Ft.	07:15 - 04:15	-	T30	T30	T30	T30	T30	T30/ T60	
103 Am Burghof – Schuhstraße – Hildesheimer Wald und zurück										
103	Mo.-Fr.	20:15 - 04:45	T30/T60							Mo.-Do. und So./Ft. ab ca. 00:30 Uhr Anruf-Linientaxi T60 ab Schuhstraße stadtauswärts; Fr. auf Sa. und Sa. auf So. ab ca. 23:15 Uhr T60 (gesamter Linienverlauf).
	Sa.	18:15 - 04:45	T30/T60							
	So./Ft.	07:15 - 04:45	-	T30	T30	T30	T30	T30	T30/ T60	
104 Itzum – Marienburger Höhe – Schuhstraße – Bockfeld und zurück										
104	Mo.-Fr.	20:00 - 04:45	T30/T60							Mo.-Do. und So./Ft. ab ca. 00:30 Uhr Anruf-Linientaxi T60 ab Schuhstraße stadtauswärts; Fr. auf Sa. und Sa. auf So. ab ca. 23:15 Uhr T60. Abschnitt Itzum – Egenstedt T120
	Sa.	18:00 – 04:45	T30/T60							
	So./Ft.	07:00 – 04:45	-	T30	T30	T30	T30	T30	T30/ T60	

Linie	Bedienungszeit-raum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
105 Hauptbahnhof – Schuhstraße – Bockfeldbrücke – Sorsum und zurück (AST)										
105	Mo.-Fr.	19:30 - 01:45	T60							Anruf-Sammeltaxi; Mo.-Fr.: Spätfahrten ab ca. 00:30 Uhr nur freitags. Sa.: Linie verkehrt zwischen ca. 06:00 und 08:00 Uhr, dann wieder ab ca. 17:30/18:15 Uhr.
	Sa.	05:45 - 01:45	1/1	1/1	ab 17:30/18:15 T60				T60	
	So./Ft.	07:15 - 23:45	-	T60	T60	T60	T60	T60	T60	
106 Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße – Klinikum – Achtum – Einum und zurück (AST)										
106	Mo.-Fr.	20:15 – 01:45	T60							Anruf-Sammeltaxi; Mo.-Fr.: Spätfahrten ab ca. 00:30 Uhr nur freitags.
	Sa.	18:15 - 01:45	T60							
	So./Ft.	07:15 - 23:45	-	T60	T60	T60	T60	T60	T60	
107 Nordstadt – Hauptbahnhof-ZOB – Schuhstraße und zurück										
107	Mo.-Fr.	20:15 - 23:45	T30							Anmerkungen Mo.-Fr.: ab ca. 21:00 Uhr als AST-Fahrten; Anmerkungen Sa.: jede zweite Fahrt sowie ab 23:30 als AST-Fahrt; Anmerkungen So.: jede zweite Fahrt sowie ab 22:30 als AST-Fahrt;
	Sa.	18:15 - 01:45	T30/T60							
	So./Ft.	07:15 - 23:45	-	T30	T30	T30	T30	T30	T30	

Linie	Bedienungszeitraum		Bedienungsangebot (Takt bzw. Anzahl Fahrten je Richtung)							Besonderheiten
			bis 07:00	bis 08:00	bis 10:00	bis 12:30	bis 16:30	bis 19:00	ab 19:00	
108 Schuhstraße – Ostbahnhof – Theodor-Storm-Straße und zurück (AST)										
108	Mo.-Fr.	20:15 - 23:45	T60							Anruf-Sammeltaxi
	Sa.	18:15 – 01:45	T60							
	So./Ft.	07:15 - 23:45	-	T60	T60	T60	T60	T60	T60	