

Verkehrsclub Deutschland  
Kreisverband Hildesheim e.V.  
Am Ratsbauhof 1 c  
31134 Hildesheim  
E-Mail: vcd-hildesheim@posteo.de

Hildesheim, den 17.09.2019

An den Landkreis Hildesheim  
Kreisentwicklung und Infrastruktur  
Herrn Rainer Poelmann  
Bischof-Janssen-Str. 31  
31134 Hildesheim

## **Nahverkehrsplan für den Landkreis Hildesheim**

### **Stellungnahme des VCD – Kreisverbandes Hildesheim**

Sehr geehrter Herr Poelmann,

Sie haben uns mit Schreiben vom 10.07.2019 um eine Stellungnahme zum Entwurf des aktuellen Nahverkehrsplans des Landkreises Hildesheim gebeten. Dieser Aufforderung kommen wir gern nach. Sie finden unsere Stellungnahme auf den nachfolgenden Seiten. Unsere Vorschläge sind fortlaufend durchnummeriert und am Kursivdruck und der grünen Schrift zu erkennen.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

*Dr. Karl Ulrich Gutschke*  
(Dr. Karl Ulrich Gutschke)  
ÖPNV-Sprecher des VCD-Kreisverbandes Hildesheim

*N. Frischen*  
(Norbert Frischen)

Vorsitzender des VCD-Kreisverbandes Hildesheim

## **Stellungnahme des VCD-Kreisverbands Hildesheim zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Hildesheim**

Wir folgen aus Gründen der Übersichtlichkeit der vorliegenden Gliederung des Nahverkehrsplans in 19 Kapitel.

### **Zu Kapitel 1:**

Erfreulich ist es, dass in Absatz 1 die in den letzten Jahren erheblich veränderten gesetzlichen und rechtlichen Grundlagen zusammengefasst werden, auf denen der vorliegende Nahverkehrsplan fußt. Hervorzuheben aus der Sicht des VCD als Interessenverband der Fahrgäste ist, dass sowohl das NNVG (§2) als auch das Landesraumordnungsprogramms (Kapitel 4.1.2) das klare Ziel einer Verlagerung motorisierten Individualverkehrs auf öffentlichen Verkehr formulieren. Auch der IVEP 2025 der Stadt Hildesheim nennt als eine seiner Leitideen die Veränderung des Modal Splits auf 12% bzw. 14% Anteil des öffentlichen Verkehrs. An diesen Zielen wird auch der Nahverkehrsplan zu messen sein.

### **zu Kapitel 2:**

Ausdrücklich begrüßen wir die große Bedeutung, die einem barrierefreien Ausbau des ÖPNV zugemessen wird, nicht nur deshalb, weil es ein selbstverständliches Gebot einer wertorientierten Gesellschaft ist, dem Personenkreis der Mitbürger mit Handicap die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, sondern auch, weil die Barrierefreiheit für alle Nutzer die Qualität der ÖPNV-Nutzung erheblich steigert und der demographischen Entwicklung bezüglich der Altersstruktur Rechnung trägt.

### **zu Kapitel 3:**

Zu Recht wird der große Ermessensspielraum betont, den der Aufgabenträger des ÖPNV bei der Festlegung dessen hat, was unter einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verstanden wird. Jedoch offenbaren die weiteren Aussagen des dritten Kapitels, dass nur wenig politischer Wille besteht, diesen Ermessensspielraum für einen echten Qualitätssprung des ÖPNV auszunutzen. Insgesamt haben wir den Eindruck, dass der Nahverkehrsplan eher den Erhalt des Status quo zum Ziel hat.

Es ist uns klar, dass durch die Verpflichtung des SVHi zur Eigenwirtschaftlichkeit die Umsetzung unserer Vorschläge, die den Stadtverkehr in Hildesheim betreffen, in den nächsten Jahren auf große Hürden trifft. Die Eigenwirtschaftlichkeit darf aber nicht zu

Denkverboten führen und lang- und mittelfristige Planungen verhindern. In diesem Sinne verstehen sich einige unserer Vorschläge als langfristige Perspektive, deren Realisierung in den nächsten Jahren noch nicht durchgesetzt werden kann.

### **zu 3.3.3 Definition der Verkehrszeiten:**

Die Unterscheidung von Haupt- und Normalverkehrszeiten (Tabelle 1 auf S. 38) darf im Stadtverkehr nicht einer späteren Verwirklichung eines durchgängigen 10-Minuten-Takts auf den sechs Hauptverkehrslinien im Wege stehen. Die Übergänge zum Abendbetrieb liegen nach unserer Auffassung für eine Stadt der Größe Hildesheims deutlich zu früh.

*Vorschlag 1: Die Normal- bzw. Hauptverkehrszeit sollte sich in der Stadt von Montag bis Freitag von 6 - 21 Uhr erstrecken, am Samstag von 8 - 20 Uhr. Für den Landkreis halten wir Zeiten von 6 – 19 Uhr (Mo-Fr) und 8 – 18 Uhr (Sa) für angemessen.*

### **zu 3.3.4 Anforderungen an die Angebotsqualität**

Die definierte Mindestbedienungsqualität ist nach unserer Auffassung unzureichend und eröffnet keine Perspektiven für die Gewinnung von Neukunden und die Erhöhung der Fahrtzahlen.

*Vorschlag 2: Neben der Tabelle 8 auf Seite 47 (Mindest-Bedienungsqualität) wird eine „Ziel-Bedienungsqualität“ formuliert. Diese besteht in den Haupt- und Normalverkehrszeiten für Kernzone und Kernrandzone jeweils in einem 10-Minuten-Takt (Mo-Sa), für die Außenzone in einem 30-Minuten-Takt.*

Begründung: Das im IVEP formulierte Ziel der Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Modalsplit des Hildesheimer Binnenverkehrs von derzeit 11 % (NVP, Seite 18) auf 14 % (Seite 266) entspricht einer Zunahme der ÖPNV-Nutzung um etwa 30 % und würde überschlägig einem Fahrgastzuwachs von 3 000 000 Fahrgästen pro Jahr beim Stadtverkehrs bedeuten. Nur ein 10-Minuten-Takt auf allen sechs Hauptlinien stellt nach unserer Meinung einen so fahrgastfreundlichen Qualitätssprung dar, dass man ansatzweise auf einen solchen Zuwachs hoffen kann – eine kundenfreundliche Tarifgestaltung vorausgesetzt.

*Vorschlag 3: Für den Landkreis sollte als Zielbedienungsstandard ein Stundentakt zu den oben definierten Haupt- und Normalverkehrszeiten (Mo – Sa) angestrebt werden, bei sonntäglichem Ein- bis Zweistundentakt.*

Begründung: Jedes Angebot, dessen Bedienungsqualität unterhalb eines zumindest werktäglichen Stundentakt liegt, unterliegt massiv der Gefahr, durch den Regelkreis von rückläufigen Nutzerzahlen und Fahrtenstreichungen bis zur Bedeutungslosigkeit zu verkümmern.

### **zu 3.3.6 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung**

*Vorschlag 4: Bei Neuanschaffungen von Bussen sind für die Fahrgäste klimatisierte Fahrzeuge anzuschaffen, und zwar mit nach dem Stand der Technik umweltfreundlichen Klimamitteln.*

Begründung: Es wird ohnehin viele Jahre dauern, bis die Busflotte auf klimatisierte Busse umgerüstet ist. Aber nur mit diesen lässt sich die für eine Verkehrswende nötige Akzeptanz der Fahrgäste für den Busverkehr erreichen. Sinnvoll wäre es, während der Umrüstungsphase mit solchen Buslinien zu beginnen, bei denen eine längere Verweilzeit der Fahrgäste im Bus bei relativ wenigen Ein- und Ausstiegsstationen gegeben ist.

### **zu 3.3.9 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung**

Kaum etwas beeinflusst das Negativeimage des öffentlichen Nahverkehrs stärker als Meldungen über unangekündigte Zugausfälle mit Informationschaos und nicht funktionierendem Schienenersatzverkehr, überfüllte Schulbusse und stehengelassene Schüler. Das motiviert uns zu dem folgenden Vorschlag 5.

*Vorschlag 5: Der Landkreis hält in eigener Regie je nach Tageszeit ein bis zwei Bereitschaftsbusse für Störungsfälle vor, einschließlich einsatzbereiter Busfahrer. Diese Bereitschaft darf nur in Anspruch genommen werden, wenn durch Störungen einer größeren Anzahl von Fahrgästen unzumutbare Wartezeiten bis zur Weiterbeförderung entstehen würden.*

*Dieser Service steht SVHi und RVHi, aber auch den im Landkreis tätigen vier Bahngesellschaften (Deutsche Bahn, Erix, Enno, NWB) gegen Kostenausgleich zur Verfügung.*

Begründung: Fachjuristen mögen sich streiten, ob bei Zugausfällen der Landkreis als Träger des straßengebundenen ÖV für ungeplanten Schienenersatzverkehr wirklich zuständig ist. Es wäre aber sehr hilfreich, wenn der Landkreis sich hier in der Verantwortung sähe. Sicher ist, dass Bahngesellschaften wegen des großen räumlichen Bereichs, in dem sie agieren, ungeplanten SEV nicht in eigener Regie organisieren kön-

nen. Eventuell könnte der Landkreis für unseren Vorschlag als Modellversuch in Zusammenarbeit mit der LNVG Zuschüsse erhalten. Die Organisation im Störfall könnte die geplante Mobilitätszentrale übernehmen.

### zu 3.3 Qualitätsvorgaben

Im NNVG § 6 (4) wird für die Erstellung eines Nahverkehrsplans zwar nur die Beteiligung von Fahrgast-Interessenverbänden gesetzlich eingefordert, aber eine zusätzliche direkte Bürgerbeteiligung ist nicht explizit ausgeschlossen. Die Region Hannover hat beispielsweise zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2015 eine Gruppe von 50 für ÖPNV-Nutzer repräsentativen Personen zu Workshops eingeladen und deren Ergebnisse in den Plan einfließen lassen.

Wir halten Mitbeteiligung der betroffenen Kunden für eine wichtige Ressource zur Qualitätsverbesserung; daher machen wir die folgenden zwei Vorschläge:

*Vorschlag 6: Am nächsten Nahverkehrsplan sollte eine repräsentative Gruppe von Kunden des SVHi / RVHi schon im Vorfeld an der Erstellung beteiligt werden.*

*Vorschlag 7: Die Verkehrsunternehmen sollten in Zukunft bei der Planung größerer Veränderungen wie etwa der Fahrplanneustrukturierung des SVHi im Jahr 2017 zu einer rechtzeitigen Bürgerbeteiligung verpflichtet werden. Ebenso sollte der Nahverkehrsplan bei den Verkehrsunternehmen die Einrichtung von Fahrgastbeiräten einfordern.*

#### zu 3.3.11.1 Beschwerdemanagement

Die Ausführungen des NVP zum Beschwerdemanagement gehen über die formalen Pflichten zum Umgang mit Beschwerden nicht hinaus. Die Anforderungen an das Beschwerdemanagement könnten viel kundenfreundlicher formuliert werden, z.B.

*Vorschlag 8: Die Auflistung auf Seite 72 oben zum Beschwerdemanagement wird um die folgenden Punkte ergänzt:*

- *Ein freundlicher und transparenter Umgang mit Beschwerden soll der Erhöhung der Kundenzufriedenheit dienen.*
- *Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur systematischen Auswertung von Kundenbeschwerden. In diese Auswertung werden auch Presseartikel und Leserbriefe einbezogen.*

- *Die Ergebnisse der Auswertung fließen ins Qualitätsmanagement ein. Das Unternehmen soll Beschwerden als wertvolle Ressource für die Verbesserung der Betriebsabläufe nutzen.*

#### **zu Kapitel 4 Raumstrukturanalyse und zu Kapitel 5 Verkehrsmittelwahl**

Zu beiden Kapiteln hat der VCD keine Anmerkungen, da hier nur Voraussetzungen besprochen werden, aber keine verkehrlichen Konsequenzen.

#### **zu Kapitel 6 Bestandsaufnahme ÖV**

Es fällt auf, dass im Kapitel 6.4 nur die Nutzkilometer der Buslinien angegeben sind, aber keine Informationen über die Personenkilometer und mithin über den Besetzungsgrad der Busse. Für eine Analyse der Weiterentwicklung des Busverkehrs fehlen mithin wichtige Informationen.

Solche Informationen lassen sich lediglich beim Bedarfsverkehr der Tabelle 32 auf Seite 123 entnehmen. Eine Ursachenanalyse dafür, dass dieser Bedarfsverkehr einen erschreckend geringen Nutzungsgrad besitzt, ist dringend geboten.

#### **Zu 6.2.2 Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr**

Es ist sicherzustellen, dass bei kleineren Bahnverspätungen die Anschlussbusse warten und nicht vorzeitig abfahren. Negative Erfahrungsberichte liegen aus Bodenburg (Anschluss nach Lamspringe) und von Hildesheim Hbf (Anschluss im Nachtverkehr zwischen S-Bahn und SVHi-Nachtbus). vor.

#### **zu Kapitel 7 Rückblick**

Wir verzichten aus Zeitgründen auf eine Beurteilung der Umsetzungen des alten Nahverkehrsplans bis zum jetzigen Zeitpunkt.

#### **zu Kapitel 8 Stärken-Schwächen-Analyse**

Die Bedienungsqualität wird in der Zusammenfassung weitgehend als gut bezeichnet (S. 143). Als Grund wird angegeben, dass die im Anforderungsprofil definierten Vorgaben eingehalten werden. Dieses wohlklingende Urteil geht nach unserer Meinung an der Realität vorbei, da einerseits die Vorgaben (Kapitel 3.3.4) unzureichend sind, andererseits ein Einhalten von Mindestvorgaben im allgemeinen Sprachgebrauch das Urteil „ausreichend“ verdient hat und nicht etwa „gut“.

## **zu 8.2 Parallelverkehre**

Hier heißt es „eine konkurrierende Wirkung der Buslinien gegenüber dem SPNV wird nicht gesehen.“ Leider trifft dies nach unserer Einschätzung nicht überall zu, wie der Fahrkartenstreit der Holler Eltern mit dem RVHi zeigt.

## **zu 8.4 Tarif und Vertrieb**

Es bleibt – auch nach der Gründung des Tarifverbunds „Rosa“ – eine Schwäche der ÖV-Situation des Landkreises Hildesheim, dass der Tarifverbund mit einer Ausnahme nicht die durch den Landkreis verkehrenden Bahngesellschaften umfasst.

## **zu 8.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Hier verweisen wir auf unseren unter 3.3.9 gemachten Vorschlag 5.

## **zu 8.6 ÖPNV-Infrastruktur**

Wie man eine Steigerung des Ausbaus niederflurgerechter Haltestellen von 11% auf 17 % über einen Zeitraum von 5 Jahren als „positive Entwicklung“ bezeichnen kann, erschließt sich uns nicht. Immerhin würde man bei Einhaltung dieses Ausbautempos etwa 70 (!) Jahre brauchen, um die Haltestellen des Landkreises entsprechend umzurüsten, und hätte dann einen Zustand, den das PBefG schon für das Jahr 2022 einfordert.

## **Zu 9 Prognose der Verkehrsentwicklung**

Dass sich der rein demographische Teil der Prognose auf die Bertelsmannstudie 2012 stützt, die neuere Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung sowie die Konsequenzen aus der großen Flüchtlingsbewegung aus dem Jahr 2015 nicht kennen konnte, hätte zumindest einen Korrekturfaktor erfordert.

## **zu 9.2 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung**

Wir zählen im Folgenden einige Tendenzen der Mobilitätsentwicklung auf, die im Nahverkehrsplan nicht berücksichtigt werden.

- Die fridays-for-future-Bewegung hat für einen großen Schub beim Umweltbewusstsein der Bürger gesorgt, der auch zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl führen könnte. Die Sorge vor den Folgen des Klimawandels führt die „Sorgenstatistik“ der Deutschen mittlerweile an. Auch bei solchen Menschen, die Umweltprobleme bisher eher ignoriert haben, befördern Diesellaffäre und durch

die Luftreinhaltungsvorgaben der EU drohende Fahrverbote die Einsicht, dass es ein „weiter so“ nicht geben darf. Feinstaub- und Lärmbelastung tun ihr übriges.

- Eine stärkere Besteuerung fossiler Energie, über deren Notwendigkeit zum Erreichen der Klimaziele weitgehend Konsens besteht, wird insbesondere bei Pendlern mit einer längeren Wegstrecke die Nutzung des ÖPNV gegenüber dem MIV attraktiver machen.
- Als Megatrend ist derzeit ein Zuzug in die größeren Städte zu beobachten, die eine höhere ÖPNV-Nutzungsrate aufweisen. Dieser Trend wird auch durch die demographische Entwicklung gestützt, denn die zunehmende Zahl älterer Menschen bekommt ihre Versorgungsbedürfnisse (z. B. Einkauf, Ärzte, Kultur) in einer städtischen Infrastruktur besser erfüllt.
- Zuwanderung als globaler Megatrend findet stärker in den Ballungsräumen statt und dürfte auch aufgrund der sozialen Situation der Zuwanderer zu stärkerer ÖPNV-Nutzung führen.
- Die Deutsche Bahn hat das Ziel, den Fernverkehr bis 2030 um 100 % zu steigern. Allein der Zubringerverkehr zu den Bahnhöfen könnte eine erhebliche Steigerung des ÖPNV mit sich bringen, abgesehen von der allgemeinen Aufwertung des ÖV, der mit dieser Maßnahme verbunden ist.
- Die durch mangelndes Marketing in Niedersachsen noch nicht ausreichend bekannte Anschlussmobilität wird zu einer besseren Nutzung des ÖPNV schon deshalb führen, weil für die Gelegenheitsfahrer viele Anschlussfahrten nicht mehr bezahlt werden müssen, und für Pendler der Kauf von Anschlusszeitkarten ermäßigt ist. Einen ähnlichen Effekt könnte die kürzlich ausgeweitete Gültigkeit des Niedersachsentickets auf nahezu den gesamten Busverkehr des Landes haben, hier insbesondere auf Stadt und Landkreis Hildesheim.
- Die Forderung nach großzügigen Fahrpreissenkungen wie etwa dem „Wiener Modell“ mit seinen 365-Euro-Jahrestickets könnte sich über kurz oder lang auch in Niedersachsen durchsetzen. So hat Hessen dieses Modell bereits für Azubis, Oberstufenschüler und für Ü-65-Senioren verwirklicht; Berlin steht kurz vor der Einführung. Die Wirkung läuft aber ins Leere, wenn solche umwelt- und sozialpolitisch begrüßenswerten Aktionen auf ein mangelhaftes ÖPNV-Angebot treffen.



Alle genannten Tendenzen deuten in ein- und dieselbe Richtung. Sie lassen einen erheblichen Zuwachs des öffentlichen Personennahverkehrs erwarten..

### **Zu 9.3 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Landkreis Hildesheim**

Noch gravierender als diese „übersehenen“ Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nutzung wirken sich in der folgende Prognose logische Fehler bei der Prognoseerstellung aus. Es wird zunächst der Begriff der „Autoaffinität“ eingeführt und so getan, als sei diese Autoaffinität eine Art anthropologischer Konstante, die im Wesentlichen nur vom Lebensalter abhängt. Der Nahverkehrsplan zieht mehrfach die behauptete Autoaffinität der Senioren zum Nachweis einer zukünftig rückläufigen ÖPNV-Nutzung heran. Allerdings hätte schon ein Blick auf die Diagramme der Seiten 100 und 101 zur Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen gereicht, um das Argument, dass steigendes Lebensalter zu einer höheren Autonutzung führt, zu widerlegen.

Unklar bleibt, ob in der Fünf-Jahres-Prognose überhaupt berücksichtigt ist, dass diejenige Bevölkerungsgruppe der heute 30-40-Jährigen, die nicht mehr so „autoaffin“ ist wie frühere Jahrgänge, auch älter wird und die geringere Autonutzung hoffentlich auch in etwas höherem Lebensalter beibehält.

Was aber, wenn die behauptete Autoaffinität schlicht daher rührt, dass viele Menschen ein für ihre Beförderungsbedürfnisse völlig unzureichendes Nahverkehrsangebot vorfinden? Dann enthält die Prognose einen Zirkelschluss: Weil das Nahverkehrsangebot nicht ausreicht, nutzen die Menschen das Auto. Weil sie das Auto nutzen, schaffen wir kein ausreichendes Nahverkehrsangebot.

Dieser fatale Regelkreis lässt sich nach unserer Meinung nur durch mutige und großzügige Angebotsoffensiven durchbrechen.

### **Fazit zu Kapitel 9**

Der Zielvorstellung, dass ein Erhalt des Angebots auf dem jetzigen Niveau schon als Erfolg zu sehen ist (Seite 190), wird von Seiten des VCD widersprochen. Wir sehen vielmehr das Ziel einer deutlichen Verlagerung des MIV auf den ÖV als verbindlich an (vgl. unsere Anmerkung zu Kapitel 1).

### **zu Kapitel 10 Entwicklungskonzept ÖPNV**

Auch hier widersprechen wir wieder der Zielvorstellung eines Erhalts des Status quo (Seite 192).

## zu 10.2.2 Maßnahmen und Prüfaufträge zur Verbesserung der Angebotsqualität

Die Prüfaufträge sollten wie folgt ergänzt werden:

*Vorschlag 9: Es muss überprüft werden, inwieweit durch eine ÖPNV-Anbindung des Bahnhofs Hoheneggelsen sich für die Bewohner der Gemeinde Söhlde (einschließlich Hoheneggelsen) bessere Nutzungsmöglichkeiten ergeben, z.B. für Fahrten nach Hildesheim und Braunschweig, aber auch Anschlussfahrten der S4 nach Hannover und des Erixx in Richtung Harz.*

Im Sinne unserer Forderung nach großzügigen Angebotsoffensiven ist der folgende Vorschlag 10 zu verstehen:

*Vorschlag 10: Für eine geeignete Teilmenge von Buslinien des Landkreises wird der Busverkehr versuchsweise großzügig auf einen täglichen Stundentakt erweitert; lediglich am Sonntag könnte akzeptiert werden, dass jeder zweite Bus als Rufbus fährt. Besonders geeignet sind Linien des strukturschwachen Südkreises, um die Schere zwischen nördlichen und südlichen Regionen des Landkreises nicht noch weiter zu öffnen. Denkbar ist eine tarifliche Bevorzugung der Kunden dieser Strecken, um auszuloten, wie sich Kunden angesichts eines wirklich attraktiven Busverkehrsangebots verhalten. Die Beobachtung müsste mindestens über drei, besser über fünf Jahre hinweg erfolgen.*

Begründung: Nur mit einem Angebot, bei welchem Angebotsqualität und Tarif sich ganz wesentlich vom jetzigen Zustand unterscheiden, können die Chancen einer Verkehrswende ausgelotet werden.

Der nächste Vorschlag 11 lässt sich mit sehr viel geringerem Aufwand und Risiko realisieren:

*Vorschlag 11: Einrichtung eines auf den touristischen Bedarf ausgerichteten und auf Zugankunftszeiten abgestimmten Buspendelverkehrs von Nordstemmen zum Schloss Marienburg.*

Begründung: Die Marienburg ist ein touristisches Highlight von überregionaler Bedeutung. Unseres Wissens kommen jährlich an die 200 000 Besucher. Es ist ein Unding, dass zum Beispiel ein Hildesheim-Tourist, der mit der Bahn nach Nordstemmen anreist, um zur Marienburg zu gelangen, momentan dort nur die Wahl hat zwischen einem Taxi oder einer knappen Stunde Fußweg mit kräftiger Steigung.

#### **zu 10.4.1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur**

Wir begrüßen ausdrücklich die Einrichtung und den Ausbau vorhandener Fahrradabstellanlagen an allen 19 SPVN-Haltepunkten des Landkreises.

Die Kombination Fahrrad-Bahn ist bei der Stadtgröße Hildesheims optimal und wird sehr stark nachgefragt. Am Hauptbahnhof Hildesheim sind die Abstellanlagen überfüllt und es müssen dringend kurzfristig weitere Fahrrad-Abstellkapazitäten geschaffen werden. Zudem regen wir an, auf der Fläche des ZOB, die für ein Parkhaus reserviert ist, ein betreutes Fahrradparkhaus zu bauen.

#### **zu 10.4.2 Park-and-Ride**

Zusätzlich zu den für die Einrichtung / für den Ausbau vorgeschlagenen Park- and-Ride-Standorten (Sarstedt, Elze, Holle, Hoheneggelsen) schlagen wir auch einen Park-and-Ride- / Bike-and-Ride-Parkplatz am früheren / zukünftigen Haltepunkt Marienburg vor:

*Vorschlag 12: Es ist eine Reaktivierung des Bahnhofs Marienburg mit Einrichtung einer Park-and-Ride-Anlage zu prüfen. Diese könnte sowohl für einen Umstieg zwischen Bahn und PKW/Rad genutzt werden als auch für einen Umstieg zwischen PKW/Rad und Bus, wobei die Buslinie 4 über Itzum hinaus und die Linie 2 über Ochtersum hinaus verlängert werden könnten.*

Begründung: Dieser P+R-Platz könnte die stark befahrenen südlichen Einfallstraßen nach Hildesheim (Marienburger Str., Hohnsen, Alfelder Str.) entlasten. Perspektivisch könnte man sich auch einen Halt auf der Bahnstrecke Bad Harzburg – Hannover vorstellen, so dass Hannoverpendler aus dem Bereich südlich von Hildesheim nicht mehr in die Stadt Hildesheim hineinfahren müssten.

Aktuell ist geplant, dass an der Domäne Marienburg eine Buswendeschleife gebaut wird. Wenn dann aber der Bahnhof Marienburg tatsächlich kommt, wäre diese obsolet, der Bus müsste ja dann bis zum Bahnhof weiter fahren. Deshalb sollte eine zukunftsfähige Planung diese Wendeschleife schon jetzt im Bereich des Bhf Marienburg vorsehen.

### **zu 10.7 Handlungsfeld „Tarif und Service“**

Die Prüfung einer Einbindung aller im Landkreis tätigen Bahngesellschaften in den „Rosa“-Tarifverbund muss möglichst zügig erfolgen. In der jetzt vorliegenden Form ist die Qualität des Rosa-Verbundes nicht mit der in der Region Hannover zu vergleichen.

Noch besser wäre es, wenn der Nahverkehrsplan definitiv eine Aufnahme in einen der benachbarten Tarifverbünde (GVH oder VRB) als mittelfristiges Ziel formuliert. Neben vielen anderen Vorteilen wäre dann auch das häufig aus der Politik geforderte Sozialticket realisierbar, welches für den jetzigen „Rosa“-Verbund wegen der fehlenden SPNV-Einbindung nur Stückwerk bliebe.

### **zu 10.10 Zielvorstellungen zum SPNV**

Erfreulich ist die Liste der zu reaktivierenden bzw. neu zu schaffenden Haltepunkte. Hier wäre es sehr sinnvoll, eine Zeitperspektive in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, eine solche wird lediglich für Himmelsthür genannt. Weiterhin haben wir einen Ergänzungsvorschlag:

*Vorschlag 13: Schellerten wird in die Liste der zu reaktivierenden / einzurichtenden Bahnhöfe aufgenommen.*

Begründung: Im Gegensatz zum Bahnhof Hoheneggelsen könnte eine Station Schellerten fußläufig von Bewohnern des Dorfes Schellerten erreicht werden. Die Attraktivität der Bahnlinie und ihrer Anschlüsse wurde schon unter dem Stichwort „Bahnhof Hoheneggelsen“ erwähnt. Auch wäre in Schellerten eine Verknüpfung mit der Linie 32 des RVHi möglich.

### **zu 11 Festlegung des Verkehrsangebotes und zu 12 Raumstrukturanalyse**

Hierzu hat der VCD keine Anmerkungen.

### **zu 13 Mobilitätsverhalten in der Stadt Hildesheim**

Die graphische Darstellung des Modal Split in der Stadt Hildesheim auf Seite 266 erzeugt mit ihren „nur“ 47 % MIV-Anteil ein geschöntes Bild der wahren Situation. Sie bezieht sich nur auf dem Binnenverkehr ohne ein- und ausfallenden Verkehr. Letzterer ist aber maßgeblich, wenn man die Belastung der Bürger durch Abgase und Lärm mit einem Blick erfassen will. Auch täuscht es darüber hinweg, dass im Vergleich mit anderen Städten gleicher Größenordnung Hildesheim einen sehr schlechten Rang ein-

nimmt. Wir fordern, zusätzlich ein Diagramm des Modal Split in den Plan aufzunehmen, das auch ein- und ausfallende Verkehre berücksichtigt.

## **zu 14 Bestandsaufnahme ÖPNV**

Wir bedauern, dass zu der Fahrplanreform 2017 noch nicht einmal vorläufige Nutzerzahlen und Trends des Stadtverkehrs in Hildesheim vorgelegt werden.

### **zu 14.3.2 Bedienungsangebot im Busverkehr**

Bereits unter 3.3.4 (Anforderungen an die Angebotsqualität) haben wir angemerkt, dass wir die Taktfrequenzen der Busse insgesamt für deutlich zu gering halten. Wir möchten zusätzlich für das derzeit bestehende Angebot auf einige Schwachstellen hinweisen:

Im Abendlinien-/Wochenendnetz passen die Abfahrtszeiten der Stadtbusse vom ZOB zum „Schuhstraßentreff“ sehr schlecht zu den Ankünften der viel genutzten Züge aus Hannover. Die Abfahrt um x.20 Uhr wird nur erreicht, wenn der Erix bzw. die S3 (beide kommen um x.13 Uhr an) äußerst pünktlich sind. Noch schlechter steht es um die S-Bahn-Ankunft um x.49 der S4 aus Hannover. Hier entsteht eine halbe Stunde Wartezeit. Das Problem könnte kurzfristig gelöst werden, indem man alle Abfahrten des gesamten Abendliniennetzes um 10 Minuten nach hinten verschiebt.

Die Umsteigemöglichkeit vom Erix aus Hannover (Ankunft x.17 Uhr) am Ostbahnhof zur Linie 4 nach Itzum ist äußerst unglücklich. Die Abfahrt um x.20 Uhr von der Haltestelle Mendelssohnstr. lässt sich wegen der dafür zu nutzenden Treppe nicht erreichen, so entstehen über 20 Minuten Wartezeit. Als Konsequenz bleibt vielen Itzumern hier nur die PKW-Nutzung.

Die Bedienung der beiden großen Kliniken St. Bernward und Helios sehen wir als völlig ungenügend an. Beide Kliniken werden nicht nur von Krankenhausinsassen und deren Besuchern, sondern von einer großen Anzahl ambulanter Patienten in den dort angesiedelten fachärztlichen Zentren Vinzentinum und Medizinum aufgesucht. Was aber soll ein solcher Patient mit einem Anrufsammeltaxi anfangen, der einzigen Bedienungsform, mit der das BK noch erreicht werden kann? Etwas besser stellt sich die Situation am Helios-Klinikum dar, das aber abends und am Wochenende ebenfalls mit einem AST vorlieb nehmen muss.

Die „Unilinie“ 10 und die Linie 34 fahren von der Haltestelle „Scharfe Ecke“ in Itzum praktisch zeitgleich in die Stadt. Durch eine Zeitverschiebung der Linie 10 ließe sich das Angebot ohne zusätzliche Kosten kurzfristig verbessern.

### **zu 15 Stärken-Schwächen-Analyse**

Der in weiten Teilen positiven Gesamtbewertung der Bedienungsqualität können wir uns aus den gleichen Gründen nicht anschließen, aus denen wir dies auch beim regionalen Busverkehr nicht getan haben.

Die ohne jede Bürgerbeteiligung oder Einbeziehung von Interessenvertretern der Buskunden durchgeführte Fahrplanneustrukturierung des Jahres 2017 halten wir nach unseren Beobachtungen und Gesprächen mit SVHi-Kunden für ziemlich misslungen, können unser Urteil aber wegen fehlender Auswertungen des SVHi nicht auf Zahlen stützen.

Positiv sehen wir, dass die Vernachlässigung des ÖV zu den Gewerbegebieten im Norden der Stadt wenigstens mit einem Prüfauftrag versehen worden ist.

#### **zu 15.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität:**

Auf lange Sicht halten wir ein Abendliniennetz / Wochenendnetz für die Merkbarkeit von Buslinien, Haltestellen und Abfahrtszeiten und damit für die Bereitschaft der Bürger, die Stadtbusse zu nutzen, für suboptimal. Eine Beibehaltung des Tagesliniennetzes mit ggf. angepassten Taktfrequenzen ist aus unserer Sicht die weitaus kundenfreundlichere Lösung.

#### **zu 15.3 Fahrgastinformation**

Wir halten es für nicht hinnehmbar und für einen Affront gegen ältere Stadtbuskunden, das über kurzfristige Fahrtenausfälle nur über Facebook informiert wird.

#### **zu 15.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Die nicht abreißende Kette von Busausfällen – unserer Beobachtung nach stark verschlimmert seit der Fahrplanumstellung 2017 - bewerten wir als skandalös und einer Großstadt unwürdig. Hier sollten alle rechtlichen Möglichkeiten genutzt werden, den Verkehrsdienstleister zur Erfüllung seiner übernommenen Pflichten anzuhalten.

## zu 16 Prognose der Verkehrsentwicklung

Auch hier suggeriert der Nahverkehrsplan, dass wir mit dem Erhalt des Status quo zufrieden sein sollten. Das belegt z.B. das folgende Zitat: „Die Nachfrage im Jedermannverkehr im Stadtverkehr Hildesheim scheint mit hoher Wahrscheinlichkeit gesättigt.“ (S. 334). Durch die Vernachlässigung von Tendenzen, die zur Steigerung des ÖPNV führen können, durch die gleichen logischen Fehler, die auch schon bei unserer Kommentierung des Abschnitts 10 aufgezeigt werden, kommt es zu den gleichen zirkelschlüssigen „Prognosen“ wie beim Landkreisverkehr. Wir widersprechen diesen Prognosen und fordern die Austestung des tatsächlichen Kundenpotenzials für den Stadtbusverkehr durch entsprechende Angebotsoffensiven.

## zu 17 Entwicklungskonzept ÖPNV

Trotz der Eigenwirtschaftlichkeit könnte versucht werden, probeweise einige Ideen im Einvernehmen mit dem SVHi zu verwirklichen, etwa solche, die im nächsten Abschnitt von uns vorgeschlagen werden. Es handelt sich um Aktionen, die kaum Investitionsaufwand verursachen und ein geringes finanzielles Risiko beinhalten.

### zu 17.7 Tarif und Service

*Vorschlag 14: Nicht ganz neu ist unsere Idee eines Happy-Hour-Tickets, der eine Ermäßigung für verkehrsschwächere Zeiten beinhaltet. In Kombination mit dem Kurzstreckenticket brauchte man nicht einmal einen anderen Fahrscheintyp, sondern könnte festlegen, dass zu Happy-Hour-Zeiten das Kurzstreckenticket auch zu „normalen“ Fahrten berechtigt.*

*Vorschlag 15: Die Gültigkeit des Kurzstreckentickets wird auf Fahrten bis zur fünften Haltestelle ausgeweitet. Damit kann ausgetestet werden, ob eine kundenfreundlichere Regelung zu Einnahmeverlusten führt oder vielleicht sogar Neukunden anzieht.*

Begründung: Die Einführung eines Kurzstreckentickets im SVHi ist zwar erfreulich, aber eine Beschränkung auf drei Haltestellen erscheint uns kleinlich. Hannover beispielsweise bietet ein solches Ticket für fünf Bus- bzw. drei Stadtbahnhaltestellen an.

*Vorschlag 16: Eine schöne Marketingaktion könnte darin bestehen, dass Kaufleute in der Hildesheimer Innenstadt für eine vorgelegte Fahrkarte bei einem Einkauf in einer bestimmten Größenordnung (z.B.  $\geq 20$  €) einen Teilbetrag erstatten (z.B. 2 €).*

*Vorschlag 17: Eine Beteiligung am Entdeckertag des Großraums Hannover und eine aktive Bewerbung dieses Tages könnte der Stadt Hildesheim Besucher zuführen und zu einem Positivimage des öffentlichen Nahverkehrs beitragen.*

*Vorschlag 18: Eine Senkung des Preises für ein Tagesticket (z.B. 4,00 € anstatt 5,50 €), die so deutlich ausfällt, dass der Kunde bereits bei einer einzigen Hin- und Rückfahrt von diesem Ticket profitiert, könnte neue Kunden gewinnen.*

Welchen Einfluss die genannten Aktionen auf das Betriebsergebnis des SVHI haben, kann wohl nur durch Ausprobieren festgestellt werden.

Im Sinne einer großzügigen Angebotsoffensive könnte man auch mit dem SVHI über den folgenden, weitergehenden Vorschlag verhandeln:

*Vorschlag 19: Im Stadtverkehr wird probeweise eine weitere Hauptlinie (neben der jetzigen Linie 4) auf ganztägigen 10-Minuten-Takt umgestellt und das Fahrgastverhalten ausgewertet.*

### **18 Festlegung des integrierten Gesamtnetzes „Stadtverkehr Hildesheim“**

Eine Beurteilung des Netzes nach der Reform 2017 wäre nur bei Kenntnis der neuen Fahrgastzahlen im Vergleich mit dem alten Netz sinnvoll.

### **19 Definition des Bedienungsangebots**

Unsere Stellungnahme dazu erfolgte unter den Anmerkungen zu 3.3.4.

### **Fazit des VDC-Kreisverbands**

Der Entwurf des Nahverkehrsplans ist sorgfältig erstellt, detailreich, zeigt wichtige Handlungsfelder auf und ist vorbildlich bei der Realisierung der Barrierefreiheit. Leider ist er bezüglich der Forderung nach einer Steigerung des ÖPNV-Anteils viel zu unambitioniert und mutlos. Als Zielvorstellung scheint er einen Erhalt des Status quo zu haben, und dies in Zeiten, in denen eine echte Verkehrswende notweniger denn je erscheint. Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Prognosen enthalten logische Fehlschlüsse und lassen eine ganze Reihe wichtiger Trends unberücksichtigt, die allesamt darauf hindeuten, dass gerade jetzt die Verkehrswende eine Chance besitzt. Anstelle solcher Prognosen sollten mutige Zielvorgaben treten, zum Beispiel eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung im Modal Split im Landkreis Hildesheim von 10 % auf 12 %, im



Stadtverkehr einschließlich ein- und ausfallender Verkehre von 10 % auf 14 % für den Planungszeitraum von fünf Jahren.

Nach unserer Auffassung kann nur ein Paradigmenwechsel weg von der nachfrageorientierten und hin zu einer angebotsorientierten Denkweise eine Änderung des Nutzerverhaltens in der angestrebten Größenordnung bewirken. Deshalb haben wir neben vielen nicht so aufwändigen Veränderungen auch einige großzügige – zugegeben möglicherweise auch teure – Angebotsverbesserungen vorgeschlagen. Denjenigen, die sich um die möglichen Kosten solcher Maßnahmen sorgen, halten wir die gigantischen Kostenprognosen entgegen für den Fall, dass der Klimawandel nicht verlangsamt werden kann.

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

Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Hildesheim e.V.

*Dr. Karl Ulrich Gutschke*

(Dr. Karl Ulrich Gutschke)  
ÖPNV-Sprecher des VCD-Kreisverbandes Hildesheim

*N. Frischen*

(Norbert Frischen)  
Vorsitzender des VCD-Kreisverbandes Hildesheim