

BUND Kreisgruppe Hildesheim, Scheelenstraße 22, 31134 Hildesheim

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

Landesverband  
Niedersachsen e.V.

Kreisgruppe Hildesheim  
Scheelenstr. 22  
31134 Hildesheim

Tel.: (0 51 21) 157 274,  
Fax: (0 51 21) 3 29 22  
matthias.koehler@bund.net

<http://hildesheim.bund.net/>

27.09.2019

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Hildesheim Stellungnahme der BUND Kreisgruppe Hildesheim

Sehr geehrter Herr Flory, sehr geehrter Herr Poelmann,

über den Arbeitskreis Mobilität haben wir kurzfristig von dem aktuellen Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan 2020 erfahren. Die Kreisgruppe Hildesheim des BUND möchte sich zukünftig stärker auch zu den Themen Mobilität und Nahverkehr positionieren und sich daher auch erstmalig an diesem Verfahren beteiligen.

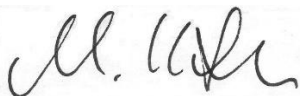
Die folgende Stellungnahme beruht in großen Teilen auf einer „praktischen“ Betrachtungsweise und ist geprägt von Erfahrungen regelmäßiger ÖPNV-Nutzer aus Stadt und Landkreis. Der Schwerpunkt der Betrachtungen bezieht sich auf die Anbindung der südlichen Stadtteile und angrenzenden Landkreismunicipalitäten an die Innenstädte von Hildesheim und Hannover.

Naturgemäß sind hier zum Teil auch subjektive und nicht immer repräsentative Sachverhalte beschrieben. Sie beziehen sich auch ausdrücklich nur auf die Themen Bedienungs- und Verbindungsqualität. Auf die Themen Komfort, Ausstattung, Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen sowie deren Antriebe konnte aus Zeitgründen leider nicht mehr eingegangen werden.

Wir möchten als konstruktiver Ideengeber wahrgenommen werden und bitten aus o.g. Gründen auch um Verständnis dafür, dass wir derzeit wenig Kenntnis von dem ordnungspolitischen Rahmen Ihrer Arbeit haben.

Für Rückfragen stehen wir sowohl im Rahmen dieses Verfahrens als auch zu einem späteren Zeitpunkt gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Köhler



Ulrich Germer.

## Stellungnahme der BUND Kreisgruppe Hildesheim zum Nahverkehrsplan 2020 des Landkreises Hildesheim

### 1. Grundsätzliches:

Die meisten Betrachtungen, Analysen und natürlich der Ist-Zustand sind sehr stark von der verwaltungstechnischen und politischen Struktur des Landkreises und der Aufgabenträger geprägt. Der Nahverkehrsplan ist zwar (siehe Vorbemerkung) ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Landkreis Hildesheim, dennoch wünschen wir uns für die Zukunft eine stärkere Verzahnung der jeweiligen Teilbausteine.

Diese Betrachtungsweise ist, sobald ein ÖPNV eine Alternative zum PKW darstellen soll, in Teilen nicht zielführend. Für den PKW-Nutzer sind Stadt- und Kreisgrenzen grundsätzlich irrelevant. Sowohl die Aufgaben- als auch die Verkehrsträger des ÖPNV in Hildesheim agieren jedoch entsprechend ihrer Zuständigkeiten nach wie vor weitgehend in den Grenzen der Gebietsreform von 1977. Die reale Entwicklung der Ortsteile in der Stadt und den Landkreisgemeinden ist jedoch nicht stehengeblieben und hat zum Teil wenig Bezug auf die politischen Einheiten, auf denen dieser NVP beruht.

Die nach diversen Insolvenzen heute verbliebenen Verkehrsträger auf der Straße (SVHi, RVHI) nutzen Synergien in der Fahrzeugbeschaffung- und -unterhaltung und haben neben einem gemeinsamen Corporate Design sogar eine einheitliche Geschäftsleitung. Die Verzahnung auf der für den Fahrgast qualitativ erkennbaren Seite (Fahrplan, Anschlüsse) und auf der Betriebskostenseite durch Integration der Liniennetze und Vermeidung von Parallelfahrten von Stadt- und Regionalverkehrslinien (insbesondere zu den Schwachlastzeiten) scheinen bis heute hinter den Möglichkeiten zurückgeblieben. Mit Ausnahme der Verzahnung der Linien 5/43 (die gerade im Abendnetz wieder aufgehoben wurde) sind hier nur Insellösungen in Form einer AST-Linie 109 (mit zwei Fahrten am Wochenende) und Schleifenfahrten der Linie 104 nach Egenstedt zu den Randzeiten zu verzeichnen.

Der im Dezember startende Verkehrsverbund „ROSA“, schließt letztendlich gerade mal eine einzige Lücke gegenüber dem bisher nur Insidern bekannten Dickicht aus gegenseitigen Anerkennungen von Fahrausweisen mit kaum nachvollziehbaren Details. Man kann bisher schon mit Fahrkarten des RVHI oder aus dem Kombitarif NWB/RVHI den Stadtverkehr nutzen (wenn die Fahrkarte bis Hildesheim HBF ausgestellt ist und dann auch nur für eine Anschlussfahrt ohne Umsteigen) oder den RVHI im Stadtgebiet zum SVHI-Tarif nutzen. Einzig das Lösen einer Fahrkarte im Stadtbus Richtung Landkreis ist bisher nicht möglich. Die Nutzung ist wiederum mit einer Zeitkarte möglich. Wohl aber ist aber neuerdings das Lösen von Fahrkarten des Niedersachsentarifs nach Hannover und darüber hinaus möglich. Der Fahrgast versteht so etwas nicht.

Insofern ist die Gründung von ROSA selbstverständlich zu begrüßen, wenngleich auch hier die Kommunikation mit im Vergleich zu anderen Verbänden viel zu vielen Tarifzonen und einer Veröffentlichung eines Netzplanes mit „Zähllinien“ anstelle von Verkehrslinien sehr unglücklich startete. Über die fehlende Integration der im Landkreis verkehrenden Bahnlagen außer der Lammetalbahn wurde bereits ausreichend berichtet. In Teilen wird in den u.a. Details noch darauf eingegangen.

## 2. Konkrete Anmerkungen

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe:

Warum wird die Erschließungsqualität nur für das Stadtgebiet definiert?

Kapitel 1.1.3, Seite 8:

Die grundsätzlich nachvollziehbare Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf die Stadt Hildesheim für ihr Gebiet erschwert den Blick über den Tellerrand. Politisch zugehörige „Satelliten“ (Sorsum, Achtum, Einum) finden eine andere Beachtung als verkehrsmäßig stärker verbundene Ortsteile der Umlandgemeinden (z.B. Barienrode, Egenstedt, Lechstedt, Heinde).

Kapitel 1.2.4, Seite 18:

Der Aufbau einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätszentrale im Rahmen des IVEP ist besonders hervorzuheben. Die Verzahnung der Verkehrsträger insbesondere im laufenden Betrieb ist heute nahezu nicht gegeben. Verlässliche Anschlüsse sind nur innerhalb des SVHi-Abendnetzes (siehe auch 3.3.12, Seite 73) gegeben. Ein auch nur wenig verspäteter Zug in Hildesheim HBF wird nicht einmal im Nachtsbusnetz registriert und führt z.B. beim Übergang um 2.35 h zu einer selbst finanzierten Taxifahrt oder 90 Minuten Wartezeit. Die Abfahrt der Nachtsbusse wurde bei Einführung des S-Bahn-Nachtsternverkehrs zwar extra um fünf Minuten angepasst. Ein Anschluss ist dennoch nur bei absoluter Pünktlichkeit der S-Bahn-Ankunft um 2.28 h gegeben. Eine Echtzeitinformation liegt dem RVHi nicht vor und wird auch nach telefonischer Information bewusst nicht beachtet (siehe auch Seiten 52, 69).

Kapitel 1.2.2, Seite 15 und Kapitel 1.2.6, Seite 21:

Das RROP und das Konzept zum SNPV „2013+“ der LNVG ist noch unabhängig von „ROSA“. Die Attraktivität von neuen SPNV-Haltpunkten in Stadt und Landkreis hängt sehr stark von durchgehenden Tarifen ab und sollte z.B. bereits ab Eröffnung eines Haltepunktes „Himmelsthür“ gegeben sein und nicht in ferner Zukunft

Kapitel 1.2.2, Seite 16 und Kapitel 10.10, Seite 242:

Die Festlegungen im RROP zu den Strecken Hildesheim-Goslar und Hildesheim-Bodenburg haben im Vergleich zum Zeitraum vor 2003 zu einer Verschlechterung für die Relation (Bad Salzdetfurth) -Groß Düngen-Hannover geführt. Die Streichung von fast allen damaligen Halten (Richtung Hannover ca. 5.30 h und 7.30 h und ab Hannover ca. 15.45 h und 17.45 h, verblieben ist lediglich ein Zugpaar im Schülerverkehr) der heutigen RE 10 in Groß Düngen und die Aufgabe der direkten Anschlüsse zwischen RE 10 und der Lammetalbahn im Zwei-Stunden-Takt mit weniger als zehn Minuten Übergang hat zur Bedeutungslosigkeit des SPNV zwischen Bad Salzdetfurth und Hannover geführt. Die vergleichsweise gute Anbindung an die A7 über die Raststätte Hildesheimer Börde anstelle von jeweils über 20 Minuten Umstiegszeit in Hildesheim HBF ist hier deutlich attraktiver. Leider werden die Pendlerströme Bad Salzdetfurth-Hannover unter 4.4. (Tabelle 21, Seite 87) nicht erfasst. Des Weiteren verhindert die unglückliche Aufteilung der Vergabelose (RE10 und RB 79 in verschiedenen Losen) und die Vergabe an verschiedene Betreiber eine ansonsten sinnvolle Verzahnung der beiden Linien. Die Kapazitäten des RE10 zwischen Hildesheim und Bad Harzburg sind regelmäßig zu hoch (da auf den Bedarf Hildesheim-Hannover ausgerichtet). Eine vor 2003 angedachte Flügelung der LINT in Groß Düngen würde hier beide o.g. genannten Probleme lösen, ist aber auf lange Zeit unmöglich geworden).

Kapitel 3.2, Seite 33:

Das Rahmenziel „die Grundversorgung der Mobilitätsbedürfnisse“ zu sichern ist u.E. vor dem aktuellen Hintergrund der geforderten „Verkehrswende“ etwas zurückhaltend formuliert.

Kapitel 3.3.4.1, Seite 43:

Die „Erschließung“ von Schwerpunkthaltestellen im Oberzentrum durch parallel verlaufenden Regional- zum Stadtverkehr erscheint dem Nutzer eher als Zufallsprodukt.

Kapitel 3.3.4.3, Seite 46:

Hier werden die o.g. genannten Punkte unter „Grundsätzliches“ deutlich. Die Fahrgastströme haben z.B. im politisch zusammengefassten Gebiet Marienburger Höhe (Rund um die Universität) und Galgenberg (Ameos-Klinikum) weniger miteinander zu tun als mit dem sog. „Neu Itzum“ im getrennten Ortsteil Itzum/Marienburg. Diese sind real untrennbar zusammengewachsen. Im Itzum wohnen viele Studenten und hier liegen die Hauptnahversorger der Marienburger Höhe. Die dem NVP zugrunde liegende „Gebietskategorisierung“ greift hier daher nicht.

Es wundert daher nicht, dass die gemäß diesem NVP nachvollziehbar gezogene Grenze („Gebietskategorisierung“ Seite 46/„Bedienungshäufigkeit“ Seite 47) in der ÖPNV-Bedienung insbesondere für die Itzumer Bürger völlig unverständlich ist, als „Abhängen“ wahrgenommen wird und der bisher guten Attraktivität des ÖPNV in diesem Gebiet sichtbar geschadet hat.

Kapitel 3.3.11.1, Seite 72:

Beschwerdemanagement: Es besteht subjektiv ein deutliches Optimierungspotenzial bei Stadt- und Regionalverkehr. Telefonische Kontakte werden leider nicht nur in Einzelfällen „schroff abgebürstet“, Mailkontakte nicht beantwortet. Ein professionelles „Kundenimpulsmanagement“ scheint nicht gegeben.

Kapitel 4.3, Seite 80:

Auch hier wird eigentlich darauf hingewiesen, dass die an das Stadtgebiet angrenzenden Kommunen dichter besiedelt sind als insbesondere die südlich weiter entfernten. Eine pauschale Anforderung an den Mindestbedienungsstandard für den gesamten Landkreis (Seite 49/3.3.4.2) kann hieraus nicht abgeleitet werden. Vielmehr ist für diese dichter besiedelten Kommunen im „Speckgürtel“ eine bessere Kooperation mit einem gemeinsamen Angebot von Stadt- und Regionalverkehr anzustreben.

Kapitel 4.5, Seite 90, Tabelle 22:

Warum wird der Schulstandort Sarstedt mit über 1.000 Schülern nicht genannt?

Kapitel 4.7, Seite 96:

Als prägendes Tourismusziel sollte in Bad Salzdetfurth (analog Bockenem) noch die Altstadt, das Kurmittelhaus im Kurpark sowie der Bikepark erwähnt werden.

Kapitel 6.2, Seite 110:

Der SPNV wird richtigerweise als das Rückgrat des ÖPNV in der Region und als wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des Busverkehrs dargestellt. Warum dennoch die Integration in ROSA erst nachrangig behandelt wird, viele teure Parallelverkehre nach Harsum, Söhldede und Nordstemmen betrieben und die Übergänge im Betrieb nicht koordiniert werden, erschließt sich daraus nicht (siehe auch „Anschlussituation“ Seite 142)

Kapitel 6.2.2, Seite 114, Tabelle 30:

Die Entfernung der Bushaltestelle „Mendelssohnstr.“ Vom Haltepunkt „Hildesheim Ost“ wird mit unter 100 m angegeben. Dieses ist nur als „Luftlinie“ der Fall. Real führt die Bahnsteigtreppe am Ende des Bahnsteiges zum Gegengleis und die Bushaltestelle befindet sich am entgegengesetzten Ende des Bahnsteiges. Die Entfernung beträgt daher im ungünstigen Fall bei Ausstieg aus dem ersten Wagen aus Richtung Hannover bis zur Bushaltestelle 500 m. Dennoch wird in der Fahrplanauskunft der Bus Richtung Itzum mit einem Übergang von drei Minuten als Anschluss dargestellt und regelmäßig nicht erreicht und damit ein unattraktiver Übergang von 23 Minuten nach Itzum realisiert.

Kapitel 6.3.2, Seite 117:

Es wird das dichte Bedienungsangebot der Stadtbahnlinie U1 von Sarstedt nach Hannover (Innenstadt) dargestellt. Eine Untersuchung und Bewertung dieses Angebotes mit einer Fahrzeit von 45 Minuten im Vergleich zu ca. 15 Minuten mit dem SPNV ab Sarstedt Bahnhof (beide 3-mal stündlich) sollte erfolgen. Vor einem etwaigen aufwändigen Ausbau der Strecke mit Hochbahnsteigen sollte eine mit diesen Mitteln zu erreichende deutliche Verbesserung eines busbasierenden Stadtverkehrs Sarstedt bewertet werden. Eine Verknüpfung z.B. des Baugebietes Sonnenkamp mit Bahnhof Sarstedt, dem Zugtakt angepasst, führt in Summe ggf. zu einer besseren Gesamtbewertung.

Kapitel 6.3.2, Seite 119:

Der genannte Nachtsbus des Regionalverkehrs hat sich etabliert und ist eine attraktive Besonderheit des ÖPNV in Hildesheim. Zum Start wurde damit geworben, dass hiermit auch ein Großteil der Ortsteile der Stadt Hildesheim in den Wochenendnächten erschlossen wird. Warum mit Neukonzeption des Stadtverkehrs in 2018 ein eigenwirtschaftlicher Parallelverkehr umgesetzt wurde, scheint nicht abgestimmt.

Kapitel 8.1.2, Seite 138:

Der NVP stellt fest, dass u.a. die Orte Heinde, Lechstedt, Listringgen und Egenstedt grds. nicht ausreichend an das Grundzentrum angebunden seien, aber ausreichend gute Verbindungen nach Hildesheim existieren. Diese Verbindungen erfolgen in der Hauptzeit sternförmig mit jeweils eigenen Linien, in Nebenzeiten (Sa 16.00-Mo 7.00) gar nicht (Heinde, Lechstedt) oder als „Anhang“ der Linie 104 (Egenstedt) als lange „Stichfahrt“. Es sollte geprüft werden, ob hier nicht durch Verknüpfung der Linien 10, 34, 42, 104 und AST 109 (je nach Verkehrszeit) ein Ringverkehr Itzum-Lechstedt-Heinde-Groß Düngen (Bahnhof) - Marienburg-Domäne sowohl ein durchgängiges Angebot als auch eine Verknüpfung mit der Lammetalbahn und damit auch eine Anbindung an das Grundzentrum Bad Salzdetfurth ohne signifikanten Mehraufwand umgesetzt werden kann (ggf. als weiterer Punkt zum Prüfauftrag MA.5 und MA.8 unter 10.2.2 (Seite 198)

Für eine wirklich sinnvolle Analyse der Pendlerströme sind politische Ober- und Mittelzentren nur begrenzt von Bedeutung. Vielmehr ist zu erkennen, dass insbesondere die Ortsteile der Landkreismunicipien, die näher an der Standgrenze als am Gemeindezentrum liegen, sich naturgemäß Richtung Stadt orientieren, sobald es nicht um politische oder verwaltungstechnische Angelegenheiten und die Definition von Schulbezirken geht. Ärzte, Geschäfte, Arbeitgeber und wie schon gesagt eingefleischte Autofahrer kümmern diese nicht im Geringsten.

Diese Problematik ist zwar bekannt und auf Seite 140 oben auch dokumentiert, aber weder in diesem Nahverkehrsplan noch in dem aufwändig neu geplanten Liniennetz des SvHi und auch nicht bei ROSA ausreichend berücksichtigt.

Kapitel 10.4.2, Seite 227:

Es sollte geprüft werden, ob auch der Bahnhof Groß Düngen unter Berücksichtigung der o.g. Punkte (Pendlerverkehr Hannover) hier als Haltepunkt mit P+R-Potenzial aufgenommen werden kann.

Kapitel 10.5.1, Seite 228:

Es sollte geprüft werden, wie Echtzeitinformationen von Stadt- und Region in die Online-Systeme (BahnApp, App des Niedersachsentarif etc.) integriert werden können. Insbesondere die Fahrtausfälle im Stadtverkehr (Personalmangel) sind vorher zu großen Teile bekannt und werden nur als Meldung auf Homepage und/oder SocialMedia gepostet. Die Abfrage einer Verbindung über die gängigen Online-Medien führt hier zu falschen Ergebnissen und Kundenunzufriedenheit.

Kapitel 10.7, Seite 236, MT1:

Die Integration von NWB (Weserbahn und zukünftig „SBH“ S-Bahn-Hannover), enno und erixx in die Tarifkooperation sollte als dringlich eingestuft werden.

Kapitel 12.1, Seite 247:

Es sollten nicht nur die beiden Autobahnanschlüsse im Stadtgebiet genannt werden. Auch die Anbindung über die Raststätte Hildesheimer Börde an die A7 hat zumindest für die südlichen Ortsteile (Itzum etc.) eine große Bedeutung, da dieser Weg in der HVZ auch Richtung Norden Zeitvorteile mit sich bringt.