

ÖV-Netz Südost 2023



**Konzept für die kurzfristige Verbesserung des
ÖV-Netzes im Südosten der Region Hildesheim**



**Fahrgastverband
PRO BAHN**

Regionalverband Braunschweig-Hildesheim



Der neue flexo-Bus in Baddeckenstedt

"Der ÖV muss nicht starr und liniengebunden in großen Gefäßen exekutiert werden."

A. Borchering, Freie Universität Berlin und Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftlicher Wandel am Wissenschaftszentrum Berlin

Kleine und wendige Fahrzeuge mit 8 oder 20 Plätzen können wesentlich flexibler und um entscheidende Minuten schnellere Verbindungen und Anschlüsse herstellen. Sprinter und Co. erreichen dies durch ihre fahrzeugseitig mögliche Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Der Linienverkehr im Landkreis Hildesheim wird allerdings durch die großen Busse mit mehr als 40 Sitzplätzen dominiert. Die Systemvorteile der kleineren Fahrzeuge werden nicht genutzt.

Die benachbarte Region Braunschweig hat am 12.12.2021 ihren „flexo-Bus“ mit 8 Plätzen gestartet, der völlig neue Fahrmöglichkeiten bietet und mit zahlreichen neuen Haltestellen bei Bedarf sehr nah beim Kunden hält. Auf der Linie Baddeckenstedt - Hoheneggelsen Bahnhof tangiert er auch den Landkreis Hildesheim (www.flexo-bus.de).

Impressum

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

Regionalverband Braunschweig-Hildesheim

Verantwortlich Holger Klages, Uwe Helbig

Holger Klages, Isermeyerstr. 7, 31137 Hildesheim

E-Mail: rv-bs-hi@pro-bahn.de

Internet: www.pro-bahn.de/braunschweig-hildesheim

Herausgegeben im Januar 2022

Inhalt

Vorwort: Schiene und Straße in der Fläche neu verknüpfen!	4
ÖV-Bestandsnetz 2021	6
ÖV-Zielnetz 2023	7
Die Knoten im Konzept „ÖV-Netz Südost 2023“	8
Bauliche Gestaltung der Knoten	8
1. Gemeinde Lamspringe	9
2. Stadt Bockenem	13
3. Stadt Bad Salzdetfurth	19
4. Gemeinde Sibbesse	22
5. Gemeinden Schellerten und Söhle	27
6. Gemeinde Holle	30
7. Deutschland-Takt	32



Vorwort: Schiene und Straße in der Fläche neu verknüpfen!

Die ÖPNV-Linienstrukturen im Südosten des Landkreises basieren überwiegend auf historischen Linienbeziehungen, die sich an vor Jahrzehnten eingestellten Bahnverbindungen und/oder Gemeindegrenzen orientieren und radial auf Hildesheim zulaufen. Eine Nachfrage außer bei auf den ÖPNV angewiesenen Nutzergruppen ist beim Busangebot so gut wie nicht vorhanden.

Da sich zwischenzeitlich jedoch sowohl Verkehrsbeziehungen als auch die Erwartungen (potentieller) Fahrgäste an attraktive Verbindungen geändert haben, sind **strukturelle Veränderungen an Linienführungen und Bedienungsformen dringend notwendig**, um auch beim Bus neue Kundenpotentiale zu erschließen. In den nachfolgend beschriebenen Liniennetzen ist der Regionalverkehr Hildesheim (RVHI) generell Konzessionsinhaber. Deshalb sollten Linienveränderungen kein inhaltliches Problem darstellen.

Der Fokus ist hierbei neben der Geschwindigkeit von Verbindungen auch auf die primär nachgefragten Verkehrsbeziehungen zu setzen. Statt „betrieblich optimaler“ Fahrpläne mit oft sehr langen Fahrzeiten und zufälligen Abfahrtszeiten sind „fahrgastoptimale“ Fahrpläne mit gekürzten Fahrzeiten zu priorisieren, damit Buslinien attraktiver und insbesondere **durch Verknüpfungen neue Verbindungen** generiert werden. Hierbei ist die Vorgabe auf Landesebene, „kein Bus-Parallelverkehr zur Bahn, sondern die Integration der beiden Verkehrsträger (Vorrang Schiene)“ zu berücksichtigen.

Zur erforderlichen Absicherung von Anschlussverbindungen sind neue, **digitale Lösungen** anzuwenden. So können z.B. durch eine App-basierte Unterstützung neben der Angebotsauskunft und der Bestellung von bedarfsgesteuerten Verkehren (Rufbus, Anruflinientaxi, Anrufsammeltaxi) sowohl der Fahrgast bei seiner Reiseplanung, als auch die Fahrer betriebsintern profitieren. So lässt sich durch mehr Phantasie in der Betriebsführung ein Optimum für den Fahrgast erzielen, indem beispielsweise die Vorlaufzeit von bislang 60 Minuten zur Anmeldung der bedarfsgesteuerten Verkehre reduziert werden kann.

Beim Fahrzeugeinsatz sind neben den Standard-Linienbussen zur Hauptverkehrszeit vorrangig kleinere und **wendige Fahrzeugeinheiten** einzusetzen, wie sie in einigen Regionen bereits Alltag sind. So lassen sich neben Fahrzeitverkürzungen auch neue Verknüpfungspunkte herstellen. Im Landkreis Hildesheim ist eine Lücke zwischen Fahrzeugen mit 8 und über 40 Sitzplätzen zu beobachten. Fahrzeuge mit gut 20 Sitz- und Stehplätzen haben die erforderliche Wendigkeit und können gleichzeitig auf etlichen Fahrten sogar Schülerverkehre bewältigen.

Die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Fahrplandarstellungen beziehen sich auf das Verkehrsangebot von Montag-Freitag. Das Angebot auf den Hauptverbindungen sollte am Wochenende jedoch weitgehend identisch sein, ergänzt durch einen erhöhten Anteil an bedarfsgesteuerten Verkehren. Die Schülerverkehre werden wie bislang oft zusätzlich und unabhängig vom übrigen Verkehrsangebot in Einzellagen gefahren.

Berücksichtigt wurden zudem die im Rahmen des „Deutschlandtaktes“ geplanten Angebotsausweitungen auf der Schiene, um so dank abgestimmter, verlässlicher Verbindungen und Anschlüsse den Nah- und Fernverkehr für den Fahrgast einfacher, bequemer und schneller zu gestalten.

Weiterhin heben die Kapitel die Systemvorteile für die jeweilige Gemeinde insgesamt hervor, beschreiben die Veränderungen für jede einzelne betroffene Ortschaft und versuchen eine grobe

Kostenschätzung im Verhältnis zum Status quo. Dadurch hat das Konzept einen hohen gemeindlichen Bezug und bietet eine erste Vorstellung von den notwendigen Umstellungen, die in gut einem Jahr bei den meisten Linien erledigt sein sollten.

Perspektivisch bietet sich zudem die Führung einiger Linien als sog. „landesbedeutsame Buslinie“ an. Die niedersächsische Landesregierung verfolgt mit diesem Förderprogramm das Ziel, bedarfsgerecht alle Regionen in den ÖPNV und die Bahnknoten einzubeziehen, wobei Fahrplangebot und Fahrzeugeinsatz klar definierten Qualitätskriterien unterliegen.

Das von PRO BAHN vorgelegte Konzept bietet die Chance, mit überwiegend geringem Aufwand innerhalb von Jahresfrist die ÖPNV-Verbindungen im Südostkreis für eine Verkehrswende mit schnelleren und neuen Verbindungen sehr gut aufzustellen, deutlich zu stärken und damit attraktiver für mehr Bürgerinnen und Bürger als bisher zu gestalten. Das vorgeschlagene System beruht zunächst auf ggf. alternierenden Zweistundentakten, kann aber jederzeit auch zu Stundentakten – dem Grundangebot auf der Schiene – verdichtet werden.

Grundsätzlich stellt sich bei ÖPNV-Bedienkonzepten die Frage nach dem Sinn und Zweck von regionalen Angeboten. Dienen sie lediglich als „politisches Feigenblatt“ für die generelle Anbindung von Ortschaften, generieren im Alltag aber aufgrund unattraktiver Fahrzeiten und fehlender Verknüpfung kaum Nachfrage und sind somit ineffektiv auf bekanntem Kostenniveau? **Oder werden tatsächlich schnelle und gut verknüpfte Verbindungen mit PKW-nahen Fahrzeiten angeboten, die sich an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bürger orientieren?**

Diese Option muss nicht zwangsläufig explodierende Kosten bedeuten. Vielmehr sollen Synergieeffekte aus Effizienzsteigerung und Lückenschlüssen aus den bestehenden Angeboten geschaffen werden, die sich in das übrige Angebot einfügen. Mit dem vorliegenden Konzept soll aufgezeigt werden, dass bei nur geringfügigen Mehrkosten durchaus bessere Verbindungen geschaffen werden können, die dann selbstverständlich frei skalierbar sind.

Hinsichtlich des bestehenden Verbundtarifs „ROSA“ ist davon auszugehen, dass auch langfristig keine Integration weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erwarten ist. Grund für die eher ablehnende Haltung der Unternehmen ist die für eine Bahnintegration im Vergleich zu den angrenzenden Tarifverbänden der Regionen Hannover, Braunschweig oder Südniedersachsen viel zu geringe Fläche. Hinzu kommt die im Vergleich zu diesen Verbänden mangelnde Attraktivität der Tarifangebote. So existiert z.B. beim Verkehrsverbund Südniedersachsen eine Obergrenze von 5,00 € je Fahrt. Damit haben Gelegenheitsfahrer ein leicht merkbares und hoch attraktives Tarifangebot mit rasch wachsendem Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung.

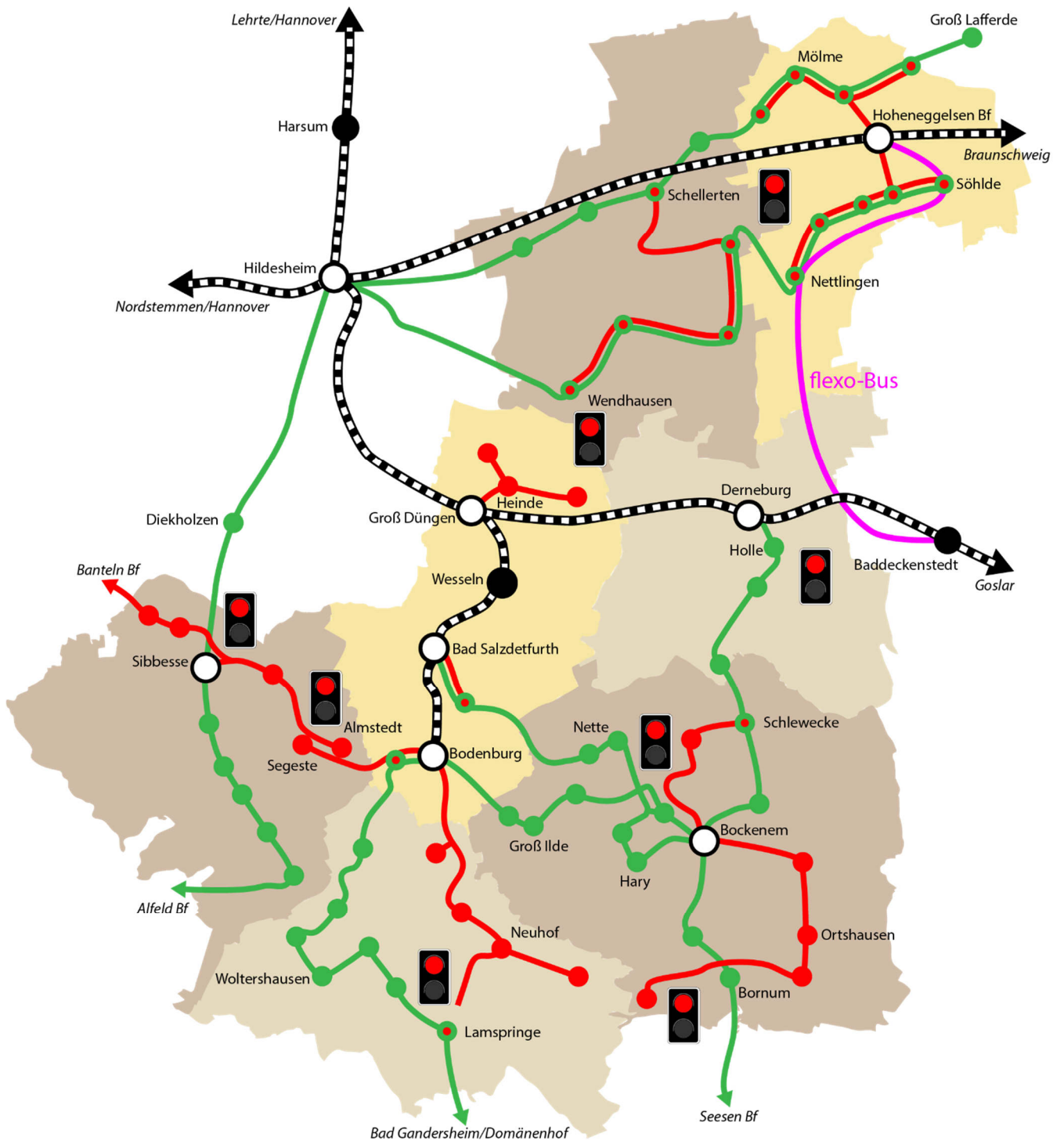
Die Angebotsstruktur dieser Tarifverbände ist mit den kommunalen Trägern abgestimmt und setzt politische Forderungen um. Ein Vorbild für die Region Hildesheim?

Hildesheim, im Dezember 2021



Holger Klages
Vorsitzender Fahrgastverband PRO BAHN Braunschweig-Hildesheim

ÖV-Bestandsnetz 2021



Legende

○ Verknüpfungspunkt Bus oder Bahn


● Haltestelle Linienbus

● Haltestelle ALT

--- Bahnlinie

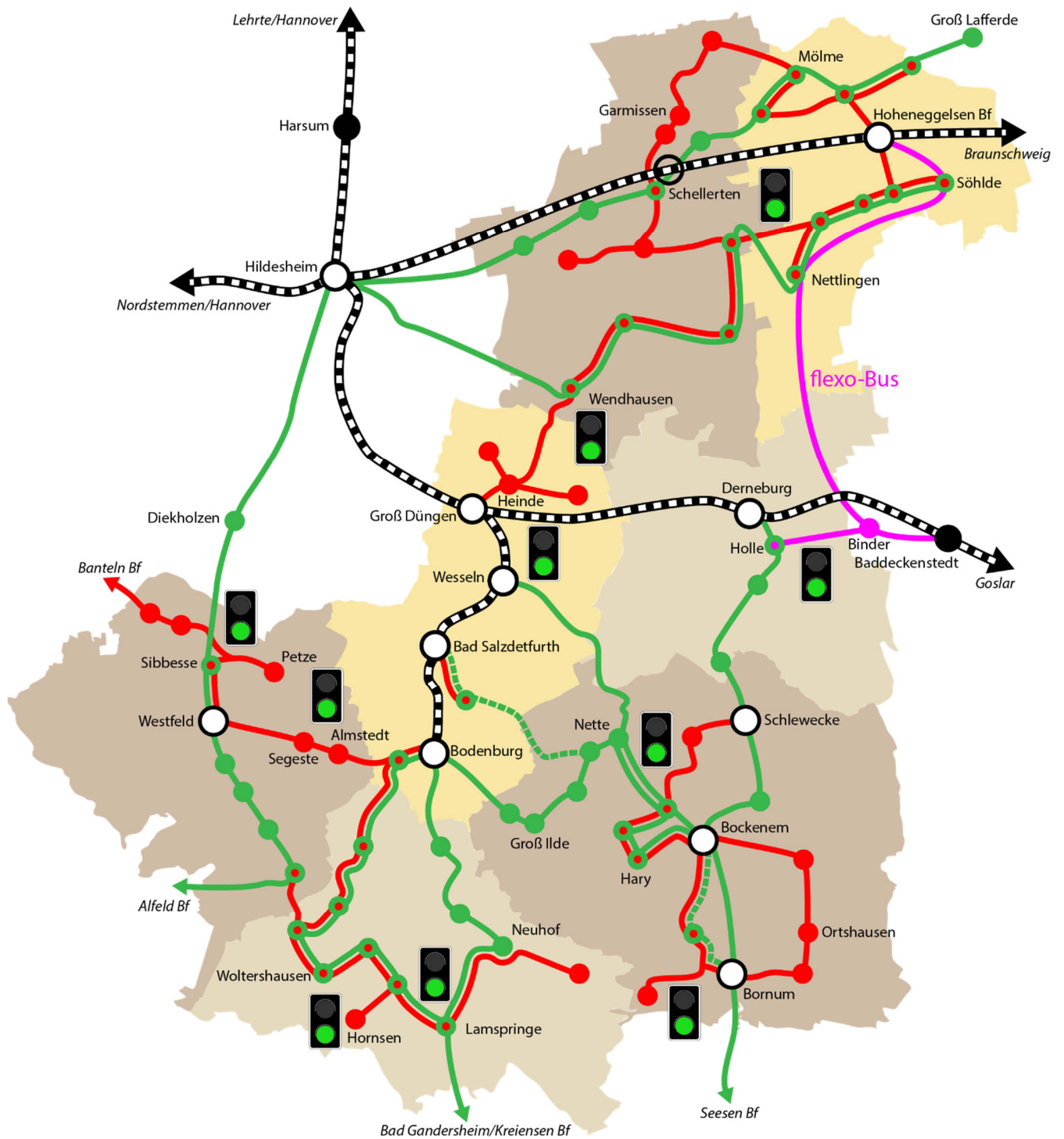
— Buslinie

— ALT/Kleinbus

 Problemstelle

Die Linien sind auszugsweise dargestellt.

ÖV-Zielnetz 2023



Legende

○ Verknüpfungspunkt Bus oder Bahn


● Haltestelle Linienbus

● Haltestelle ALT

— Bahnlinie

— Buslinie

— ALT/Kleinbus

 Verbesserung

Die Linien sind auszugsweise dargestellt.

Die Knoten im Konzept „ÖV-Netz Südost 2023“

Das Konzept basiert entscheidend nicht auf Mehrleistungen bzw. höheren Kosten, sondern auf der intelligenten Verknüpfung der vorhandenen Verkehre und insbesondere der Schaffung neuer Knoten bzw. Verknüpfungspunkte. Die Qualität eines jeden Netzes beruht auf der Zahl seiner Knoten. Hier bestehen im Idealfall von allen berührenden Linien gegenseitig schnelle Umsteigemöglichkeiten, mindestens in die Hauptverkehrsrichtung. Damit wird die Beschleunigung z. B. einer Schnellbuslinie direkt an andere Linien und damit zahlreiche weitere Orte weitergegeben – oft ohne dass zusätzliche Fahrten in nennenswertem Umfang erforderlich werden.

Diese Anschlüsse müssen betrieblich gesichert werden – im Zeitalter digitaler Kommunikation sollte das für die Verkehrsunternehmen lösbar sein. Apps können den Busfahrern anzeigen, ob der Bus z. B. noch 2 Minuten warten sollte, weil sich eine andere Linie verzögert. Im Idealfall wird sogar gleich gemeldet, ob es umsteigende Fahrgäste gibt. Das sollte gerade bei Anrufverkehren möglich sein – hier ist die Information, wie viele Fahrgäste wohin möchten, bereits im System vorhanden und kann entsprechend ausgegeben werden.

Wie beim Vergleich zwischen Bestandsnetz und Netz 2023 zu erkennen ist, steigt die Zahl der Knoten von 7 auf 10. Besonders profitiert hiervon die Stadt Bockenem, deren ZOB aktiviert wird, die zusätzlich Knoten in Bornum und Schlewecke sowie den Nutzen des neuen Knotens in Wesseln erhält. Über alle Gemeinden werden 8 identifizierte Problemstellen aufgelöst und 10 systematische Verbesserungen geschaffen, siehe Ampeln.

Bauliche Gestaltung der Knoten



Bodenburg Bahnhof



Bockenem ZOB



Westfeld

Knoten können je nach Anforderung baulich sehr unterschiedlich gestaltet werden. Bodenburg Bahnhof und Bockenem ZOB weisen zentrale Umsteigeinseln zwischen Zug und Bus bzw. Bus und Bus auf. In Westfeld muss für die Korrespondenz zwischen Linienbus und Kleinbus die vorhandene Haltestellenkante „An der Alme“ nur um wenige Meter verlängert werden.

1. Gemeinde Lamspringe

Schnellbus Bodenbug – Lamspringe – Kreiensen mit ergänzender Neuordnung des Regional- und ALT-Verkehrs



Einer der wenigen Kleinbusse mit 18 Sitzplätzen, allerdings ohne Platz für Kinderwagen oder Rollstuhl, bedient am Wochenende die Linie 41 zwischen Lamspringe und Bodenbug, hier in Lamspringe/Lammetal.

Ausgangslage:

Derzeit wird die Buslinie 41 außer im Schülerverkehr nur marginal nachgefragt. Sie verläuft zwischen Bodenbug und Lamspringe auf der traditionellen Route der Lammetalbahn über Sehlem und Netze und ist dadurch zwischen Bodenbug und Lamspringe 30 Minuten unterwegs für eine Luftlinie von 9 km. Von den 13 Fahrten verkehren 6 überwiegend im Schülerverkehr bis Bad Gandersheim Zentrum (Domänenhof). Der Bahnhof Bad Gandersheim als früherer Endpunkt ist seit 2015 wegen Grundeigentumsfragen mit großen Bussen nicht mehr erreichbar.

Die direkte Straßenverbindung führt zwischen Bodenbug und Lamspringe aber über Wöllersheim. Dieser Ort sowie die weiteren wie Neuhoof und Evensen wurden bis 2021 überhaupt nicht im ÖPNV bedient, verfügen seit Jahresbeginn über ein Grundangebot im ALT-Verkehr. Fahrgäste direkt zwischen Lamspringe und Bodenbug Bahnhof dürfen diese Verbindung aber nicht nutzen, obwohl sie mit 15 Minuten Fahrzeit doppelt so schnell ist. Diese Fahrgäste werden auf die RVHI-Buslinie 41 über Sehlem verwiesen. Die Bürger nehmen diese Alternative aufgrund der unattraktiven Fahrzeit aber nicht an.

Veränderung:

- Stündliche Verbindung für Lamspringe nach Bodenburg Bf
- Schnellbus im Zweistundentakt Bodenburg Bf – Neuhof – Lamspringe – Bad Gandersheim – Kreiensen Bf
- Regionalbus im Zweistundentakt Bodenburg Bf – Sehlen – Irmenseul – Lamspringe (Linienweg unverändert)
- ALT im Zweistundentakt Bodenburg Bf – Sehlen – Irmenseul/Adenstedt/Hornsen – Lamspringe/ Ammenhausen

Vorteile des neuen Systems insgesamt:

- Halbierung der Fahrtzeit Lamspringe – Bodenburg, damit auch Reduzierung der Fahrzeit nach Hildesheim von 56 auf 41 Minuten
- Erstmals direkte Verbindung von Bodenburg und Lamspringe zum Bahnhof Kreiensen; wenn D-Takt realisiert ist mit kurzem Übergang nach Göttingen (Fahrzeit Lamspringe – Göttingen 60 Minuten)
- Erstmals Linienbusanschluss für Evensen, Wöllersheim und Neuhof mit attraktiven Fahrzeiten nach Bad Salzdetfurth/Hildesheim und Kreiensen/Göttingen
- Erstmals ÖPNV-Anschluss für Hornsen
- Flexibles und schnelles ALT fährt alternierend zum Regionalbus die Ortschaften zwischen Sehlen und Graste einschließlich Adenstedt an; somit bleibt stündliches Angebot erhalten.

Veränderungen für die einzelnen Ortschaften:

- Lamspringe:
 - zweistündlich Schnellverbindung nach Bodenburg und Kreiensen
 - stündlich Verbindung zu allen westlichen Ortschaften und Bodenburg, alternierend Regionalbus/ALT
- Neuhof/Wöllersheim/Evensen:
 - zweistündlich Schnellbus nach Bodenburg und Lamspringe – Kreiensen
- Ammenhausen
 - Ammenhausen bedarfsweise ALT nach Bodenburg und Lamspringe
- Sehlen
 - zweistündlich Regionalbus nach Bodenburg und Lamspringe
 - zweistündlich ALT nach Bodenburg und Lamspringe
- Graste/Netze/Harbarnsen
 - zweistündlich Regionalbus nach Bodenburg und Lamspringe
 - zweistündlich ALT nach Bodenburg und Lamspringe

- Irmenseul/Woltershausen
 - zweistündlich Regionalbus nach Bodenburg und Lamspringe
 - zweistündlich ALT nach Bodenburg und Lamspringe
- Hornsen
 - zweistündlich ALT nach Bodenburg und Lamspringe

To do (soweit absehbar):

- Erweiterung der Linienkonzession von Bad Gandersheim bis Kreiensen
- Abstimmung mit Landkreis Northeim/VSN; ggf. Kompensation durch Linie 276 Kreiensen – Bad Gandersheim
- Anpassung der Linienführungen Schnellbus, Regionalbus und ALT zwischen Bodenburg und Lamspringe

Geschätzte Kosten des neuen Systems im Verhältnis zum Status Quo:

- Strecke Bodenburg – Kreiensen etwa 30 % länger als Bodenburg – Bad Gandersheim, 8 Fahrten statt 6 bis Bad Gandersheim; dadurch etwa 60 % höhere Kosten alle 2 Stunden
 - Einsatz Midibus als Regionalbus; etwa 10 % niedrigere Kosten alle 2 Stunden
 - ALT unverändert/marginale Kosten
 - Höherer Fahrgastzuspruch zu erwarten
- ➔ Insgesamt ca. 50 % höhere Kosten, von sehr niedrigem Niveau; ab D-Takt als Landesbuslinie?

Fahrplaneckdaten und Details:

- Schnellbus: Abfahrt Bodenburg 02, Ankunft Kreiensen 47; Rückfahrt 12, Ankunft 57; Standardbus oder Midibus (ca. 20 Plätze)
- Regionalbus: Midibus (ca. 20 Plätze); alternierender Einsatz auf Regionalbuslinie Richtung Bockenem; dadurch neue Direktverbindung Lamspringe – Bockenem
- Haltestelle Evensen am Ortseingang/Abzweig Wirtschaftsweg
- Haltestelle Harbarnsen Am Bahnhof aufheben oder verlegen auf direkten Weg in/aus Richtung Ortschaft (Einsparung 1 Minute)
- Führung Schnellbus über Bodenburg Ort

Fahrplandaten

Schnellbus

Bodenburg Bf/Ort – Kreiensen u. z.

Bodenburg Bahnhof	ab	8.02
Neuhof		8.11
Lamspringe Kloster-Apotheke		8.18
Bad Gandersheim Domänenhof		8.34
Kreiensen Bahnhof	an	8.47
	ab	9.12
Bad Gandersheim Domänenhof		9.25
Lamspringe Kloster-Apotheke		9.41
Neuhof		9.48
Bodenburg Bahnhof	an	9.57

Regionalbus

Bodenburg Bf – Lamspringe u. z.

Bodenburg Bahnhof	ab	8.02
Breinum/Sehlem		8.11
Woltershausen		8.20
Lamspringe Lammetal	an	8.29
	ab	8.32
Woltershausen		8.42
Sehlem/Breinum		8.53
Bodenburg Bahnhof	an	8.59

ALT

Bodenburg Bf – Lamspringe/Amm. u. z.

Bodenburg Bahnhof	ab	9.02
Breinum/Sehlem		9.07
Adenstedt		9.11
Woltershausen/Hornsen		9.14
Lamspringe Lammetal		9.23
Ammenhausen	an/ab	9.30
Lamspringe Lammetal		9.37
Hornsen/Woltershausen		9.45
Adenstedt		9.49
Sehlem/Breinum		9.53
Bodenburg Bahnhof	an	9.59

Die angegebenen Abfahrtszeiten gelten jeweils für die geraden/ungeraden Stunden im Bedienungszeitraum; z. B. "9.02" Uhr auch für 11.02, 13.02 usw. Die Fahrpläne sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht über den ganzen Tag dargestellt. Die Lage zur ungeraden oder geraden Stunde darf nicht getauscht werden, da es Verbindungen mit den Fahrzeugeinsätzen in Bockenem gibt. Wie bisher kann z. B. der Schülerverkehr in manchen Lagen zusätzliche Fahrten erfordern.

2. Stadt Bockenem

Schnellbus (Hildesheim -) Wesseln – Bockenem – Seesen mit ergänzender Neuordnung des Regionalbusverkehrs und Einführung eines ALT-Verkehrs



Über die B 243 gibt es heute zwischen Hildesheim/Wesseln und Bockenem nur marginale Verbindungen im Schülerverkehr. Diese kürzeste Verbindung über den Weinberg bekommt im neuen Konzept entscheidende Bedeutung und verkürzt die Fahrzeit Bockenem - Hildesheim auf 33 Minuten und damit auf Pkw-Niveau.

Ausgangslage:

Die Relation Bockenem – Hildesheim wird derzeit über drei verschiedene Verbindungen bedient.

Buslinie 411: Sie wird außer im Schülerverkehr nur marginal nachgefragt. Sie erschließt im Stundentakt zwischen Bockenem und Bad Salzdetfurth bzw. Bodenbug Bahnhof alle kleinen Ortschaften, die einzelne Ortschaft aber oft nur im Zwei-Stunden-Takt. Fahrzeit Bockenem ZOB – Hildesheim Hbf 51 Minuten.

Mit der Linie 42 wird über den Weinberg – ausschließlich im Schülerverkehr – eine direkte Linie Bockenem – Hildesheim angeboten, Fahrzeit ca. 43 Minuten.

Außerdem gibt es mit der Linie 35 über Derneburg Bahnhof und weiter mit erixx eine weitere regelmäßige Fahrmöglichkeit zwischen Bockenem und Hildesheim, Fahrzeit 46 Minuten. Problem bei dieser Linie ist, dass es keine durchgehenden Fahrscheine gibt (fehlende Integration von erixx in Tarifverbund Rosa).

Zusätzlich zur Buslinie 35 fährt mit dieser verschränkt die Linie Kleinbus/ALT 35 von Schlewecke über Werder - Bockenem - Jerze nach Wohlenhausen; Bornum wird passiert, aber nicht bedient.

Veränderungen:

- Schnellbuslinie 42 im 2-h-Takt Wesseln – Bockenem ZOB - Seesen mit direktem Anschluss von der Lammetalbahn, Fahrzeit Bockenem – Hildesheim 33 Minuten
- Im Schülerverkehr weiter Verlängerung der Linie 42 ab/bis Hildesheim
- zeitweise und am Wochenende ca. 4x Verlängerung der Linie 42 von Wesseln bis Detfurth Solebad (touristisches Ziel)
- Brechung der Buslinie 35 Derneburg – Bockenem – Seesen in Bockenem; Anschluss mit Schnellbus 42 Richtung Seesen; einige Verdichterfahrten wie bisher weiter über Königsdahlum bis Seesen, alternierend zum Schnellbus
- Kleinbus/ALT 35: parallel zum Schnellbus 42, tw. Kleinbus ohne Anruf, teilweise mit Anruf als ALT (wie heute); neu auch Bedienung von Bönningen, Hary, Störy zur Anbindung an Bockenem/Seesen. Einheitliche Führung Schlewecke – Bönningen – Störy – Hary – Bockenem ZOB (Anschluss vom/zum Thornburyplatz/Ernst-Deger-Str) – Königsdahlum – Bornum (Anschluss nach Seesen/von Hildesheim) – bei Bedarf Wohlenhausen – dann weiter Jerze/Ortshausen/Mahlum/Bockenem Grundschule (Wende über „In den Reesen“)
- Linie 411: Neu alle 2 Stunden alternierend zum Schnellbus 42, einheitliche Führung Bockenem Thornburyplatz/Martin Luther/Ernst-Deger/ZOB - Hary – Störy - Bönningen – Nette – Upstedt – (Direktweg durch die Feldmark) – Bültum – Groß/Klein Ilde – Bodenburg. Schulbusse wie bisher unverändert zusätzlich, auch über Wehrstedt nach Bad Salzdettfurth
- Linie 411, Anbindung Wehrstedt an Bad Salzdettfurth: Kompensation durch Ausdehnung Salzebus

Vorteile des neuen Systems insgesamt:

- Verkürzung der Fahrzeiten Bockenem – Hildesheim von 46/49 auf 33 Minuten und Bornum – Hildesheim von 53 Minuten auf 38 Minuten; schnellste Verbindung und durchgehende Fahrkarte Rosa-Tarif möglich; mittelfristig als Landesbuslinie denkbar.
- Erstmals schnelle Verbindung (Hildesheim -) Wesseln – Bockenem - Seesen mit guten Anschlüssen Richtung Osterode; Verkürzung der Übergangszeiten ggü. Status quo
- Linie 411: Systematisierung des Verkehrsangebotes zwischen Bockenem und Bodenburg; Kürzung der Fahrzeit durch Einsatz eines Midibusses
- Kleinbus/ALT 35: Schnellverbindung nach Hildesheim für viele Ortschaften südlich von Bockenem

Veränderungen für die einzelnen Ortschaften:

- Bockenem:
 - zweistündlich neu Schnellverbindung nach Wesseln/Hildesheim und Seesen
 - durchgehender Tarif für die schnellste Verbindung
 - je 1x Bedienung von ZOB und Thornburyplatz; Rückfahrt über Nordwall; ggf. zur Kompensation keine Bedienung von Bönningen
 - Stärkung der Umsteigefunktion Bockenem ZOB
 - weiter Verbindung aller Ortschaften mit Bockenem
 - Verbesserung Übergangszeiten in Seesen

- Bornum:
 - zweistündlich neu Schnellverbindung nach Wesseln/Hildesheim
 - durchgehender Tarif für die schnellste Verbindung
 - Verbesserung Übergangszeiten in Seesen
 - alternierend Erhalt einiger Direktverbindungen Derneburg Bf – Bockenem – Königsd. – Seesen
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften

- Königsdahlum:
 - Erhalt einiger Direktverbindungen Derneburg Bf – Bockenem – Königsd. – Seesen
 - zweistündlich neu Kleinbus/ALT 35 Schlewecke – Bockenem – Königsdahlum – Bornum mit Anschluss nach Seesen und in Bockenem ZOB nach Derneburg/Hildesheim
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften

- Mahlum/Ortshausen/Jerze:
 - zweistündlich Kleinbus/ALT 35 Bockenem – Bornum mit Anschluss zum Schnellbus nach/aus Hildesheim – erhebliche Verkürzung der Fahrzeit
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften

- Bönningen:
 - evtl. zweistündlich neu Schnellverbindung nach Wesseln/Hildesheim und Seesen (s.u. Details)
 - Verdopplung der Fahrmöglichkeiten nach Bockenem und evtl. nach Hildesheim
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften

- Hary, Störy:
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften
 - Erhalt des Status quo der Gesamtzahl Verbindungen nach Bockenem
 - Verbindungen im Schülerverkehr schaffen zusätzliche Verbindungen (wie bisher)

- Nette:
 - zweistündlich neu Schnellverbindung nach Wesseln/Hildesheim und Bockenem/Seesen
 - zweistündlich Erhalt der Verbindung nach Bodenburg und Bockenem
 - dadurch neu stündliche Verbindungen nach Bockenem und Hildesheim
 - Verbindungen im Schülerverkehr bleiben nach Bad Salzdetfurth und Bockenem erhalten

- Bültum:
 - Erhalt des Status Quo der Gesamtzahl Busverbindungen
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften

- Upstedt:
 - Erhalt des Status Quo der Gesamtzahl Busverbindungen
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften
 - Verbindungen im Schülerverkehr bleiben nach Bad Salzdetfurth und Bockenem erhalten

- Groß und Klein Ilde:
 - Erhalt des Status Quo der Gesamtzahl Busverbindungen
 - Verbesserung der Fahrmöglichkeiten zu den umliegenden Ortschaften

- Wehrstedt:
 - Verbindungen im Schülerverkehr bleiben nach Bad Salzdetfurth und Bockenem erhalten
 - Anbindung an Bad Salzdetfurth wird durch Ausweitung des Salze-Bus gestärkt

To do (soweit absehbar):

- Tausch des Südastes Bockenem – Seesen zwischen den Linien 35 und 42
- Abstimmung mit Landkreis Goslar/VRB
- Anpassung der Linienführungen Schnellbus, Regionalbus und Kleinbus/ALT zwischen Bodenburg/Wesseln, Bönningen/Bockenem und Königsdahlum/Bornum/Jerze
- Klärung Konzession im Bereich Wesseln – Detfurth Solebad (durch Fahrlage der Einzelfahrten keine Konkurrenz zur Lammetalbahn)
- Anpassung der Bushaltestelle in Bornum für richtungsweisen Umstieg Kleinbus/Schnellbus; je nach Ergebnis Führung des Kleinbusses entweder durch Schulstraße oder Wanneweg und Holzweg.



Bornum hat im neuen Konzept Verknüpfungsfunktion. Die Ortschaften Mahlum, Ortshausen und Jerze erhalten direkten Anschluss an den Schnellbus in/aus Richtung Hildesheim und die Ortschaft Königsdahlum in/aus Richtung Seesen. Die Haltestellensituation sollte angepasst werden.

Geschätzte Kosten des neuen Systems im Verhältnis zum Status Quo:

- Streckenwechsel von ca. 8 Fahrten von Nette – Bad Salzdetfurth auf Nette - Wesseln verringert Kilometerbedarf geringfügig
- Aufgehen ca. 3 heutiger Fahrten Wesseln – Bockenem in neuem Angebot; etwa 20 % niedrigere Kosten
- Verlängerung Wesseln – Detfurth Solebad erhöht Kilometerbedarf geringfügig
- Einsatz Midibus als Regionalbus; etwa 10 % niedrigere Kosten alle 2 Stunden
- Ausdehnung der Kleinbusfahrten Linie 35 Schlewecke – Bockenem – Jerze – Wohlenhausen auch auf die Ortschaften Hary, Störy, Bönningen sowie Königsdahlum, s.o. Veränderungen; geringfügige Umwege, Ringschluss Mahlum – Bockenem GS; bisher nur 7 Fahrtenpaare, ggf. Erhöhung auf 9; ca. 40 % Mehrkosten von niedrigem Niveau.
- Höherer Fahrgastzuspruch zu erwarten
- ➔ Insgesamt ca. 5 % höhere Kosten, von gut durchschnittlichem Niveau; Linie 42 mittelfristig als Landesbuslinie?

Fahrplaneckdaten und Details:

- Schnellbus 42: Fahrzeiten/Route Abfahrt Wesseln 51, Bockenem 07, Ankunft Seesen 29; Rückfahrt Seesen 32, Bockenem 55, Ankunft Wesseln 10; Standardbus; zus. Schülerverkehr; nicht über Söder Schloss und Königsdahlum; je 1x Bedienung von ZOB und Thurnburyplatz; Rückfahrt Richtung ZOB über Nordwall; ggf. zur Kompensation keine Bedienung von Bönningen.
- Regionalbus 411: Bockenem ZOB 33, Ankunft Bodenburg 58; Rückfahrt Bodenburg 02, Ankunft ZOB 26; Midibus (ca. 20 Plätze); Linienführung s.o. Veränderungen;
- Kleinbus/ALT 35: Schlewecke 52, Hary 57, Bockenem ZOB 02, Königsdahlum/Wohlenhausen 05, Bornum 09/13, Mahlum 24, Bockenem Grundschule 26/33; Rückfahrt Mahlum 36, Bornum 47/51, ZOB 58, Schlewecke 08
- Bedienung „Söder Schloss“ durch Linie 34 von Hackenstedt

Fahrplandaten

Schnellbus

Wesseln – Bockenem – Seesen u.z.

(Bad Salzdetf. Solebad)	ab	9.44
Wesseln Bahnhof	ab	9.51
(Bönnien)		10.04
Bockenem ZOB		10.07
Bornum B243		10.12
Seesen Bf	an	10.29
	ab	10.32
Bornum B243		10.49
Bockenem ZOB		10.54
(Bönnien)		10.57
Wesseln Bahnhof	an	11.10
(Bad Salzdetf. Solebad)	an	11.16

Regionalbus

Derneburg – Bockenem – Seesen u.z.

Derneburg Bf	ab	9.36
Schlewecke Kirche		9.51
Bockenem ZOB		10.00
Königsdahlum		
Seesen	an	
	ab	
Königsdahlum		
Bockenem ZOB		11.00
Schlewecke Kirche		11.09
Derneburg Bf.	an	11.23

Regionalbus

Bodenburg – Bockenem u. z.

Bodenburg Bahnhof	ab	9.02
Groß Ilde		9.09
Upstedt		9.13
Bönnien		9.19
Bockenem ZOB	an	9.26
	ab	9.33
Bönnien		9.40
Upstedt		9.46
Groß Ilde		9.50
Bodenburg Bahnhof	an	9.58

Kleinbus/ALT

Schlewecke – Bockenem – Bornum/Jerze

Schlewecke Kirche	ab	9.52
Hary		9.57
Bockenem ZOB		10.02
Königsdahlum		10.05
Bornum (an 10.09)		10.13
Mahlum		10.24
Bockenem Grundschule	an	10.26
	ab	10.33
Mahlum		10.36
Bornum (an 10.47)		10.51
Königsdahlum		10.55
Bockenem ZOB		10.58
Hary		11.03
Schlewecke Kirche	an	11.08

Die angegebenen Abfahrtszeiten gelten jeweils für die geraden/ungeraden Stunden im Bedienungszeitraum; z. B. "9.02" Uhr auch für 11.02, 13.02 usw. Die Fahrpläne sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht über den ganzen Tag dargestellt. Die Lage zur ungeraden oder geraden Stunde darf nicht getauscht werden, da es Verbindungen mit den Fahrzeugeinsätzen in Lamspringe gibt. Wie bisher kann z. B. der Schülerverkehr in manchen Lagen zusätzliche Fahrten erfordern.

Gleichfarbige Markierungen weisen auf Anschlussbeziehungen hin: In Bockenem ZOB gibt es Anschlüsse vom Regionalbus aus Derneburg nach Königsdahlum und zum Schnellbus nach Seesen (**orange**). Außerdem sind auch in Schlewecke Kleinbus/ALT nach Bönnien und Regionalbus aus Derneburg verknüpft (**gelb**). In Bornum gibt es Anschlüsse vom Kleinbus/ALT aus Königsdahlum nach Seesen und vom Schnellbus aus Hildesheim nach Jerze/Mahlum (**grün**).

3. Stadt Bad Salzdetfurth

Örtlicher Verkehr Bad Salzdetfurth - Wehrstedt; Verbindungen
Bodenburg - Alfeld und Groß Düngen - Bf Hoheneggelsen



Seit Oktober 2021 stellt der "Salzebus", ein lokales Angebot auf Initiative der Stadt Bad Salzdetfurth, die touristischen Verbindungen der Kurkliniken mit der Altstadt und Einkaufsmöglichkeiten her. Gleichzeitig ist der Fahrplan auf Bewohner der Höhenzüge und Pendler im "TecCenter" ausgerichtet und mit den Zügen der Lammetalbahn verknüpft.

Ausgangslage:

Derzeit wird die Buslinie 411 auf ihrem Ast (Bockenem -) Wehrstedt – Bad Salzdetfurth mit 10 Fahrten je Richtung bedient, am Wochenende im Rufbusverkehr und in Wehrstedt dann nur die Haltestelle Ahnepaule. Im Prinzip handelt es sich um einen Zweistundentakt mit einzelnen Verdichtungen. Seit Oktober 2021 bedient der „Salze-Bus“, ein Rufbusangebot der Stadt Bad Salzdetfurth, mit 7 Fahrten touristische Verkehre, die Wohngebiete in den Höhenlagen bis Wehrstedt sowie das Tec-Center und Maiental und verknüpft sie mit dem Bahnhof Bad Salzdetfurth.

Das ALT Bad Salzdetfurth Nord verbindet den Bf Groß Düngen nur mit innerstädtischen Zielen.

Veränderung:

- Durch Einführung des neuen Systems Schnellbus 42/Anschluss 411 nach Bodenburg verkehren nur noch wenige Fahrten zwischen Wehrstedt und Bockenem; allerdings ist diese Relation außer Schülerverkehr auch nicht besonders ausgeprägt; der Verkehr von Bad Salzdetfurth nach Bockenem ist ja über Bodenburg weiter sichergestellt
- Die Relation Wehrstedt – Bad Salzdetfurth/Hildesheim ist deutlich ausgeprägter. Deshalb soll Wehrstedt als neuer Standard durch den Salzebus bedient werden. Fahrtenangebot und

Linienführung werden dazu noch verdichtet. Ein Zwei-Stunden-Grundtakt montags - freitags erfolgt ohne Anruf, um den wegfallenden Verkehr der Linie 411 zu kompensieren. Die Haltestellen werden an allen Wochentagen bedient. Zu den Schülerzeiten fahren die RVHI-Busse weiterhin.

- Die zeitweise Anbindung des Solebades mit dem pausierenden Bus der neuen Schnelllinie 42 aus Seesen über Wesseln ist eine interessante touristische Option und durch die deutlich verschobene Fahrlage ggü. der Lammetalbahn keine Konkurrenz
- Bad Salzdettfurth ist bisher von den Nachbargemeinden Sibbesse, Alfeld und Gronau völlig abgeschnitten. Deshalb öffnet die Verlängerung der Linie 661 aus Gronau bis Bodenburg Bahnhof sowie ihre Verknüpfung mit der Linie 44 in Westfeld in/aus Richtung Alfeld neue Fahrverbindungen, die gerade auch auf kurzen Entfernungen erstmals Verbindungen im ÖV ermöglichen (siehe Gemeinde Sibbesse).
- Das ALT Bad Salzdettfurth Nord wird mit Schellerten und Söhlde verknüpft, es entsteht eine völlig neue Verbindung der Ortschaften Richtung Braunschweig und Wolfsburg sowie Richtung Bad Salzdettfurth/Südkreis.

Vorteile des neuen Systems insgesamt:

- Neuordnung des örtlichen Verkehrs Bad Salzdettfurth – Wehrstedt; Bedienung aller Haltestellen und zusätzlicher Bereiche an allen Wochentagen mit dem Salzibus.
- Direkte Verbindung von Seesen und Bockenem zum Solebad/Anschluss zu den Kliniken erschließt neue touristische Verkehre
- Erstmals Verknüpfung von Alfeld, Sibbesse und Gronau mit Bad Salzdettfurth.
- Erstmals Verknüpfung Bad Salzdettfurth - Groß Düngen - Schellerten - Söhlde/Bf Hoheneggelsen (- Braunschweig)

To do (soweit absehbar):

- Konzessionsanpassungen Linie 411 im Bereich Bad Salzdettfurth/Wehrstedt, Integration Salzibus, Entwicklung neues Konzept
- Ggf. Konzessionsanpassung Linie 42 zwischen Wesseln und Solebad, soweit erforderlich
- Anpassung des Vertrages mit den Hildesheimer Taxiunternehmen für die Verschmelzung der bisherigen drei singulären Verkehre

Geschätzte Kosten des neuen Systems im Verhältnis zum Status Quo:

- 411: Kosten für Schülerverkehr bleiben, Einsparung der übrigen Busfahrten (bzw. teilweise Umlegung auf neue Führung der Linie 42, vgl. Bockenem); Einsparungen sehr grob geschätzt ca. 10 % von höherem Niveau
 - Wehrstedt: Kompensation für entfallende Fahrten der Linie 411 durch ausgeweitetes Angebot Salzibus; zusätzliche Kosten ca. 50 % von niedrigem Niveau
 - Linie 42: Kosten für einige Verbindungen Wesseln – Solebad marginal.
 - ALT: geringe zusätzliche Kosten von sehr niedrigem Niveau
- ➔ Insgesamt praktisch unveränderte Kosten

Fahrplaneckdaten und Details:

- Konzept Salzebus muss in Abstimmung mit der Stadt Bad Salzdetfurth entwickelt werden; ohnehin laufende Abstimmung zwischen Landkreis, RVHI und Stadt zum Salzebus
- Verlängerung des Schnellbusses 42 von Wesseln nach Solebad (an 16/ab 44) etwa 4 – 5 mal täglich

Fahrplandaten

Siehe Gemeinden Sibbesse, Schellerten, Söhlde bzw. Stadt Bockenem.



Über die Prägung einer Marke kann ein hoher Wiedererkennungswert und Bekanntheitsgrad generiert werden. Das gilt auch für ÖPNV-Linien. Beispiele sind seit 2003 die „Lammetalbahn“ oder seit 2021 der „Salzebus“. Neue Linien dieses Konzepts könnten z. B. „Ambergau-Express“ oder „Lamme-Gande-Sprinter“ heißen.

4. Gemeinde Sibbesse

Regional(klein)bus 661 Bodenburg – Sibbesse – Gronau – Banteln Bf mit Neuordnung der Linienführung und Anpassung der Regionalbuslinie 44 Hildesheim – Sibbesse – Alfeld



In Almstedt tangieren sich die ALT-Linie aus Bodenburg sowie die Kleinbuslinie nach Sibbesse/Banteln, ohne aufeinander abgestimmt zu sein. So haben Fahrgäste das Nachsehen und bleiben aus, wenn Angebote wie im Bild zu sehen aneinander vorbeifahren. Ziel des Konzepts ist deshalb die Verschmelzung beider Verkehre zu einer durchgehenden Linie Bodenburg - Banteln.

Ausgangslage:

Derzeit wird die Buslinie 44 außer im Schülerverkehr nur auf Teilabschnitten nachgefragt, da sie zwar mit Hildesheim und Alfeld die größten Orte des Landkreises verbindet, die Fahrt jedoch mit gut einer Stunde etwa doppelt so lang wie mit der Bahn über Elze dauert. In Sibbesse Volksbank ist sie mit der Linie 661 verknüpft. Die Linie 661 verläuft in Ost-West-Richtung durch Despe- und Almetal. Unter dieser Liniennummer erschließen sehr unterschiedliche Linienführungen sowohl Orte östlich und westlich von Sibbesse als auch nur innerhalb von Gronau, z. B. Rheden oder Haus Escherde. Die Bezeichnung der Linie gibt dieses Fahrtenbündel nur sehr unvollständig wieder.

Obwohl also mehrere Fahrten, die weder durchgehend sind noch geografisch in einer besonderen Beziehung stehen, hier zusammengefasst sind, ist die einzige regelmäßige Verbindung sehr lang und in sich widersprüchlich: Von Sibbesse geht es alle 2 Stunden zunächst 6 km nach Osten bis Almstedt, ehe der Kleinbus dieselbe Strecke ohne Halt wieder zurückfährt, Sibbesse nur nördlich ohne Halt berührt und dann Richtung Despetal/Gronau/Banteln relativ direkt fährt (mit Anschluss an den Metronom Richtung Hannover). Auch in umgekehrter Richtung ist der völlig unproduktive Schlenker „ohne Halt von Möllensen bis Almstedt“ Teil der Linie. Zudem verlängert dieser Umweg die Fahrzeiten Sibbesse – Gronau (10 km, 37 min) und Sibbesse - Bahnhof Banteln (15 km, 47 min) um unnötige 12 Minuten.

Außerdem unterscheidet sich das Angebot in den Ferienzeiten erheblich: Auch wenn dann nur Anrufverkehre angeboten werden, existieren mit einem Stundentakt dann etwa doppelt so viele Fahrmöglichkeiten wie an Schultagen.

Aus dem Bereich Adenstedt gibt es über die Gemeindegrenze keine Verknüpfung Richtung Lamspringe. Die Buslinien 41 und 44 sind durch einen Abstand von lediglich 1,5 km getrennt.

Veränderung:

- Neu durchgehende Verbindung Bodenburg Bf – Westfeld – Sibbesse/Petze – Eitzum – Gronau – Banteln Bf
- Neu Verknüpfung der Linie 661 mit Linie 44 in Westfeld in/aus Richtung Alfeld, damit erstmals Verbindung Bad Salzdetfurth – Alfeld
- Spätere Abfahrt Linie 44 in Hildesheim/frühere Ankunft; Anschlüsse in Alfeld bleiben erhalten, Anschlüsse in Hildesheim werden verbessert.
- Anbindung von Almstedt nach Hildesheim neu über Bodenburg/Lammetalbahn; Verkürzung der Fahrzeit um wenige Minuten.
- Keine Unterscheidung mehr Grundangebot Schultage/Ferien
- Verschmelzung des heutigen ALT 661 mit dem Rufbus/Kleinbus 661 zwischen Bodenburg und Segeste; dadurch optional Verdichtung des Zweistundentaktes durch ALT zwischen Bodenburg und Westfeld/Sibbesse
- Verlängerung des zweistündigen ALT 41 zwischen Bodenburg - Lamspringe bis Adenstedt.

Vorteile des neuen Systems insgesamt:

- Viele Orte der Gemeinde Sibbesse erhalten sowohl in Banteln als auch in Bodenburg sehr gute Bahnanschlüsse nach Hannover oder Bad Salzdetfurth/Hildesheim
- Viele Orte der Gemeinde Sibbesse partizipieren an neuen Verbindungen und verkürzten Fahrzeiten
- Erstmals Verknüpfung (Alfeld -) Sibbesse – Bad Salzdetfurth, bisher keine Verbindung möglich.

Vorteile für die einzelnen Ortschaften:

- Sibbesse:
 - zweistündlich Verbindung nach Bodenburg Bf/Bad Salzdetfurth
 - Weiter direkte Anbindung aller Orte im Almetal an den Gemeindegrenze
 - Beschleunigung der Verbindung nach Gronau/Banteln um 12 Minuten
 - bessere Bahnanschlüsse in Hildesheim durch frühere Ankunft/spätere Abfahrt
- Almstedt/Segeste
 - zweistündlich Verbindung nach Bodenburg Bf/Bad Salzdetfurth
 - verkürzte Fahrzeit nach Hildesheim durch Bahnanbindung in Bodenburg
 - ggf. zusätzlich ALT Bodenburg – Sibbesse
 - Weiter direkte Anbindung aller Orte im Almetal untereinander und an den Gemeindegrenze
 - zuverlässige Verbindung ohne Unterscheidung von Schul- und Ferientagen

- Petze
 - zweistündlich Verbindung nach Bodenburg Bf/Bad Salzdetfurth
 - geringfügige Verlängerung der Übergangszeit in Sibbesse nach Hildesheim (von 2 auf 7 min); Erhöhung der Übergangszeit nach Alfeld von 2 auf 17 Minuten, Fahrzeit verlängert sich aber nur von 54 auf 60 Minuten (Einsparung Umweg Almstedt).
 - ggf. zusätzlich ALT Bodenburg – Sibbesse, das auch die Waldsiedlung bedient.
 - zuverlässige Verbindung ohne Unterscheidung von Schul- und Ferientagen
- Westfeld
 - zweistündlich Verbindung nach Bodenburg Bf/Bad Salzdetfurth
 - neu direkte Anbindung aller Orte im Almetal und nach Banteln
 - bessere Bahnanschlüsse in Hildesheim durch frühere Ankunft/spätere Abfahrt
 - ggf. zusätzlich ALT Bodenburg – Sibbesse
 - zuverlässige Verbindung ohne Unterscheidung von Schul- und Ferientagen
- Möllensen/Hönze
 - zweistündlich Verbindung nach Bodenburg Bf/Bad Salzdetfurth
 - geringfügige Verlängerung der Übergangszeit in Sibbesse nach Hildesheim (von 2 auf 7 min); Erhöhung der Übergangszeit nach Alfeld von 2 auf 17 Minuten, Fahrzeit verlängert sich aber nur von 54 auf 60 Minuten (Einsparung Umweg Almstedt)
 - zuverlässige Verbindung ohne Unterscheidung von Schul- und Ferientagen
- Adenstedt
 - zweistündlich ALT-Verbindung nach Lamspringe und Bodenburg

To do (soweit absehbar):

- Veränderung der Linienführung 661 zwischen Segeste – Westfeld – Sibbesse – Petze und Verlängerung Almstedt – Bodenburg (anstelle ALT)
- Anpassung der Abfahrtszeiten der Linie 44
- Anpassung Haltestelle Westfeld "An der Alme" als Umsteigehalt zum Kleinbus (neue Seitenhaltestelle Fahrtrichtung Alfeld erforderlich)
- Etablierung eines Funkkontaktes/ggf. App Linie 44 – Kleinbus 661 zur Sicherstellung des Umstiegs in Westfeld
- Ggf. Einrichtung einer Wendehaltestelle für Kleinbus in Petze, An der Kirche
- Prüfung eines alternierenden Zweistudentaktes für ein ALT Bodenburg – Sibbesse, das sämtliche Orte bedient, erstmals auch Petze Waldsiedlung

Geschätzte Kosten des neuen Systems im Verhältnis zum Status Quo:

- 661: Strecke Bodenburg – Almstedt nur 3 km; dadurch werden je Richtung 3 km der bisherigen unproduktiven Schleife Sibbesse – Almstedt (6 km) produktiv genutzt, die anderen 3 km werden zur Kompensation der 4 km langen Schleife Sibbesse – Petze produktiv genutzt; marginale Mehrkosten; sogar Einsparung ca. 5 % bei besserem Angebot, wenn Petze und Eberholzen nur auf Anruf bedient werden.
- 661: Ggf. wäre aufgrund des attraktiveren Angebotes Einsatz eines Midibusses zu prüfen; Kosten dann ca. 20 % höher von sehr niedrigem Niveau.
- 661: Stundentakt dieser Verbindung zwischen Bodenburg und Sibbesse/Petze wäre zu prüfen, Zwischentakt als ALT, wie heute in Ferien; marginaler Mehraufwand, wenn bisherige 6 ALT-Fahrten Bodenburg – Segeste dafür genutzt werden.
- 44: Unveränderte Kosten
- Höherer Fahrgastzuspruch zu erwarten
- ➔ Für Linie 661 insgesamt praktisch unveränderte Kosten, auf sehr niedrigem Niveau; bei steigender Nachfrage ca. 10 % höhere Kosten des Systems (für Midibus)

Fahrplaneckdaten und Details:

- Linie 661 (Kleinbus 8 Sitzplätze oder mittelfristig Midi-Bus 20 Plätze): Abfahrt und Ankunft in Bodenburg Bf Minute 59; Breinum wird durch zeitparallele Linie 41 bedient; dadurch Fahrzeit 9 Minuten Bodenburg – Westfeld bzw. 10 Minuten Westfeld - Bodenburg.
- Anschluss in Westfeld An der Alme, dadurch Relation Bad Salzdetfurth – Almstedt – Alfeld möglich; Ausbau der Haltestelle „An der Alme“
- Linie 661: Ggf. Petze oder Eberholzen Einstieg nur bei Bedarf (Anruf erforderlich)
- Linie 661: Außerhalb des Zweistundengrundtaktes Fahrten aufräumen, ausgliedern in eigene Linie, dadurch Übersichtlichkeit erhöhen.
- Linie 44: Anschlüsse in Alfeld an/aus Metronom Richtung Hannover bleiben erhalten, Übergang 10 Minuten; in der alternierenden Stunde ohne Knoten Westfeld beträgt Übergang immer noch 4 Minuten (ebenerdiger Zugang). Aus Richtung Hannover Übergang 15/9 Minuten.
- Linie 44 erhält in Hildesheim durch 7 Minuten frühere Ankunft/spätere Abfahrt bessere Anschlüsse zum Bahnverkehr; auch langfristig (Deutschlandtakt).



Fahrplandaten

Regionalkleinbus

Bodenburg – Sibbesse – Banteln u. z.

Bodenburg Bahnhof	ab	7.59
Westfeld An der Alme		8.08
Sibbesse		8.11
Petze		8.14
(Gronau –) Banteln Bf	an	8.48
	ab	9.08
Petze		9.41
Sibbesse		9.45
Westfeld An der Alme		9.48
Bodenburg Bahnhof	an	9.59

Regionalbus 44

Hildesheim – Sibbesse – Alfeld u. z.

Hildesheim ZOB	ab	7.38	9.38
Sibbesse		8.05	10.05
Westfeld An der Alme		8.09	10.09
Alfeld ZOB	an	8.41	10.41
	ab	9.18	11.18
Westfeld An der Alme		9.47	11.47
Sibbesse		9.52	11.52
Hildesheim ZOB	an	10.21	12.21

Die angegebenen Abfahrtszeiten gelten jeweils für die geraden/ungeraden Stunden im Bedienungszeitraum; z. B. "7.59" Uhr auch für 9.59, 11.59 usw. Die Fahrpläne sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht über den ganzen Tag dargestellt. Die Lage zur ungeraden oder geraden Stunde darf nicht getauscht werden, da es Korrelationen mit den Fahrzeugeinsätzen nach Lamspringe gibt.

Gleichfarbige Markierungen weisen auf Anschlussbeziehungen hin: In Sibbesse Volksbank gibt es Anschlüsse vom Regionalbus aus Hildesheim nach Petze und vom Kleinbus aus Banteln Richtung Alfeld und Hildesheim (orange). In Westfeld gibt es Anschlüsse vom Kleinbus aus Bodenburg nach Alfeld (gelb).



In Westfeld muss die bestehende Haltestelle „An der Alme“ Richtung Osten um wenige Meter verlängert werden, um den Umstieg zwischen Buslinie 44 und Kleinbuslinie 661 zu ermöglichen. In der Gegenrichtung ist die bisher fehlende Haltestelle in entsprechender Länge anzulegen. Die Lage schräg ggü. der Godehardstraße bietet sich dafür an, siehe rote Markierungen.

5. Gemeinden Schellerten und Söhlde

ALT-Verkehr Bahnhof Groß Dungen – Schellerten – Söhlde/Bahnhof Hoheneggelsen durch Verknüpfung der Bestandsverkehre



Schon heute wird bedarfsweise der ALT-Verkehr in den Gemeinden Söhlde und Schellerten vom selben Fahrzeug erbracht - allerdings ohne, dass Fahrgäste davon einen Nutzen hätten. So sind Schellerter Bürgerinnen und Bürger vom Bahnhof Hoheneggelsen abgeschnitten, aus beiden Gemeinden gibt es keine Verbindung Richtung Groß Dungen. Bilder in Hoheneggelsen Bahnhof und Schellerten Rathaus.

Ausgangslage:

Anfang 2020 wurden unabhängig voneinander in den Gemeinden Schellerten und Söhlde sowie im nördlichen Stadtgebiet von Bad Salzdetfurth in Abstimmung mit den Kommunen von Landkreis und RVHI drei neue ALT-Verkehre eingerichtet. Allen drei Verkehren ist gemeinsam, dass sie Ortschaften des Gemeindegebietes mit dem Hauptort (Schellerten, Groß Dungen/Bad Salzdetfurth) bzw. dem Bahnhof (Hoheneggelsen/Söhlde) verbinden und in diesen Relationen die einzigen ÖPNV-Verbindungen darstellen. Da alle ALTs aber auch parallel zu RVHI-Linien verkehren, gibt es zum Schutz dieser Altlinien auf Teilabschnitten Beförderungsverbote.

In der Gemeinde Söhlde gibt es nördlich und südlich des Bahnhofs jeweils einen Zweistundentakt mit einzelnen Verdichtungen zum Stundentakt, ausgerichtet auf die Züge nach/aus Braunschweig, zwischen 6 und 22 Uhr, am Wochenende deutlich weniger. In Schellerten gibt es einen reinen Zweistundentakt ohne weitere Verknüpfungen zwischen 8 und 19 Uhr, am Wochenende deutlich weniger. In Bad Salzdetfurth Nord werden ab Groß Dungen die Ortschaften nördlich und südlich der Innerste jeweils im Stundentakt bedient zwischen 6 und 21 Uhr, am Wochenende deutlich weniger.

Obwohl die Ortschaft Schellerten selbst unmittelbar an der Bahnlinie Hildesheim - Hoheneggelsen (- Braunschweig) liegt, verfügt sie als Gemeindegemeinschaft nicht über einen Haltepunkt. Die Gemeinde Schellerten ist aber an einer Realisierung sehr interessiert und hat bereits im Jahr 2019 eine Machbarkeitsstudie selbst finanziert.

Veränderung:

- Durchbindung der ALT-Verkehre von Bf Groß Düngen bis Bf Hoheneggelsen in den bisherigen Fahrlagen (Anpassungen in Schellerten), dadurch neue Tangentialverbindungen im Landkreis
- Durchbindung zweistündlich oder stündlich
- Anpassung der ausgeschlossenen Teilabschnitte: übergemeindlicher Verkehr ist von/nach jedem Start/Ziel ab Bad Salzdetfurth Nord möglich; im Verkehr zwischen Hildesheim/Schellerten/Söhlde wird eine grundlegende Überarbeitung der Linien 31, 32 und 33 empfohlen, spätestens bei Realisierung des Bahnhofpunktes Schellerten.
- Anbindung der Ortschaften südlich der Innerste unverändert

Vorteile des neuen Systems insgesamt:

- Erstmals kurze Verbindung zwischen Söhlde und Bad Salzdetfurth (Fahrzeit ca. 45 - 50 Minuten); nahe an Pkw-Fahrzeit.
- Kurze und direkte Wege für die Orte zwischen Groß Düngen und Bf Hoheneggelsen Richtung Braunschweig oder in den südlichen Landkreis Hildesheim (Tangentialverbindung)

Vorteile für die einzelnen Ortschaften:

- Söhlde (sämtliche Ortschaften):
 - schnelle Tangentialverbindung in den Südostlandkreis
 - durchgehend stündliches ALT-Angebot analog zu den Zugtakten sollte eingeführt werden
- Schellerten/Dingelbe/Ottbergen/Wendhausen/Wöhle
 - schnelle Tangentialverbindungen nach Braunschweig und in den Südostlandkreis
 - durchgehend stündliches ALT-Angebot analog zu den Zugtakten sollte eingeführt werden
- Dinklar/Farmsen/Ahstedt/Garmissen/Oedelum
 - neu Einbindung dieser Ortschaften in den ALT-Verkehr, da z. B. sonntags derzeit gar kein ÖV-Angebot. Ggf. Definition auszuschließender Teilabschnitte.
- Groß Düngen/Heinde/Lechstedt/Listringen
 - schnelle Tangentialverbindung in den Ostkreis und nach Braunschweig
 - durchgehend stündliches ALT-Angebot analog zu den Zugtakten sollte auch für die Verlängerung des ALT nach Hoheneggelsen gelten
- Klein Düngen/Hockeln
 - schnelle Tangentialverbindung in den Ostkreis
 - durchgehend stündliches ALT-Angebot sollte auch für die Verlängerung des ALT nach Hoheneggelsen gelten

To do (soweit absehbar):

- Verknüpfung der bisherigen 3 singulären ALT-Angebote sollte kurzfristig möglich sein
- Prüfung auszuschließender Teilabschnitte

- Mittelfristige Option: ALT-System könnte weitergehend Prüfung einer Neustruktur der viele Schleifen fahrenden Buslinie 33 auslösen (derzeit Fahrzeit Söhlde – Hildesheim für 21 km = 50 Minuten); s. o. Veränderung.

Geschätzte Kosten des neuen Systems im Verhältnis zum Status Quo:

- Bei erhöhter Nachfrage stärker erhöhte ALT-Kosten von sehr, sehr niedrigem Niveau
 - Keine Beeinträchtigung der RVHI-Linien 31, 32 und 33, da Verkehre über Gemeindegrenze Bad Salzedt furth/Schellerten bisher nicht existieren und der Umweg über Hildesheim bisher keinerlei Nachfrage aufweist/Fahrzeit zu lang
 - Höherer Fahrgastzuspruch zu erwarten
- ➔ Insgesamt ca. 50 % höhere Kosten von sehr, sehr niedrigem Niveau

Fahrplaneckdaten und Details:

- Die bisherige Führung des ALT Hoheneggelsen Bf/Hoheneggelsen Ort/Feldbergen erfordert schon heute ein zweites Fahrzeug; die künftige Weiterführung nach Mölme/Garmissen ändert daran nichts
- Abfahrt Groß Dungen 20, exemplarische Fahrzeit mit 2 Unterwegshalten ca. 41 Minuten; Rückkehr Groß Dungen 40

Fahrplandaten

ALT

Groß Dungen Bf – Schellerten – Söhlde – Hoheneggelsen Bf – Garmissen

Groß Dungen Bahnhof	9.20
Lechstedt/Listringen	9.25
Schellerten/Wöhle	9.37
Nettlingen/Söhlde	9.50
Hoheneggelsen Bahnhof	10.01
Feldbergen/Steinbrück	10.06
Garmissen/Ahstedt	10.11

Ahstedt/Garmissen	9.47
Feldbergen/Steinbrück	9.52
Hoheneggelsen Bahnhof	9.57
Söhlde/Nettlingen	10.08
Wöhle/Schellerten	10.22
Listringen/Lechstedt	10.35
Groß Dungen Bahnhof	10.40

Ausblick Bahnhofhaltepunkt Schellerten:

Mittelfristig ist für die Ortschaft Schellerten aber auch ein eigener Haltepunkt an der Bahnstrecke sinnvoll, da so die überregionale Anbindung von Schellerten deutlich verbessert wird. Gerade im Hinblick darauf ist als Übergangskonzept die Verknüpfung der heutigen 3 ALTs besonders wichtig, um öffentlichen Verkehr in Richtung Braunschweig bereits kurzfristig zu etablieren. Spätestens mit Einführung des Deutschlandtaktes (S. 32) besteht dann die Möglichkeit, einen Haltepunkt Schellerten stündlich zu bedienen (Abfahrt Richtung Hildesheim ca. 03, Richtung Braunschweig ca. 56). Damit könnten weitere Bus- oder ALT-Verkehre ideal auf einen Haltepunkt Schellerten ausgerichtet werden.

6. Gemeinde Holle

Örtliche Verkehre Derneburg/Holle, Hackenstedt/Söder



Das Derneburger Schloss ist seit wenigen Jahren der Öffentlichkeit zugänglich. Nur der ÖPNV fährt im Tal daran vorbei, obwohl im Schülerverkehr Busse das Schloss direkt - ohne Halt - passieren. Eine Haltestelle am Schlosseingang und die generelle Führung über die Schlosstraße ist sehr einfach zu realisieren und hilft, Parkplatzprobleme zu lösen.

Ausgangslage:

Die Gemeinde Holle ist über den Bahnhof Derneburg in hoher Qualität regional und überregional durch die erixx-Züge mit Hildesheim, Hannover und Goslar stündlich verbunden. Der Bahnhof Derneburg ist fahrplantechnisch gut mit Bussen in die Gemeinde Holle vernetzt. Allerdings gelangen die meisten Fahrgäste anders zum Bahnhof Derneburg – das liegt an der fehlenden Tarifintegration zumindest bei Monatskarteninhabern, vgl. auch Einleitung (Niedersachsentarif für den Zug, Rosa-Tarif für die Busse).

Seit das Derneburger Schloss für Besucher geöffnet ist, gibt es regelmäßig Parkplatzprobleme in der Schlosstraße. Eine ÖPNV-Anbindung existiert bisher nicht, wenige Fahrten der Linie 34 halten an der Haltestelle Kastanienallee in der Nähe "nur zum Aussteigen" oder in Tagesrandlagen. Seit April 2021 entfallen selbst diese Halte ersatzlos, weil die Traglast einer Brücke auf 3,5 t reduziert wurde. Eine Sanierung der Brücke steht aus.

Die Ortschaft Söder (ca. 40 EW) ist an den Gemeindegürtel Holle überhaupt nicht angebunden und verfügt nur an Schultagen über wenige Verbindungen mit der Linie 42 nach Hildesheim.

Seit Dezember verbindet der flexo-Bus die benachbarte Samtgemeinde Baddeckenstedt mit Nettlingen und Söhlde. Der flexo-Bus ist seit Dezember 2021 ein völlig neu konzipiertes Angebot des Regionalverbands Großraum Braunschweig und wird im sogenannten "Richtungsband" bedient. Bei einem Richtungsbandverkehr wird ein klar umrissener, meist länglicher Korridor definiert, an dessen beiden Enden jeweils ein fest bedienter Umsteigepunkt zu Bahn- und Buslinien liegt, welcher je nach Fahrtrichtung gleichzeitig Start- und Zielhaltestelle ist. Die Orte zwischen dem Start und Ziel werden

ohne festen Fahrplan nach Wunsch der Fahrgäste bedient. Über die Buslinie 34 ist die nur 2,5 km entfernte Gemeinde Holle in der Ortschaft Binder heute eher zufällig mit dem flexo-Bus und damit Zielen im Norden verbunden.

Veränderung:

- Neu reguläre Führung aller Fahrten der Linie 34 über Derneburg Schlossstraße. Dadurch direkte Anbindung von Hildesheim in akzeptabler Fahrzeit (31 Minuten für 19 km). Die Änderung kann kurzfristig durchgeführt werden; eine Haltestelle „Schloss“ sollte direkt am Eingang eingerichtet werden anstelle der Haltestelle „Kastanienallee“; die heutige Haltestelle „Schlossstraße“ sollte wieder in „Derneburg Siedlung“ umbenannt werden, um Missverständnisse zu vermeiden.
- Neu Verlängerung der Fahrten der Linie 34, die in Hackenstedt enden, bei Bedarf bis Söder (Anruf); dafür Aufgabe der Bedienung durch die Linie 42; wenn die Linie 42 zum Schnellbus wird, wäre diese fahrzeitintensive Schleife ohnehin nicht mehr möglich (s.o. Bockenem).
- Neu Integration zumindest der Ortschaft Holle, ggf. auch weiterer Ortschaften der Gemeinde Holle, in das flexo-Bus-System, analog zur Integration der Ortschaften Söhlde und Nettlingen.

Vorteile des neuen Systems insgesamt:

- Neue Touristenattraktion Derneburger Schloss erhält direkten ÖPNV-Anschluss zum Hildesheimer Hbf ohne weitere Kosten
- Söder erhält als letzter Ort der Gemeinde Holle Anschluss an den Gemeindegürtel
- Durch Integration in den flexo-Bus entsteht eine schnelle Direktverbindung zwischen Holle und Söhlde.

To do (soweit absehbar):

- Kurzfristige Anpassung des regulären Linienlaufs der Linie 34, sobald Brücke saniert ist; provisorische Haltestelle anlegen
- Verlängerung des Linienlaufs der Linie 34 (Ast Hackenstedt) bei Bedarf bis Söder (kurzfristig möglich)
- Abstimmung mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig zur Ausdehnung des flexo-Bus-Systems

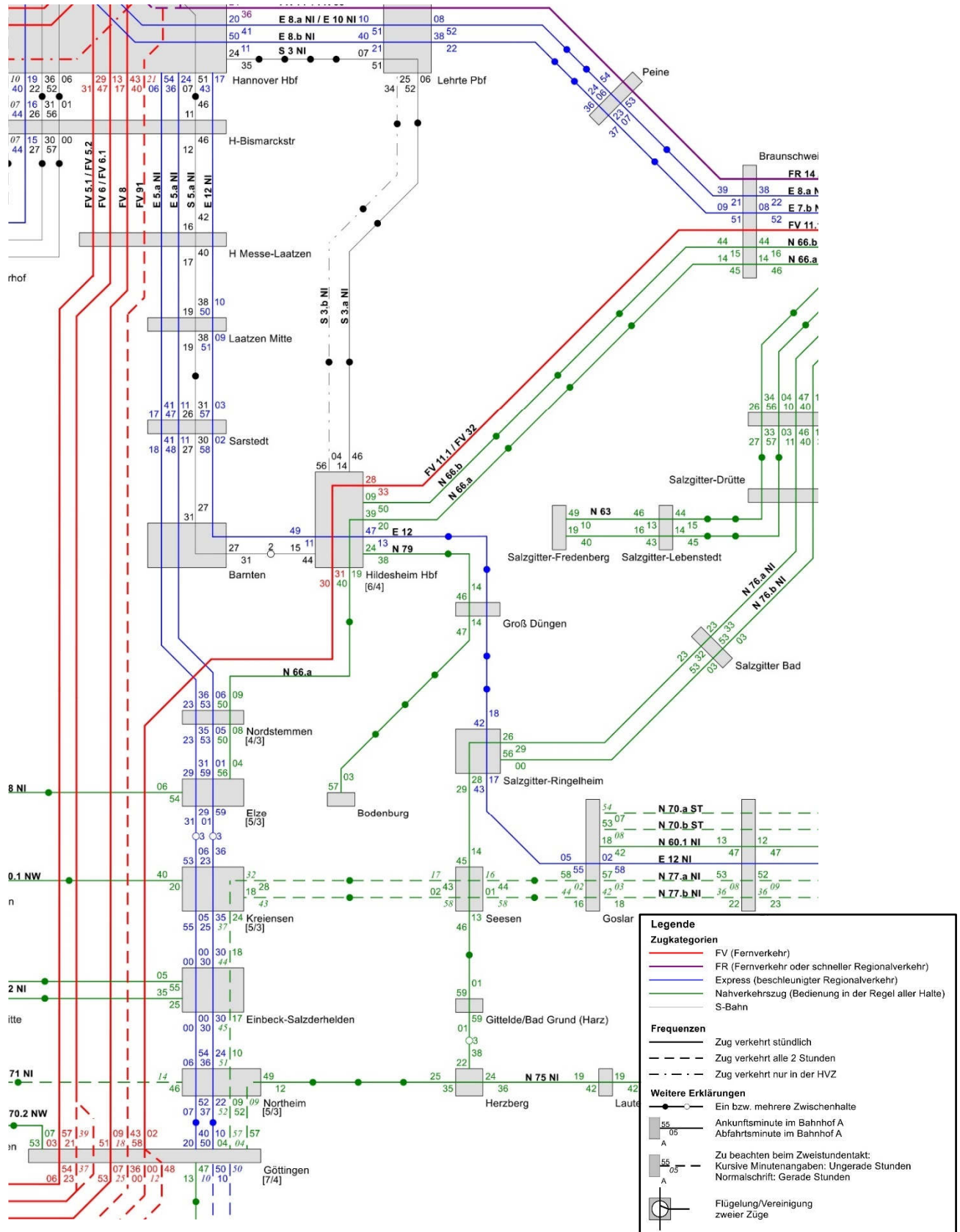
Geschätzte Kosten des neuen Systems im Verhältnis zum Status Quo:

➔ Praktisch unveränderte Kosten

Fahrplaneckdaten und Details:

Zur Linie 34 s.o. Veränderung. Beim flexo-Bus gibt es ohnehin keine festen Abfahrtszeiten.

7. Deutschland-Takt



Karte Netzplanbereich Hildesheim

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, www.deutschlandtakt.de

Deutschland-Takt

Mit dem Deutschlandtakt ändert sich das bisherige System der Infrastrukturplanung. Wurden bisher Fahrpläne an die bereits bestehende Infrastruktur angepasst, dient der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt nun als Planungsgrundlage für einen gezielten Infrastrukturausbau des deutschen Schienennetzes.

Dieses Prinzip lässt sich ebenso auf den Busbereich übertragen, indem sich mögliche Bedienkonzepte sowie die einzusetzenden Fahrzeugmodelle an einem vorab zu definierenden Zielfahrplan mit neuen Verknüpfungen bzw. Knoten orientieren.

Die folgenden Passagen einschließlich der Grafik wurden der Seite www.deutschlandtakt.de (Betreiber: Bundesverkehrsministerium) entnommen. Weitere Informationen einschließlich Erklärvideos finden sich auf der genannten Internetseite.

Der Deutschlandtakt steht für einen fahrplanbasierten Ausbau der Schieneninfrastruktur, um unser Land optimal zu vernetzen – im Personen- sowie im Güterverkehr! Das Ziel: öfter, schneller, überall. Damit wird der Deutschlandtakt zum zentralen Kompass für die optimale Nutzung und infrastrukturelle Weiterentwicklung des deutschen Bahnnetzes.

Deutschlands Schiene stellt um: Auf mehr Güter auf der Schiene und auf einen integralen Taktfahrplan im Personenverkehr – damit alle Zugverbindungen wie ein Uhrwerk zusammenpassen. Dafür werden die größten deutschen Städte durch regelmäßige Personenfernverkehrszüge verbunden sein – und das alle 30 Minuten verlässlich zur selben Zeit. Der Regionalverkehr wird auf die halbstündliche Taktung in den Knotenbahnhöfen ausgerichtet. Und sichert so auch die flächendeckende Mobilität in ländlichen Regionen.

Dazu wird unser Schienennetz zielgerichtet ausgebaut. Das Ziel: mehr Reiseverbindungen, optimierte, gut abgestimmte Anschlüsse und insgesamt kürzere Reisezeiten im Personenverkehr.

Aber nicht nur der Schienenpersonenverkehr wird vom Deutschlandtakt profitieren, sondern auch der Schienengüterverkehr. Denn Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr sind innerhalb des Deutschlandtakts gleichberechtigt. Deshalb ist der Deutschlandtakt so geplant, dass die Transportkapazität, Schnelligkeit und Flexibilität des Güterverkehrs auch zu attraktiven Fahrzeiten gesteigert wird. Mehr Güter können dadurch von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden.

Passgenauer Infrastrukturausbau

Und noch etwas wird besser: Mit dem Deutschlandtakt ändert sich das bisherige System der Infrastrukturplanung. Wurden bisher Fahrpläne an die bereits bestehende Infrastruktur angepasst, dient der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt nun als Planungsgrundlage für einen gezielten Infrastrukturausbau des deutschen Schienennetzes. Die zielgerichtete Beseitigung von Engpässen, Streckenmodernisierungen für einen schnelleren Zugverkehr oder der Ausbau wichtiger Knotenpunkte für ein reibungsloses Ein- und Ausfahren in Bahnhöfe können auf diese Weise frühzeitig geplant und priorisiert werden. (...)

Bahnfahren auf neuem Niveau

Der Deutschlandtakt bringt den Personen- und Güterverkehr vorwärts – und das hat Vorteile für Bahnreisende, Wirtschaft und die Umwelt. Diese konkreten Verbesserungen hat der Takt im Gepäck. (...)

Öfter: Häufigere Zugverbindungen, dichtere Takte: Der Deutschlandtakt soll zukünftig die wichtigen Hauptachsen des Fernverkehrs im halbstündlichen Rhythmus verbinden. Damit ist die nächste Reiseoption nie weit entfernt, der Blick auf den Fahrplan wird nahezu überflüssig.

Schneller: Verkürzte Reisezeiten durch mehr Reiseverbindungen, optimierte Anschlüsse und passgenauen Infrastrukturausbau. Der gezielte Ausbau der Schienenwege mit den jeweils passenden Streckengeschwindigkeiten führt zu einer Beschleunigung des gesamten Bahnverkehrs und zur Auflösung bestehender Engpässe.

Überall: Da Fern- und Nahverkehr aufeinander abgestimmt sind, ist sichergestellt, dass auch Menschen in ländlichen Regionen optimal an das überregionale Netz angebunden sind. So stärkt der Deutschlandtakt die Mobilität aller, egal ob sie ein Auto besitzen oder nicht.

Pünktlichkeit und Sicherheit: Pünktlichkeit ist eine wichtige Voraussetzung, damit das Umsteigen reibungslos klappt. Investitionen in die Digitalisierung der Schiene und der zielgerichtete Infrastrukturausbau tragen zur Verlässlichkeit des Bahnfahrens bei. (...)

Umweltschutz auf ganzer Linie

Bis 2050 soll Deutschland nach dem “Klimaschutzplan 2050” weitgehend treibhausgasneutral sein. Ein wichtiger Abschnitt auf dieser Zielgeraden: Mehr Personen- und Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen! Die Grundlage hierfür legt der Deutschlandtakt. So profitiert die Umwelt:

Weniger CO₂: Die Bahn ist Vorreiter in klimafreundlicher Mobilität – deshalb ist die steigende Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene aktiver Umweltschutz.

So sorgt der Gütertransport auf der Schiene im Vergleich zum Lkw für gut 6-mal weniger Treibhausgase pro zurückgelegten Tonnenkilometer. Und der Schienenfernverkehr stößt im Vergleich zum PKW knapp 4,5-mal weniger Treibhausgase pro Personenkilometer aus.

Und die Entwicklung des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers geht weiter: Beständig wird daran gearbeitet den Anteil erneuerbarer Energien im Schienenverkehr zu erhöhen – bei gleichzeitiger Reduzierung des Energieverbrauchs.



Mit dem Konzept „ÖV-Netz Südost 2023“ legt der Fahrgastverband PRO BAHN Braunschweig-Hildesheim eine umfassende Untersuchung vor, wie das überwiegend historisch gewachsene System der Buslinien und Anrufverkehre im südöstlichen Landkreis Hildesheim kurzfristig, sehr effizient und kostengünstig deutlich verbessert werden kann. Viele Orte können im öffentlichen Verkehr durch bessere Vernetzung und Anschlussgestaltung mit mehr sogenannten „Knoten“ besser erreicht werden.

Bei einem systematisch gestalteten Knoten kommen möglichst zeitgleich verschiedene Busse oder Züge an einer gemeinsamen Haltestelle an. Dadurch entstehen zahlreiche Umsteigemöglichkeiten, Fahrgäste aller Linien profitieren von kurzen Fahrzeiten.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat das Ziel, mit dieser Schrift eine breite Diskussion über eine schnelle Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Südostkreis anzustoßen. Zu jeder der 7 Städte und Gemeinden sind Ausgangslage, Verbesserungspotential und Nutzen für jede einzelne Ortschaft strukturiert beschrieben. Die künftigen Fahrpläne wurden getestet und funktionieren.