

VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2025 (NVP– Entwurf vom 29.10.2024)

20.12.2024

Grundsätzliches

Das derzeitige ÖPNV-Angebot in der Stadt Hildesheim ist absolut unzureichend. Weder wird der Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung einer Stadt ihrer Größe gedeckt, noch wird dieses Angebot den Herausforderungen der sich permanent verschärfenden Klima- und Energiekrise und der Notwendigkeit einer raschen Verkehrswende gerecht. Klimapolitische und gesetzliche Ziele der EU, des Bundes, des Landes und der Stadt können so nicht erreicht werden. Das aktuelle ÖPNV-Angebot beträgt laut NVP-Entwurf (S. 84) nur rund 74% vom Volumen des Jahres 2017:

Fahrplan 2017		Fahrplan 2023	
Fahrleistung (Mio.km)	Prozent	Fahrleistung (Mio. km)	Prozent
2,94	100 %	2,17	73,8 %

Das vom Rat der Stadt am 17.06.2024 mit großer Mehrheit beschlossene strategische Ziel, für den Nahverkehrsplan 2025 eine Steigerung der Fahrleistung jährlich um 6 Prozentpunkte anzunehmen, würde nach unserer Auffassung bedeuten, dass das Angebot von 2017 erst im Jahr 2030 wieder erreicht wird:

Jahr	Fahrleistung bezogen auf 2017	Quelle
2017	100 %	NVPI
...		
2023	74%	NVPI
2024	74 %	VCD: keine Zunahme gegenüber 2023 festgestellt
2025	74 %	VCD-Annahme aufgrund Ratsbeschluss vom Juni 2024; im NVP-Entwurf fehlen konkrete Hinweise, wie Steigerung ab 2025 erfolgen soll
2026	80 %	
2027	86 %	
2028	92 %	
2029	98 %	
2030	104 %	

Dieses Ziel ist finanzpolitisch für die Stadt Hildesheim herausfordernd. Die Kosten sind noch nicht konkret beziffert, und im NVP werden Hindernisse und Vorbehalte überdeutlich dargestellt. An der Verwirklichung des vom Rat im Juni 2024 beschlossenen strategischen Ziels bestehen also leider erhebliche Zweifel. Doch selbst dieses Ziel - nach jahrelangem Abwärtstrend und Stillstand erst 2030 gerade einmal das Angebot auf dem Stand von 2017 wieder zu erreichen - reicht noch lange nicht aus.

Der Nahverkehrsplan bleibt insgesamt viel zu undeutlich im Hinblick auf die Umsetzung des politisch beschlossenen Ziels. Die geplante Fahrleistung und die definierten Umsetzungsschritte der Maßnahme I.1 (S. 116ff.) sollten für jedes Jahr tabellarisch konkretisiert werden: welche Fahrleistung insgesamt; Tabelle mit Taktzeiten je Verkehrszeit für jede Linie.

Nur so wäre zur Zukunft des Hildesheimer Nahverkehrs eine seriöse politische Diskussion und Meinungsbildung möglich. Die derzeitige Entwurfsversion des NVP lässt die erforderliche Klarheit leider vermissen. So ist man im Rat und in der öffentlichen Berichterstattung bisher von einem IST-Angebot 2024 von 80% (statt nur 74%) gegenüber 2017 ausgegangen. Irreführend ist, dass der NVP 2025 bei der Bestandsaufnahme (aktuelle Situation) vom Bedienungsangebot 2017 ausgeht, das allerdings im laufenden 5-Jahreszeitraum praktisch nicht gefahren worden ist. Die Bestandsaufnahme sollte je Linie das Angebot 2017 mit dem heutigen und künftig geplanten Angebot gegenüberstellen.

Wichtig wäre auch eine Gegenüberstellung mit der Situation und Entwicklung des ÖPNV in vergleichbaren Großstädten (Niedersachsen und bundesweit)¹. Statt nur Herausforderungen und Probleme darzustellen (z.B. Abb.18), sollten auch Mut machende Beispiele vorgestellt und erläutert werden.

Strukturen und formale Anmerkungen

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

¹ Vergleichszahlen für Mittel- und Personaleinsatz aus vergleichbaren Städten: z. B. (eigene Recherchen in den jeweiligen Haushaltsplänen): Wolfsburg Zuschuss für Bus-Betrieb 10 Mio. € p.a., Göttingen Zuschuss für Bus-Betrieb 25 Mio. € p.a. + 2 Vollzeitstellen für ÖPNV-Aufgabenträgerschaft

Es zeigt sich, wie auch bei anderen Gelegenheiten, ein Defizit bei der Stadt Hildesheim. Wenn die Stadt (auf eigenen Antrag) als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet fungiert, muss sie dafür auch die Voraussetzungen schaffen. Wir begrüßen, dass in diesem Jahr endlich eine Stelle für Planungsaufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger eingerichtet und ab 01.10.2024 besetzt worden ist. Perspektivisch halten wir es für sinnvoll, Synergien zwischen Stadt und Landkreis weiter zu verbessern und auch eine Fusion von SVHi und RVHi zu prüfen.

Die Hervorhebung maßgeblicher Änderungen durch farbliche Markierung im Text wird begrüßt. Eine verständliche Kurzfassung würde die Lesbarkeit und Verwertbarkeit des NVP in der politischen Diskussion erleichtern. Auch die Möglichkeit, vom Inhaltsverzeichnis direkt zu einzelnen Kapiteln zu springen, wäre hilfreich.

Die Darstellung des NVP ist unnötig kompliziert und erschwert die Lesbarkeit erheblich. Der tief untergliederte Text enthält in verschiedenen Hauptkapiteln (Rahmenbedingungen - Anforderungsprofil - Ziele - Analyse - Bestandsaufnahme - Bewertung) zahlreiche Wiederholungen. Es werden sehr viele Kategorien und Begriffe eingeführt, die im Text dann nur selten benutzt werden und daher überflüssig sind. Das Lesen und Verstehen für Ratsmitglieder und andere Interessierte könnte wesentlich einfacher sein – hier nur zwei Beispiele:

- Statt der Definition von Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenstern in Tab. 1 und der Verwendung von Abkürzungen wie „HVZ I,“ NVZ II“ könnten in Folge jeweils die konkreten Wochentage und Uhrzeiten genutzt werden
- Statt „Relationskategorien“ I-A, I-B und I-C einzuführen, könnte im folgenden Absatz im Klartext von „Verbindungen zur Innenstadt“ oder „Verbindungen zur Uni und HAWK“ gesprochen werden.
- In Karte 9 sollte das Stadtgebiet zur besseren Lesbarkeit in schwächerem Farbton dargestellt werden.

Wünschenswert wäre, zu den verwendeten Daten Mobilitätsbefragung / Wegebeziehungen (z.B. Karte 9) jeweils die genaue Erhebungsmethodik zu erläutern.

Zielvorgaben (Kap. 1.1)

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.

Barrierefreiheit (Kap. 1.3)

Wie in Kap. 1.3.2 dargestellt, ist die gesamte Mobilitätskette zu betrachten. Eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit und ein Verzicht auf den barrierefreien Ausbau von Haltestellen wegen zu schmaler Gehwege (S. 20) kann daher nicht akzeptiert werden. Der Haltestellenzugang muss in solchen Fällen von der jeweiligen Kommune verbessert werden. Dazu sind, wo nötig, auch Einschränkungen für den MIV (z.B. Einbahnstraßenregelungen) hinzunehmen.

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.“

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 Normalverkehrszeit II (Mo-Fr von 18 bis 20 Uhr) sollte nicht schlechter als NVZ I (Mo-Fr von 08 bis 12:30 Uhr) gestellt werden. In diesem Zeitraum sind viele Menschen noch auf dem Heimweg von der Arbeit, Geschäfte sind noch geöffnet, Menschen sind zu Freizeitaktivitäten unterwegs (vgl. Mobilitätsstudie 2007).

Erschließungsqualität (S. 29 ff.)

Bedienungsstandards sind Kenngrößen für den ÖPNV, die i.d.R. in Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger die Mindeststandards für jede Linie definieren (NVP S. 27). Die Einschränkung „Für den Stadtverkehr in Hildesheim werden die Bedienungsstandards als Bewertungs- und Planungskriterien des Aufgabenträgers Stadt Hildesheim für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes und nicht als zu realisierende Mindeststandards verstanden“ ist nicht akzeptabel. Eine Abweichung vom allgemeinen Verständnis, eine Sonderrolle der Stadt Hildesheim und keine Nicht-Umsetzung des NVP sollte nicht im NVP vorgenommen werden.

Bei der Erschließungsqualität wird auf S. 30 erstmalig der Tagesverkehr als Zeitraum zwischen 6:00 bis 19:00 Uhr definiert. Der Tagesverkehr sollte allerdings logischerweise an die Dauer des Normalverkehrs der Definition der Verkehrszeiten (S. 27) angepasst werden, also bis 20:00 Uhr gehen.

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

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.

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

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.

Wenn ernsthaft ein Umsteigen vom Auto auf den ÖV angestrebt wird – wie im NNVG vorgeschrieben - muss die Mindest-Bedienungsqualität in den „Relationskategorien“ I-a bis I-c (also in die Innenstadt, zur Uni und zur HAWK) anspruchsvoller sein.

Das heißt, sowohl für die Kernzone als auch für die Kernrandzone:

Im Tagesfahrplan / Tagesliniennetz sollte Mo-Fr bis 20 Uhr und Sa bis 18 Uhr grundsätzlich ein 10-Minuten-Takt gefahren werden; abends und am Sonntag grundsätzlich ein 20-Minuten-Takt.

Die „Uni/HAWK-Linie“ 1 (Relationskategorie I-B und IC) sollte auch am Wochenende, mindestens Sonntags, so wie in der Woche bedient werden, um die Studierendenwohnheime anzubinden.

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 (Überarbeitung des Liniennetzes). Wer ist schon bereit, in einer kleinen Großstadt wie Hildesheim mit einem Durchmesser von ca. 10 km Reisezeiten bis zu 45 Minuten (ohne Haltestellenzu- und -abwege) in Kauf zu nehmen?

Die Stadt wird gebeten, bei der LNVG für eine höhere Zuverlässigkeit der Anschlüsse im SPNV einzutreten.

Haltestellen (S. 37 ff.)

Die Standards für Haltestellen werden begrüßt. Wünschenswert ist es, den barrierefreien Umbau aller Bushaltestellen zügig abschließen. Neben der Barrierefreiheit ist sicherlich vorrangig, dass die Haltestellen überall komfortabel sind, d.h. beleuchtet, mit Wetterschutz, Radabstellanlage und Sitzgelegenheit. Wünschenswert wären WLAN, mittelfristig aber vor allem die Kombination von Haltestellen mit weiteren Angeboten, die Publikum und Synergieeffekte generieren (Kiosk, Paketstation usw.) oder Wartezeit und Interaktion erleichtern (digitale Angebote, Spiele, Information/Wandzeitung, Rätsel etc.). Individuelle 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? Die Stadt wird gebeten, mit den Ortsräten ein Projekt für den „Weg zur Haltestelle“ durchzuführen. Der VCD-Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle stellt zwölf einfach umzusetzende Maßnahmen vor, mit denen Kommunen Fußwege aufwerten und somit den ÖPNV attraktiver machen können <https://www.vcd.org/artikel/ein-starker-nahverkehr-braucht-gute-wege-zur-haltestelle/>.

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

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

Attraktivitätssteigerung von Bushaltestellen durch Begrünung, Ausstattung mit Solarzellen sollte angestrebt werden.

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

Bedarfsgerechte Zahl von Fahrradbügeln an allen Haltestellen, mindestens in der Kernrand- und Außenzone, d.h. in Tabelle auf S. 47 ein „o“ bei Spalte BCD

Am Hildesheimer Ostbahnhof sollte dringend der Haltestellenkomfort mit Hilfe von Finanzmitteln nach NNVG von Land und Landkreis verbessert werden. Die Stadt wird gebeten, folgende Maßnahmen umzusetzen bzw. bei der Bahn darauf hinzuwirken:

- Überdachung beider Bahnsteige
- Fahrradparkhaus
- Mobilitätsstation (Car-Sharing, Leihräder...)
- Kiosk am Parkplatz zur Versorgung von Pendelnden mit Essen + Getränken und zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit und der Stimmung

Fahrzeugausstattung und Fahrgastinformation (S. 50 ff.)

Erforderlich ist die Beschaffung und der Einsatz kleinerer Busse für eine Ringlinie Innenstadt und Quartiersbusse sowie bei Ersatzverkehre für längerfristige Baustellen-Einschränkungen (s.u. Handlungsfeld II)

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: Die Stadt wird gebeten, gemeinsam dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Echtzeit-Strategie (Fahrgastinformation in Fahrzeugen, an Haltestellen und per Website/App) zu entwickeln (siehe Region Hannover, Großraum Braunschweig). – s.u. Handlungsfeld V.

Mobilitätszentrale (S. 53 f.)

Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Hildesheimer Hbf wird sehr begrüßt. Über die beschriebenen Aufgaben hinaus wären ein Fahrradverleih und die Bewirtschaftung einer Fahrradstation wünschenswert, die – wenn nicht von der

Mobilitätsstation selbst betrieben – zumindest von hier koordiniert werden sollte. Fahrgäste sollten in der Mobilitätszentrale einen Fahrradabstellplatz oder ein Leihfahrrad, ggf. auch CityRoller buchen können (oder Hilfestellungen für entsprechende Apps etc. erhalten). Wünschenswert wäre auch – ergänzend zu den Schließfächern der Bahn – Möglichkeiten zur Aufbewahrung von Gepäck oder Einkäufen.

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

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

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

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

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

Fahrpersonal und Fahrscheinvertrieb (S. 55 ff.)

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. Die Stadt wird gebeten, bei der LNVG als zuständigen SPNV-AT für Stadt und Landkreis Hildesheim darauf hinzuwirken, dass dies auch für alle Bahnfahrkarten gilt.

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.

Die Einführung von Pünktlichkeits-, Anschluss-, Sauberkeits- und Niederflurgarantie wird begrüßt. Diese Garantieleistungen sollten offensiv bekannt gemacht werden, denn sie erhöhen auch das Vertrauen in den ÖPNV und die Zufriedenheit der Fahrgäste. Die Modalitäten sind fahrgastfreundlich auszugestalten (z.B. wie belege ich die Verspätung, wie erhalte ich das Tagesticket). Bei der Anschlussgarantie im Nachtliniennetz ist die Einschränkung „sofern das Verkehrsunternehmen die Gründe zu vertreten hat“ zu streichen. Das Unternehmen kann sich sonst immer auf Stau, Umleitungen, Wetter... berufen, ohne dass Fahrgäste das überprüfen können. Wer sich im Vertrauen auf die Anschlussgarantie ein Taxi nimmt, riskiert dann, auf den Kosten sitzen zu bleiben.

Versorgungsstandorte (S. 74)

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 sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen.

Mobilitätsverhalten (S. 76ff.)

Wir bitten darum, die Mobilitätsuntersuchung in Internet zu veröffentlichen bzw. uns zugänglich zu machen. Da hier nur der Binnenverkehr betrachtet wurde, in der Mobilitätsstudie 2007 und im IVEP 2025 hingegen alle Hildesheimer Einwohner befragt wurden, liegen unseres Wissens leider keine vergleichbaren Daten vor, die Entwicklungen im Mobilitätsverhalten nachvollziehbar machen würden.

Wir regen an, für künftige Mobilitätsuntersuchungen ein einheitliches und transparentes Befragungsdesign festzulegen. Dabei sollten sowohl die Daten für die Binnenmobilität im Hildesheimer Stadtgebiet als auch für die Stadtgrenzen übergreifende Mobilität (Pendelströme u.a.) nachvollziehbar erfasst und dokumentiert werden. Nur so hätte man belastbare Daten für die Verkehrsplanung.

Schienenpersonennahverkehr (S. 79)

Ein großes Problem im SPNV ist die Unzuverlässigkeit. Die Stadt wird gebeten, gemeinsam mit dem Landkreis hierzu Aussagen in den NVP aufzunehmen und auf die Verantwortlichen, insbesondere das Land Niedersachsen, einzuwirken, damit die Züge im Regionalen SPNV pünktlicher, ausreichend lang und sauber 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-schienenpersonennahverkehr-spnv-1>

Bedienungsangebot im Busverkehr (S. 79 ff.)

Statt hier eine fiktive Situation zu beschreiben (Liniennetz und Bedienungsqualität 2017, praktisch nicht gefahren), sollte die tatsächliche Ist-Situation dargestellt werden. Am besten im direkten tabellarischen Vergleich 2017- IST – Planung. (vgl. grundsätzliche Aussagen zu Beginn dieser Stellungnahme).

Nachfrageentwicklung (S. 85)

Bemerkenswert ist, dass die Fahrgastzahlen 2023 gegenüber 2019 um 11% niedriger liegen, während das Angebot im selben Zeitraum um 26% abgenommen hat. Viele Busse sind unerträglich voll. Das zeigt, dass die Bevölkerung den ÖPNV braucht. Die Vermutung im NVP, „dass in Hildesheim die Einflüsse der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten noch stärker als in anderen Städten wirken“ kann nicht geteilt werden.

Evaluierung Liniennetz 2017 (S. 86)

Grundsätzlich sollten solche Evaluierungsergebnisse veröffentlicht werden.

Der VCD bittet darum, als die Interessen des ÖPNV vertretender Verband künftig bei der Konzeption von Evaluierungen und anderen ÖPNV-relevanten Planungen im Vorfeld beteiligt zu werden.

Neben den Stammkunden sollten auch GelegenheitsnutzerInnen und vor allem auch Nicht-Nutzer befragt werden, um festzustellen, wie diese zur ÖPNV-Nutzung motiviert werden können.

Nach den uns erreichenden Rückmeldungen halten wir es für angebracht, das Liniennetz zu restrukturieren:

- Abschaffung des gesonderten Abendliniennetzes, da es dies kaum woanders in Deutschland gibt und für (potenzielle) Fahrgäste eine unnötige Hürde darstellt, sich mit verschiedenen Liniennetzen zu befassen
- neue Stadtteile anbinden
- bessere Anbindung der Krankenhäuser und Gewerbegebiete.

Stärken-Schwächen-Analyse, Netz- und Fahrplantransparenz (S. 88 ff.)

Die „gravierend angespannte Personalunterdeckung bei der SVHi“ wird im NVP an verschiedenen Stellen zur Begründung herangezogen, weshalb der NVP 2020 nicht annähernd umgesetzt worden ist. Wir vermissen eine Analyse, weshalb der SVHi stärker noch als viele andere Unternehmen von Personalmangel betroffen ist, und ein Konzept zur Behebung dieses Mangels.

Die Erschließungsqualität ist im NVP zu positiv beurteilt. Z.B. ist gibt es keine ÖPNV-Anbindung des St. Bernward-Krankenhauses. Völlig untererschlossen sind große Gewerbegebiete wie das Gewerbegebiet Nord, Bavenstedt, Glockensteinfeld. Es fehlt ein Konzept zur Erschließung von Gebieten außerhalb des 300m-Radius um Haltestellen, wie z.B. der Samelson-Campus der Universität oder das große Wohngebiet in Itzum oberhalb des Sensburger Rings (vgl. Karte 12, NVPI 2020 S. 286 ff.).

Auch die positive Beurteilung der Reisezeiten wird nicht geteilt (s.o.)

Zum Tages- bzw. Abendverkehr sollte im NVP 2025 noch einmal deutlich auf die unbefriedigende IST-Situation (Abendverkehr ab 18:00 Uhr) hingewiesen werden.

Weiterhin fehlt bei den Schwächen:

- Große Schwächen beim zentralen Verknüpfungspunkt Schuhstraße (weite Wege und Stress beim Wechsel der Straßenseite, keine festen Haltestellen, fehlende Barrierefreiheit, fehlender Witterungsschutz). Dieser

Verknüpfungspunkt muss insgesamt komplett umgestaltet werden (s.u. Handlungsfeld IV).

- unsichere Anschlusssituation an allen Bahnhöfen aufgrund großer Unzuverlässigkeit des SPNV
- fehlende Barrierefreiheit mehrerer SPNV-Haltepunkte
- Fehlende Ringverbindungen; dadurch teils extrem lange Fahrzeiten zwischen verschiedenen Stadtteilen (z.B. Ochtersum-Itzum, Luftlinie 2 km, dauert fast eine ganze Stunde)
- Defizite im Marketing
- Komplizierte Tarifstruktur im ROSA Tarif, Fahrkarten nicht über gängige Apps erhältlich; SPNV außer der Lammetalbahn nicht in den Tarifverbund ROSA einbezogen

Fahrgastinformation, Pünktlichkeit (S. 91 ff.)

Angeregt wird ein Liniennetzplan mit topografischen Hintergrundinformationen und Hinweisen zur Barrierefreiheit.

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sollten geeignete Maßnahmen umgesetzt werden (M II.2). Echtzeitinformationen sollten so schnell wie möglich verfügbar gemacht werden.

Haltestellenausstattung (S. 95 ff.)

Der SPNV-Haltepunkt Hildesheim Ost ist nicht barrierefrei (bzgl. Zugänglichkeit zu beiden Bahnsteigen). Hier muss dringend Kontakt mit der LNVG aufgenommen werden, da insb. bei Gleiswechseln mobilitätseingeschränkte Personen große Probleme bekommen.

Am ZOB Hildesheim fehlt (genau wie am Umsteigepunkt Hildesheim-Schuhstraße) für mobilitätseingeschränkte oder unsichere Personen eine frühzeitige Information, an welcher Position welcher Bus zum Halten kommen wird (s.u. Anmerkungen zu M.IV2).

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

Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens, Strategische Ziele des ÖPNV (S. 106 ff.)

Die grün markierten Empfehlungen – höhere Attraktivität des ÖPNV insbesondere für die wahlfreien Kunden – werden geteilt und sollten zu entsprechenden Maßnahmen führen. Wie im NVP festgestellt, gibt es beim aktuellen ÖPNV-Angebot eine enorme „Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit“.

Die „strategischen Zielvarianten“ (Anpassung, Stabilität oder Wachstum) waren entwickelt worden, um dem Rat der Stadt Hildesheim verschiedene Szenarien zur Entscheidung vorzulegen. Der Rat der Stadt Hildesheim hat am 17.06.2024 die strategische Zielausrichtung als Grundlage für die weitere Ausarbeitung des Nahverkehrsplans beschlossen. Diese Zielausrichtung ist in Abb. 19 zutreffend dargestellt: Konsolidierung bis 2030, Zuwachs bis 2035, Wachstum ab 2035. Die älteren Szenarien (Tab. 20 sowie der Text von Kap. 15.1) sind damit überholt und sollten im NVP gestrichen werden, um keine Verwirrung zu erzeugen.

Maßnahmenplanung (S.126 ff.):

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen werden grundsätzlich begrüßt.

I. Wiederherstellung Leistungsangebot / Liniennetz 2017

M I.1 muss detaillierter beschrieben werden. Zwar soll der stufenweise Ausbau „in definierten Umsetzungsschritten“ erfolgen, doch die Definition dieser Umsetzungsschritte fehlt im NVP. Zu ergänzen wäre eine detaillierte tabellarische Darstellung, in welcher Reihenfolge die Umsetzung erfolgen sollen (vergleichbar der Tabelle 108 im NVP 2020). – s. dazu auch die grundsätzlichen Anmerkungen zu Beginn dieser Stellungnahme.

Weitere Angebotsverbesserungen:

- Neue City-Ringlinie: Kleinbusse fahren rund um die Innenstadt, ohne festen Fahrplan, Abstand max. 10 Minuten; Nutzung durch gültige Fahrkarte oder mit 1€-Ticket, Einzelhandel mit einbinden (Geschäfte geben z. B. bei größeren Einkäufen das Ticket als Bonus aus)
- Quartiersbus-Linien als Zubringer zu den Hauptlinien für nicht oder unzureichend erschlossene Gebiete wie Sensburger Ring, Trockener Kamp, Am Flugplatz u.a. (NVPI 2020 Karte 12) sowie Bernward-Krankenhaus
- Bessere Anbindung der Krankenhäuser Helios, St. Bernward, Aneos vor allem in Randzeiten morgens und sonntags (Schichtarbeit – Besuchsverkehr); direkte Anbindung auch von der Schuhstraße
- Anbindung neuer Stadtteile: Ostend und Wasserkamp (Konzept und Betriebskostenschätzung!)
- Bessere Anbindung / häufigere Fahrten und direktere Verbindungen für neue und gewachsene Gewerbegebiete: Gewerbegebiet Nord, Glockensteinfeld, Bavenstedter Straße und Bavenstedt Ost (Bedarfsermittlung gemeinsam mit den ansässigen Firmen).

II. Verlässlichkeit

Bei M II.2 konkret ergänzen: Ampel-Vorrangschaltungen zur Busbeschleunigung (wieder) einrichten

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

Zu ergänzen wäre ein Projekt zur Verringerung von benötigten Fahrzeugen mit Schulträgern und Schulen durch Entzerrung von Schulanfangs- und -endzeiten. Dadurch könnte die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots deutlich verbessert werden (weniger Bedarf in Spitzenzeiten)

Zu ergänzen ist der Ersatzverkehr bei Baustellen: Dieser ist zwingend einzurichten, damit nicht Stadtteile temporär abgehängt werden, wie es z.B. in der Hildesheimer Neustadt 2022-23 geschah, und dem ÖPNV dadurch Fahrgäste dauerhaft verloren gehen. Wichtig ist, temporär eine alternative Streckenführung im Stadtteil einzurichten, wo nicht anders möglich mit Kleinbussen.

Erforderlich sind auch mehr und bessere Informationen zu Umleitungen (Aushänge, Presse, online, Echtzeit)

III. Angebotsverbesserung

M III.1 und III.2 halten wir für sehr wichtig. Die Maßnahme M III.2 hat zudem den Vorteil, dass sie kostenneutral ist oder sogar Einsparungen bewirken kann. Eine bessere Angebotskoordinierung ist auch innerhalb des Stadtverkehrs sinnvoll. z.B. könnten die Fahrzeiten von Linie 1 und 4 besser getaktet werden: Statt dass z.B. an der Uni beide kurz nacheinander abfahren (aktuell: Linie 4 zur Minute 08, 28, 48 - Linie 1 zur Minute 11, 31, 51; Ankunft am HBF im Abstand von 1 Minute, dann 19 Minuten Lücke), sollte die Linie 4 die zeitlichen Abstände der Linie 1 halbieren, um das Fahrtangebot zu vergleichmäßigen.

Ergänzt werden sollte ein Ausbau der Linie 9 als Stadtteilverbindung zwischen Ochtersum, Hildesheim Süd, Marienburger Höhe und Itzum

Ergänzt werden sollte M III.3: Für den Abendverkehr nach 20 Uhr soll geprüft werden, ob in der Außenzone auf Wunsch auf allen Linien Ausstieg auch zwischen Haltestellen möglich ist (sichere und kürzere Heimwege)

Neue Maßnahme „Erschließung Krankenhäuser“: Landkreis und Stadt Hildesheim sollten gemeinsam mit den Krankenhausbetreibern (incl. Beschäftigten) eine gesonderte Untersuchung zur verbesserten Erschließung der Krankenhausstandorte durchführen (auch im Hinblick auf Schichtzeiten).

Ergänzt werden sollte: Beantragung neuer Haltepunkte im Schienen-ÖPNV bei der LNVG durch die Stadt:

- Haltepunkt Drispenstedt (S-Bahn Richtung Lehrte)
- Haltepunkt Stadtfeld (ENNO Richtung Braunschweig)
- Haltepunkt Marienburg (Lametalbahn Richtung Bad Salzdetfurth)

IV. Verkehrsinfrastruktur

Zu M.IV.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.IV.2, Barrierefreier Umbau Haltestelle Schuhstraße: Dieser wichtige Umsteigepunkt muss komplett gestaltet werden (kürzere Wege, verbesserte Querungsmöglichkeiten², feste Halteplätze, bessere Information, Überdachung, Prüfung eines Mittelbahnsteigs...).

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

V. Fahrgastinformation und -kommunikation

Auch für die Stadt sollten „Mobilitätspaten“ gewonnen werden; daran werden wir gern im Rahmen unserer Möglichkeiten mitwirken.

Verstärkerbusse sollten in die Fahrpläne mit aufgenommen werden; dann könnte man ggf. einen überfüllten Bus fahren lassen und den nachfolgenden E-Bus nutzen.

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

² Eine relativ einfache Möglichkeit wäre z.B., wenn über die gesamte Länge der beidseitigen Bushalteplätze der KFZ-Verkehr „Rot“ erhält, sobald mind. ein Bus dort hält. Dann könnten Fußgänger stressfrei die Haltestellen auf der anderen Seite erreichen.

VI: Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

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

M VI.1 ist zu allgemein. Hier sollte ergänzt werden: Mobilitätsstationen und Mobilitätspunkte an vielen Haltestellen in Stadt und Landkreis mit Sharing-Fahrzeugen, E-Bike-Ladestationen etc. „Das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden“ sollten hier vollumfänglich integriert werden (s.o. S. 10 dieser Stellungnahme).

Ergänzung folgender Maßnahmen:

- Umsteigebeziehungen Bahn-Bus am Hauptbahnhof und Ostbahnhof optimieren
- Multimodalität und Wegeketten: In der Außenzone Zusammenarbeit mit den Ortsräten intensivieren für die Beachtung und Verbesserung der „letzten Meile“ (Gute und sichere Fußwege, Radwege zu den Haltestellen, on-Demand-Möglichkeiten, Fahrradmitnahme in Bussen etc.) - ggf. stadtteilbezogene Verkehrsentwicklungsplanung initiieren
- 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...)
- B+R-Abstellung verbessern an Veranstaltungsorten, insbes. Arena/Stadion
- Für den Ausbau von Park + Ride sowie Bike + Ride und deren Vermarktung sollte ein Konzept erarbeitet und umgesetzt werden.

SPNV: Nicht nur der Landkreis, auch die Stadt Hi sollte Zielvorstellungen zum SPNV im NVP darlegen und gegenüber der LNVG Erwartungen anmelden.

Folgende Ergänzungen schlagen wir vor:

- Gespräche mit LNVG und Nds. MW zur Zuverlässigkeit und Qualität im SPNV
- Hildesheim HBF: Mehr Tempo beim Austausch von Aufzügen und der Modernisierung => Gespräche mit DB
- Zusätzliche Bahn-Haltepunkte in Hildesheim-Drispenstedt und Hildesheim-Marienburg sowie 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

Handlungsfeld VII: „Marketing“

Ergänzt werden sollte ein gesondertes Handlungsfeld „Marketing“ (Erschließung neuer Fahrgastpotentiale, Anwerben von auto-affinen Gruppen). Diese „weichen“ Maßnahmen sind gegenüber den Investitionen in Haltestellen, Fahrzeuge und Personal sehr kostengünstig. Sie sollen neue Kundinnen und Kunden gewinnen und dadurch sowohl die Verkehrswende unterstützen als auch die Einnahmesituation des ÖV verbessern.

Folgende Marketing-Maßnahmen schlagen wir vor.:

1. Beteiligung der Bevölkerung und der (potenziellen) Fahrgäste
 - Ein nachvollziehbar zustande kommender und von Fahrgästen ansprechbarer Fahrgastbeirat wird benötigt
 - Breitere und aktivierende Beteiligung der Bevölkerung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans, z.B. in Form einer Zukunftskonferenz und stadtteilbezogene Vorträge in allen Ortsräten
 - Tandem-Projekt: Erfahrene ÖPNV-NutzerInnen erhalten Schnupper-Monatskarte für MitfahrerInnen, um sie an ÖPNV-Nutzung heranzuführen
 - Kurse für Senioren (über Multiplikatoren)
 - Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen u.a. Einrichtungen: Gemeinsame Erarbeitung von Möglichkeiten und Bedarfe für ÖPNV-Umstieg der Beschäftigten bzw. Nutzerinnen und Nutzer zu ermitteln (Bestandsaufnahme und Befragungen zum Mobilitätsverhalten, Workshops, Zukunftswerkstätten und Möglichkeiten finanzieller Beteiligung etc.); im Ergebnis: Verstärkerlinien für spezifische Ziele und Nutzergruppen zu deren Bedarfszeiten (z.B. für Mitarbeitende großer Arbeitgeber, Krankenhäuser usw.)
2. Marketing-Aktionen
 - Vorträge in allen Gemeinde- und Ortsräten mindestens einmal in 5 Jahren
 - Angebot von zugangsoffenen Schnuppertouren
 - Beteiligung an überregionalen Marketing-Aktionen (z.B. Großraum-Entdeckertag der Region Hannover, Woche der Mobilität)
 - Zusammenarbeit mit Einzelhandel, auch Supermärkten (gerade für ältere Menschen), Ziele wären z.B. Teilerstattung von ÖPNV-Kosten bei Einkäufen,

Ausbau von Lieferdiensten, Möglichkeiten Einkäufe aufzubewahren / einzuschließen...

- Tauschaktion Führerschein gegen ÖPNV-Jahreskarte
- Vermarktung des nachtsbus in Verbindung mit Stadtbussen und Nachtverkehr der S-Bahn
- Neubürgeraktion – denn das Mobilitätsverhalten ändert sich gerade bei privaten Umbrüchen wie Umzügen: Bei jeder An- und Ummeldung sollten die Neubürger ein Infopaket und kostenlose Schnupper-Fahrkarten erhalten (halbes Jahr D-Ticket zum Beispiel)
- App FAIRTIQ ausprobieren (super für Gelegenheitsfahrer), alleine als ROSA oder andocken an VRB zum Beispiel

3. Tarifliche Marketing-Angebote

- Kostenlose Schüler-/Azubi-Tickets (Vorbild Landkreis Lüchow-Dannenberg), denn Verkehrsverhalten wird im Kindes- und Jugendalter antrainiert und anezogen. Hier besteht die Möglichkeit, Autoaffinität zu vermindern. Hoher Verwaltungskostenaufwand wird eingespart, dadurch Maßnahme mit gutem Kosten-Nutzen-Faktor
- Kooperation mit Stadtmobil für Sonderkonditionen beim Leihen von Autos
- „Happy Bus“ = Happy Hour im Bus: Sondertarif zu verkehrarmen 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,

Controlling (S. 145)

Das vorgeschlagene Controlling wird begrüßt. Die dafür zu nutzenden Kennwerte und Indikatoren sollten direkt im NVP festgelegt werden. Von zentraler Bedeutung ist die konkrete Definition der Umsetzungsschritte für Maßnahme M I.1 (s.o.)

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.

Hilfreich für die politische Diskussion wäre vielleicht ein Tortendiagramm, das die verschiedenen Finanzierungsquellen darstellt (Einnahmen aus Fahrkartenverkauf je nach Ticketart / Schülerbeförderung / Zuweisungen für D-Ticket / Zuschüsse der Stadt...)

Schließlich sollten sämtliche Einnahmen aus der auszubauenden Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung des ÖPNV genutzt werden. Wichtig ist, diese Verbindung auch kommunikativ hervorzuheben.