

Bearbeitungsstand: 04.09.2024

Gemeinsame Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Hildesheim Teil „Landkreis Hildesheim“ aus der Region Leinebergland

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir uns für die Gelegenheit bedanken, zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Teil „Landkreis Hildesheim“ (Stand 11.06.2024) Stellung nehmen zu dürfen. Wir sehen den Nahverkehrsplan vor allem auch als Werkzeug, um die bundesweit diskutierte Verkehrswende durch die Verbesserung von Mobilitätsangeboten jenseits des eigenen Pkw voranzubringen.

Diese Stellungnahme wird in enger Abstimmung mit den Mitgliedskommunen im Region Leinebergland e. V. (Stadt Alfeld (Leine), Flecken Delligsen, Stadt Elze, Gemeinde Freden (Leine), Gemeinde Lamspringe, Samtgemeinde Leinebergland und Gemeinde Sibbesse) abgegeben.

Obwohl der Flecken Delligsen nicht im Landkreis Hildesheim liegt, ist dieser als Mitgliedskommune der Region Leinebergland und aufgrund der starken Verflechtung mit Alfeld sowie der Integration in den ROSA-Tarif und der ausschließlichen Bedienung des Gebiets über die Linien 63 und 62 durch den RVHI bei der Bearbeitung der vorliegenden Stellungnahme mitberücksichtigt worden.

Unsere Stellungnahme ist in diese drei Teile gegliedert:

1. Anregungen zum Planungsprozess (ab S. 1)
2. Anregungen zu grundsätzlichen Aussagen im NVP-Entwurf (ab S. 2)
3. Anregungen die sich auf einzelne Kommunen beziehen (ab S. 9)

1 Anregungen zum Planungsprozess

Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans (Kapitel 0)

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, bei dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans bereits frühzeitiger im Planungsprozess im Rahmen des regionalen Beteiligungsgespräches im Februar 2024 beteiligt worden zu sein. Bei diesem Termin wurden allgemeine Themen der Nahverkehrsentwicklung, das vorhandene Linienangebot und allgemeine Trends vorgestellt. Konkretere Vorschläge zu Maßnahmen wurden bei diesem Termin nicht vorgestellt oder diskutiert. Die Diskussion blieb daher zwangsläufig oberflächlich.

Im weiteren Verlauf des Prozesses hat kein weiterer Beteiligungstermin mit Teilnahme der Kommunen stattgefunden. Wir halten eine solche weitere Abstimmung und Beteiligung in dieser Phase der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für sehr wichtig, insbesondere auch, um Fragen stellen, Erläuterungen zu den erarbeiteten Maßnahmen zu erhalten und die Maßnahmvorschläge diskutieren zu können. In der Umsetzung der Maßnahmen hoffen wir auf eine intensive Beteiligung, da die Zusammenarbeit mit dem Amt 909 - Kreisentwicklung und Infrastruktur bisher immer gut war.

Wir regen daher an, den Abstimmungs- und Vernetzungsprozess zur Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote dauerhaft zu intensivieren:

- Kontinuierliche Beteiligung der Region und der Kommunen bei der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplans, beispielsweise in Form einer Auftaktbeteiligung am Anfang der Analyse, im Rahmen der Festlegung der Zielvorgaben sowie bei der Abstimmung von konkreten Maßnahmvorschlägen, die die Region bzw. einzelne Kommunen betreffen.
- Einrichtung eines ständigen, regelmäßig stattfindenden Arbeitskreises „Mobilität“ (eingesetzt durch den LK Hi) mit Beteiligung aller Kommunen des Landkreises (ggf. zusammen mit der Stadt Hildesheim und weiteren Akteuren, wie z. B. den Verkehrsunternehmen). Regelmäßige Treffen eines solchen Arbeitskreises mit den Kommunen (oder mit einzelnen Kommunen sowie betroffenen benachbarten Aufgabenträgern bei teilraumbezogenen Planungen) finden z. B. im Kreis Groß-Gerau statt. Der Arbeitskreis kann auch dazu dienen, jährlich die Umsetzung des Nahverkehrsplans zu evaluieren. Die Region Leinebergland und die Mitgliedskommunen möchten hiermit ausdrücklich Bereitschaft zu gemeinsamen Gesprächen und Interesse an der Etablierung solch eines Arbeitskreises signalisieren.
- Die Umsetzung des NVPs sollte jährlich in einem Bericht veröffentlicht werden. Diese Form der Evaluation wird z. B. im Regionalverband Großraum Braunschweig mit einem jährlichen Bericht zur Umsetzung des Nahverkehrsplans vollzogen¹.

Ferner bitten wir darum, künftig das Beteiligungsverfahren nicht über die Sommerpause durchzuführen. Die Zeit nach der Sommerpause reichte bei dieser Beteiligung nicht aus, um die gemeinsame Stellungnahme in allen kommunalen Gremien zu besprechen.

2 Anregungen zu grundsätzlichen Aussagen im NVP-Entwurf

Rahmenziele (Kap. 2.1) und Entwicklungskonzept ÖPNV (Kap. 8)

In diesem Abschnitt werden folgende Ziele formuliert:

„Die im Nahverkehrsplan 2020 formulierten Rahmenziele werden unter Berücksichtigung der veränderten gesellschaftlichen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen (u. a. Pandemie 2020 bis 2023, erhebliche Kostensteigerungen in der Verkehrserbringung und neues Finanzierungssystem durch Einführung D-Ticket) fortgeschrieben.“

¹ vgl. Regionalverband Großraum Braunschweig: <https://www.regionalverband-braunschweig.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=21850&refresh=false&TOLFDNR=25699>; Abruf am 05.08.2024.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der damit einhergehenden notwendigen Mobilitätswende spielt der ÖPNV eine entscheidende Rolle. Der Nahverkehrsplan sollte daher auch das Ziel haben, durch ein attraktives Angebot neue Nutzergruppen zu erschließen und damit zu einer Umgewichtung weg vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln beizutragen. Daher schlagen wir vor, die auf Seite 23f. genannten Punkte, welche in die Rahmenziele einfließen, um diesen Punkt zu ergänzen.

Definition der Verkehrszeiten (Kapitel 2.3)

Wir begrüßen die Verlängerung der Normalverkehrszeit um eine Stunde von 18:00 Uhr auf 19:00 Uhr.

Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Erschließungsqualität (Kapitel 2.4.1.2)

Wir begrüßen, dass die Anbindung von Gewerbegebieten auf Wunsch von Kommunen geprüft und umgesetzt werden kann sowie die kommunale Mitfinanzierung nur dann greift, wenn die Anbindung keine überkommunale Bedeutung hat. Wir bitten zu beachten, dass Pilotprojekte grundsätzlich mindestens zwei Jahre laufen sollten, um sich zu etablieren und anschließend bewertet werden zu können.

Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität (Kapitel 2.4.1.3)

Für den Landkreis Hildesheim sind im NVP-Entwurf Mindestbedienungsstandards (MUSS) und Zielbedienstandards (SOLL) formuliert (vgl. Tab 1).

Für die **Anbindung der Ortsteile an das Grundzentrum** wird unter der Woche sowie am Samstag ein Fahrtenangebot mindestens alle zwei Stunden als Mindestbedienungsstandard vorgesehen (Relationskategorie II-A). Wir erachten diese Anforderung für alle Ortsteile als zu gering und regen daher an, diese Anforderung **für alle Ortsteile mit einem stündlichen Angebot im Mindestbedienungsstandard (MUSS)** vorzusehen.

Gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan hat sich das Wochenendangebot in zahlreichen Gemeinden der Region verbessert; an Samstagen besteht auf verschiedenen Linien ein zweistündliches Angebot, an Sonn- und Feiertagen werden drei bis vier Fahrtenpaare angeboten. **Wir begrüßen diese Angebotsausweitung, halten sie jedoch insbesondere an Sonn- und Feiertagen (aber auch an Samstagen während der Haupteinkaufszeiten) für nicht ausreichend.** Bei den Mindestbedienungsstandards (MUSS) ist auch in diesem Nahverkehrsplan eine Bedienung an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht erwähnt, lediglich bei den Standards (SOLL) werden Zielbedienungsstandards formuliert, die in etwa dem heutigen Bedienungsangebot entsprechen. An Sonn- und Feiertagen sollte ein mindestens zweistündliches Angebot auf den Relationen der Kategorie II-C (Grundzentren zu den relevanten Mittelzentren bzw. zum Oberzentrum Hildesheim; vgl. Tabelle 2 in Kap. 2.4.1.1) im Landkreis vorgesehen und als **Mindestbedienungsstandard (MUSS) formuliert werden**. Der aktuelle SOLL-Standard sollte auf den anderen Relationen als MUSS-Standard aufgenommen werden.

Ebenso halten wir es für erforderlich, für das **Nachtangebot einen Mindestbedienungsstandards (MUSS)** vorzusehen. Ein Vorschlag ist hier die Verbindung von Hildesheim zu allen Grund- und Mittelzentren mit vier Fahrten. Damit wäre das Angebot auch auf die Grundzentren Duingen und Freden sowie das Mittelzentrum Alfeld auszuweiten. Für diese zusätzliche Anbindung muss dann auch eine entsprechende Maßnahme im Entwicklungskonzept aufgenommen werden. Ebenso sollte die Möglichkeit des Zwischenein- und -ausstiegs als Anforderung geprüft werden.

Eine Zusammenfassung der vorangegangenen Anregungen in Bezug auf die Mindest- und Zielbedienstandards ist in Tabelle 1 dargestellt.

Tab. 1: Zusammenfassung der im Nahverkehrsplan definierten Mindest- und Zielbedienstandards sowie der in dieser Stellungnahme formulierten Anregungen (Nahverkehrsplan S. 32-34)

	II-A Ortsteile - Grundzentrum	II-B Ortsteile – relevantes Mittelzentrum (Alfeld, Sarstedt bzw. Oberzentrum Hi)	II-C Grundzentrum – relevantes Mittelzentrum (Alfeld, Sarstedt bzw. Oberzentrum Hi)
Entwurf 2024 (MUSS)	Mind. alle 2 h (Mo-Fr 6:00 – 19:00 Uhr, Sa 09:00 – 16:00 Uhr) + Verdichtung an Schultagen	Mind. alle 2 h (Mo-Fr 6:00 – 19:00 Uhr, Sa 09:00 – 16:00 Uhr)) + Verdichtung an Schultagen	Mind. Stündlich (Mo-Fr 6:00 – 19:00), Sa 09:00 – 16:00 Uhr)) + Verdichtung an Schultagen
Entwurf 2024 (SOLL)	Mind. alle 2 h (Mo-Fr 6:00 – 19:00 Uhr, Sa 09:00 – 16:00 Uhr) + Verdichtung an Schultagen Ortsteile >1.000 EW in HVZ stündlich (6:00 – 8:30 und 13:00 – 16:30) Sonn- & Feiertage vormittags 1 Verbindung nach Hildesheim oder zur nächsten Bahnstation, nachmittags drei Fahrtmöglichkeiten zurück, max. Fahrtabstand 3 h	Mind. alle 2 h (Mo-Fr 6:00 – 19:00 Uhr, Sa 09:00 – 16:00 Uhr)) + Verdichtung an Schultagen Ortsteile >1.000 EW in HVZ stündlich (6:00 – 8:30 und 13:00 – 16:30) Sonn- & Feiertage vormittags 1 Verbindung nach Hildesheim oder zur nächsten Bahnstation, nachmittags drei Fahrtmöglichkeiten zurück, max. Fahrtabstand 3 h	Mind. Stündlich (Mo-Fr 6:00 – 19:00), Sa 09:00 – 16:00 Uhr)) + Verdichtung an Schultagen 21:00-22:00 Uhr Rückfahrtmöglichkeit vom Mittelzentrum Alfeld oder Oberzentrum Hildesheim Sonn- & Feiertage 1 Verbindung nach Hildesheim oder zur nächsten Bahnstation, nachmittags drei Fahrtmöglichkeiten zurück, max. Fahrtabstand 3 h
Anregung (MUSS)	mind. stündliche Bedienung (Mo-Fr 6:00 – 19:00 Uhr, Sa 09:00 – 16:00 Uhr) für alle Ortsteile als MUSS-Standard aufnehmen SOLL-Standard an Sonn- & Feiertagen und für alle Ortsteile als MUSS-Standard aufnehmen	mind. stündliche Bedienung (Mo-Fr 6:00 – 19:00 Uhr, Sa 09:00 – 16:00 Uhr) für alle Ortsteile als MUSS-Standard aufnehmen SOLL-Standard an Sonn- & Feiertagen und für alle Ortsteile als MUSS-Standard aufnehmen	Mind. 2-stündliche Bedienung an an Sonn- & Feiertagen als MUSS-Standard aufnehmen MUSS-Standard für Fr und Sa: im Nachtbus 4 Fahrtenpaare von Hildesheim zu allen Grundzentren aufnehmen

Verknüpfung ÖPNV / Fahrrad, Stichpunkt Fahrradabstellanlagen (Kap. 2.4.2)

Wir schlagen vor, an den Haltestellen der Kategorie A-B eine Fahrradabstellanlage als erforderliche Ausstattung mitaufzunehmen. Dies ist im Rahmen des Fahrradbügelprogramms des Landkreises bereits erfolgreich begonnen und sollte weiter fortgesetzt werden.

Anforderungen an die Fahrgastinformation und Serviceleistungen (Kap. 2.4.4) - Mobilitätszentrale

Wir begrüßen das Engagement des Landkreis Hildesheim beim Aufbau eines Netzes an Mobilitätszentralen und der damit einhergehenden Beschäftigung mit intermodalen Reisewegen, welche den ÖPNV integriert. Beim dargestellten Leistungs- und Aufgabenportfolio der Mobilitätszentralen bitten wir darum, diese übergreifender als „Schnittstelle zwischen ÖPNV, SPNV, Fernverkehr, MIV sowie dem Radverkehr“ zu beschreiben, wie dies auch die Definition der LNVG nahelegt. Nur so wird die Vernetzung aller Verkehrsmittel berücksichtigt. In der Grundstufe bitten wir um Aufnahme der Bausteine Fahrrad- oder Lastenradsharing und Verwaltung abschließbarer Fahrradboxen. Insbesondere bereits vorhandene Angebote sollten kurzfristig eingebunden werden.

Ferner halten wir es für sinnvoll, dass Verbesserungen im ÖPNV-Angebot auch offensiv kommuniziert werden, damit diese auch in den kleineren Orten besser bekannt werden, und schlagen vor, diese Anforderungen entsprechend aufzunehmen.

Anforderungen an die Verkehrsdurchführung (Kap. 2.4.6)

Wir begrüßen die fortschreitende Digitalisierung der Fahrgastinformation in Form der ROSA-App, welche nun auch E-Tickets, Fahrtauskünfte sowie die Buchung von Bedarfsverkehren ermöglicht. Die Möglichkeit, E-Tickets in den Bussen zu kontrollieren, sollte weiter verbessert werden.

Bevölkerungsentwicklung (Kap. 3.2)

Die Aussage, dass sich die dünner besiedelten Kommunen mit meist unter 100 EW/km² bandartig an der südlichen Kreisgrenze erstrecken sollte angepasst werden (S. 66). Auch Schellerten, Holle und Söhre an der östlichen Kreisgrenze gehören zu den dünner besiedelten Kommunen.

Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen (Kap. 3.3), Mobilitätsverhalten (Kap. 4.6)

Im Rahmen der Erfassung der Raum- und Strukturentwicklung wird hinsichtlich der Nachfrageströme lediglich auf die Pendlerrelationen fokussiert. Auch die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in Kap. 4.6 lassen nicht erkennen, dass es weitergehend Informationen zur Nutzung anderer Verkehrsteilnehmer gibt.

Die Verkehrsnachfrage und damit das Potenzial für den ÖPNV umfassen aber auch weitere Zielgruppen, für die das bestehende Angebot, aber insbesondere auch eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung von großer Bedeutung sind (z. B. der Erledigungs- und Freizeitverkehr). Es wäre wünschenswert, für die Abschätzung der bestehenden und künftigen Nachfrage und der vorhandenen Potenziale für den ÖPNV für weitere wichtige Zielgruppen hierzu eine belastbare

Datengrundlage z. B. durch eine Verkehrserhebung aufzubauen, wie sie auch in Maßnahme M.II.2. gefordert wird.

Versorgungsstandorte (Kap. 3.5)

Aufgrund der Verkleinerung des AMEOS Krankenhaus kommt den Standorten des Notärztlichen Dienstes, Hausarztsitzen sowie Gemeinschaftspraxen wie den MVZ in Alfeld und Freden stärkere Bedeutung zu, welche in der ÖPNV-Planung berücksichtigt werden sollten.

Tarifverbund ROSA (Kapitel 4.2)

Bitte den On-Demand-Verkehr (ODV) in der Liste aufnehmen. Es sollte langfristig darauf hingewirkt werden, dass die Fahrradtageskarte des Niedersachsentarifs auch in den Bussen Gültigkeit hat und dort verkauft werden kann.

Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr (Kap. 4.3.3)

In der Tabelle 12 fehlt bei Bodenbug Bahnhof die Verknüpfung zur Linie 661.

Bedienungsangebot im Busverkehr (Kap. 4.4.2)

Tabelle 13, S. 90: Hier wird mehrfach auf die Tabelle 10 im Anlagenband verwiesen, welche nicht vorhanden ist.

Stärken-Schwächen-Analyse (Kapitel 6)

Die dargestellte „Stärke“ des Rundum-Anschlusses in Elze existiert oft nur auf dem Papier. Aufgrund der zahlreichen Verspätungen werden die Anschlüsse an diesem Verknüpfungspunkt häufig nicht erreicht.

Bei Stärken bitte auch die Mobilitätszentrale Leinebergland in Alfeld beim letzten Punkt auflisten.

Die aufgelistete Schwäche eines unzureichenden bzw. kein Bedienangebot nach 19:00 Uhr und eines reduzierten Angebots am Wochenende wird auch mit den neu definierten Mindestbedienstandards nicht behoben. Wir bitten darum eine Weiterentwicklung des Angebots in den Schwachverkehrszeiten als Prüfauftrag aufzunehmen.

Bewertung der Bedienung- und Verbindungsqualität (Kapitel 6.1.3)

Eine Bewertung der Angebotsqualität anhand der Bedienstandards für jeden Ortsteil, wie sie im Anlagenband des NVP 2020 erstellt worden ist (Tabellen 8 -10), fehlt hier und macht die Verbesserungen sowie bestehenden Defizite seit 2020 schwerer nachvollziehbar. Wir bitten daher darum, dieses Format wieder einzuführen.

Bewertung der Netz- und Fahrplantransparenz (Kap. 6.2.1)

Der Nahverkehrsplan fordert eine vollständige Darstellung aller Bus- und Bahnlinien sowie eine Differenzierung in der Liniendarstellung zu ihrer Angebotsqualität. Diese Forderung wird uneingeschränkt begrüßt! In einer solchen Übersicht sollten als Qualitätsmerkmal nur Linien mit mindestens zweistündlichem regelmäßigen Angebot aufgeführt werden. Eine

Komplettübersicht, die aber nur geringen Informationsmehrwert hat, kann alle Linien – grafisch differenziert nach Angebotsqualität – darstellen.

Bewertung der Fahrgastinformationen (Kap. 6.2.3.)

Die Aussage „Es gibt ein gemeinsames (von RVHI und SVHI betriebenes) Kundencenter [...] sowie ein von RVHI betriebenes Kundencenter in der Hermann-Römer-Straße in Hildesheim und in Alfeld.“ ist so nicht richtig. Die Mobilitätszentrale Leinebergland in Alfeld wird erst ab dem 1.1.2025 vom RVHI übernommen und wurde seit 2018 bis heute vom Region Leinebergland e.V. unter Cofinanzierung des Landkreis Hildesheim und Fördermitteln betrieben. Wir bitten darum, darauf hinzuweisen.

Bewertung der Themen Tarif und Vertrieb (Kap. 6.2.4)

Bitte immer von der „Mobilitätszentrale Leinebergland“ sprechen, wenn die Mobilitätszentrale in Alfeld gemeint ist.

Entwicklungskonzept (Kap. 8)

Handlungsfeld I „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots“

Der **Prüfauftrag M*I.8 „Weiterentwicklung ALT“** wird ausdrücklich begrüßt. In der Steuerung über eine nutzendenfreundliche App und die Flexibilisierung über einen Flächenbetrieb werden große Potentiale gesehen. Erste Erfahrungen mit einem Flächenbetrieb wurden bereits im Projekt mobil@leine gesammelt, welche in die Weiterentwicklung der ALT-Verkehre einfließen sollte. Im Zuge der Weiterentwicklung sollte auch eine bessere und einheitliche Vermarktung des Angebotes sowie eine einheitliche Kennzeichnung der Fahrzeuge für eine bessere Erkennbarkeit für die Fahrgäste geprüft werden. Unbedingt verbessert werden sollte die telefonische Erreichbarkeit der Buchungszentrale; diese ist neben einer digitalen Buchungsmöglichkeit auch weiterhin notwendig.

PRO.I.10. Entwicklung von einzelnen Querverbindungen

Hier sollten auch Querverbindungen über die Landkreisgrenze hinweg betrachtet werden, z. B. zwischen Delligsen und Alfeld, zwischen Freden und Bad Gandersheim sowie zwischen Lamspringe und Bad Gandersheim.

Handlungsfeld II „Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebots“ (Kapitel 8.3)

Wir begrüßen die **Forderung nach einer Verkehrserhebung (Maßnahme M II.2a)**. Der Maßnahme ist deshalb unbedingt zuzustimmen. Erst anhand tatsächlicher Nutzerbefragungen, insbesondere bei den „wahlfreien Kunden“, lassen sich Erfolg oder Misserfolg einer gegebenen ÖPNV-Linie beurteilen. Ebenfalls zuzustimmen ist deshalb dem Ansatz des NVP, dass „eine höhere Attraktivität besonders für wahlfreie Kunden im Mittelpunkt des Handelns stehen sollte“ (Entwurf des NVP S. 123) und hierfür das Angebot ausgebaut und dessen Qualität verbessert werden sollte.

Wir begrüßen die Prüfung eines **Anschlussmanagements (M*.II.3 Prüfung: Verlässliche Anschlussicherung)**. Umsteigebeziehungen an den definierten Systemknoten Bahn/Bus und Bus/Bus sind ggf. zu optimieren. Dabei sollten Anschlüsse in der SVZ gesichert funktionieren, d. h. absehbare Verspätungen z. B. des Zubringerverkehrsmittels sollten, soweit betrieblich möglich, abgewartet werden. Dies kommt auf der Metro-nom-Strecke sehr regelmäßig vor und hat daher eine gewisse Dringlichkeit. Wir regen an, für Anschlussverbindungen ein Abwarten des Anschlusses für eine bestimmte Zeit verbindlich zu prüfen. Bei späten bzw. den jeweils letzten Fahrten sollte ca. 15 Minuten gewartet werden und, falls dies betrieblich nicht möglich ist, Fahrgästen eine garantierte Fahrt zu ihrem Zielort mittels alternativen Mobilitätsangeboten, z. B. mit einem Taxi, ermöglicht werden.

Handlungsfeld III „Schaffung einer leistungsfähigen und barrierefreien Verkehrsinfrastruktur“

M.III.2 Weiterentwicklung des ROSA-Tarifs

Die Zuordnung der Ortsteile zum jeweiligen Grundzentrum wird begrüßt, im Gebiet der Region Leinebergland betrifft das z. B. Wettensen, welches der Tarifwabe 221 – Dehnsen und nicht der Tarifwabe 260 – Alfeld zugeordnet ist, wodurch die Preisstufe 1 nie genutzt werden kann.

Zudem sollte die preisliche Attraktivität der Einzelfahrkarten verbessert werden, damit der ÖPNV auch für Gelegenheitsfahrende erschwinglich bleibt.

Handlungsfeld IV „Ausbau der Fahrgastinformation und – kommunikation“

M*.IV.6 „Prüfung: Implementierung Mobilpaten“ und PRO.IV.7 „PROJEKT: Ausweitung und Verstetigung bisheriger Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagement“

Grundsätzlich wird die Ausweitung von Marketing und Beratungsangeboten zu ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten begrüßt, da viele Menschen das bestehende und in den letzten Jahren verbesserte ÖPNV-Angebot nicht wahrnehmen. Die Einbindung von ehrenamtlichen Mobilitätspaten sollte mit dem Angebot der Mobilitätszentralen vernetzt sein.

Zum Projekt Mobilitätsmanagement bitten wir darum, die Aufgaben eines landkreisweiten Mobilitätsmanagement zu verdeutlichen. Laut Projektsteckbrief soll diese „[...] ÖPNV-Projekte [...] verstetigen.“ In der weiteren Projektbeschreibung wird von Informations- und Beratungsangeboten besprochen. Dies ist aus unserer Sicht eher die Aufgabe von Mobilpaten, während die Aufgaben eines Mobilitätsmanagements weitergehen. Dieses sollte verkehrsmittelübergreifend Mobilitätsangebote gemeinsam mit Kommunen oder weiteren Akteuren initiieren, (weiter-)entwickeln und vernetzen. Die Schaffung einer landkreisweiten Stelle zur Unterstützung der Aktivitäten des Region Leinebergland e. V. und der Kommunen wird begrüßt.

3 Anregungen die sich auf einzelne Kommunen beziehen

Wir möchten folgende konkrete Hinweise geben:

3.1 Region Leinebergland

Anforderungen an die ÖPNV-Angebotsqualität – Anforderungen an die Bedienungsqualität (Kapitel 3.3.4.3)

In verschiedenen Städten bzw. Gemeinden der Region bestehen Verflechtungen zu Zielen in benachbarten Landkreisen bzw. sind umgekehrt Orte in benachbarten Landkreisen mit den Zentren in der Region Leinebergland eng verknüpft. So bestehen z. B. zwischen Delligsen und Alfeld (Pendleratlas, Mobilitätsbefragung Landkreis Hildesheim 2018) oder zwischen Freden und Bad Gandersheim sowie Lamspringe und Bad Gandersheim (Mobilitätsbefragung Landkreis Hildesheim 2018) umfangreiche Verkehrsbeziehungen. Diese Verkehrsbeziehungen finden sich in den formulierten Mindestbedienungsstandards nicht wieder. Wir regen daher an, die Systematik der Bedienungsqualität nicht nur auf Relationen im Landkreis Hildesheim und zum Oberzentrum Hildesheim auszurichten, sondern auch relevante benachbarte Zentren miteinzubeziehen, eine entsprechende Defizitanalyse durchzuführen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auch in diesen Regionen vorzusehen.

3.2 Stadt Alfeld (Leine)

Wir bitten darum zu prüfen, wie die **Anschlüsse zwischen den Zügen am Bahnhof Alfeld** und den Stadtbuslinien 601 und 602 verbessert werden können. Die Anschlüsse werden durch zu kurze Umsteigezeiten oft nur knapp verpasst.

Wir begrüßen das Engagement des Landkreis Hildesheim beim Aufbau eines Netzes an Mobilitätszentralen und der damit einhergehenden Beschäftigung mit intermodalen Reisewegen, welche den ÖPNV integriert. Beim dargestellten **Leistungs- und Aufgabenportfolio der Mobilitätszentralen (Kap. 2.4.4)** bitten wir darum, diese übergreifender als „Schnittstelle zwischen ÖPNV, SPNV, Fernverkehr, MIV sowie dem Radverkehr“ zu beschreiben, wie dies auch die Definition der LNVG nahelegt. Nur so wird die Vernetzung aller Verkehrsmittel berücksichtigt. In der Grundstufe bitten wir um Aufnahme der Bausteine Fahrrad- oder Lastenradsharing und Verwaltung abschließbarer Fahrradboxen. Insbesondere bereits vorhandene Angebote sollten kurzfristig eingebunden werden. Dies betrifft in Alfeld die städtischen Fahrradboxen und den Hilde Lastenradverleih, die aktuell durch die Mobilitätszentrale Leinebergland am optimalen Standort für die Kunden verwaltet werden (vgl. S. 5).

Den **Prüfauftrag M*1.4 „Einrichten einer umsteigefreien, schnellen Direktverbindung Alfeld – Hildesheim“** mit einem Stundentakt erachten wir als sehr wichtig, da durch die Beschleunigung diese Busverbindung deutlich attraktiver würde. Die aktuelle Direktverbindung über die Linie 44 ist mit einer Fahrzeit von 65 Minuten gegenüber dem PKW (40 Minuten) nicht attraktiv genug. Wir bitten darum zu prüfen, ob kurzfristig die Taktlücken auf der Linie 44 geschlossen werden können, um eine stündliche Anbindung zu gewährleisten (Fahrt 8:20 Uhr fährt nur bis Sibbesse, Fahrt 11:20 Uhr in der Schulzeit bis Hildesheim weiterführen).

Prüfauftrag M*1.7 „Modifizierung des Nachtsbus-Angebots“

Wir begrüßen die Initiative, das Nachtbusangebot auch auf das südliche Kreisgebiet auszuweiten. Hier werden bisher die Stadt Alfeld (Leine) und die Gemeinde Freden (Leine) als einzige Kommunen im Landkreis nicht berücksichtigt, was insbesondere im Fall von Alfeld als eins von zwei Mittelzentren nicht verständlich ist. Die letzte Hinfahrt aus Alfeld Richtung Hildesheim endet um 23:51, die letzte Rückfahrt ist sogar schon um 23:06 Uhr. Wir schlagen daher vor, die N9 (ggf. durch Verlängerung des Umlaufs oder dem Einsatz eines weiteren Fahrzeugs) bis Alfeld zu verlängern. Zwischeneinstieg und Rückfahrt sollten an ausgewählten Haltestellen möglich sein. Dies ist insbesondere auf der N9 an Elze/Bahnhof gewünscht. Bei Verlängerung des Nachtsbus-Angebots bis Alfeld sollte der Verkehr in beide Richtungen Alfeld – Hildesheim möglich sein. Hiermit würde Alfeld dem anderen Mittelzentrum Sarstedt gleichgestellt, wo auf der N1 die ganze Nacht Fahrten in beide Richtungen möglich sind. Analog zur N7+ könnte die Fahrt mit einer fest bereitstehenden N9+ bis Freden verlängert werden.

Das **Gewerbegebiet Limmer West** weist nach wie vor ein Defizit in der Erschließung auf (Anlagenband Karte 7). Die Schlussfolgerung, dass hier kein bzw. nur ein geringer Handlungsbedarf besteht, folgen wir nicht (Kap. 6.1.3). Weil die Süd-Nord-Erschließung des Gebietes parallel zur B 3 und damit auch parallel der heutigen Linienführung des ÖPNV verläuft, sollte hier ein auf die Arbeitszeiten der Mehrzahl der ansässigen Betriebe abgestimmtes Angebot angestrebt werden. Damit könnte ein nicht unerheblicher Teil der Arbeitnehmer:innen in die Lage versetzt werden, auch Jobtickets nutzen zu können.

Die **Stadt Alfeld (Leine) und der Flecken Delligsen** sind durch starke Pendelverflechtungen eng verbunden. Dies zeigen auch die Karten 8a und 8b im Anlagenband. Bei beiden Karten werden unterschiedliche Farbskalen verwendet. Wir bitten darum dies anzupassen.

Der Nahverkehrsplan des Landkreis Hildesheim definiert anders als der Nahverkehrsplan des ZVSN (S.69, S. 228) nicht konkret Standards für Landkreis übergreifende Verbindungen. Im Nahverkehrsplan des ZVSN wird hier ein Stundentakt angesetzt. Wir bitten aufgrund der real vorhandenen Verflechtungen mit dem ZVSN über eine verbesserte Taktung zu sprechen.

Wir regen an, alle **Ortsteile** mindestens **stündlich an ihr Grundzentrum** sowie das relevante Mittelzentrum bzw. das Oberzentrum Hildesheim anzubinden.

3.3 Flecken Delligsen

Die **Stadt Alfeld und der Flecken Delligsen** sind durch starke Pendelverflechtungen eng verbunden. Dies zeigen auch die Karten 8a und 8b im Anlagenband. Bei beiden Karten werden unterschiedliche Farbskalen verwendet. Wir bitten darum dies anzupassen.

Der Nahverkehrsplan des Landkreis Hildesheim definiert anders als der Nahverkehrsplan des ZVSN (S.69, S. 228) nicht konkret Standards für Landkreis übergreifende Verbindungen. Im Nahverkehrsplan des ZVSN wird hier ein Stundentakt angesetzt. Wir bitten darum aufgrund der real vorhanden Verflechtungen mit dem ZVSN über eine verbesserte Taktung zu sprechen. Hierbei sollte neben der Verbindung Delligsen – Alfeld auch die Anbindung von Delligsen an das nächste Grundzentrum Eschershausen mitgedacht werden, was aktuell nur über einen Umstieg auf der Linie 63 in einen Rufbus möglich ist und die Strecke unattraktiv macht.

3.4 Stadt Elze

Die in Kap. 8.9 gewünschte **Reaktivierung des Bahnhofs Mehle** sowie die Sicherung des Umsteigeknotens Elze, mit dem Ziel, die Direktverbindung Hildesheim – Alfeld zu verbessern wird begrüßt. Ersteres war auch schon Teil des NVP 2020 und wurde von der Stadt Elze als Wunsch in die Ausbauplanungen zur Strecke Hameln – Elze eingebracht.

In Elze wird ein großer Teil des öffentlichen Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs mit AST-Verkehren betrieben (Ausnahme Linie 66). Hier regen wir an, zumindest die Ortsteile Mehle, Sehde und Esbeck **regelmäßig mit der Linie 66** anzubinden. Hier ist bei Verstärkerfahrten im Schulverkehr auch heute schon ein Ausstieg möglich.

Außerdem sollten auch am **Sonntag** sowohl auf der Linie 66 wie auch auf den Linie 501 und 502 mehrere Fahrtenpaare ggf. als AST vorgehalten werden.

Wir regen an, alle **Ortsteile** mindestens **stündlich an ihr Grundzentrum** sowie das relevante Mittelzentrum bzw. das Oberzentrum Hildesheim anzubinden.

Die **Kommunikation zu den AST Verkehren** sollte deutlich verbessert und die Haltestellenfahrpläne dahingehen verändert werden, dass auf die telefonische und digitale Bestellmöglichkeit deutlich hingewiesen wird.

Für das Gewerbegebiet Mühlenfeld und Freibad (Kernort Elze) ergeben sich **Erschließungsdefizite**, die schon im NVP 2015 benannt wurden und im Nahverkehrsplan 2020 mit einer Maßnahme (MA.1) zur Anbindung durch die Linie 66 bedacht wurde. Der Standort ist bereits abgestimmt, die Umsetzung steht noch aus. Wir bitten um zeitnahe Realisierung. Auch anderen Versorgungsstandorten wären zusätzliche Haltestellen sinnvoll (REWE Schmiedetorstraße, Netto und Aldi Sehlder Straße, Mehle Oberdorf nördl. alte B3). Wir bitten um entsprechende Prüfung.

Im Rahmen von **Verbindungen vom Landkreis Hildesheim in die Region Hannover** schlagen wir vor, Planungen nicht an Kreisgrenzen bzw. Verbundgrenzen enden zu lassen, da es Verflechtungen aus Elze auch Richtung Norden in die Region Hannover gibt.

Darüberhinausgehend könnte man z. B. die **Einbindung von Burgstemmen in die Linie 501** prüfen. Die 5 km lange Strecke lässt sich mit dem ÖPNV aktuell in 41 Minuten und einem Umstieg in Gronau in die Linie 51 bewältigen. Auch könnte man diese Überlegung in die Maßnahme „Einrichtung von Premiumbuslinien „Hildesheimer Stern“ einfließen lassen.

3.5 Gemeinde Freden (Leine)

So sehr die Gemeinde Freden (Leine) die vorgenommenen Verbesserungen auf den Linien 61 und 68 auch begrüßt (in 2020 Ausweitung des Angebotes um 1-2 Fahrten zur Schließung von Angebotslücken Linie 68; in 2021 Einrichtung von Wochenendverkehren auf den Linien 61 und 68; in 2024 Einführung Rufbus Schildhorst), so sehr muss erneut auf das **fehlende Nachtbusangebot nach Freden (Leine)** hingewiesen werden. Auf dem Regionaltermin in Alfeld wurde dieses nicht nur von Fredener Seite bemängelt, sondern auch aus den westlichen Gemeindebereichen der Samtgemeinde Leinebergland und aus der Stadt Alfeld (Leine). Betrachtet man das gesamte Nachtbusangebot, so muss festgehalten werden, dass der Süd-Westen des

Landkreises Hildesheim nicht erschlossen ist; die beiden Peiner Ortschaften Hohenhameln und Groß Lafferde aber sehr wohl. Seitens der Gemeinde Freden (Leine) wird seit der Einführung des Nachtbusangebotes auf dieses Defizit hingewiesen, ohne dass in irgendeiner Art und Weise seitens des Aufgabenträgers Lösungsvorschläge vorgestellt und diskutiert werden. Ein Theaterbesuch im TfN, das auch durch die Kreisumlage der Gemeinde Freden (Leine) mitfinanziert wird, endet am Wochenende spätestens um 00:06 Uhr am Hauptbahnhof. Dies ist nicht mehr hinnehmbar. Wir erwarten, dass der Süd-West-Bereich des Landkreises Hildesheim entweder durch die Erweiterung vorhandener Nachtbusangebote (N7, N7+, N8, N9) oder die Einführung einer zusätzlichen Linie N10 erschlossen wird. Die Linie N7 könnte z.B. statt den Ortschaften Bodenburg und Westfeld das Grundzentrum Freden (Leine) anfahren. Beide Grundzentren (Bad Salzdetfurth und Sibbesse) sind ja über andere Nachtbuslinien angeschlossen. Eine Bedienung z. B. im Zweistundentakt (oder eine unterschiedliche Taktung je nach Länge der Linie) wäre aus unserer Sicht auch ausreichend, wenn dadurch mehr Flexibilität im Fahrzeugumlauf entsteht und weitere Orte angebunden werden können.

Durch den vorhandenen Bahnhof können Fahrgäste mit Umstieg in Freden (Leine) die Anschlussmobilität nutzen. Allerdings fehlen unseres Erachtens komfortable Anschlüsse zwischen SPNV und Buslinien, im NVP-Entwurf heißt es dazu: *„An den Haltepunkten Barnten, Freden, Harsum und Emmerke bestehen keine Systemverknüpfungen SPNV – Bus, hier sind die Verknüpfungen eher zufällig“* (S. 102). Wir regen an, eine **Maßnahme zur verbesserten Verknüpfungssituation am Bahnhof Freden** mit aufzunehmen.

Der **Ortsteil Schildhorst ist aktuell an Schultagen** nicht angebunden. Es fehlen im Rahmen des NVP-Entwurfs entsprechende Maßnahmen oder Prüfaufträge, um das ermittelte Defizit zu beheben. Wir bitten, diese mit aufzunehmen.

3.6 Gemeinde Lamspringe

Allgemeine Vorbemerkung

Der Landkreis Hildesheim stellt im Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 interessante Analysen zur Situation des Nahverkehrs vor und beschreibt in Kapitel 8 konkrete Maßnahmen und Prüfaufträge, um erkannte Schwachstellen im Angebot zu beheben. Das wird aus gemeindlicher Sicht begrüßt, denn die Weiterentwicklung des ÖPNV auf Kreisebene stellt einen wichtigen Baustein zu einer klimafreundlichen Mobilität dar, die den Bahnverkehr sinnvoll ergänzt. Denn nur 13 der 18 Kommunen haben einen Bahnanschluss. Alle Kommunen ohne Bahnanschluss liegen im Ost-/Südostkreis, so dass diese Kommunen aus Gründen ausgewogener Infrastruktur im Kreis im ÖPNV besonders zu berücksichtigen sind.

Anbindung Grundzentrum an das Mittelzentrum Alfeld: Hier besteht durch die Linie 68 eine klare Unterversorgung. Der unter 2.4.1.3 geforderte Mindestbedienungsstandard wird nicht erreicht. Der aktuelle Fahrplan sieht einen 2-Stundentakt vor. Der letzte Bus startet von Lamspringe um 17.02 (werktags und Wochenende). Zudem fahren die Busse am Wochenende nur bei vorheriger telefonischer Anmeldung, die nach Aussagen von Nutzern oft nicht klappt. Eine große und zudem kostengünstige Erleichterung würde die Verknüpfung der Linien 41 und 44 durch ein ALT Lamspringe – Adenstedt (über Woltershausen und Irmenseul) bringen; Umsteigemöglichkeit auf Linie 44 dann in Adenstedt.

Punkt 2.4.1.3 Anforderungen an die Bedienqualität

Wir bitten darum zu prüfen, ob der Zielbedienungsstandard für Sonntage deutlich angehoben werden kann (6-8 Fahrtenpaare am Tag). Der Nahverkehrsplan sieht für Sonntage (immer) 1 Fahrmöglichkeit an Vormittagen „zu familienfreundlichen Zeiten, um am Vormittag nach Hannover zu kommen“, vor, außerdem nachmittags 3 weitere Fahrtenpaare im Abstand von höchstens 3 Stunden. Es ist fraglich, ob sich die beabsichtigte Einzel-Zielgruppe „Familien“ auf dieses marginale Angebot einlässt. Es steht in Konkurrenz zur Flexibilität des Autos oder dem Stundentakt einer Bahnverbindung, die von den zahlreichen Bahnhöfen im Landkreis immer eine Alternative nach Hannover ist (P+R). Sonstige Gelegenheitsfahrer können mit 4 Fahrten am Sonntag allenfalls zufällig gewonnen werden. Sinnvoller ist deshalb an Sonntagen die Ausrichtung von Anruf- oder Kleinbusverkehren auf geeignete Bahnhöfe in den Gemeinden oder Nachbargemeinden – nicht nur 4x am Tag, sondern 6x – 8x. Damit würde für die Bürger*innen ein deutlich schnelleres und attraktiveres Angebot an Sonntagen entstehen. Konzessionsfragen wären abzustimmen. Bei der Linie 41 über Sehlen ist an Sonntagen die früheste Verbindung ab Lamspringe um 12:31 Uhr, die späteste Rückfahrt ab Bodenburg um 18:02 Uhr. Das Ziel "um am Vormittag nach Hannover kommen zu können" wird damit verfehlt. Für den geplanten Familienausflug bleibt in Hannover nur ein Aufenthalt von 14:07 bis 16:48 Uhr. Mit dem ALT 41 über Wöllersheim gäbe es schon eine Fahrmöglichkeit ab Lamspringe um 10:40 Uhr, aber diese Verbindung ist für Lamspringer leider nicht vorgesehen.

Positives Beispiel mit 5 Anruffahrten ist die Linie 661 mit Anbindung an die Bahnhöfe Banteln und Bodenburg.

Punkt 8.2 Handlungsfeld I „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes“

Hier regen wir an, die Busverbindung zwischen Bad Salzdetfurth und Lamspringe ebenfalls in das **Netz der Premiumbuslinien** aufzunehmen. Diese Relation ist eine Verlängerung der Schienenverbindung Hildesheim – Bad Salzdetfurth auf der Straße und daher aus Fahrgastsicht als eine durchgehende Relation nutzbar (wenn auch mit Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere). Hier kommen der Gesamtverbindung klar die Zeitvorteile der Bahn zu Gute.

Der **Prüfauftrag M*I.6. „Prüfung: Überplanung des Korridors Bad Gandersheim -Lamspringe - Bodenburg** wird begrüßt, da die bisherigen Verbindungsalternativen zwischen Bodenburg, Lamspringe und Bad Gandersheim im Vergleich mit dem eigenen Pkw sehr lang sind. Hierbei sollte die Verbindung zwischen Sehlen und Adenstedt geprüft werden, wodurch eine Verknüpfung mit der Linie 44 möglich wird. Wir bitten darum, die Umsetzung in den nächsten fünf Jahren anzuschieben und dies in den Maßnahmenkatalog M aufzunehmen. Dabei geht es nicht nur um die so dringende Verbesserung des Bus-/ALT-Angebotes Lamspringe-Neuhof-Wöllersheim-Bodenburg sondern auch um den Anschluss von Lamspringe Richtung Süden –nicht nur Bad Gandersheim, sondern weiter bis zum wichtigen Verknüpfungspunkt Kreiensen. Bad Gandersheim ist als bisheriges Linienziele lediglich historisch gewachsen, da die Buslinie die in den 1970er Jahren eingestellte Lammetalbahn abbildet, obwohl die seinerzeitigen Züge schon damals bis Kreiensen durchfuhren. Daher bietet sich die Kombination der RVHI-Linie Bodenburg – Bad Gandersheim mit der Buslinie 276 Bad Gandersheim – Kreiensen an. Damit entsteht – auch für die zwischenliegenden Orte – eine Vielzahl neuer Direktverbindungen. Die

Durchbindung nach Kreiensen ist auch deshalb sinnvoll, weil der Bahnhof Bad Gandersheim lt. NVP-Entwurf nicht mit großen Fahrzeugen angefahren werden kann.

Anlagenband:

Hier wurden auf Seite 7 die Ortschaften Glashütte und Ammenhausen vergessen.

Bürgerbus:

Unter einem Bürgerbus versteht man ein ganz normales öffentliches Nahverkehrsmittel, das entsprechend dem deutschen Personenbeförderungsrecht nach Fahrplan auf einer konzessionierten Linie fährt. Der sogenannte Bürgerbus des Netzwerkes Senioren, wie er auf Seite 100 beschrieben wird, ist eher ein Vereinsbus auf rein ehrenamtlicher Basis. Er fährt an drei Tagen die Woche jeweils nur 1mal und kann max. 6 Gäste befördern. Insofern stellt er für die Gemeinde keine Lösung des ÖPNV-Problems dar.

3.7 Samtgemeinde Leinebergland

Den **Prüfauftrag M*1.4 „Einrichten einer umsteigefreien, schnellen Direktverbindung Alfeld – Hildesheim“** erachten wir als sehr wichtig und begrüßen ihn daher ausdrücklich. Wir sprechen uns dafür aus diesen über Gronau zu führen, da eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen Elze und Hildesheim bereits auf der Schiene besteht. Außerdem regen wir an, den Hildesheimer Stern über Elze nach Gronau zu verlängern (ggf. in Kombination mit Maßnahme M*.1.4)

Wir regen an, alle **Ortsteile** mindestens **stündlich an ihr Grundzentrum** sowie das relevante Mittelzentrum bzw. das Oberzentrum Hildesheim anzubinden.

Es ist eine **barrierefreie Bushaltestelle** im Gewerbegebiet Gronau West fertiggestellt. Es wird dringend darum gebeten diese mit den Linienbussen - z. B. durch die Linie 66 anzubinden.

Wir regen an, das dargestellte Projekt PRO.1.9 **„Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrs „mobil@leine“ als Prüfauftrag aufzunehmen**. Den Status „Projekt“ erachten wir hinsichtlich des laufenden Projekts und der damit einhergehenden bereits detaillierten Beschäftigung mit diesem Thema als zu vage. Im Sinne der Kundenbindung ist es wichtig, hier zeitnah mögliche Formen eines Bedarfsverkehrsangebotes zu prüfen und in Abstimmung mit den Akteuren vor Ort umzusetzen. Die aktuell laufende und voraussichtlich im 1. Quartal 2025 abgeschlossene Evaluation wird Optimierungsmaßnahmen liefern, mit denen konkret weitergearbeitet werden kann.

Daher bitten wir, zu diesem Zeitpunkt keine Festlegung auf einen Bedienungsstandard (Stundentakt, Kartenband Karte 13) wie in der Projektbeschreibung dargestellt vorzunehmen, sondern auf die laufende Evaluation zu verweisen. In diesem Rahmen sollen verschiedene Alternativen des Bedienungsumfanges und deren Effekte auf die Angebotsqualität für die Fahrgäste und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs und den Fahrzeugeinsatz geprüft werden.

Exkurs Bedarfsverkehr: Dargestellt wird ein Meinungsbild, das die Nachteile von On-Demand-Verkehren sehr ausführlich beschreibt. Die mit der Einführung der Verkehre stattgefundenen Maßnahmen zur Information und zur Bewusstseinsbildung für neue Mobilitätsangebote (auch vor Ort in Gronau) werden aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt (vgl. Endbericht

mobil@leine der Samtgemeinde Leinebergland, September 2023, und das dort beschriebene Kommunikationskonzept (Entwicklung Projektwebseite, Erscheinungsbild und Logo, Flyer etc.) sowie die Beteiligung vor Ort.

3.8 Gemeinde Sibbesse

Die Maßnahme zur **Einrichtung von Premiumbuslinien** („Hildesheimer Stern“) wird begrüßt. Wir bitten darum zu prüfen, ob kurzfristig die Taktlücken auf der Linie 44 geschlossen werden können, um den ganzen Tag eine stündliche Anbindung zu gewährleisten (Alfeld-Sibbesse-Hildesheim: Fahrt 8:20 Uhr fährt nur bis Sibbesse, Fahrt 11:20 Uhr fährt in der Schulzeit nur bis Sibbesse / Hildesheim-Sibbesse-Alfeld: 8:30 ab Hildesheim fehlt, 12:30 nur bis Sibbesse).

Weiterhin sind nicht alle Orte der Gemeinde Sibbesse an den Nachtbus angebunden. Damit besteht eine erhebliche Ungleichbehandlung innerhalb der Gemeinde Sibbesse, aber auch des Landkreises. Gleichzeitig sind Ortsteile des Landkreises Peine –finanziert vom Landkreis Hildesheim - im Angebot berücksichtigt. Wir bitten darum unter Berücksichtigung der Nutzendenzahlen zu prüfen, ob durch eine Verlängerung des Takts oder anderer Maßnahmen die bisher nicht angebundenen Ortsteile in den Fahrplan aufgenommen werden können.