

VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2025 (NVP– Entwurf vom 14.06.2024)

06.09.2024

Grundsätzliches, Strukturen

Wir nehmen wahr und freuen uns, dass sich der Landkreis Hildesheim trotz schwieriger Rahmenbedingungen bemüht, das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern. Dennoch sind die formulierten Ziele und Maßnahmen nicht ausreichend gemessen an den Herausforderungen, die sich permanent verschärfenden Klima- und Energiekrise und der Notwendigkeit einer raschen Verkehrswende.

Zudem halten wir es für sehr unglücklich, dass der NVP-Entwurf für das Stadtgebiet noch nicht vorliegt. Der NVP ist gemäß Vorbemerkungen ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Landkreis. Sowohl für die Angebotsplanung als auch für die Nutzerinnen und Nutzer ist das Gesamt-ÖPNV-Angebot von Stadt- und Regionalbussen relevant. Ein Nahverkehrsplan mit einem „Loch“ ausgerechnet im Zentrum (Umsteigebeziehungen!) macht wenig Sinn. Daher sollte auch der NVP als Gesamtwerk vorgelegt werden. Dies würde auch unseren Aufwand für ehrenamtlich zu erstellende Stellungnahmen verringern.

Es zeigt sich, wie auch bei anderen Gelegenheiten, ein Defizit bei der Stadt Hildesheim: Hier gibt es zu wenig Personal für ÖPNV-Planung. Wenn die Stadt (auf eigenen Antrag) als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet fungiert, muss sie dafür auch die Voraussetzungen schaffen. Wir fordern, dass entweder mindestens eine ganze Stelle dauerhaft für Planungsaufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger eingerichtet und besetzt wird, oder dass die Aufgabenträgerschaft an den Landkreis abgegeben wird. Dann wäre auch eine Fusion von SVHi und RVHi zu prüfen.

Wünschenswert wäre, dass zu den verwendeten Daten Mobilitätsbefragung / Wegebeziehungen (Karte 9) jeweils die genaue Erhebungsmethodik erläutert würde. Die Hervorhebung maßgeblicher Änderungen durch farbliche Markierung im Text wird begrüßt.

Zielvorgaben (zu S. 6)

Eine rein formale Aufzählung aller gesetzlichen Grundlagen, ohne deren Inhalte zu beschreiben, macht wenig Sinn. Ähnlich wie bei der Barrierefreiheit, sollte auch bei den klimarelevanten Regelungen zentrale Inhalte wörtlich wiedergegeben werden. Dann würde deutlich, dass vor dem Hintergrund der inzwischen verschärften Klima- und Energiekrise und ambitionierter landes- und bundesweiten Klimaschutzziele eine einfache Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 nicht ausreicht. Insbesondere sollte der § 2 NNVG wie folgt zitiert werden:

§ 2 NNVG: „(1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.

(2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.“

Die im NNVG vorgegebene „ausreichende Bedienung“ hat sich am Ziel der Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu orientieren (§ 2 Abs. 1 NNVG), nicht am bisherigen, dafür unzureichenden Angebot

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Haushaltsmittel und Personaleinsatz deutlich zu erhöhen. Konkretere Aussagen hinsichtlich der Finanzierung, einschl. Nahverkehrsmitteln vom Land, Fördergelder usw. wären wünschenswert und würden die Transparenz der Entscheidungsprozesse verbessern (entsprechend der Hinweise auf S. 23, dass der NVP auch ein Produkt für die politische Willensbildung ist oder als Orientierungshilfe dient). Das gilt auch für Vergleiche mit anderen Landkreisen.¹

Barrierefreiheit (Kap. 1.3)

Wie auf S. 13 und im Leitsatz 2 dargestellt, ist die gesamte Mobilitätskette zu betrachten. Eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit und ein Verzicht auf den barrierefreien Ausbau von Haltestellen wegen zu schmaler Gehwege (S. 20)

¹ Vergleichszahlen für Mittel- und Personaleinsatz aus vergleichbaren Städten und Landkreisen nachrichtlich darstellen. - z. B. (eigene Recherchen in den jeweiligen Haushaltsplänen): Stadt Delmenhorst (78.000 Einw.): 6 Mio. € (2023); Stadt Oldenburg (175.000 Einw.): 11,4 Mio. € (2022); Stadt Göttingen (119.000 Einw.): 19 Mio. € (2023) + 2 Vollzeitstellen für ÖPNV-Aufgabenträgerschaft

kann daher nicht akzeptiert werden. Der Haltestellenzugang muss in solchen Fällen von der jeweiligen Kommune verbessert werden. Dazu sind, wo nötig, auch Einschränkungen für den MIV (z.B. Einbahnstraßenregelungen) hinzunehmen.

Da es immer wieder zu Stürzen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen – oft alten Menschen – kommt, die vor dem Anfahren von Bussen noch keinen Sitzplatz einnehmen konnten, sollte in allen Bussen eine größere Zahl von Sitzplätzen im vorderen Bereich für Behinderte gekennzeichnet werden. Das Fahrpersonal soll bei Bedarf per Durchsage darauf hinweisen, dass diese Plätze für den entsprechenden Personenkreis freigehalten bzw. freigemacht werden. Auch sollte das Fahrpersonal im Hinblick auf Rücksichtnahme gegenüber einsteigenden gebrechlichen Personen stärker geschult werden. Diese Maßnahmen verursachen praktisch keine Kosten, erhöhen aber die Sicherheit und damit Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen erheblich

Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung, Ausreichende Verkehrsbedienung (S.23 ff.)

Die Fortschreibung der Rahmenziele erfolgt laut S. 23 des NVP-Entwurfs „unter Berücksichtigung der veränderten gesellschaftlichen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Genannt werden allerdings nur negative Veränderungen der Rahmenbedingungen (u.a. Pandemie, Kostensteigerungen). Es fehlt jeglicher Hinweis auf die inzwischen verschärfte Klima- und Energiekrise und ambitionierten landes- und bundesweiten, gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele. Auch hier ist der § 2 NNVG zu beachten:

§ 2 NNVG: „(1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.

(2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.“

Von diesen gesetzlichen Vorgaben wird im NVP -Entwurf lediglich auf die Daseinsvorsorge im Sinne einer Grundvorsorge abgestellt. Das reicht nicht aus, um zu der gesetzlich vorgeschriebenen Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr beizutragen. Die Rahmenvorgaben und daraus abgeleitete Ziele und Maßnahmen müssen dieses Ziel berücksichtigen.

Statt „Vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV sind die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse (Nachfragepotentiale) auf der einen Seite sowie die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Leistungsangebotes auf der anderen Seite“ muss es heißen: „Vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖV ist es angesichts der Klimakrise, die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung mit einem attraktiven Angebot zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.“ Dies muss auch der Maßstab für die Definition der „ausreichenden“ bzw. „angemessenen“ Verkehrsbedienung sein.

Verkehrszeiten (S. 27)

Die Ausdehnung der Normalverkehrszeit Mo-Fr von bisher 18 Uhr auf 19 Uhr wird begrüßt.

Erschließungsqualität (S. 29 ff.)

Bei der Erschließungsqualität sollte auch der SPNV mitbetrachtet werden. Die Definition auf Seite 15 ist entsprechend zu ändern und Inhalte anzupassen. (u.a.: S. 30: In den Innenstädten... die Einzugsbereiche der Haltestelle; Standards für die ÖV-Erschließung... usw.)

Die Prüfung, ob ein nennenswertes ÖPNV-Potential zur Anbindung von Gewerbegebieten vorliegt, ist grundsätzlich sinnvoll. Bedarf besteht vor allem für neue und gewachsene Gewerbegebiete wie Gewerbegebiet Nord, Gewerbe im Ostend Glockensteinfeld, Bavenstedter Straße und Bavenstedt Ost. Die Aussagen zur „ÖPNV-Affinität“ wirken allerdings etwas spekulativ – gibt es dazu Untersuchungen, z.B. für das Logistikgewerbe)? Die Bedarfsermittlung sollte gemeinsam mit den ansässigen Firmen unter Einbindung der Beschäftigten z.B. über Betriebsräte erfolgen. Dabei könnte für die Akzeptanz und für das Jobticket geworben werden.

Die Unterscheidung zwischen innerstädtischen Verkehren (von der Kommune zu finanzieren) und regionaler Bedeutsamkeit (vom Landkreis zu finanzieren) darf nicht dazu führen, dass sinnvolle Angebote wegen Kostenstreitigkeiten nicht zustande kommen.

Bei den Haltestelleneinzugsbereichen (S. 31) sollte auch die tatsächliche Erreichbarkeit mitberücksichtigt werden – der Weg zur Haltestelle zu Fuß oder per Fahrrad. Wo es keine Zuwegung gibt, die auch für den Schülerverkehr oder nachts sicher zurückgelegt werden kann (z.B. von der Straße abgesetzter sicher Radweg), ist Abhilfe erforderlich. Diese Fälle sollten individuell dargestellt werden und im Gespräch mit den Kommunen geklärt werden, wie und durch wen Abhilfe geschaffen werden soll (s.u. Handlungsfeld V).

Für den Abendverkehr nach 20 Uhr sollte unbedingt geprüft werden, ob auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege).

Bedienungsqualität (S. 32 ff.)

Folgende Textergänzungen (unterstrichen) halten wir für erforderlich

Mindestbedienungsstandards : „Im Hinblick auf... ÖPNV als Daseinsvorsorge gemäß § 2 Abs. 2 NNVG“

Zielbedienungsstandards (Soll): “... der gemäß § 2 Abs. 1 NNVG anzustreben ist, um eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu erreichen.“

Um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern und den Fahrzeug- und Personalbedarf für die Spitzenzeiten zu reduzieren, sollte gemeinsam mit den Schulträgern eine Machbarkeitsstudie für die Entzerrung von Schulzeiten in Auftrag gegeben werden (s.u. PRO II.6).

Wenn ernsthaft ein Umsteigen vom Auto auf den ÖV angestrebt wird – wie im NNVG vorgeschrieben - müssen die Zielbedienungsstandards anspruchsvoller sein. Das heißt:

- Hauptverkehrszeit halbstündlich
- Normalverkehrszeit stündlich
- Schwachverkehrszeit grundsätzlich zweistündlich
- an Sonn- und Feiertagen Fahrmöglichkeiten zu Bahnstationen und relevanten touristischen Zielen stündlich
- Abendliche Rückfahrmöglichkeiten (mindestens mit ALT, AST / ODV) überall bis 23 Uhr

Umstiege und Reisezeit (S. 35 f.)

Die Reisezeiten orientieren sich ausschließlich am Ziel der Daseinsvorsorge. Für attraktiveren ÖV gemäß 2 Abs. 1 NNVG sind Verbindungen mit kürzeren Reisezeiten darzustellen.

Der Landkreis wird gebeten, bei der LNVG für eine höhere Zuverlässigkeit der Anschlüsse im SPNV – insbesondere am wichtigen Umsteigepunkt Elze – einzutreten.

Haltestellen (S. 36 ff.)

Die Standards für Haltestellen werden begrüßt. Wünschenswert ist es, den barrierefreien Umbau aller Bushaltestellen zügig abzuschließen. Neben der Barrierefreiheit ist sicherlich vorrangig, dass die Haltestellen überall (v.a. im ländlichen Raum) komfortabel sind, d.h. beleuchtet, mit Wetterschutz und Sitzgelegenheit). Wünschenswert wären WLAN, mittelfristig aber vor allem die Kombination von Haltestellen mit weiteren Angeboten, die Publikum und Synergieeffekte generieren (Kiosk, Paketstation usw.) oder Wartezeit und Interaktion erleichtern (digitale Angebote, Spiele, Information/Wandzeitung, Rätsel etc.). Individuelle Ideen dafür könnten durch Wettbewerbe im jeweiligen Ort unter Einbindung von Schulen, Ortsräten etc. entwickelt werden.

Notwendig sind aber auch gute Wege zu den Haltestellen. Denn was nützt eine komfortable, sichere und barrierefreie Haltestelle, wenn die Strecke dorthin voller Hindernisse ist? Der Landkreis wird gebeten, mit den Kommunen ein Projekt für den „Weg zur Haltestelle“ durchzuführen. Der VCD-Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle stellt zwölf einfach umzusetzende Maßnahmen vor, mit denen Kommunen Fußwege aufwerten und somit den ÖPNV attraktiver machen können <https://www.vcd.org/artikel/ein-starker-nahverkehr-braucht-gute-wege-zur-haltestelle/>.

Auch Radverkehrsverbindungen, insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften, sollten entsprechend überprüft und verbessert werden. Auch sollten alle Haltestellen incl. der Zuwegungen einem Check auf „gefühlte“ soziale Sicherheit (Vermeidung von Angsträumen) unterzogen und ggf. erforderliche Verbesserungen vorgenommen werden (z.B. Beleuchtung, Frauen-Parkplätze, Verlegung von Haltestellen und / oder Zuwegungen...) - s.u. Handlungsfeld V

Fahrgastunterstände und Schildermasten, Abfallkörbe dürfen Rad- und Fußwege nicht zu stark einengen; Kollisionsrisiken sind zu vermeiden.

Attraktivitätssteigerung von Bushaltestellen durch Begrünung, Ausstattung mit Solarzellen anstreben.

An stark befahrenen Straßen Erprobung von immissionsgeschützten Wartehäuschen (z.B. mit Glasscheibe zur Straße hin und Ausgängen zur Längsseite).

Bedarfsgerechte Zahl von Fahrradbügeln an jeder Haltestelle, d.h. in Tabelle auf S. 45 ein „o“ bei Spalte BCD

Fahrzeugausstattung und Fahrgastinformation (S. 48 ff.)

Werbung sollte sowohl außen am Bus als auch innen, wenn überhaupt, nicht für Autos oder Veranstaltungen im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgen.

Die visuellen Fahrgast-Informationssysteme in den Bussen sollten auf Einheitlichkeit überprüft und ggf. nachgebessert werden: Entweder überall die Reihenfolge der kommenden Haltestellen von oben nach unten - übliche Leserichtung – oder stets von unten nach oben – mit Pfeil als perspektivische Fahrtrichtung.

Die Fahrtzielanzeigen außen am Fahrzeug sollten nur die Endhaltestelle und ggf. Zwischenziele anzeigen, nicht aber die zurückliegenden Haltestellen.

Fahrgastinformation in Echtzeit: Der Landkreis wird gebeten, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Echtzeit-Strategie zu entwickeln (siehe Region Hannover, Großraum Braunschweig). – s.u. Handlungsfeld IV.

Mobilitätszentrale (S. 52 f.)

Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Hildesheimer Hbf mit Satelliten in Alfeld wird sehr begrüßt. Über die beschriebenen Aufgaben hinaus wären ein Fahrradverleih und die Bewirtschaftung einer Fahrradstation wünschenswert, die – wenn nicht von der Mobilitätsstation selbst betrieben – zumindest von hier koordiniert werden sollte. Fahrgäste sollten in der Mobilitätszentrale einen Fahrradabstellplatz oder ein Leihfahrrad, ggf. auch CityRoller buchen können (oder Hilfestellungen für entsprechende Apps etc. erhalten). Wünschenswert wäre auch – ergänzend zu den Schließfächern der Bahn – Möglichkeiten zur Aufbewahrung von Gepäck oder Einkäufen.

Fahrpersonal und Fahrscheinvertrieb

Viele Radfahrende fühlen sich durch zu dichtes Überholen von langen Bussen gefährdet. Regelmäßige Hinweis auf die vorgeschriebenen Überholabstände (1,50 m innerorts sowie 2,00 m außerorts) wären wichtig.

Alle ROSA-Fahrscheine – auch Abos – müssen ohne Digitalzwang (d.h. ohne die Voraussetzung eines Smartphones mit App) erhältlich sein, und zwar ohne Aufpreis. Der Landkreis wird gebeten, bei der Bahn und beim Land Niedersachsen darauf hinzuwirken, dass dies auch für alle Bahnfahrkarten gilt.

Schulungen, Garantie- und Serviceleistungen (S. 59)

Für zielgruppenspezifische Schulungen sollte der Landkreis einheitliche Vorgaben für die Betreiber erarbeiten. Regelmäßige Schulungsangebote sollten auch für Gewerbebetriebe und deren Beschäftigte angeboten werden.

Eine Pünktlichkeitsgarantie (vgl. GVH) sollte im ROSA-Tarifverbund angeboten werden.

Versorgungsstandorte (S. 72)

Im Hinblick auf die älter werdende Bevölkerung wird die autofreie Erreichbarkeit von Einzelhandel (auch außerhalb der Siedlungszentren) und Krankenhäusern immer wichtiger. Das muss bei der Angebotsgestaltung des ÖPNV (Linienverlauf, Haltestellen, Bedienungsqualität) berücksichtigt werden.

Insbesondere die Krankenhäuser sind sowohl im Regional- als auch im Stadtverkehr nicht ausreichend angebunden. Landkreis und Stadt Hildesheim sowie die Stadt Alfeld sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen (s.u. M.I).

Schiene-personennahverkehr (S. 77 ff.)

Ein großes Problem im SPNV ist die Unzuverlässigkeit. Der Landkreis wird gebeten, hierzu Aussagen in den NVP aufzunehmen und auf die Verantwortlichen, insbesondere das Land Niedersachsen, einzuwirken, damit die Züge im Regionalen SPNV pünktlicher, ausreichend lang und sauber sind (vgl. VCD-Resolution „Mehr Zuverlässigkeit und Qualität im Bahnverkehr“ <https://niedersachsen.vcd.org/der-vcd-in-niedersachsen/hildesheim/vcd-fordert-mehr-zuverlaessigkeit-und-qualitaet-im-schiene-personennahverkehr-spnv-1>)

Veränderungen im Angebot seit NVP 2020 (S. 89 ff.)

Die weitgehende Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVPI wird begrüßt. Noch offene Punkte sollten weiter bearbeitet werden.

Redaktionell: Hier wird mehrfach auf Tab. 10 im Anlagenband verwiesen. Vermutlich ist Tab. 9 gemeint?

Stärken-Schwächen-Analyse (S. 96 ff.)

Bei den Stärken fehlt der Nachtsbus.

Bei den Schwächen fehlt:

- unsichere Anschlusssituation an allen Bahnhöfen aufgrund großer Unzuverlässigkeit des SPNV (s.o. Anmerkung zum SPNV; gilt auch für die Bewertung der Anschlusssituation auf S. 102).
- fehlende Barrierefreiheit mehrerer SPNV-Haltepunkte
- Defizite im Marketing

- Komplizierte Tarifstruktur im ROSA Tarif, z.T. sehr hohe Preise, Fahrkarten nicht über gängige Apps erhältlich; SPNV außer der Lammetalbahn nicht in den Tarifverbund ROSA einbezogen
- Anschlussmobilität im Niedersachsentarif nicht für alle Landkreisgemeinden

Fahrgastinformation (S. 105 ff.)

Wir gehen davon aus, dass Alfeld eine Mobilitätszentrale ist und bleibt und kein reines Kundencenter (vermutlich redaktioneller Fehler im Text über Abb. 10).

Haltestellenausstattung (S. 108 ff.)

Der SPNV-Haltepunkt Derneburg ist in einem sehr schlechten Zustand und nicht barrierefrei. Der SPNV-Haltepunkt Hildesheim Ost ist nicht barrierefrei (bzgl. Zugänglichkeit zu beiden Bahnsteigen). Von einem attraktiven Gesamterscheinungsbild sollte bei vier noch nicht ausgebauten SPNV-Haltestellen nicht gesprochen werden.

Am ZOB Hildesheim fehlt (genau wie am Umsteigepunkt Hildesheim-Schuhstraße) für mobilitätseingeschränkte oder unsichere Personen eine frühzeitige Information, an welcher Position welcher Bus zum Halten kommen wird.

Der Rückbau von Busbuchten wird begrüßt und sollte, wie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, zügig fortgesetzt werden.

Bewertung ÖPNV hinsichtlich Mobilitätsbedürfnissen (S. 113 ff.)

Von einem Mobilitätsbedürfnis erst ab 2.500 Wegen je Tag zu sprechen, ist ein zu hoher Grenzwert. Bereits ab 1.000 Wegen je Tag sollten Querverbindungen ermöglicht werden, ggf. mit dem Ausbau von On Demand Verkehren.

Generell würde eine flexiblere Nutzung von AST (flächige statt linienhafte Erschließung) statt ALT mit festen Haltestellen den Mobilitätsbedürfnissen potenzieller Fahrgäste entgegenkommen.

Eine Betrachtung, die lediglich auf das Kreisgebiet abzielt, ist unzureichend. Da in Karte 8b lediglich Pendlerverflechtungen (und nicht andere Wege) außerhalb des Kreisgebiets dargestellt sind, halten wir auch bessere Verbindungen nach Salzgitter-Lebenstedt, Wolfenbüttel u.a. Orte außerhalb des Landkreises für erforderlich.

Die Bedarfsmeldungen der Landkreiskommunen sollten ernstgenommen werden.

Örtliche Initiativen wie der Salzebus oder ein Bus zum Sarstedter Gewerbegebiet werden begrüßt und sollten vom Landkreis unterstützt werden.

Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens, Weiterentwicklung des ÖPNV (S. 123 ff.)

Die grün markierten Empfehlungen – höhere Attraktivität des ÖPNV insbesondere für die wahlfreien Kunden – werden geteilt und sollten zu entsprechenden Maßnahmen führen.

Die Bewertung des ÖPNV-Angebots im Landkreis ist im Hinblick auf das Ziel der Verkehrswende nicht „überwiegend gut“, sondern in Teilen allenfalls ausreichend (insbesondere in Randzeiten).

Maßnahmenplanung (S.126 ff.):

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen werden grundsätzlich begrüßt.

I. Angebotsverbesserung

Zu M.I.1 und M.I.7 ergänzen: Für den Abendverkehr nach 20 Uhr soll geprüft werden, ob auf Wunsch auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege)

M.I.2 Die Deklaration vorhandener Buslinien als Premiumbuslinien mit der Bezeichnung „Hildesheimer Stern“ wird nach unserer Einschätzung nicht den gewünschten Effekt haben. Stattdessen sollte ein umfassendes Paket von Marketingmaßnahmen vorgesehen werden (s.u.).

M*.I.4, Prüfung schnelle Direktverbindung Alfeld-Hildesheim: wichtig.

Als zusätzliche Maßnahme sollte die Sicherung der ÜSTRA-Linie 1 Hannover – Sarstedt zusammen mit Stadt Sarstedt und Region Hannover genannt werden.

Zusätzlich schlagen wir die Prüfung folgender neuer Expressbuslinien vor:

- Freden - Lamspringe – Bodenburg
- Seesen - Bockenem – Derneburg (Bf) – Nettlingen – Hoheneggelsen
- Emmerke – Burgstemmen – Eldagsen – Springe
- Hildesheim – Schellerten – Söhlde – Salzgitter-Lebenstedt
- Stadtoldendorf / Eschershausen – Alfeld – Sibbesse – Hildesheim - Hohenhameln - Peine.

Neue Maßnahme „Erschließung Krankenhäuser“: Landkreis und Stadt Hildesheim sowie die Stadt Alfeld sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen.

II. Verlässlichkeit

Zu ergänzen wäre die Maßnahme: Regelmäßige Kontakte mit LNVG zur Qualitätssicherung des SPNV (s.o.) und zum Ausbau von SPNV-Haltestellen (s.u. Punkt 8.9 des NVP)

PRO II.6 – Ausloten Verringerung von benötigten Fahrzeugen mit Schulträgern und Schulen – wird für sehr sinnvoll gehalten und vom VCD gern im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützt

III. Verkehrsinfrastruktur

Zu M.III.1, Dekarbonisierung:

Zusammenarbeit mit benachbarten Regionen bei Umsetzung CVD-Richtlinie prüfen (Hintergrund: zukünftig dürfen in Europa schrittweise keine Diesel-/Benzinbusse mehr eingekauft werden) – Synergien nutzen beim Testen von E-Bussen etc.

Zu M.II.2, ROSA-Tarif und M.IV.3: Die Eigenständigkeit von ROSA mit eigenen Strukturen sollte hinterfragt werden. Strategie/Gespräche mit Nachbarverbänden / NITAG über Zukunft Verbundlandschaft wünschenswert, Ziel wäre Zusammengehen mit großen Nachbarn. Probleme bei ROSA: z.B. sind keine ROSA-Tickets in DB Navigator und NITAG-Fahrplaner verfügbar, kein einheitlicher Tarif für Bus und Bahn. Besonders Gelegenheitsfahrer interessieren sich nicht für Tarife, Insellösungen wirken als Barriere.

IV. Fahrgastinformation und -kommunikation, Marketing:

Wir freuen uns, dass die VCD- Anregung „Mobilitätspaten“ aufgegriffen worden ist und werden gern im Rahmen unserer Möglichkeiten daran mitwirken.

Zu M.IV.2 sollte ergänzt werden: Wünschenswert wäre Telefonkontakt mit Echtzeit-Auskunft „auf Knopfdruck“ an allen Haltestellen und / oder Echtzeit-Direktauskunft per App

Zu PRO.IV.7 sollte ergänzt werden: Mobilitätsstationen (groß, mit umfassendem Service) in Hi Hbf und Alfeld und Mobilitätspunkte an vielen Haltestellen in Stadt und Landkreis mit Sharing-Fahrzeugen, E-Bike-Ladestationen etc. – Zielzahl 2030: 100 Mobilitätspunkte.

Die Maßnahmen M*.IV.5 und M*IV.6 gehen über Fahrgastinformation und -kommunikation hinaus und sollten in einem gesonderten Handlungsfeld „Marketing“ dargestellt werden (Erschließung neuer Fahrgastpotentiale, Anwerben von auto-affinen Gruppen). Diese „weichen“ Maßnahmen sind gegenüber den Investitionen in Haltestellen, Fahrzeuge und Personal sehr kostengünstig. Sie sollen neue

Kundinnen und Kunden gewinnen und dadurch sowohl die Verkehrswende unterstützen als auch die Einnahmesituation des ÖV verbessern.

Folgende weitere Marketing-Maßnahmen schlagen wir vor.:

1. Beteiligung der Bevölkerung und der (potenziellen) Fahrgäste
 - Ein nachvollziehbar zustande kommender und von Fahrgästen ansprechbarer Fahrgastbeirat wird benötigt
 - Breitere Beteiligung der Bevölkerung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans, z.B. in Form einer Zukunftskonferenz
 - Tandem-Projekt: Erfahrene ÖPNV-NutzerInnen erhalten Schnupper-Monatskarte für MitfahrerInnen, um sie an ÖPNV-Nutzung heranzuführen
 - Kurse für Senioren (über Multiplikatoren)
 - Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen u.a. Einrichtungen: Gemeinsame Erarbeitung von Möglichkeiten und Bedarfe für ÖPNV-Umstieg der Beschäftigten bzw. Nutzerinnen und Nutzer zu ermitteln (Bestandsaufnahme und Befragungen zum Mobilitätsverhalten, Workshops, Zukunftswerkstätten und Möglichkeiten finanzieller Beteiligung ect.); im Ergebnis: Verstärkerlinien für spezifische Ziele und Nutzergruppen zu deren Bedarfszeiten (z.B. für Mitarbeitende großer Arbeitgeber, Krankenhäuser usw.)

2. Marketing-Aktionen
 - Vorträge in allen Gemeinde- und Ortsräten mindestens einmal in 5 Jahren
 - Angebot von zugangsoffenen Schnuppertouren
 - Beteiligung an überregionalen Marketing-Aktionen (z.B. Großraum-Entdeckertag der Region Hannover, Woche der Mobilität)
 - Zusammenarbeit mit Einzelhandel, auch Supermärkten (gerade für ältere Menschen) oder anderen Zielen – z.B. Karte der günstig gelegenen Einkaufsmöglichkeiten (Vorbild Bad Salzdetfurth)
 - Tauschaktion Führerschein gegen ÖPNV-Jahreskarte
 - Vermarktung des nachtsbus in Verbindung mit Nachtverkehr der S-Bahn
 - Neubürgeraktion – denn das Mobilitätsverhalten ändert sich gerade bei privaten Umbrüchen wie Umzügen: Bei jeder An- und Ummeldung sollten die Neubürger ein Infopaket und kostenlose Schnupper-Fahrkarten erhalten (halbes Jahr D-Ticket zum Beispiel)
 - App FAIRTIQ (super für Gelegenheitsfahrer) ausprobieren, alleine als ROSA oder andocken an VRB zum Beispiel

3. Tarifliche Marketing-Angebote
 - Kostenlose Schüler-/Azubi-Tickets (Vorbild Landkreis Lüchow-Dannenberg), denn Verkehrsverhalten wird im Kindes- und Jugendalter antrainiert und anezogen. Hier besteht die Möglichkeit, Autoaffinität zu vermindern. Hoher

Verwaltungskostenaufwand wird eingespart, dadurch Maßnahme mit gutem Kosten-Nutzen-Faktor

- Kooperation mit Stadtmobil für Sonderkonditionen beim Leihen von Autos
- „Happy Bus“ = Happy Hour im Bus: Sondertarif zu verkehrsarmen Zeiten (VCD-Vorschlag seit 2018)
- Kurzstreckenticket von 3 auf 5 Haltestellen erweitern
- Kombi-Tickets Theater / Kino / Sportveranstaltungen Friedrich-Ebert-Stadion oder Volksbank-Arena, Shuttle-Busse zum Hbf,

V. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Dieses Handlungsfeld erhält zunehmende Bedeutung und wird auch dadurch vorgegeben, dass die gesamte Mobilitätskette zu betrachten ist (NVP S. 13).

Ergänzung folgender Maßnahmen:

M.V.3: Multimodalität und Wegeketten: Zusammenarbeit Landkreis und Kommunen intensivieren für die Beachtung und Verbesserung der „letzten Meile“ (Gute und sichere Fußwege, Radwege zu den Haltestellen, on-Demand-Möglichkeiten, Fahrradmitnahme in Bussen etc.) - ggf. kreisweite Verkehrsentwicklungsplanung initiieren

M.V.4: Sicherheits-Check für Haltestellen: Alle Haltestellen incl. der Zuwegungen sollen einem Check auf soziale Sicherheit (Vermeidung von Angsträumen) unterzogen und ggf. erforderliche Verbesserungen vorgenommen werden (z.B. Beleuchtung, Frauen-Parkplätze, Verlegung von Haltestellen und / oder Zuwegungen...)

Bei M.V.1 ergänzen: B+R-Abstellung verbessern Veranstaltungsorten, insbes. Arena/Stadion

Zielvorstellungen zum SPNV (S. 170)

Es wird begrüßt, dass der Landkreis seine Zielvorstellungen zum SPNV im NVP darlegt.

Folgende Ergänzungen schlagen wir vor:

- Gespräche mit LNVG und Nds. MW zur Zuverlässigkeit und Qualität im SPNV (s.o.)
- Hildesheim HBF: Mehr Tempo beim Austausch von Aufzügen und der Modernisierung => Gespräche mit DB
- Zusätzliche Bahn-Haltepunkte nicht nur in Schellerten, Himmelsthür, Hildesheim-Drispenstedt und Hildesheim-Marienburg, sondern auch noch

Hildesheim-Stadtfeld (starke Wegebeziehungen Wohngebiete und dynamisch sich entwickelnde Gewerbegebiete)

- Halbstundentakte von Hildesheim in alle Richtungen: HI - BS, HI – Elze → Umstieg zum Halbstundentakt H – Elze – Gö, HI – Goslar (Halle), HI – Bodenburg, HI - Hameln
- Beibehaltung Direktverbindung HI – Hameln
- In Verbindung mit der Elektrifizierung HI – GS sollte auch die Lammetalbahn elektrifiziert werden
- Gleisanschlüsse Gewerbegebiete (Nord, Bavenstedt ...)
- Bahnsteigdach Hildesheim Ost - mindestens für Gleis 2, Finanzierung durch Eigentümerin (DB), Kommune (Stadt) und AT (LNVG) - gibt es bei vergleichbaren Stationen so schon

Finanzierung

Der VCD setzt sich auf Kreis-, Landes- und Bundesebene für eine auskömmliche Finanzierung des ÖPVN ein, die dem Anspruch gerecht wird, der sich durch die Klimakrise, die Gesetze zum Klimaschutz und durch die Notwendigkeit der Verkehrswende ergibt.

Ein besonders günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis können u.E. die vorgeschlagenen Maßnahmen zum besseren Marketing erzielen.