



Landkreis Hameln-Pyrmont

Nahverkehrsplan 2023 – 2027

Landkreis Hameln-Pyrmont
Süntelstraße 9
31785 Hameln
Telefon: 05151/903-0
Telefax: 05151/903-1502
landkreis@hameln-pyrmont.de
www.hameln-pyrmont.de

Herausgeber Landkreis Hameln-Pyrmont, Amt Wirtschaftsförderung/Regionale Entwicklung/ÖPNV

Süntelstraße 9
31785 Hameln
Kreishaus
www.hameln-pyrmont.de

Redaktion

Bastian Schwarz
Jonas Fulda
Marcia Hergesell

Umschlag Foto

alle Rechte beim Landkreis Hameln-Pyrmont

Genderhinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde von einer geschlechterspezifischen Differenzierung abgesehen. Entsprechende Textstellen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Hameln, den 01.11.2022

Inhalt

1	Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Hameln-Pyrmont	5
2	Grundlagen und Rahmenbedingungen	6
2.1	Rechtliche Grundlagen	6
2.2	Dynamisierung des Nahverkehrsplans	7
2.3	Raumordnung und Landesplanung	9
2.4	Organisation des ÖPNV	11
3	Bestandsaufnahme	13
3.1	Raumstruktur	13
3.1.1	Topographie	13
3.1.2	Siedlungsstrukturen	13
3.1.3	Wirtschaftsstrukturen	15
3.1.4	Strukturen im Bildungswesen	16
3.1.5	Freizeit und Tourismus	16
3.1.6	Dienstleistung und Versorgung	17
3.1.7	Bevölkerung und Demografie	17
3.1.8	Verkehrsinfrastruktur	17
3.2	Verkehrsangebote	18
3.2.1	Netzebenen	18
3.2.2	Linien-, Bedarfs- und Mobilitätsangebote	19
3.2.3	Angebotsqualität	31
3.3	Tarifsystem	45
3.3.1	Überblick	45
3.3.2	Aktuelles Tarifsystem	45
3.4	Verkehrsanlagen und Fahrzeuge	47
3.4.1	Haltestellen	47
3.4.2	Verknüpfungspunkte	51
3.4.3	Fahrzeugeinsatz / Fahrzeugflotte	52
3.5	Fahrgastnachfrage	53
3.6	Fahrgastinformationen	54
3.7	Mobilitätsmanagement	55
4	Anforderungsprofil für die Verkehrsbedienung	57

5	Analyse und Bewertung der Verkehrsangebote	69
5.1	Methodisches Vorgehen (Bürgerbeteiligung und Analyse)	69
5.2	Analyse der Stärken und Schwächen	70
5.2.1	Erschließung und Bedienung	70
5.2.2	Verbindungsqualität	74
5.2.3	Fahrgastnachfrage	75
5.2.4	Tarifsystem	76
5.2.5	Haltestellen und Fahrzeuge	77
5.3	Durchführung und Auswertung der Bürgerbeteiligung	77
5.3.1	Workshops zur Bürgerbeteiligung	77
5.3.2	Kategorisierung der Beiträge und Häufigkeit von Nennungen	78
5.3.3	Workshop menschengerechte Mobilität	79
5.4	Auswertung des Kundenbarometers	80
5.5	Auswertung des Beschwerdemanagements	82
5.6	Zusammenfassung	84
6	Handlungsfelder und Maßnahmenentwicklung	86
6.1	Gliederung in Handlungsfelder	86
6.2	Maßnahmenbeschreibung und -zuordnung	87
6.3	Maßnahmenvorschläge aus dem Forum Nahverkehrsplan	91
6.4	Investitions- und Finanzierungsplan	93
6.4.1	Finanzierung nach ÖDA und sonstigen Vereinbarungen	93
6.4.2	Finanzierung nach NNVG	94
	Abkürzungsverzeichnis	97
	Abbildungsverzeichnis	98
	Tabellenverzeichnis	99
	Anlagenverzeichnis	100
	Quellenverzeichnis	101

1 Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Hameln-Pyrmont

Der Landkreis Hameln-Pyrmont als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Verkehrsangebot des Landkreises weiterzuentwickeln und zukunftsgerichtet zu optimieren. Bestandteile dieses Vorgehens sind neben einfachen und attraktiven Verkehrsangeboten und Tarifen vor allem auch die bessere Anbindung der ländlichen Räume. Dies soll den Landkreis Hameln-Pyrmont insgesamt als Wirtschafts- und Einzelhandelsstandort, sowie als Bildungs-, Gesundheits- und Tourismusregion sichern und stärken und somit der gesamten Region zu Gute kommen. Diese Entwicklung eines zeitgemäßen und bedarfsgerechten Verkehrsangebotes steht dabei jedoch vor großen Herausforderungen. Der demografischen Wandel, welcher durch Ab- und Zuwanderung, Überalterung und schwankende Geburtenzahlen geprägt ist und das Spannungsfeld von Ökonomie und Ökologie, Angebot und Nachfrage sind Rahmenbedingungen, die zu beachten sind. Als Grundlage und Orientierung für diese Weiterentwicklung sind daher die folgenden Entwicklungsziele von großer Bedeutung.

- Der ÖPNV ist als angemessene Daseinsvorsorge auszugestalten. Dabei erfolgt die Erschließung grundsätzlich durch eine nachfrageorientierte Fahrplangestaltung. In den Mittelzentren Hameln und Bad Pyrmont sowie auf den Relationen in die Grundzentren ist eine angebotsorientierte Bedienung sicherzustellen.
- Die **Mobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen** sicherzustellen. Dazu ist der ÖPNV insbesondere auch auf die Bedürfnisse von Personen mit körperlichen, geistigen oder sprachlichen Einschränkungen anzupassen.
- Die **Intermodalität** soll gestärkt werden. Durch die Verknüpfung von Teilstrecken des stra-

ßengebundenen und schienengebundenen ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie dem Rad- und Fußverkehr kommt dabei eine besondere Aufmerksamkeit zuteil. Für die Umstiege bei der Bildung dieser Mobilitätsketten sind die geeigneten Verknüpfungspunkte auszubauen bzw. zu entwickeln. Als Grundlage für diese Intermodalität sind ganzheitliche tarifliche Angebote umzusetzen.

- Eine **Nachhaltigkeit** des straßengebundenen ÖPNV ist anzustreben. Neben der Berücksichtigung ökonomischer und ökologischer Faktoren bei der Planung und Umsetzung des Verkehrsangebotes sind auch soziale Standards hinsichtlich der Durchführung und Nutzung zu verfolgen.
- Eine vertiefende **Digitalisierung** im ÖPNV ist umzusetzen. Hinsichtlich eines digitalen gesellschaftlichen Wandels sind Prozesse in der Kundeninformation, des Vertriebes und zur Durchführung des Verkehrs anzupassen.

Um diese Entwicklungsziele umzusetzen ist der Nahverkehrsplan ein wichtiges Instrument. Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans bilden die genannten Entwicklungsziele somit die Grundlage.

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Grundlagen

Der Landkreis Hameln-Pyrmont ist nach § 4 (1) des **Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes** (NNVG) Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und hat gemäß § 6 (1) NNVG einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen oder fortzuschreiben. Gemäß dem NNVG, welches zuletzt im März 2017 geändert wurde, ist der Gültigkeitszeitraum des NVP für fünf Jahre festgelegt, ehe eine Fortschreibung durchgeführt werden soll. Die Aufgabenträgerschaft liegt zunächst bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Kreisangehörigen Gemeinden sind auf Antrag die Aufgabenträgerschaft der ÖPNV-Leistungen im Gemeindegebiet jedoch zu übertragen. In § 6 des NNVG ist darüber hinaus definiert, welche Inhalte und Kriterien ein NVP enthalten muss und welche Organisationen wann in die Mitwirkung zur Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP eingebunden werden müssen.

Wesentliche Vorgaben aus § 6 (1) NNVG sind, dass ein NVP

- das Verkehrsangebot im gegenwärtigen Zustand beschreibt,
- Zielvorstellungen zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV beinhaltet,
- Maßnahmen zur Erreichung der Zielvorstellungen benennt und
- die finanziellen Veränderungen, welche sich aus der Umsetzung der Maßnahmen gegenüber dem Verkehrsangebot im gegenwärtigen Zustand ergeben, dargelegt werden.

Darüber hinaus sind im NNVG finanzielle Hilfen für die Aufgabenträger definiert. Genauer ist im

Abschnitt 6.4.2. "Finanzierung nach NNVG" zu finden.

Im **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG) sind weitere Kriterien beschrieben, die bundesweit bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen umgesetzt werden sollen. Nach § 8 (3) PBefG sind im NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 die Nutzung des ÖPNV durch eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Ausnahmen hiervon sind im NVP zu begründen. Dieses bezieht sich zum einen auf die technische Ausstattung einzusetzender Fahrzeuge sowie zum anderen auf die Gestaltung von Haltestellen und der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Haltestelle. Behindertenbeiräte, -beauftragte und -verbände als auch Fahrgastverbände sind hierzu anzuhören. Weitere Einzelheiten zur inhaltlichen Gestaltung von Nahverkehrsplänen können durch die Gesetze auf Landesebene definiert werden. Ferner sind im PBefG die Voraussetzungen zur Vergabe von Liniengenehmigungen, sowohl für eigenwirtschaftliche Verkehre als auch der Vergabe öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) definiert. Verkehrsleistungen sind entsprechend den aufgestellten Kriterien des NVP gemäß § 8 (4) PBefG vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen. Sofern es kein Unternehmen gibt, welches eine eigenwirtschaftliche Erbringung des Verkehrs beantragt, sind öDA zu vergeben. Die Vergabe ist in Form der Erteilung einer Direktvergabe oder der Durchführung von wettbewerblichen Verfahren nach Festlegungen aus der EU-VO 1370/2007 möglich.

In der **EU-VO 1370/2007** sind die Kriterien zur Einhaltung eines fairen, europaweit einheitlichen Wettbewerbs zur Vergabe von Verkehrsdienstleistungen im ÖPNV mit dem Ziel zur Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Personenverkehrsdienste festgelegt. Gemäß Artikel 4 (3) der EU-VO 1370/2007

sind öDA für einen befristeten Zeitraum von höchstens 10 Jahren für Busverkehrsdienste und höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn zu erteilen. Falls notwendig, kann die Laufzeit von Verkehrsverträgen nach Artikel 4 (4) um bis 50 % verlängert werden, wenn dies zur Amortisierung von Wirtschaftsgütern erforderlich ist. Nach Artikel 7 (2) ist die Einleitung eines wettbewerblichen Verfahrens zur Vergabe von Personenverkehrsdiensten bzw. die Erteilung einer Direktvergabe bei einer öffentlichen Personenverkehrsleistung von mehr als 50.000 km jährlich spätestens ein Jahr vorher in dem Amtsblatt der Europäischen Union unter der Angabe wesentlichster Informationen zu veröffentlichen. Nach Artikel 5 (2) können Aufgabenträger selbst öffentliche Personenverkehrsdienste erbringen oder öDA an rechtlich getrennte Einheiten direkt vergeben, wenn der Aufgabenträger tatsächliche Kontrolle über Entscheidungen der rechtlich getrennten Einheit ausübt und diese die überwiegende Verkehrsleistung erbringt. Bei der Direktvergabe eines öDA an Dritte ist in diesem Falle nach Artikel 5 (4) zu beachten, dass der monetäre Wert des Personenverkehrsdienstes 1.000.000 EUR oder eine Verkehrsleistung von 300.000 km jährlich nicht überschritten werden darf. Sofern es sich bei dem ausführenden Unternehmen um kleine oder mittlere Unternehmen (KMU) handelt, liegen die Schwellenwerte bei 2.000.000 EUR bzw. einer Verkehrsleistung von 600.000 km jährlich. Zudem darf das Unternehmen nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben.

Das **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz** (RegG) stellt einen übergeordneten bundesweiten Finanzrahmen dar, in welchem seitens des Bundes den einzelnen Ländern anteilig Finanzhilfen zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Daseinsvorsorge zugeteilt werden. Die Finanzhilfen sind bis zum Jahr 2031 festgeschrieben und unterliegen einer jährlichen Steigerung von 1,8 %.

Im **Niedersächsischen Tariffreue- und Vergabegesetz** (NTVergG), welches seit 01.01.2014 in Kraft ist, werden in § 5 Regelungen bezüglich der Vergabe von Personenverkehrsdiensten festgehalten. Demnach dürfen Unternehmen lediglich mit Personenverkehrsdiensten betraut werden, wenn Sie bei Angebotsabgabe erklären, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Entgeltleistungen mindestens in Höhe des durch eine einschlägige, tariffähige Gewerkschaft ausgehandelten Tarifvertrags zu zahlen. Anzuwendende Tarifverträge werden durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bestimmt. In Niedersachsen findet für den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) der Spartentarifvertrag „Nahverkehrsbetriebe“ Anwendung, ausgehandelt durch die Gewerkschaft ver.di, Landesbezirk Niedersachsen – Bremen.

2.2 Dynamisierung des Nahverkehrsplans

Dynamisierung des Instruments Nahverkehrsplans

Aus der beschriebenen veränderten Ausgangssituation lässt sich ableiten, den Nahverkehrsplan zu einem zentralen und kontinuierlichen Steuerungs- und Arbeitsinstrument für den ÖPNV zu entwickeln.

Dabei kann auf eine z. B. bei Flächennutzungsplänen übliche Verfahrensweise zurückgegriffen werden, bei der ein bestehender Plan durch anlassbezogene Änderungen angepasst wird und nur in größeren Abständen neu aufgestellt wird.

Zur Anpassung des Nahverkehrsplans können je nach Umfang folgende Stufen definiert werden:

- Änderung des NVP (laufende Änderungen), z. B. zur Aufnahme einer Maßnahme und deren (finanzielle) Umsetzung in den laufenden Plan oder Integration des Ergebnisses eines im NVP enthaltenen Prüfauftrags (der damit als erledigt gilt);

- Fortschreibung des NVP, beispielsweise durch eine periodische Aktualisierung von Struktur- oder Analysedaten;
- Neuauftellung mittels Ersetzen wesentlicher Teile der Plangrundlagen bzw. Neukonzeption der Struktur des NVP.

Die Notwendigkeit der Dynamisierung ist im Einzelnen durch folgende Punkte begründet:

- Die regelkonforme Finanzierung des ÖPNV durch den Aufgabenträger hinsichtlich der Weitergabe von Mitteln höherer staatlicher Ebenen sowie der eigenen Betriebskostenzuschüsse unterliegt einem kontinuierlichen Wandel der juristischen und finanziellen Rahmenbedingungen von außen.
- Die vorhandenen Mittel sollen zielgerichtet nach einem integrierten Plan investiert werden, wobei jeweils aktuelle und innovative Projekte ebenfalls Berücksichtigung finden müssen.
- Die berechtigten Interessen von NutzerInnen, kommunalen Gremien und Verwaltungen, der regionalen Wirtschaft, Bildungseinrichtungen u. a. unterliegen einem schnelleren Wandel, der durch das allgemeine gesellschaftliche und technische Entwicklungstempo bestimmt ist (z. B. Inklusion, Digitalisierung).

Durch die Dynamisierung entsteht ein geschlossener Regelkreis für die Hauptbestandteile des Nahverkehrsplans.

Entsprechend der oben definierten Stufen des Anpassungsumfangs kann dieser Regelkreis für jeweils zu aktualisierende Teilinhalte durchlaufen werden, unabhängig von der Geltungsdauer des Gesamtplans.

Beim vorliegenden NVP greift die Dynamisierung zunächst insbesondere für den Teil der Maßnahmen (siehe Kapitel 6.2), die einen Prüfauftrag enthalten,

aus deren Ergebnissen ihrerseits neue Maßnahmen abzuleiten und als Änderung in den NVP aufzunehmen sind. Damit ist jeweils auch die entsprechende Finanzierung im Plan abzusichern.

Synchronisation der Abläufe bei der Steuerung des ÖPNV

Der Nahverkehrsplan soll dem Landkreis Hameln-Pyrmont als zentrales Element der Steuerung des ÖPNV dienen, mit dem die weiteren Abläufe eng vernetzt werden sollen. Dadurch sollen die Prozesse aller damit verbundenen Elemente inhaltlich und auch im zeitlichen Ablauf synchronisiert werden. Diese Elemente zur Steuerung des ÖPNV durch den Aufgabenträger sind:

- Nahverkehrsplan
- Vorabinformation / Bekanntmachung von Vergaben im öffentlichen Straßenpersonenverkehr mit Rahmensetzung für eigenwirtschaftliche Anträge
- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA)
- ... und die damit verbundenen Betriebskostenzuschüsse
- Beantragung von Fördermitteln bzw. Weiterleitung und Stellungnahmen zur Beantragung durch Dritte (Kommunen, Verkehrsunternehmen)
- Berichtspflichten des Aufgabenträgers (gegenüber Land Niedersachsen und EU)

Daneben sind Stellungnahmen mit Bezug zu anderen Fachplanungen auf kommunaler Ebene (Landkreis sowie Städte und Gemeinden) abzugeben, die eine integrative Einbeziehung des ÖPNV im Sinne des NVP sicherstellen sollen. Dies bezieht sich z. B. auf die Begleitung von Planungen zur Siedlungsentwicklung, zur Schulentwicklung, zur Standortplanung von öffentlichen Einrichtungen. Die Herleitung solcher Stellungnahmen zu anderen aktuellen Fach-

planungen aus dem NVP kann nur gelingen, wenn dieser stets einen aktuellen Stand hat.

2.3 Raumordnung und Landesplanung

Der Nahverkehrsplan ist nach § 6 (2) NNVG an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Diese sind im Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen sowie im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Hameln-Pyrmont festgelegt.

Das LROP 2017 trifft für den ÖPNV folgende Festlegungen:

- Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden.
- In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen. Dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.

Das derzeit noch gültige RROP stammt aus dem Jahr 2001 und beinhaltet im Wesentlichen folgende Festlegungen:

- Grundsätzlich nachfrageorientierte Ausrichtung des ÖPNV, in den Mittelzentren und den regional bedeutsamen Relationen (Grundzentrum-Mittelzentrum) angebotsorientierte Ausrichtung
- Kooperation mit dem straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) ist anzustreben

- Kooperation mit benachbarten Verkehrsgebieten ist weiter zu entwickeln
- Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV
- Beachtung der Bedürfnisse der starken Benutzergruppen (SchülerInnen und ältere Menschen) bei der Fahrplangestaltung
- Einbeziehung der Elemente der differenzierten bzw. flexiblen Bedienung (SPNV, AST-Verkehr)

Das RROP für den Landkreis Hameln-Pyrmont - welches aus dem LROP abzuleiten ist - wird zzt. neu aufgestellt und liegt als Vorentwurf. Dieser stellt jedoch noch kein Erfordernis der Raumordnung dar.

Die darin formulierten Ziele beziehen sich auf unterschiedliche Aspekte im Nahverkehr. Insgesamt wird eine integrative Verkehrsplanung und eine darauf abgestimmte Siedlungsentwicklung angestrebt, um den Einsatz des ÖPNV, aber auch der weiteren motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsträger optimal zu steuern. Hierzu sind unterstützende Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität zu entwickeln, damit ein Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsträger vereinfacht wird und die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur gleichmäßiger verteilt wird.

Grundsätzlich soll der ÖPNV im Sinne der Landesvorgabe eine strategische Neuausrichtung erfahren, indem der Schienenverkehr zukünftig bei der Gestaltung des ÖPNV in diesen integriert werden soll.

Entsprechend sind im RROP Vorentwurf folgende Festlegungen getroffen worden:

- Der Schienenverkehr soll bei der Gestaltung des ÖPNV verstärkt einbezogen werden. Dabei soll auf eine optimale Vernetzung hingewirkt werden. Im Schienenverkehr sollen Verbesserungen durch die Optimierung und den Ausbau der bestehenden Infrastrukturen erzielt werden, damit der Schienenverkehr einen größeren Anteil am Verkehrsaufkommen übernehmen können. Hier-

zu soll auf der Bahnstrecke Löhne – Hameln – Elze teilweise das zweite Gleis für den Einsatz von Ausweichgleisen reaktiviert werden und die gesamte Strecke elektrifiziert werden. Zudem sollen die Reaktivierung bzw. der Neueinrichtung der Haltepunkte in Fischbeck, Marienau (als Ersatz für den Haltepunkt Voldagsen) und Hameln-West angestrebt sowie in Afferde geprüft werden.

- Im straßengebundenen ÖPNV soll das Angebot nachfrageorientiert ausgebaut werden. Abweichend hiervon sollen die Stadtverkehre in Hameln und Bad Pyrmont sowie die Relation Hameln – Aezen angebotsorientiert ausgerichtet werden.
- Für die weitere Relationen Hameln – Kirchhosen/Emmern – Bad Pyrmont, Hameln – Bad Münder, Hameln – Hessisch Oldendorf sowie Hameln – Coppenbrügge – Salzhemmendorf (Haltepunkte Marienau und Osterwald) soll ein angebotsorientiertes Angebot durch die Nutzung des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) und dessen Haltepunkte angestrebt werden. Diese sollten vertaktet aufeinander abstimmt sein. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn sollen dabei vermieden werden. Die Hürden der fehlenden tariflichen Integration zwischen Bus- und Bahn-Angeboten sind derzeit genauso zu beachten, wie die erforderliche Bedienung kleinerer Ortschaften auf den zuvor genannten Relationen.

Die angestrebten Verlagerungen der straßengebundenen ÖPNV-Relationen auf die Schiene können jedoch erst bei Umsetzung einer tariflichen Integration, einer Elektrifizierung, Ausweichgleisen, zusätzliche Haltepunkten und einer Vertaktung Bus/Bahn realisiert werden. Hier ist der Nahverkehrsplan entsprechend schrittweise anzupassen.

Ein weiterer Schwerpunkt des RROP-Vorentwurfes hinsichtlich des ÖPNV betrifft die Erreichbarkeit der

Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Die funktionale Gliederung der Raumordnung hat maßgeblichen Einfluss auf die Angebotsstrukturen im ÖPNV. Im Landkreis Hameln-Pyrmont sind Hameln und Bad Pyrmont die Standorte mit mittelzentraler Funktion, wobei Hameln zusätzlich ober-zentrale Teilfunktionen im Bereich Arbeiten und Einkaufen durch das LROP zugewiesen bekommen hat. Mittelzentren besitzen eine höhere Zentralität und erfüllen eine gehobene Funktion der regionalen Versorgung. Sie vereinen Einrichtungen zur Aus- und Weiterbildung, für Freizeit und Sport und des Sozialwesens in sich. Darüber hinaus sind Mittelzentren Standorte von Behörden, Gerichten, Sekundarschulen, Einrichtungen hochwertiger Gesundheitsversorgung sowie großflächigen Einzelhandels und stellen regionale Arbeitsmarktschwerpunkte dar. Aufgrund dieser Funktionen haben die beiden Mittelzentren eine relativ hohe Zentralität sowie eine Attraktivität für die Bürger, weswegen der ÖPNV-Anbindung der Mittelzentren eine hohe Bedeutung zukommt.

Bad Münder, Hess. Oldendorf, Emmerthal (Emmern / Kirchhosen / Hagenohsen), Aezen, Salzhemmendorf und Coppenbrügge sind die Grundzentren im Landkreis, wobei dem Standort Bad Münder im Vorentwurf des RROP mittelzentrale Teilfunktionen in den Bereichen Bereitstellung von Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge und von Bildungseinrichtungen zugewiesen worden ist. Funktionen von Grundzentren sind die Vorhaltung von Grundschulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Apotheken, Arztpraxen und Nahversorger im Einzelhandel. Diese Einrichtungen sollen entsprechend ihrer zentralörtlichen Funktion vorrangig in den zentralen Orten gebündelt und ihre gute Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr gesichert werden.

Im Landkreis verfügen aber auch noch weitere Ortsteile über grundzentrale Infrastruktureinrichtungen, die im aktuellen RROP-Entwurf mit der Festlegung Standort für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten und Standort für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten festgelegt sind. In diesen Ortsteilen ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

für benachbarten Siedlungseinheiten zu gewährleisten. Dies sind Fischbeck, Eimbeckhausen, Marienau, Oldendorf, Lauenstein, Thüste, Bisperode, Groß Berkel, Klein Berkel und Tündern.

Die einzelnen zentralen Orte sowie die Ortsteile mit infrastrukturellen Einrichtungen als weitere Standorte mit Versorgungsfunktion sind der Tabelle 1 zu entnehmen:

Stadt / Gemeinde / Flecken	Zentralität
Hameln	Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
Bad Pyrmont	Mittelzentrum
Aerzen	Grundzentrum
Bad Münder	Grundzentrum
Coppenbrügge	Grundzentrum
Hessisch Oldendorf	Grundzentrum
Kirchholsen	Grundzentrum
Salzhemmendorf	Grundzentrum
Bisperode	Ortsteil mit Versorgungsfunktion
Groß Berkel	Ortsteil mit Versorgungsfunktion
Hemeringen	Ortsteil mit Versorgungsfunktion
Oldendorf	Ortsteil mit Versorgungsfunktion
Fischbeck	Ortsteil mit Versorgungsfunktion
Eimbeckhausen	Ortsteil mit Versorgungsfunktion

Tabelle 1: Ortsteile mit Versorgungseinrichtungen

2.4 Organisation des ÖPNV

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV liegt gemäß §4 (1) Satz 3 NNVG bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Der Landkreis Hameln-Pyrmont legt die Rahmenbedingungen für den straßenge-

bundenen ÖPNV fest, welches u.a. durch den NVP geschieht. Des Weiteren obliegt dem Landkreis die Zuständigkeit, Planungen für den ÖPNV durchzuführen

ren sowie den Schülerverkehr sicherzustellen, öDA zu vergeben und kreisübergreifende Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und ÖPNV-Tarifpartnern zu erzielen.

Im Rahmen der Gruppe von Behörden (Stadt Ha-

meln und Landkreis Hameln-Pyrmont) wurden im Jahr 2014 die Kraftverkehrsgesellschaft Hameln (KVG Hameln) und die VHP per öDA nach Art 5 (2) EU-VO 1370/2007 (kurz VO1370/07) mit der Erbringung der

Personenverkehrsdienstleistungen im Stadtgebiet Hameln und im Gebiet des Landkreises Hameln-Pyrmont außer dem Stadtgebiet Bad Pyrmont be-
traut. Das mit dem 01.01.2014 in Kraft getretene
NTVergG fand für den öDA noch keine Anwendung,
da das Vergabeverfahren vor Inkrafttreten des Ge-
setzes begann. Beide öDA haben eine Laufzeit von
10 Jahren und enden am 31.12.2024.

Mit Wirkung vom 01.01.2017 hat der Landkreis Ha-
meln-Pyrmont die jeweilige Aufgabenträgerschaft
der Städte Hameln und Bad Pyrmont übernommen,
so dass der Landkreis Hameln-Pyrmont für das ge-
samte Kreisgebiet die Aufgabenträgerschaft für den
ÖPNV gemäß § 4 (1) NNVG innehat.

Im Zuge dessen wurden seitens der VHP interne Um-
strukturierungen vorgenommen. Damit besteht im
Landkreis Hameln-Pyrmont nur noch die VHP, wel-
che einen Großteil der Verkehrsdienste durchführt.
Die VHP ist zudem zuständig für das Vorhalten und
Betreiben von für den Busbetrieb notwendigen, orts-
festen Infrastrukturen (Betriebshöfen, Abstellanlagen,
Fahrplanschilder etc.), der Anwendung des Gemein-

schaftstarifs Hameln-Pyrmont, der Abstimmung diffe-
renzierter Bedienungsweisen sowie der Angebots-
und Betriebsplanung, der Steuerung von Marketing,
Vertrieb und Fahrgastinformationen und ist für die
Durchführung des Fahrbetriebs im Linien- und Be-
darfsverkehr verantwortlich. Daneben arbeitet die
VHP auch mit weiteren regionalen Subunternehmen
zusammen, welche einen kleineren Teil der Ver-
kehrsdienste erbringen. Alleinigere Gesellschafter der
VHP ist der Landkreis Hameln-Pyrmont.

Als Rechtsnachfolgerin der KVG Hameln wurde die
VHP durch Gesellschafterbeschluss durch den Land-
kreis Hameln-Pyrmont angewiesen, den weiterhin
bestehenden öDA zur Durchführung der Personen-
verkehrsdienstleistungen im Stadtgebiet Hameln zu
beachten; für das Stadtgebiet Bad Pyrmont wurde
die VHP nach Art. 5 (2) VO 1370/07 zum 1.1.2019 mit
deren Durchführung beauftragt. Dieser öDA ist bis
zum 31.12.2024 befristet, damit beginnend mit dem
01.01.2025 für das Kreisgebiet insgesamt ein einheitli-
cher öDA erlassen werden kann.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Raumstruktur

3.1.1 Topographie

Der Landkreis Hameln-Pyrmont ist durch den Naturraum des Weserberglandes geprägt. Dazu zählen mehrere Mittelgebirgszüge und Erhebungen, welche Siedlungsräume und Transportwege beeinflussen. Das Wesergebirge grenzt den Landkreis Hameln-Pyrmont von seinem nördlichen Nachbarkreis Schaumburg ab. Der sich in Verlängerung des Wesergebirges befindliche Süntel trennt die Ortsteile der Stadt Bad Münder von der Kreisstadt Hameln. Deister und Osterwald stellen naturräumliche Barrieren zur Region Hannover dar, die insbesondere bei Springe überwunden werden. Der Ith bei Salzhemmendorf und die Ausläufer des Lipper Berglandes im Westen des Landkreises sind weitere Gebirgsformationen, welche Einflüsse auf die anthropogenen Strukturen haben. Die den Landkreis in Süd-Nord-Richtung durchfließende Weser stellt ebenso wie die zuvor beschriebenen Mittelgebirge und Erhebungen eine naturräumliche Barriere dar, welche zwischen Hajen und Kleinenwieden durch vier Straßenbrücken, eine Eisenbahnbrücke und zwei Fährverbindungen überquert werden kann. Durch die Strukturen des Weserberglandes wird indirekt auch der ÖPNV beeinflusst. Zum einen sind einige Siedlungen, besonders jene in höheren Lagen, meist schwerer erreichbar und lassen aufgrund ihrer Größe zudem nur eine geringe Nachfrage für den ÖPNV erwarten. Zum anderen ist der Verkehrswegebau durch die topographischen Gegebenheiten und insbesondere durch die Weser eingeschränkt, was sich beim ÖPNV auch hinsichtlich Fahrzeiten und Umlaufbildung auswirken kann.

3.1.2 Siedlungsstrukturen

Siedlungsgebiete haben sich im Landkreis Hameln-Pyrmont aufgrund der topographischen Bedingungen vorwiegend an Fließgewässern gebildet, an

denen das Gelände eher geringe Höhenunterschiede aufweist. Entlang der Weser befinden sich die Gemeinden Emmerthal und die Städte Hessisch Oldendorf und Hameln. Hameln ist die einwohnerstärkste Stadt im Landkreis. Die Stadt Bad Pyrmont, welches insbesondere als Kurort (Staatsbad) bekannt ist, liegt an der Emmer, welche nördlich von Emmern in die Weser mündet. Die Stadt Bad Münder ist zwischen Hameln und Hannover an der Hamel gelegen.

Der Landkreis Hameln-Pyrmont ist in acht Kommunen aufgeteilt. Die Kreisstadt Hameln ist in insgesamt 5 Stadt- und 13 Ortsteile aufgeteilt. Die Ortsteile Afferde, Klein Berkel, Rohrsen und Wangelist liegen unmittelbar angrenzend an die Stadtteile Basberg, Innenstadt, Klütviertel, Nordstadt und Südstadt. Gemeinsam leben in den neun Orts- und Stadtteilen, welche das Siedlungsgebiet der Kernstadt umfassen, ca. 50.000 Personen. Die weiteren ca. 7.000 EinwohnerInnen leben in den bis zu 6 km um die Kernstadt gelegenen Ortsteilen, welche zwischen rund 150 und 2.600 Einwohnern zählen. Der südlich gelegene Ort Tündern stellt dabei den größten Ortsteil dar. Baugebiete, welche derzeit bebaut werden, bzw. in denen die Bebauung nahezu abgeschlossen ist oder kürzlich abgeschlossen wurde, befinden sich in Rohrsen, in Tündern, in Haverbeck, in Klein Berkel und im Stadtteil Basberg.

Der Flecken Aerzen besteht aus den beiden größeren Ortschaften Aerzen mit ca. 4.200 EinwohnerInnen und Groß Berkel mit rund 3.200 Einwohnern. Die weiteren Einwohner des insgesamt 10.850 EinwohnerInnen zählenden Fleckens verteilen sich auf zwölf weitere Ortsteile.

Die Stadt Bad Münder gliedert sich in 16 Ortsteile auf. Von den insgesamt ca. 18.000 EinwohnerInnen leben rund 7.800 Menschen in der Kernstadt Bad Münder, etwa 2.200 Personen im Ortsteil Einbeckhausen, ca. 1.300 Menschen in Bakede und rund

1000 Personen in Hachmühlen, Flegessen, Hamelspringe. Die weiteren Ortsteile weisen eine geringere Einwohnerzahl auf.

Die Stadt Bad Pyrmont hat neben Kernstadt, in welcher rund 17.000 Menschen leben, acht weitere Ortsteile. Der Ortsteil Hagen liegt im Westen der Stadt und ist mit ca. 1.500 EinwohnerInnen der größte Ortsteil. Thal und Löwensen liegen an der Emmer östlich der Stadt, wobei die Bebauung Löwensens direkt an das Siedlungsgebiet der Kernstadt angrenzt. Eine Besonderheit stellen die „Bergdörfer“ Baarsen, Eichenborn, Großenberg, Kleinenberg und Neersen dar, welche sich südlich von Bad Pyrmont auf der Ottensteiner Hochebene befinden. Die „Bergdörfer“ haben jeweils rund 200 EinwohnerInnen.

Mit rund 7.100 EinwohnerInnen ist der Flecken Coppenbrügge die einwohnerschwächste Kommune im Landkreis Hameln-Pyrmont. Im Kernort Coppenbrügge leben ca. 2300 Menschen. Bisperode ist mit etwa 1.300 EinwohnerInnen der zweitgrößte Ort im Flecken. In den zehn weiteren Ortschaften leben insgesamt ca. 3.700 Personen. Die größte unter den zehn Ortschaften in Marienau mit rund 750 EinwohnerInnen, welches sich südlich von Coppenbrügge befindet.

Die Gemeinde Emmerthal besteht aus 17 Ortschaften, dessen Zentrum die Ortschaften Kirchohsen und Emmern bilden, deren Siedlungsflächen an der Weser gelegen zusammengewachsen sind und gemeinsam ca. 4.500 EinwohnerInnen zählen. Neben Emmern und Kirchohsen beheimatet die Ortschaft Grohnde rund 1.100 EinwohnerInnen. Das Gebiet der Gemeinde Emmerthal, auf dem insgesamt ca. 10.200 Menschen leben, ist ebenso wie das der Städte Hameln und Hessisch Oldendorf durch die Weser geteilt. Auf der östlichen Seite der Weser befinden sich neun Ortschaften, deren meisten EinwohnerInnen in Hagenohsen und Börry leben. Der östliche Teil der Gemeinde ist durch eine Brücke zwischen Hagenohsen und Kirchohsen sowie einer

Fähre bei Grohnde miteinander verbunden. Westlich der Weser befinden sich mehrere Orte entlang der Emmer in Richtung Bad Pyrmont sowie die Ortschaft Lüntorf auf der Ottensteiner Hochebene. In der Gemeinde Emmerthal bestehen viele kleinere ausgewiesene oder geplante Baugebiete in den Ortschaften Amelgatzen, Börry, Esperde, Grohnde, Hagen und Lafferde. Größere Baugebiete, welche geplant oder in jüngerer Vergangenheit bebaut wurden, befinden sich in Emmern und Kirchohsen, wengleich die Baugebiete gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind. In Hessisch Oldendorf leben rund 5.600 EinwohnerInnen in der Kernstadt. Die verbleibenden 12.500 Einwohner teilen sich auf 23 Ortsteile auf, von denen lediglich Fischbeck mit ca. 3.100 EinwohnerInnen und Hemeringen mit 1.400 EinwohnerInnen größere Siedlungsgebiete darstellen. Das Stadtgebiet Hessisch Oldendorfs wird durch die Weser getrennt, sodass sieben der 23 Ortsteile südlich der Weser gelegen sind und lediglich durch eine Brücke zwischen Hessisch Oldendorf und Fuhlen sowie einer Fähre bei Großenwieden erreicht werden können.

Der Flecken Salzhemmendorf hat insgesamt rund 9.300 EinwohnerInnen, von denen etwa 1.900 in der gleichnamigen Ortschaft leben. Nahezu gleich viele Personen wohnen in der Ortschaft Lauenstein. Mit rund 1.800 EinwohnerInnen bilden die Ortschaften Oldendorf und Benstorf, deren Siedlungsgebiete zusammengewachsen sind, eine Agglomeration ähnlicher Größe. Nördlich davon liegt die Ortschaft Osterwald, in welcher ca. 1.100 Menschen leben. Die weiteren sechs Ortschaften haben insgesamt rund 2.500 EinwohnerInnen. Im Flecken Salzhemmendorf sind in vier Ortschaften Baugebiete ausgewiesen. Diese befinden sich in Salzhemmendorf, Lauenstein, Osterwald und Wallensen. Das Baugebiet „Stockbreite“ in Salzhemmendorf stellt das mit Abstand größte Wohnbaugebiet dar und ist durch den ÖPNV bislang nicht hinreichend erschlossen.

Eine detaillierte Auflistung der Zahlen der EinwohnerInnen auf Ortsteilebene ist in Anlage 1 enthalten.

3.1.3 Wirtschaftsstrukturen

Die Stadt Hameln ist neben dem Verwaltungszentrum auch das wirtschaftliche Zentrum des Landkreises. Im Landkreis bestehen ca. 50.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse. Mit ca. 35.000 Personen arbeiten die meisten Beschäftigten im Dienstleistungssektor, deren größte Arbeitgeber die BHW-Bausparkasse, das Sana-Klinikum (jeweils in Hameln) und das Agaplesion-Krankenhaus in Bad Pyrmont sind. Im produzierenden Gewerbe arbeiten weitere ca. 10.000 Menschen. Die größten Arbeitgeber sind dabei Phoenix Contact Electronics in Bad Pyrmont sowie die Aerzener Maschinenfabrik und die Firma Lenze in Aerzen (Groß Berkel).

Klassische Arbeitsplatzschwerpunkte stellen Gewerbegebiete dar. Bei Gewerbegebieten kann jedoch je nach angesiedeltem Gewerbe auch eine hohe Flächennutzung je Beschäftigtem vorliegen, weshalb der Rückschluss, dass in Gewerbegebieten stets viele Arbeitsplätze vorhanden sind, nicht in jede Situation übertragbar ist. Im Landkreis haben viele Kommunen kleinere und größere Gewerbegebiete. Das mit deutlichem Abstand flächenintensivste Gewerbegebiet befindet sich in der Südstadt Hamelns. Ein weiteres bedeutendes Gewerbegebiet ist in Klein Berkel angesiedelt.

In Bad Pyrmont besteht südlich des Bahnhofs ein größeres Gewerbegebiet. In Richtung Hagen besteht ein weiteres kleines Gewerbegebiet in der Kurstadt. In Hessisch Oldendorf verlaufen die Gewerbeansiedlungen parallel der Bahnstrecke. Auf dem Stadtgebiet Bad Münders sind kleinere Gewerbegebiete südlich des Deisterbahnhofs, Richtung Hamelspringe und in Eimbeckhausen vorhanden. Weitere Gewerbeansiedlungen verteilen sich auf das Stadtgebiet Bad Münders sowie an der B 217 in Hasperde und an der K 73 in Rohrsen. Im Flecken Aerzen gibt es in den beiden größten Ortschaften Aerzen und Groß Berkel Gewerbeansiedlungen. Während diese in Groß Berkel über den Ort verteilt sind, gibt es in Aerzen eine Konzentration im Südwesten der Ortschaft. In Kirchhosen befindet sich ein

Gewerbegebiet in Richtung Kernkraftwerk Grohnde sowie ein kleineres in Emmern, östlich der Pyrmonter Straße. Im Flecken Salzhemmendorf bestehen überwiegend vereinzelte Gewerbeansiedlungen. Ein zusammenhängendes Gewerbegebiet ist nicht vorhanden. Der Flecken Coppenbrügge verfügt über kleinere Konzentrationen südlich der Ortsausgänge Coppenbrüggens und Marienhaus.

Neben Gewerbegebieten sind Arbeitsplatzschwerpunkte bei einer Häufung von Einzelhandelsgeschäften zu erwarten. Hierbei sind die Kernbereiche der Städte im Landkreis, insbesondere die Innenstadt Hamelns zu nennen. In Bad Pyrmont, Hessisch Oldendorf und Bad Münder ist eine Ballung von Einzelhandelsgeschäften in den Kernbereichen vorhanden, wenngleich die Einzelhandelsdichte unterschiedlich ausgeprägt ist. Im Hamelner Ortsteil Klein Berkel besteht ein Fachmarktzentrum am Ortsausgang Richtung Groß Berkel. Weitere Fachmärkte befinden sich in der Ortsmitte.

Insbesondere in Bad Pyrmont sind viele Arbeitsplätze in Kur- und Gesundheitsbetrieben vorhanden. In geringerer Ausprägung bestehen auch in Bad Münder und Hameln Arbeitsplätze in diesem Beschäftigungsfeld. Darüber hinaus ist eine Häufung an Arbeitsplätzen in den Bereichen Verwaltung und Schulwesen vorhanden.

Der Landkreis Hameln-Pyrmont hat ein leicht negatives Pendlersaldo von ca. -3.100 PendlerInnen. Aus dem Landkreis pendeln ca. 16.500 Beschäftigte in zumeist nahegelegene Landkreise. Die meisten AuspendlerInnen arbeiten in der Region Hannover (ca. 6.300 Beschäftigte), gefolgt vom Landkreis Schaumburg (ca. 2.600 Beschäftigte), dem Landkreis Lippe (ca. 1.900 Beschäftigte) und der Stadt Hildesheim (ca. 1.200 Beschäftigte). Diesem stehen EinpendlerInnen in Höhe 13.400 Beschäftigten gegenüber, welche vorwiegend aus dem Landkreis Lippe (ca. 3.300 Beschäftigte), der Region Hannover (ca. 2.300 Beschäftigte), dem Landkreis Schaumburg (ca. 2.100 Beschäftigte) und dem Landkreis Holzminden (ca. 1.900 Beschäftigte) stammen.

Zu den kreisweiten Ein- und AuspendlerInnen kommen ca. 14.500 BinnenpendlerInnen, die zum Arbeiten die Kommune wechseln, aber im Kreis verbleiben. Die meisten BinneneinpendlerInnen hat hierbei die Stadt Hameln mit ca. 8.200 Beschäftigten, gefolgt von Hessisch Oldendorf und Aerzen mit je 1.500 Beschäftigten. Die meisten BinnenauspendlerInnen leben in Hameln mit ca. 3.200 Beschäftigten, in Hessisch Oldendorf mit ca. 2.700 Beschäftigten und in Emmerthal mit ca. 2.100 Beschäftigten. Für die Planung des ÖPNV ist eine genaue Kenntnis der Wirtschaftsstrukturen und der Pendlerströme relevant, um passende Angebote für PendlerInnen zu entwickeln.

3.1.4 Strukturen im Bildungswesen

Derzeit bestehen im Landkreis 36 Grundschulen, 7 Haupt-, Real- und Oberschulen, 3 Gesamtschulen, 4 Gymnasien und 2 Förderschulen. Grundschulstandorte gibt es in jeder Kommune. Mit Ausnahme von Coppenbrügge bestehen in allen Kommunen weiterführende Schulen. Die Gymnasien und Gesamtschulen mit Oberstufe befinden sich in Hameln, Bad Pyrmont und Salzhemmendorf. Allerdings ist, auch aufgrund der Größe der Stadt Hameln, eine Konzentration der Schulen der Sekundarstufe II in Hameln ersichtlich.

Insbesondere der Schülerverkehr hat einen maßgeblichen Einfluss auf den straßengebundenen ÖPNV, weil sich die Notwendigkeit des Schülerverkehrs mit der Verkehrsspitzenzeit des Pendlerverkehrs überlagert. Daher ist eine gute Abstimmung beider Verkehrszwecke wichtig, um den Kosteneinsatz möglichst effizient zu halten. Durch die demographischen Veränderungen gibt es auch eine ständige Weiterentwicklung der Schulstrukturen. Die Entwicklung von Schulstandorten ist daher mittel- bis langfristig nicht in allen Fällen absehbar, weshalb Prognosen zu Standorterweiterungen, -schließungen und -zusammenlegungen nicht möglich sind. Prinzipiell sind aufgrund des zu erwartenden Rückgangs der Schülerzahlen, bedingt durch den demographi-

schen Wandel, Schließungen und Zusammenlegungen langfristig nicht auszuschließen.

In Hameln befindet sich die private „Hochschule Weserbergland“ (HSW), an welcher Studiengänge der Betriebs- und Wirtschaftswissenschaften sowie der Informatik angeboten werden. Neben der HSW befindet sich mit der Technischen Akademie (TA) Hameln ein weiterer Bildungsträger im Landkreis Hameln-Pyrmont. An der TA studieren bzw. bilden sich rund 6.000 Personen jährlich weiter (TA Hameln 2018). In Bad Münden befinden sich mit der Berufsgenossenschaftlichen Bildungsstätte Hannover e.V., dem BHW-Schulungsheim, dem Studieninstitut des Landes Niedersachsen und dem Wilhelm-Gefeller-Bildungszentrum der Industriegewerkschaft Bergbau-Chemie-Energie weitere Bildungsträger, die zu Zwecken der beruflichen Weiterbildung bestehen.

3.1.5 Freizeit und Tourismus

Der Landkreis Hameln-Pyrmont verfügt über ein vielfältiges Freizeitangebot und bietet einige touristische Ziele. Zum Freizeitangebot im Landkreis zählen Sportvereine und kulturelle Vereine. Dazu sind mit Bädern und Thermen, Museen und Theatern weitere Freizeitangebote vorhanden. Das „Rasti-Land“ ist ein Freizeitpark nahe Benstorf im Flecken Salzhemmendorf und in besonderer Weise ein Verkehrserzeuger, welcher vor allem in den Sommermonaten besucht wird. Daneben stellen auch Volksfeste temporäre Freizeitaktivitäten dar.

Das Weserbergland mit seinen Erhebungen, Wäldern, Höhlen und den Flussläufen der Weser, Emmer und Hamel ist ein Anziehungspunkt für Touristen, Wanderungen und Radtouren durchzuführen oder Burgen und Schlösser im Baustil der Weserrenaissance, historische Altstädte und Kirchen zu besuchen. Kur- und Reha Gäste aus den Kurorten Bad Pyrmont und Bad Münden haben wegen längerer Aufenthalte im Kreisgebiet ggf. auch Möglichkeiten die Sehenswürdigkeiten des Kreises zu besichtigen.

Eine gute Abstimmung des ÖPNV auf Freizeitnutzungen und touristische Nutzungen hat Einfluss auf die Mobilität der ansässigen Bevölkerung zur Ausübung der Freizeitbedürfnisse als auch auf die Tourismuswirtschaft im Weserbergland.

3.1.6 Dienstleistung und Versorgung

Gesundheitsdienstleistungen, Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie die Angebote von Verwaltungen auf kommunaler Ebene, wie auch auf Kreisebene, stellen wiederkehrende Fahrtzwecke dar, welche der ansässigen Bevölkerung auch ohne die Möglichkeit zur Nutzung eines Kraftfahrzeuges ermöglicht werden müssen. Hierfür ist der ÖPNV als Verkehrsdienstleistung zur Versorgung der Bevölkerung notwendig.

Gesundheitsdienstleistungen umfassen die ärztliche Versorgung, die Verfügbarkeit von Apotheken, von Laboren, von wissenschaftlichen Einrichtungen sowie die Kur- und Rehabilitationseinrichtungen. Während Labore und wissenschaftliche Einrichtungen häufig in Oberzentren angesiedelt sind, ist die Bereitstellung der ärztlichen Versorgung, in Form von Allgemein- und Fachmedizin, auf kommunaler und kreisweiter Ebene relevant. Allgemeinmedizinische Praxen sind mindestens in jedem kommunalen Zentrum der acht Kommunen im Landkreis vorhanden. Facharztpraxen befinden sich vermehrt in Bad Münder, Bad Pyrmont, Hameln und Hessisch Oldendorf. Während Apotheken ebenfalls kommunal vorhanden sind, bestehen mit den beiden Kurstädten Bad Münder und Bad Pyrmont zwei Zentren für Kur- und Rehabilitationsaufenthalte im Landkreis.

Die Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs werden zunehmend durch Einzelhandelsketten abgebildet, welche aufgrund eines steigenden Flächenbedarfs häufig an die Ortsrandlagen ausweichen. Hierdurch ist ein erhöhter Aufwand zur Bedienung mit dem ÖPNV erforderlich.

Öffentliche Verwaltungen sind mit Ausnahme der kommunalen Rathäuser nahezu ausschließlich in Hameln verortet, weshalb gute ÖPNV-Verbindungen

in die Kreisstadt aus allen Bereichen des Landkreises wichtig sind.

3.1.7 Bevölkerung und Demografie

Insgesamt lebten nach Abfrage bei den Einwohnermeldeämtern mit Stand vom 30.06.2022 154.892 Menschen im Landkreis Hameln-Pyrmont. 2017 waren es 152.362 EinwohnerInnen. Eine detaillierte Auflistung ist der Anlage 1 zu entnehmen. Entsprechend einer vom Landkreis beauftragten Bevölkerungsprognose aus 2022 wird die Zahl der EinwohnerInnen die nächsten 10 Jahre stagnieren und danach leicht abfallen. Die Stagnation in der Bevölkerungszahl ist für alle Städte, Gemeinden und Flecken vorausberechnet, wenngleich die Bevölkerung in den ländlicheren Kommunen stärker schrumpfen wird, als in den Städten. Gleichzeitig ist prognostiziert, dass sich ein Bevölkerungsrückgang in den Altersgruppen der unter 65-jährigen ereignen wird. Bei den über 65-jährigen ist kreisweit ein Anstieg von vorausberechnet. Beide Entwicklungen haben indes Auswirkungen auf den ÖPNV. Es davon auszugehen, dass der Anteil der Personen im Schulalter und damit auch die Beförderungszahlen im Schülerverkehr stagnieren und später sinken werden. Die Anzahl erwerbstätiger Personen, welche ebenfalls heutige NutzerInnen des ÖPNV sind, wird ebenfalls sinken. Dagegen wird der Anteil an Personen im Rentenalter steigen, weshalb aus dieser Gruppe von einer erhöhten Nutzung des ÖPNV auszugehen ist, zum einen aus gesundheitlichen und zum anderen aus finanziellen Gründen.

3.1.8 Verkehrsinfrastruktur

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (BMVI 2015) sind Maßnahmen des Verkehrswegebbaus der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur festgelegt. Die Dringlichkeit der Neubaumaßnahmen ist im Bereich Straße mit „Vordringlicher Bedarf (VB)“, „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“, „Weiterer Bedarf (WB)“ und „Weiterer Bedarf

mit Planungsrecht (WB*)“ festgelegt. Für den Schienenverkehr wurde der „Weitere Bedarf“ durch „Potenzieller Bedarf“ ersetzt mit dem Ziel, dass neue Vorhaben des „Potenziellen Bedarfs“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufsteigen können. Fest geplante und laufende Maßnahmen sind darin nicht inbegriffen und werden unabhängig davon umgesetzt. Für neue Vorhaben gilt, dass lediglich die Maßnahmen des VB oder VB-E im Geltungszeitraum bis 2030 begonnen oder umgesetzt werden sollen. Die Maßnahmen des WB und WB* können ggf. begonnen oder umgesetzt werden.

Für den Landkreis Hameln-Pyrmont sind mehrere Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Schienenwege geplant, wenngleich die Vielzahl der Maßnahmen für die Straßeninfrastruktur vorgesehen ist. Teilweise fertig bzw. fest geplant ist die Ortsumgehung (OU) Copenbrügge / Marienau (B 1). Im VB sind die OU Grohnde (B 83), die südliche OU Hameln (B 1 / B 217) sowie die nordwestliche OU Hachmühlen (B 442). Im WB sind die westliche OU Hameln (B 83), die OU Reher (B 1), die OU Groß Berkel (B 1) und die Umfahungsstrecke Marienau – Mehle (B 1). Der Neubau von Umgehungsstraßen hat unterschiedliche Auswirkungen auf den ÖPNV. Einerseits wird die Nutzung des Pkw gestärkt, da Verbindungen verbessert werden und der Anreiz auf den ÖPNV, insbesondere auf den Schienenverkehr, umzusteigen sinkt. Andererseits profitiert auch der ÖPNV von Entlastungsmaßnahmen im Straßenverkehr, da die Fahrplansicherheit verbessert werden kann und somit Verspätungen reduziert werden sowie eine verlässlichere Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn erreicht wird.

Für den Schienenverkehr ist lediglich die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hameln – Elze vorgesehen. Die Dringlichkeit dieser Maßnahme wurde mit „Potenzieller Bedarf“ eingestuft, weshalb zunächst nicht von einer Umsetzung bis 2030 auszugehen ist. Die Maßnahme bezieht sich ausschließlich auf die Elektrifizierung der derzeit eingleisig ausgeführten Bahnstrecke. Ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke

ist als Bestandteil weiterer Maßnahmen bei der Aufstellung des BVWP geprüft worden. Derzeit wird hierfür kein Bedarf gesehen. Prinzipiell ist die Trasse der Eisenbahnstrecke jedoch für die Ausführung von zwei Gleisen gewidmet, weshalb eine Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in langfristiger Perspektive möglich ist. Die Maßnahme findet auch in der Neuaufstellung des RROP Berücksichtigung. Allerdings wird im Vorentwurf des RROP die Elektrifizierung der gesamten Eisenbahnstrecke bis Löhne und die Herstellung mehrerer Ausweichstellen durch die Teilreaktivierung des zweiten Gleises angestrebt.

3.2 Verkehrsangebote

3.2.1 Netzebenen

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Hameln-Pyrmont setzt sich aus Linienverkehren, bestehend aus den Schienenverkehrsangeboten, Angeboten im Regional- und Stadtbusverkehr sowie aus dem Erschließungs- und Schülerverkehr, aus flexiblen Verkehren, den Anruf-Sammel-Taxen (AST) und alternativen Mobilitätsangeboten zusammen. Die Angebote im Linienverkehr werden durch Bedarfsverkehre in Tagesrandzeiten und am Wochenende ergänzt. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) sind die Verkehrsangebote nach ihren Funktionen zu unterscheiden. Regionale Buslinien sind gemeinsam mit den Schienenverkehrsangeboten das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Hameln-Pyrmont, insbesondere für den Berufs- und Alltagsverkehr. Daneben bestehen Buslinien, welche vor allem den Zwecken des Schülerverkehrs oder des Erschließungsverkehrs dienen und den ÖPNV in einer zweiten Netzebene ergänzen. Der vor allem in ländlicheren Bereichen dominierende Schülerverkehr ist überwiegend auf die Wohnort-Schule-Relation ausgerichtet und ist daher nur sehr eingeschränkt für die Nutzung im Berufs- und Freizeitverkehr nutzbar, da häufig Bahnhöfe und Ortszentren nicht angefahren werden und sich die Bedienungszeiten an den Unterrichtszeiten ausrichten. Die Buslinien im Erschließungsverkehr unterscheiden sich stark nach dem Einsatzort. Wäh-

rend die Stadtbusverkehre in den Städten Hameln und Bad Pyrmont über ein über den Tageszeitraum durchgehendes Fahrtenangebot verfügen, sind die im ländlichen Bereich verkehrenden Buslinien mit Erschließungsfunktionen in ihrer Bedienungshäufigkeit meist nicht besonders stark ausgeprägt und damit vorwiegend eine Fahrtmöglichkeit für Personen, welche auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen sind. In der Stadt Bad Münster, im Flecken Coppenbrügge und auch im Flecken Salzhemmendorf fahren Bürgerbusse im Erschließungsverkehr. Als dritte Ebene erweitern weitere Angebotsformen den ÖPNV. Hierbei zu nennen sind Bedarfsverkehre, welche als Linienverkehre fahren und die bestehenden AST-Verkehre in Hameln, Bad Pyrmont und Hessisch Oldendorf. Eine Auflistung aller verkehrenden Linien ist **Anlage 2** zu entnehmen.

3.2.2 Linien-, Bedarfs- und Mobilitätsangebote

Schienenverkehr

Die Schienenverkehrsangebote verbinden den Landkreis mit der Region Hannover, der Stadt Paderborn, dem Großraum Hildesheim sowie der Region Ostwestfalen-Lippe und haben Funktionen zur Erfüllung des Binnenverkehrs im Landkreis. Die Schienenverkehrsangebote werden auf den Bahnstrecken Altenbeken – Hannover und Elze – Löhne durchgeführt. Beide Bahnstrecken kreuzen sich im Bahnhof Hameln. Auf der Bahnstrecke Altenbeken – Hannover verkehren die Linien S 5 und S 51. Die Bahnstrecke Elze – Löhne, welche auch als Weserbahn bekannt ist, wird von der RB 77 befahren.

Der Landkreis Hameln-Pyrmont ist mit den Linien S 5 und S 51 in das S-Bahn-Netz der Region Hannover eingebunden. Hameln ist dabei für ca. die Hälfte der Fahrten der Linie S 5 und für alle Fahrten der Linie S 51 Endstation. Die S 5 verbindet Hameln im 60-Minuten-Takt mit der Stadt Paderborn, u.a. über Emmerthal, Bad Pyrmont und Altenbeken. Zwischen Hameln und Hannover Flughafen, u.a. über Bad Münster (Deister), Springe, Weetzen und Hannover

Hbf., wird die Linie S 5 zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Die S 51 verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten als Expresslinie zwischen Hameln und Seelze und bedient dabei nur wenige Bahnhöfe auf ihrem Weg, hält dabei aber nicht in Bad Münster (Deister). Daher sind die Bedienzeiten der Linie S 51 auch nur auf montags bis freitags beschränkt. Die Linie S 5 verkehrt nahezu gleichbleibend an allen Wochentagen. Die S 5 verkehrt zusätzlich mit sieben Kursen im Nachtverkehr zwischen Hameln und Hannover und schließt somit die Lücke für ein durchgehendes Verkehrsangebot. Die direkte Linienführung und der störungsfreiere Betrieb ermöglicht es dem Schienenverkehr, innerhalb des Landkreises deutlich schneller zu sein als der Kfz-Verkehr. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist auf der Schiene ca. 10 - 20 km/h höher. Dieses ist vor allem auch für PendlerInnen in die Innenstadt von Hannover interessant, welche auf der Schiene ebenfalls 20 km/h schneller unterwegs sind, als im Auto.

Die RB 77 verbindet die Städte Hildesheim, Hameln, Bad Oeynhausen, Löhne und Bünde u.a. über Elze, Osterwald, Voldagsen, Coppenbrügge, Hessisch Oldendorf und Rinteln und verkehrt dabei im 60-Minuten-Takt. Die Eisenbahnstrecke Elze – Löhne wird zurzeit im eingleisigen Betrieb befahren. Daher ist die Strecke mit dem derzeit vorhandenen Bedienungsangebot bereits an der Kapazitätsgrenze. Die auf der „Weserbahn“ verkehrende Linie RB 77 fährt montags bis freitags in einem 60-Minuten-Takt zwischen Löhne und Hildesheim. Einzelne Fahrten verkehren nur bis Löhne und werden nicht bis Bünde durchgebunden. Die Betriebszeiten betragen an Werktagen 18 Stunden, wenngleich Züge aus Richtung Hildesheim bereits ab 21:30 Uhr nur noch bis Hameln verkehren. Am Wochenende wird ebenfalls der 60-Minuten-Grundtakt gefahren; jedoch wird die Strecke Löhne – Bünde nicht bedient. An Sonn- und Feiertagen betragen die Betriebszeiten lediglich 16 Stunden. Die von den Linien im Schienenverkehr genutzten Bahnhöfe und Haltepunkte sind nachstehend aufgelistet.

Bahnhof / Haltepunkt	Linie	Linienverlauf	Grundtakt ¹
Bad Münder am Deister	S 5	Paderborn – Hannover Flughafen	30-Minuten-Takt
Bad Pyrmont	S 5	Paderborn – Hannover Flughafen	60-Minuten-Takt
Coppenbrügge	RB 77	(Bünde) – Löhne – Hildesheim	60-Minuten-Takt
Emmerthal	S 5	Paderborn – Hannover Flughafen	60-Minuten-Takt
Hameln	S 5 S 5/51 RB 77	Paderborn – Hannover Flughafen Hameln – Hannover Hbf. (Bünde) – Löhne – Hildesheim	60-Minuten Takt 30-Minuten-Takt 60-Minuten-Takt
Hessisch Oldendorf	RB 77	(Bünde) – Löhne – Hildesheim	60-Minuten-Takt
Osterwald (Salzhemmendorf)	RB 77	(Bünde) – Löhne – Hildesheim	60-Minuten-Takt
Voldagsen (Coppenbrügge)	RB 77	(Bünde) – Löhne – Hildesheim	60-Minuten-Takt

Tabelle 2: Übersicht Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Hameln-Pyrmont

¹ Der Begriff „Grundtakt“ beschreibt die zeitliche Fahrtenfolge / Taktung im Tagesverkehr, außerhalb der Hauptverkehrs- und der Schwachverkehrszeiten.

Regionale Buslinien

Von Hameln ausgehend verkehren sechs regionale Buslinien in unterschiedlicher Taktung, welche zusätzlich zu den Schienenverkehrsangeboten für umsteigefreie Verbindungen in die Kreisstadt Hameln sorgen. Die Regionalbuslinien verkehren montags bis freitags überwiegend im 30-Minuten-Takt, teilweise auch in Überlagerung von zwei Linien auf dem Hauptabschnitt. An Wochenenden wird das Verkehrsangebot auf allen Linien reduziert. Die Linien verfügen in der Regel über eine geradlinige Führung, übernehmen aber insbesondere zu ihren Linienenden auch Erschließungsfunktionen. Auf den Linienwegen werden die an der Strecke befindlichen Haltestellen zumeist bedient. Daraus ergibt sich, dass die Linien als regionale Buslinien mit Teilfunktionen der Erschließung zu definieren sind.

Nachfolgend werden die Linien aufgelistet und anschließend in Kurzform beschrieben.

- Linie 10: Hameln – Hachmühlen – Bad Münden – Bakede – Böbber / Eimbeckhausen / Schmarrie
- Linie 20: Hameln – Fischbeck – Hessisch Oldendorf – Kleinenwieden
- Linie 30: Hameln – Groß Berkel – Aerzen – Bad Pyrmont / Amelgatzen / Reinerbeck
- Linie 40: Hameln – Ohr – Kirchohsen – Welsede – Ottenstein / Bad Pyrmont
- Linie 50: Hameln – Diedersen – Bisperode – Coppenbrügge – Lauenstein – Salzhemmendorf – Thüste
- Linie 522: Hameln – Ohr – Kirchohsen – Bodenwerder – (Anschluss an Linie 520 nach Holzminden)

Die Linie 10 verbindet die Stadt Bad Münden mit der Kreisstadt Hameln. Der Linienverlauf ist zumeist paral-

lel der Bahnstrecke Hannover – Altenbeken. Da jedoch keine weiteren Bahnhaltepunkte zwischen Hameln und Bad Münden bestehen, übernimmt die Linie 10 die Anbindung der dazwischenliegenden Ortschaften Rohrsen, Hilligsfeld, Hasperde und Hachmühlen durch teils peripher liegende Haltestellen. Obwohl die Verbindung mit der S 5 deutlich schneller ist, wird die Stadt Bad Münden durch die Linie 10 dennoch besser an die Kreisstadt Hameln angebunden, als über den Schienenverkehr, was vor allem die Ursache hat, dass der Bahnhof von Bad Münden etwa 2 km südlich des Stadtzentrums gelegen ist. Über Bad Münden hinaus übernimmt die Linie 10 die Erschließung der nördlich gelegenen Ortschaften bis Eimbeckhausen. Die Linie 10 verkehrt montags bis freitags in einem 60-Minuten-Grundtakt und wird in den Hauptverkehrszeiten zwischen Hameln Bahnhof und dem BHW zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Die Betriebszeiten betragen ca. 15 Stunden wobei darüber hinaus eine letzte Fahrt aus Hameln als AST um 22:50 Uhr angeboten wird. An Samstagen werden zwischen Hameln und Bad Münden Fahrten im 60-Minuten-Takt angeboten. Die nördlich von Bad Münden gelegenen Ortschaften werden alternierend im 120-Minuten-Takt bedient. Die Betriebszeiten an Samstagen betragen 12 Stunden. Sonn- und feiertags besteht, mit Ausnahme einer abendlichen Fahrt als AST, kein Linienangebot auf der Linie 10.

Auch die Linie 20 verläuft größtenteils parallel zu einer Bahnstrecke. Da jedoch auch zwischen Hameln und Hessisch Oldendorf keine weiteren Bahnhaltepunkte existieren, bedient die Linie 20 die Orte Wehrbergen, Fischbeck, Weibeck und Krückeberg auf dem Weg nach Hessisch Oldendorf und im Anschluss Welsede, Großenwieden und Kleinenwieden. Auch hier betragen die Betriebszeiten montags bis freitags 16 Stunden, wobei auch auf der Linie 20 die letzte Fahrt aus Hameln durch AST durchgeführt wird. Der Grundtakt zwischen Hameln und Hessisch Oldendorf ist ein 30-Minuten-Takt. Richtung Kleinenwieden wird dagegen im 120-Minuten-Takt, mit Verstärkern zur Schulzeit, gefahren. An Samstagen besteht ab 10 Uhr ein 30-Minuten-Takt zwischen Hameln

und Hessisch Oldendorf, wobei alle zwei Stunden Fahrten nach Kleinenwieden verlängert werden. Die Betriebszeiten an Samstagen betragen 12 Stunden. An Sonn- und Feiertagen wird der 60-Minuten-Takt nur zwischen Hameln und Hessisch Oldendorf im Zeitraum von 12:00 bis 20:00 Uhr angeboten.

Der Flecken Aerzen wird durch die Linie 30 mit der Kreisstadt Hameln und der Stadt Bad Pyrmont verbunden. Da Aerzen als einzige Kommune im Landkreis Hameln-Pyrmont über keinen eigenen Bahnanschluss an den SPNV angebunden ist, ist das Bedienungsangebot der Linie 30 auch an Samstagen besonders ausgeprägt. Die Linie 30 bedient von Hameln kommend die Ortschaften Klein Berkel (zu Hameln), Groß Berkel und Aerzen. Hinter Aerzen teilen sich die Linienwege in drei Äste auf, sodass die Linie 30 alternierend in Richtung Amelgatzen, Grieben und Bad Pyrmont sowie nach Reinerbeck weiterfährt. Auf dem Hauptabschnitt zwischen Hameln und Aerzen verkehrt die Linie 30 montags bis freitags im 15-Minuten-Takt. Amelgatzen, Bad Pyrmont und Reinerbeck werden ca. alle zwei Stunden bedient. Grieben wird im 60-Minuten-Takt angefahren. An Samstagen besteht auf der Hauptrelation zwischen Hameln und Aerzen ein 30-Minuten-Takt. Grieben und Bad Pyrmont werden als ein Ast alle zwei Stunden angefahren. Der Ast in Richtung Amelgatzen und der nach Reinerbeck werden an Samstagen nicht bedient. An Sonn- und Feiertagen wird nur noch der Hauptabschnitt bis Aerzen im 60-Minuten-Takt zwischen 12:00 und 20:00 Uhr bedient.

Die Linien 40 und 522 verkehren zwischen Hameln und Kirchhosen auf identischem Linienweg und verfolgen anschließend unterschiedliche Wege in Richtung Bad Pyrmont (Linie 40) und Bodenwerder (Linie 522). Auf der Fahrt von Hameln nach Kirchhosen binden beide Linien die Orte Klein Berkel (peripher/zu Hameln), Ohr und Emmern an, wobei sich beide Linien auf diesem Abschnitt montags bis freitags zu einem 30-Minuten-Takt überlagern. Ab Kirchhosen verkehrt die Linie 40 durch das Emmertal, bindet Hämelschenburg, Amelgatzen, Welsede und Thal an Bad Pyrmont und Hameln an. Alternierend zum Li-

nienweg nach Bad Pyrmont wird der Ort Lüntorf angefahren. In Bad Pyrmont führt der Linienweg vom Bahnhof in die nördlich gelegene Stadt hinein. Nach Bad Pyrmont verkehrt die Linie 40 montags bis freitags im 120-Minuten-Takt. Gleiches gilt für Lüntorf mit einzelnen Verlängerungen nach Ottenstein. Die Linie 40 weist zwischen Hameln und Bad Pyrmont eine Betriebszeit von 12 Stunden auf (6-18 Uhr) - An Samstagen verkehrt die Linie 40 nur als Anschluss der Linie 522 ab Emmerthal Bahnhof bis Bad Pyrmont. Es werden vier Fahrten im 120 Minuten Takt zwischen 9 Uhr und 16 Uhr angeboten. An Sonn- und Feiertagen finden keine Fahrten auf der Linie 40 statt, zu beachten sind jedoch die Fahrten der Linie 522. Die Linie 522 bedient von Kirchhosen kommend die Ortschaft Grohnde in Richtung Hehlen und Bodenwerder. Hehlen und Bodenwerder zählen zum Landkreis Holzminden. Montags bis freitags fährt die Linie 522 im 60-Minuten-Takt, an Samstagen überwiegend im 60-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen im 120-Minuten-Takt. Die Betriebszeiten der Linie 522 betragen montags bis freitags 15 Stunden (6-21 Uhr), an Samstagen 14 Stunden (7-21 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen 10 Stunden (10-21 Uhr). Ab 20:50 Uhr bis 22:50 Uhr besteht zwischen Hameln und allen Ortsteilen von Emmerthal alle 60 Minuten ein AST Angebot. Freitags und samstags besteht dieses Angebot zwischen 20:50 Uhr und 1:50 Uhr.

In Richtung Salzhemmendorf verkehrt die als Linie 50 bezeichnete sechste regionale Buslinie. Diese beginnt am Klinikum in Hameln und verkehrt von dort in Richtung Hameln Bahnhof. Anschließend fährt die Linie über Diedersen, Bisperode, Bessingen und Behrensen nach Coppenbrügge und von dort über Lauenstein weiter nach Salzhemmendorf. Dieser Abschnitt wird montags bis freitags im 60-Minuten-Takt bedient. Morgens und nachmittags gibt es zu Schulzeiten jeweils vier Verstärkerfahrten ab bzw. bis Coppenbrügge. Alle 120 Minuten werden Fahrten über Salzhemmendorf hinaus über Levedagsen, Ockensen und Wallensen bis Thüste verlängert. Zu Schulzeiten ergibt sich nachmittags zwischen 12 und 17 Uhr ein 60-Minuten-Takt auch auf diesem Abschnitt. Die Betriebszeiten umfassen montags bis

freitags 15 Stunden (6 bis 21 Uhr). Auch bei der Linie 50 wird zusätzlich eine letzte Fahrt aus Hameln um 22:50 Uhr als AST durchgeführt. An Samstagen werden Fahrten im 60-Minuten-Takt zwischen Hameln und Coppenbrügge angeboten, welche alle 120 Minuten über Salzhemmendorf nach Hemmendorf verlängert werden. Die Betriebszeiten betragen an Samstagen 13 Stunden (9 bis 19 Uhr). Sonn- und Feiertags besteht mit Ausnahme der abendlichen Fahrt mit AST kein Angebot.

Lokale Buslinien

Lokale Buslinien können im Landkreis Hameln-Pyrmont nach zwei unterschiedlichen Ausprägungen unterschieden werden. Zum einen verkehren in den Städten Hameln und Bad Pyrmont vertaktete Stadtbuslinien, die ein sehr ausgeprägtes Fahrtenangebot aufweisen. Zum anderen bestehen in den sechs weiteren Kommunen ebenfalls lokale Buslinien, welche als Erschließungsverkehr eingesetzt werden, die jedoch über deutlich geringer ausgeprägte Fahrtenangebote verfügen. Insbesondere in den ländlich geprägten Kommunen überschneiden sich die Funktionen Erschließungsverkehr und Schülerverkehr teilweise, sodass eine genaue Zuordnung der einzelnen Linien zu einer einzelnen Funktion häufig nicht möglich ist.

Hameln

Die Kreisstadt Hameln wird neben einbrechenden Regionalverkehrslinien, welche in der Stadt Hameln auch Erschließungsfunktionen übernehmen, durch ein ausgeprägtes Stadtbusnetz mit ÖPNV-Angeboten erschlossen. Von Betriebsbeginn um ca. 05:30 Uhr bis ca. 18:00 Uhr verkehren sechs Linien im Stadtgebiet Hameln im durchgehenden 30-Minuten-Takt und weitere zusätzliche Fahrten, um die Feinerschließung des Stadtgebietes und der angegliederter Stadtteile zu gewährleisten. Alle Linien binden die Stadtteile an den Bahnhof und die Haltestelle City / Pfortmühle (teilweise nur richtungsbezogen) an, sodass ein Umsteigen zu wichtigen Zielen überwiegend nicht erforderlich ist. Am Bahnhof kann zum

regionalen Busverkehr umgestiegen werden, wie auch zum Schienenverkehr. Der Großteil der Linien ist auf ein Umsteigen zur S 5 von und nach Hannover ausgerichtet. Dieses betrifft jedoch nicht alle Linien. So ist ein direktes Umsteigen zwischen den Stadtbuslinien am Bahnhof ebenfalls nicht zwischen allen Linien möglich. In Hameln verkehren folgende Linien, welche der nachfolgenden Auflistung sowie der Anlage 3 (Liniennetzplan vor 18 Uhr) zu entnehmen sind:

- Linie 1: Rotenberg Ost – Stadtmitte – Bahnhof – Rohrsen – Hottenbergfeld / Hilligsfeld
- Linie 2: Zeisigbusch – Bahnhof – Stadtmitte – Wehrberger Straße – Hohes Feld – Friedhof Wehl
- Linie 3: Afferde – Bahnhof – Stadtmitte – Klein Berkel – Multimarkt Süd
- Linie 4: Einsteinstraße – Basbergstraße – Bahnhof – Stadtmitte – Kreuzfeld – (Haverbeck – Halvestorf) / (Klütstraße – Klüthang)
- Linie 5: Welliehausen – Holtensen – Stadtmitte – Bahnhof – Tündern – Hagenohsen – Kirchohsen
- Linie 6: Groß Berkel – Klein Berkel – Stadtmitte – Bahnhof – Afferde – Hastenbeck – Voremberg

Im Abendverkehr und am Wochenende verkehrt der Stadtbusverkehr in Hameln in einem leicht modifizierten Liniennetz, welches die Bezeichnung „Freizeitnetz“ trägt. Das Freizeitnetz gilt montags bis freitags ab ca. 18:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig. Insgesamt verkehren mit den Linien 91 bis 96 sechs Linien, die jedoch nicht immer den Linienwegen der Linien 1 bis 6 entsprechen. Durch die Umstellung des Liniennetzes auf das Freizeitnetz können in den Abendstunden und am Wochenende Fahrzeugumläufe eingespart werden. Montags bis freitags verkehren die Linien 91, 93 und 95 bis Betriebsschluss gegen 21:45 Uhr auf den Hauptabschnitten weiterhin im 30-Minuten-Takt. Nebenabschnitte werden im Stundentakt bedient. Die Linien 92, 94 und 96 verkehren vollständig im Stundentakt. An Samstagen wird auf den Linien 91, 93, 95 auf den Hauptabschnitten zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr ebenfalls ein 30-Minuten-Takt angeboten, zwischen 18:00 Uhr und ca. 21:45 Uhr ein 60-Minuten-Takt. Auf den Linien 92 und 94 wird zwischen 7:00 Uhr und ca. 21:45 Uhr ein Stundentakt gefahren. Die Linie 96 wird im Stundentakt nur zwischen 8:30 Uhr und 19 Uhr bedient. An Sonn- und Feiertagen wird das Fahrplanangebot auf den Linien 91-95 auf einen 60-Minuten-Takt reduziert. Die Betriebszeiten beschränken sich auf 13 Uhr bis ca. 21:45 Uhr. . Ausser Linie 96 wird ab 13 Uhr ein 120-Minuten-Takt angeboten.

- Linie 91: Afferde – Bahnhof – Stadtmitte – Woltemathestraße – Rotenberg Ost
- Linie 92: Einsteinstraße – Friedhof Wehl – Wehrberger Straße – Stadtmitte – Bahnhof – Basbergstraße – Welliehausen
- Linie 93: Bahnhof – Stadtmitte – Klein Berkel
- Linie 94: Hastenbeck – Tündern – Bahnhof – Stadtmitte – Kreuzfeld – Haverbeck – Halvestorf

- Linie 95: Klüthang – Stadtmitte – Bahnhof – Zeisigbusch
- Linie 96: Rotenberg Ost – Wehrberger Straße – Stadtmitte – Bahnhof – Rohrsen – Hilligsfeld

Bad Pyrmont

In Bad Pyrmont verkehren drei Buslinien im Stadtverkehr. Die Linien 61, 62 und 63 bedienen die Kurstadt montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt. Betriebszeiten liegen grundsätzlich zwischen 5-19 Uhr, die Linie 62 wird bis 21 Uhr betrieben. An Samstagen werden die Linien 61 und 63 bis zur Mittagszeit eingesetzt, während die Linie 62 an Samstagen (7-21 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (9-21 Uhr) ganztägig im 60-Minuten-Takt verkehrt. Die Linien 61 und 63 werden Sonn- und feiertags ausgesetzt. Die Linien 61 und 62 binden den Bahnhof an die Stadt an und überlagern sich zwischen Bahnhof und Stadtkern zu einem 30-Minuten-Takt. Danach bedienen beide Linien gegenläufig das westliche Stadtgebiet Holzhausen, sodass dieses zwar nicht in einem reinen 30-Minuten-Takt bedient wird, jedoch alle Haltestellen zwei Fahrten pro Stunde aufweisen. Die Linie 63 verbindet das nördliche Stadtgebiet, in welchem eine Vielzahl der Kurhotels und -kliniken liegen, mit dem Stadtkern. An der Haltestelle „Hauptpost“ besteht ein kurzer Übergang zur Linie 62, um auch das nördliche Stadtgebiet mit dem Bahnhof zu verbinden.

Weitere Erschließungsfunktionen übernehmen die einbrechenden regionalen Buslinien 30 und 40 sowie die aus den Nachbarkreisen Holzminden und Lippe kommenden Linien 524, 700 und 732. Die Linie 524 erschließt die in Richtung Ottenstein gelegenen „Bergdörfer“ südlich der Stadt Bad Pyrmont. Der Ortsteil Hagen, westlich Bad Pyrmonts und das östlich davon gelegene Löwensen werden durch die Linie 700 angebunden. Die Linie 732 erschließt die Dringenauer Straße nahe des Bahnhofs. Das im Tal der Emmer gelegene Thal wird durch die Linie 40 angebunden. Die Stadtbuslinien in Bad Pyrmont sind

nachfolgend aufgelistet, ihr Verlauf ist dem Linien-netzplan in Anlage 3 zu entnehmen. zu entnehmen:

- Linie 61: Bahnhof – Stadtmitte – Mühlenstraße – Berufsförderungswerk – Stadtmitte – Bahnhof
- Linie 62: Bahnhof – Stadtmitte – Berufsförderungswerk – Mühlenstraße – Stadtmitte – Bahnhof
- Linie 63: Europaplatz – Nordstadt – Stadtmitte – Kliniken – Stadtmitte – Europaplatz

Die die Bergdörfer und den Ortsteil Hagen verbindenden Linien 524 und 700 haben folgende Linien-verläufe:

- Linie 524: Bodenwerder – Ottenstein – Bad Pyrmont
- Linie 700: Bad Pyrmont – Barntrup – Lemgo

Weitere, das Stadtgebiet Bad Pyrmonts tangierende Linien sind die aus Lügde kommenden 732 und 761 sowie die im Saisonbetrieb an Wochenenden ver-kehrende Touristik-Linie 792.

- Linie 732: Bad Pyrmont – Lügde – Schieder – Blomberg – Lemgo
- Linie 761: Bad Pyrmont – Lügde Rischenau
- Linie 792: Bad Pyrmont – Schiedersee – Externsteine – Hermannsdenkmal – Detmold

Aerzen

Die regionale Buslinie 30 verbindet den Flecken Aerzen mit der Kreisstadt Hameln und der Stadt Bad Pyrmont und erschließt überdies entlang der B 1 mit Groß Berkel und Aerzen die größten Ortschaften des

Fleckens. Montags-freitags besteht ein 15-Minuten-Takt. Die Linie 30 verzweigt sich ab Aerzen in drei Linienäste, sodass die Ortsteile Reinerbeck, Reher und Griesem sowie Gellersen durch die Linie 30 erschlossen werden. Ab Reinerbeck besteht Anschluss an die Rufbuslinie 809 in Richtung Barntrup im Land-kreis Lippe. Durch die Hamelner Stadtbuslinie 6 ist die Aerzener Ortschaft Groß Berkel über die Linie 30 hinaus im Stundentakt an Hameln angebunden.

- Linie 6: Groß Berkel – Klein Berkel – Stadtmitte – Bahnhof –Afferde – Hastenbeck – Voremborg
- Linie 30: Hameln – Groß Berkel – Aerzen – Bad Pyrmont / Amelgatzen / Reinerbeck

In Aerzen beginnen indes zwei weitere Linien, welche den Flecken erschließen sowie zwei vollständig auf den Schülerverkehr ausgerichtete Linien:

- Linie 34: Hameln / Aerzen – Groß Berkel – Grunenhagen – Egge / (Anschluss Rufbus 834 nach Bösingfeld)
- Linie 37: Aerzen – Groß Berkel – Dehmke – Dehmkerbrock – Hope
- Linie 38: Aerzen – Ahorn – Reinerbeck – Reine – Reher
- Linie 39 (Schüler-Sonderlinie): Aerzen – Groß Berkel – Laatzen / Grunenhagen /Deherenberg / Wördeholz

Die Linien 34/834, 37 und 38 dienen der Feinerschließung des nördlichen und westlichen Gebiets des Fleckens für den Schülerverkehr deutlich verstärkt. Die Anzahl der Fahrten in den Schulferien ist deutlich geringer.

Kleine Ortschaften nördlich von Grunenhagen werden durch die Linie 34 über Grunenhagen und Kö-

nigsförde an Aerzen angebunden. Eine feste Taktung besteht nicht, in der Schulzeit werden schülerorientiert sieben Fahrten pro Tag angeboten. Während der Schulferien werden die Ortschaften nördlich von Grupenhagen durch die Linie 34 mit drei Fahrtenpaaren pro Tag angebunden. Ab Grupenhagen besteht Anschluss in Richtung Bösingfeld im Landkreis Lippe in Form der Rufbuslinie 834.

Die Linie 37 verkehrt zwischen Hope (zu Hameln) und Aerzen über Herkendorf, Dehmkerbrock und Multhöpen. Zu Schulzeiten werden zwischen 6 Uhr und 17 Uhr acht Fahrten angeboten. Eine feste Taktung besteht nicht. In den Schulferien werden fünf Fahrtenpaare pro Tag angeboten. Einzelne Fahrten werden auch über Groß Berkel und Selxen geführt.

Der Linie 38 kommt keine Erschließungsfunktion zu, sie verkehrt ausschließlich zu Schulzeiten zwischen Aerzen, Reinerbeck und Reine. Es werden sieben Fahrten pro Tag angeboten.

Der Verlauf der Linien in Aerzen kann dem Liniennetzplan in Anlage 3 entnommen werden.

Bad Münster

Neben der regionalen Buslinie 10, welche von Hameln kommend die Ortschaften Hasperde und Hachmühlen mit Bad Münster verbindet und anschließend einen Großteil der Erschließung nördlich von Bad Münster erbringt, bestehen mit den Buslinien 15/R15, 18 und dem Bürgerbus B16 weitere Linien, welche Erschließungsfunktionen übernehmen.

- Linie 10: Hameln – Hachmühlen – Bad Münster – Bakede – Böbbler / Eimbeckhausen / Schmarrie
- Linie 15/R15: (Hameln) – Herkensen – Klein Süntel – Brullsen – Bad Münster

- Linie B16: BM Am Deisterbahnhof – BM Marktplatz – BM Ziegenbuche
- Linie 18: Nienstedt / Eimbeckhausen – Bad Münster – Springe

Die Linie 15/R15 dient der Anbindung von Brullsen, Herkensen, Hasperde Flegessen und Klein Süntel an Hameln und Bad Münster. Die Linie 15 selbst fährt ausschließlich zu Schulzeiten und ist weitgehend am Schülerbedarf ausgerichtet. Eine Taktung besteht nicht. Die eigentliche Erschließungsfunktion kommt der Rufbuslinie R15 zu. Zu Schulzeiten werden auf dieser Linie montags-freitags 10 Fahrten pro Richtung zwischen 6 Uhr und 20 Uhr angeboten, zur Ferienzeit werden 19 Fahrten angeboten. Dies liegt darin begründet, dass zu Schulzeiten auch der Linie 15 eine Erschließungsfunktion zukommt.

Die Eimbeckhausen umgebenden Ortschaften werden mit Ausnahme des Ortes Nienstedt die Linie 10 erschlossen. Diese bedient von Bad Münster kommend montags-freitags die Ortschaften Hamelspringe, Bakede, Beber, Rohrsen und Eimbeckhausen im 60-Minuten-Takt. Die Abweichungen zwischen Schul- und Ferienzeit sind marginal. An Samstagen wird die Linie 10 ab Bad Münster in zwei Äste geteilt: Hamelspringe, Bakede, Beber und Rohrsen werden im 120-Minuten-Takt angefahren. Als zweiter Ast werden Nettelrede, Luttringhausen und Eimbeckhausen ebengalls im 120-Minuten-Takt angefahren. An Sonn- und Feiertagen besteht kein Angebot.

Die Linie 18 verbindet die Ortschaft Nienstedt über Eimbeckhausen und Nettelrede mit Bad Münster und Springe. Ab Nienstedt werden montags-freitags zu Schulzeiten zehn Fahrten pro Richtung zwischen 6 und 20 Uhr angeboten. In der Ferienzeit werden nur sieben Fahrten zwischen 6 und 20 Uhr angeboten, es besteht ein 120-Minuten-Takt. An Samstagen werden ab Nienstedt vier Fahrten als Rufbus angeboten. An Sonn- und Feiertagen besteht kein Angebot. Ein weiterer Ast der Linie 18 bindet Egestorf und Böbbler an die Stadt Bad Münster an. Zu Schulzeiten erschließt sowohl die Linie 10 als auch die Linie 18 die-

se beiden Orte, zur Ferienzeit kommt der Linie 18 diese Aufgabe allein zu. Die Orte werden, teils in Kombination beider Linien, montags-freitags zwischen 6 und 18 Uhr im 120-Minuten-Takt angefahren. Die Stadt Springe in der Region Hannover wird durch die Linie 18 im 60-Minuten-Takt mit Bad Münden verbunden, wodurch in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) erweiterte Fahrtmöglichkeiten, insbesondere für Pendler, bestehen.

Der Ort Nienstedt wird zusätzlich über die Regiobuslinie 562 an Egestorf bzw. Barsinghausen (Region Hannover) angebunden. Hier gilt jedoch lediglich der GVH-Tarif.

Des Weiteren besteht mit der Linie B 16 ein Bürgerbusangebot in Bad Münden, welches weitere Erschließungsfunktionen für die Stadt Bad Münden erfüllt.

Die Linien 17, 52 und 53 verkehren lediglich zu Schulzeiten. Sie übernehmen daher keine dauerhaften Erschließungsfunktionen, ergänzen jedoch weitere Linien. Die Linien 52 und 53 verbinden die Flecken Coppenbrügge und Salzhemmendorf mit der Stadt Bad Münden und sind die einzigen Linien, die diese Verkehrsrelation bedienen. Die Linien sind nachfolgend aufgelistet:

- Linie 17: Springe – Bad Münden – Bakede – Rohrsen/Böbber
-
- Linie 52: Bad Münden – Brullsen – Brännighausen – Coppenbrügge – Voldagsen – Lauenstein – Salzhemmendorf
- Linie 53: Klein Süntel – Hohnsen – Coppenbrügge – Salzhemmendorf

Coppenbrügge

Der Flecken Coppenbrügge hat mit den Bahnhöfen Coppenbrügge und Voldagsen zwei stündlich angebundene Anschlüsse an die Weserbahn. Zusätzlich verbindet die regionale Buslinie 50 den Flecken ebenfalls im 60-Minuten-Takt mit Hameln. Die Erschließung der umliegenden Ortschaften geschieht durch unterschiedliche Linien. Hohnsen und Herkenzen werden durch die Linie 15 mit vier bzw. acht Fahrten (Ri. Hameln) an Hameln angebunden. Die Erschließung von Behrensen, Bessingen, Diedersen und Bisperode erfolgt durch die Linie 50 montags–samstags im 60-Minuten-Takt. Bisperode und Harderode haben darüber hinaus mit der Linie 51 Anschluss an Bodenwerder im Landkreis Holzminden. Zu Schul- und Ferienzeiten werden 8 bzw. 9 Fahrten pro Richtung angeboten, eine feste Taktung besteht nicht. Während der Schulzeit führen einige Fahrten der Linie 51 auch in Richtung Hameln. Die nördlich Coppenbrügge gelegenen Ortschaften Bäntorf, Brännighausen und Dörpe werden überwiegend mit der Bürgerbuslinie B 52 erschlossen. Montags-freitags werden diese Orte mit drei Fahrten am Vormittag sowie drei Fahrten am Nachmittag an Coppenbrügge angebunden. Der B52 kommt auch innerhalb der Ortschaft Coppenbrügge Erschließungsfunktion zu, dort wird an Schultagen ein Stundentakt zwischen 9 und 18 Uhr angeboten. Nachfolgend ein Überblick über die Linienvverläufe. Diese können auch im Liniennetzplan in Anlage 3 eingesehen werden.

- Linie 50: Hameln – Diedersen – Bisperode – Coppenbrügge – Lauenstein – Salzhemmendorf – Thüste
- Linie 51: Hameln – Hastenbeck – Voremberg – Bisperode – Harderode – Halle – Bodenwerder
- Linie B 52: Coppenbrügge – Brännighausen – Bäntorf – Krankenhaus Lindenbrunn / Voldagsen

Weitere Fahrten während der Schulzeiten werden durch die Linien 52, 53 und 54 sowie der B 54 durchgeführt. Diese sind jedoch auf den Schülerverkehr ausgerichtet und werden nachfolgend aufgelistet.

- Linie 52: Bad Münder – Brullsen – Brunnighausen – Coppenbrügge – Voldagsen – Lauenstein – Salzhemmendorf
- Linie 53: Hasperde – Hohnsen – Coppenbrügge – Salzhemmendorf
- Linie 54: Coppenbrügge – Herkensen – Bisperode – Lauenstein – Salzhemmendorf
- Linie B 54: Coppenbrügge – Bisperode – Krankenhaus Lindenbrunn

Emmerthal

In der Gemeinde Emmerthal liegen die beiden größten Ortschaften Kirchohsen und Emmern an der Bahnstrecke Hannover – Altenbeken und sind durch die S 5 im 60-Minuten-Takt an Hameln und Bad Pyrmont angebunden. Zusätzlich verkehren die Linien 40 und 522 von Kirchohsen und Emmern montags-freitags im 30-Minuten-Takt Richtung Hameln. An Samstagen besteht ein 60-Minuten-Takt durch die Linie 522. Kirchohsen und Hagenohsen sind zudem auch noch über die Hamelner Stadtbuslinie 5 mit Tündern, der Südstadt und dem Kernbereich Hamelns verbunden. Montags-freitags besteht ein Stundentakt bis Kirchohsen sowie ein 30-Minuten-Takt bis Hagenohsen. Die Erschließung im Zentrum der Gemeinde ist daher mit mehreren Linien gewährleistet.

Die Ortschaft Ohr ist durch die Linien 40 und 522 ebenso im 30-Minuten-Takt erschlossen. Grohnde wird durch die Linie 522, Amelgatzen Hanebülden und Hämelschenburg werden durch die Linie 40 jeweils im 60-Minuten-Takt erschlossen. Amelgatzen wird zudem im 120-Minuten-Takt mit Aerzen verbun-

den. In Welsede teilt sich die Linie 40 in zwei Linienäste nach Bad Pyrmont und nach Ottenstein die beide im 120-Minuten-Takt befahren werden. Am Linienast Richtung Ottenstein wird der Ort Lüntorf angebunden.

Östlich der Weser befinden sich die zur Gemeinde Emmerthal gehörenden Ortschaften Bessinghausen, Börry, Brockensen, Esperde, Frenke, Hagen, Heyen (LK Holzminden) und Latferde, welche primär durch die Rufbuslinie R44 erschlossen werden. Zu Schulzeiten kommt auch der Linie 44 selbst Erschließungsfunktion zu. Zu Schul- und Ferienzeiten wird montags-freitags im Ergebnis ein 60-Minuten-Takt zwischen 6 und 19 Uhr angeboten. Die Linien mit Erschließungsfunktionen sind nachfolgend aufgelistet. Die Linienverläufe können auch dem Liniennetzplan der Anlage 3 entnommen werden.

- Linie 5 Welliehausen – Holtensen – Stadtmitte – Bahnhof – Tündern – Hagenohsen – Kirchohsen
- Linie 6 Groß Berkel – Klein Berkel – Stadtmitte – Bahnhof – Afferde – Hastenbeck – Voremberg
- Linie 40: Hameln – Ohr – Kirchohsen – Welsede – Ottenstein / Bad Pyrmont
- Linie R44: Kirchohsen – Voremberg – Völkerhausen/Börry – Esperde – Heyen – Kirchohsen
- Linie 522: Hameln – Ohr – Kirchohsen – Bodenwerder – (Anschluss an Linie 520 Richtung Holzminden)

Weitere Linien, welche lediglich zu Schulzeiten verkehren und den Erschließungsverkehr ergänzen sind:

- Linie 43: Kirchohsen – Voremberg – Völkerhausen – Börry
- Linie 44: Hameln / Kirchohsen – Börry – Esperde

- Linie 45: Lüntorf – Welsede – Kirchohsen
- Linie 51: Hameln – Hastenbeck – Voremborg – Bisperode – Harderode – Halle – Bodenwerder

Hessisch Oldendorf

Die Stadt Hessisch Oldendorf hat ebenso wie die Gemeinde Emmerthal Siedlungsgebiete auf zwei Seiten der Weser, die bei Hessisch Oldendorf und in Hameln überquert werden kann. Die Weserbahn mit Anschluss in Hessisch Oldendorf und die regionale Buslinie 20 verbinden die Stadt mit Hameln und in Richtung Landkreis Schaumburg. Die Linie 20 erschließt darüber hinaus im Vorlauf auf und im Nachlauf von Hessisch Oldendorf die Ortschaften Kleinenwieden, Großenwieden und Welsede sowie Krückeberg, Weißebeck und Fischbeck.

Die Linie 23 verbindet Fischbeck und Hessisch Oldendorf über die nordöstlich gelegenen Ortschaften u.a. Höflingen, Pötzen, Bensen und Barksen mit montags - freitags sieben Fahrtenpaaren in der Ferienzeit und weiteren Fahrten in der Schulzeit. An Samstagen werden vier Fahrten als Rufbus angeboten.

Die Linien 24 / R24 und 28 / R28 erschließen die südlich von Hessisch Oldendorf gelegenen Ortschaften. Dies sind u.a. Friedrichsburg, Rumbeck, Heßlingen, Friedrichshagen, Hemeringen und Fuhlen. Die Linie (R)24 bindet diese Ortschaften an die Stadt Hessisch Oldendorf an. Zu Ferienzeiten werden auf der Linie (R)24 sechs Fahrten als Rufbus angeboten, es besteht ein 120-Minuten-Takt. Zu Schulzeiten werden vier Fahrten als Rufbus angeboten, morgens und mittags bestehen ferner eine Vielzahl schülerbezogener Fahrten. An Samstagen werden vier Rufbusfahrten angeboten. Die Linie (R)28 bindet die südlich von Hessisch Oldendorf gelegenen Ortschaften an Hameln an. Die reguläre Linie 28 fährt über Haverbeck bis Hameln. Der Rufbus 28 fährt nur bis Haverbeck, dort besteht Anschluss an die Linie 4 nach

Hameln. Zu Schulzeiten werden montags-freitags sechs reguläre Fahrten (Ri. Rumbeck) sowie sieben Rufbusfahrten angeboten. An Ferientagen werden 13 Rufbusfahrten angeboten, es besteht ein Stundentakt.

Die Linie 27 / R27 bedient die nördlich gelegenen Ortschaften Langenfeld, Rohdental, Rohden und Segelhorst mit Hessisch Oldendorf. Zu Schulzeiten werden fünf reguläre Fahrten (Ri. HO) sowie vier Fahrten als Rufbus angeboten. Zu Ferienzeiten werden sechs Fahrten als Rufbus sowie eine reguläre Fahrdurchgeführt. An Samstagen bestehen vier Rufbusfahrten. Die Linien mit Erschließungsfunktion sind nachfolgend aufgelistet. Die Linienverläufe können auch in Anlage 3 eingesehen werden.

- Linie 20: Hameln – Fischbeck – Hessisch Oldendorf – Kleinenwieden
- Linie 23: Fischbeck – Höflingen – Pötzen – Zersen / Krückeberg – Hessisch Oldendorf
- Linie 24/R24: Warendahl – Hemeringen / Friedrichsburg – Fuhlen – Hessisch Oldendorf
- Linie 27/R27: Kleinenwieden / Langenfeld – Rohden / Barksen – Hessisch Oldendorf
- Linie 28/R28: Hameln – Haverbeck – Hemeringen – Rumbeck
- Linie 812: Hessisch Oldendorf – Schaumburg – Rinteln

Die Linie 25 ist ausschließlich auf den Schülerverkehr von und nach Hameln ausgerichtet. Sie verkehrt auf folgendem Abschnitt:

- Linie 25: Hameln – Fischbeck – Höflingen – Pötzen – Hessisch Oldendorf

Salzhemmendorf

Der Flecken Salzhemmendorf verfügt über einen Bahnhaltepunkt im „Osterwald“, der im Bereich der Ortschaft Oldendorf liegt. In Voldagsen auf der Gemarkung Coppenbrügges befindet sich ein weiterer Haltepunkt der Weserbahn, die im 60-Minuten-Takt Hameln und Hildesheim verbindet. Fahrgäste aus dem Flecken Salzhemmendorf erreichen die Bahnhaltepunkte mit den Linien 50, 71 und 72, welche folgenden Linienweg aufweisen:

- Linie 50: Hameln – Diedersen – Bisperode – Coppenbrügge – Lauenstein – Salzhemmendorf – Thüste
- Linie 71: Ahrenfeld / Quanthof – Osterwald – Oldendorf – Salzhemmendorf
- Linie 72: Thüste – Wallensen – Salzhemmendorf

Die regionale Buslinie 50 bedient die Ortschaften Hemmendorf, Lauenstein und Salzhemmendorf im 60-Minuten-Takt sowie im 120-Minuten-Takt die in Richtung Landkreis Hildesheim gelegenen Orte Levedagsen, Ockensen, Wallensen und Thüste. An Samstagen besteht auf der gesamten Strecke ein 120-Minuten-Takt.

Die Linie 71 verbindet Salzhemmendorf mit dem Ortsteil Osterwald über Lauenstein, Hemmendorf, Oldendorf und Benstorf. Zu unterscheiden ist zwischen der regulären Linie 71 und der Bürgerbuslinie B 71. In der Ferienzeit werden montags-freitags fünf Fahrten durch den Bürgerbus sowie drei reguläre Fahrten angeboten. In der Schulzeit werden ca. zehn weitere reguläre Fahrten pro Tag und Richtung angeboten, welche sich jedoch an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs ausrichten. An Samstagen werden drei Fahrtenpaare durch den Bürgerbus angeboten.

Die Linie 72 bindet zusätzlich zur Linie 50 die Orte Thüste, Wallensen, Ockensen und Levedagsen an Salzhemmendorf an. Auch hier besteht teils ein Bürgerbusangebot. Zu Schulzeiten werden montags-

freitags drei Fahrtenpaare angeboten, zu Ferienzeiten nur eines durch den Bürgerbus. An Samstagen werden drei Fahrtenpaare durch den Bürgerbus durchgeführt.

Durch die Kooperative Gesamtschule Salzhemmendorf verkehren noch vier weitere Buslinien im Schülerverkehr. Diese sind:

- Linie 52: Bad Münder – Brullsen – Brännighausen – Coppenbrügge – Voldagsen – Lauenstein – Salzhemmendorf
- Linie 53: Hasperde – Hohnsen – Coppenbrügge – Salzhemmendorf
- Linie 54: Coppenbrügge – Herkensen – Bisperode – Lauenstein – Salzhemmendorf

Schülerverkehrslinien

Der Schülerverkehr prägt das Verkehrsangebot in ländlichen Bereichen in besonderer Weise. Sofern die Linien nicht auf Hameln oder Bad Pyrmont ausgerichtet sind, ist das Angebot für den Schülerverkehr häufig stärker ausgebaut als das für den Beschäftigten-, Freizeit- und Erledigungsverkehr. Neben den bereits beschriebenen Linien des Schülerverkehrs im Rahmen des Erschließungsverkehrs, verkehren auch einzelne Linien, die speziell für den Schülerverkehr eingesetzt werden. Diese sind nach § 43 PBefG vom öffentlichen Verkehr ausgenommen. Im Landkreis Hameln-Pyrmont existieren vier dieser Linien, welche teilweise auch die Kreisgrenzen überschreiten. Diese sind die Linien:

- Linie 39: Rodenbeck – Dehmke / Grupenhagen / Laatzen – Groß Berkel – Aerzen
- Linie 59: Hehlen – Bodenwerder / Heyen – Harderode – Salzhemmendorf

- Linie 79: Esbeck / Elze – Salzhemmendorf
- Linie 179: Salzhemmendorf – CJD-Schule Elze

Grenzüberschreitende Verkehre

Zu den Nachbarlandkreisen Schaumburg, Hannover, Hildesheim, Holzminden und Lippe in Nordrhein-Westfalen bestehen einzelne Angebote im ÖSPV. Die Angebotsqualität der einzelnen Linien variiert. In Richtung Holzminden bestehen Verbindungen durch die Buslinien 40 und 522, welche ab Kirchhosen in Richtung Ottenstein und Lichtenhagen (Linie 40) und nach Bodenwerder / Holzminden (Linie 520) führen. Die Linie 524 verbindet Bodenwerder, Hehlen und Ottenstein mit Bad Pyrmont. Darüber hinaus bestehen im Westen des Landkreises ab Bad Pyrmont und dem Flecken Aerzen über die Linien 700, 809 und 834 in Richtung Barntrop und Lemgo bzw. Bösingfeld sowie ab Bad Pyrmont mit den Linien 732 und 761 in Richtung Lügde Verbindungen in den Landkreis Lippe. Bei den Linien 809 und 834 handelt es sich um Rufbuslinien. Einzelne weitere Verbindungen sind in Richtung der Region Hannover nach Springe (Linien 17 und 18) und Nienstedt (GVH-Linie 562) sowie in den Landkreis Schaumburg nach Rinteln (Linien 812, 2022) vorhanden. Die Linie 64 verkehrt von Alfeld über Duingen aus dem Landkreis Hildesheim kommend nach Thüste.

Linien im Bedarfsverkehr - AST

In den Tagesrandzeiten und am Wochenende werden in Hameln und Bad Pyrmont ergänzende ÖPNV-Angebote durch den Einsatz von AST angeboten. Für diese ist ein separater Fahrpreis zu entrichten, welcher nicht im regulären Tarifsysteem integriert ist. In Bad Pyrmont werden die AST auch dafür genutzt, die entlegenen kleinen Ortschaften mit Mobilitätsangeboten zu versorgen. In Hameln werden u. a. touristische Ziele, die eine dauerhafte Busanbindung nicht rechtfertigen würden, mit dem AST bedient. Darüber hinaus werden einzelne Linienfahrten im Landkreis nur nach Voranmeldung durchgeführt. Dieses geschieht insbesondere im Spätverkehr auf den Linien 10, 20, 30, 40 und 50.

Linien im Bedarfsverkehr – Rufbus

Seit 2018 bzw. 2020 besteht in drei Gemeinden des Landkreises ein Rufbusangebot. Dies sind die Gemeinde Emmerthal (R 44), die Stadt Hessisch Oldendorf (R 23, R 24, R 27, R 28) sowie die Stadt Bad Münder (R 15). Der Rufbus ist eine Kombination aus Linienbus und Bedarfsverkehr. Er folgt einem festen Linienweg. Für Fahrten aus den Ortsteilen in die Gemeindezentren ist eine Anmeldung durch Anruf oder via App erforderlich. Für Fahrten aus den Gemeindezentren in die Ortsteile bedarf es hingegen keiner vorherigen Anmeldung. Es gilt der reguläre Tarif.

Bürgerbuslinien

In Bad Münder (Linie B 16) und Coppenbrügge (Linie B 52 und B 54) sowie in Salzhemmendorf (Linie B 71) bestehen Bürgerbusangebote, die den Erschließungsverkehr ergänzen und teilweise gänzlich übernehmen. Die Verkehrsangebote werden über eigenständige Vereine angeboten. Die Vereine werden von der VHP und dem Landkreis Hameln-Pyrmont bei der Planung, der Fahrzeugbeschaffung und in Verwaltungsangelegenheiten unterstützt. Vertrieblisch und tariflich sind die Bürgerbuslinien in den Nahverkehr Hameln-Pyrmont integriert. Die Betriebskosten werden durch die VHP und somit dem Landkreis übernommen.

3.2.3 Angebotsqualität

Allgemein

Die Verfügbarkeit mit und die Erschließung durch ÖPNV-Leistungen sind neben der Reisedauer und den Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV die wichtigsten angebotsseitigen Kriterien zur Bewertung des ÖPNV-Angebotes. Die Zugangsmöglichkeiten werden im Kapitel 3.4 beschrieben. Die Kriterien **Bedienungshäufigkeit**, **Haltestellenlage** und **Reisezeit** ergeben sich aus der Fahrplangestaltung und können

quantitativ beschrieben werden. Sie geben einen detaillierten Aufschluss über das Angebot und der Angebotsqualität.

Methodik der Analyse

Die Analyse der genannten Kriterien wird je Kommune dargestellt. Der Analyse unterliegen Ansätze und Methoden, welche der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erarbeitet hat und die allgemein anerkannt sind.

Zur Analyse der **Erschließung** wird die räumliche Lage von Haltestellen nach den Kriterien des VDV (VDV 2001) untersucht. Demnach sind alle zusammenhängenden Siedlungsgebiete mit mehr 200 EinwohnerInnen zu 80 % mit ÖPNV-Leistungen, gestaffelt nach der Zentralität des Ortes gemäß folgender Kriterien (vgl. Tabelle 3) zu erschließen:

Zentralitätsfunktion	SPNV Radius [m]	Bus Radius [m]
Mittelzentrum (Zentraler Bereich)	400	300
Mittelzentrum (hohe Nutzungsdichte)	600	400
Mittelzentrum (geringe Nutzungsdichte)	1.000	600
Grundzentrum (Zentraler Bereich)	600	400
Grundzentrum (übriges Gebiet)	1.000	600
Gemeinde	1.000	600

Tabelle 3: Haltestelleneinzugsradien nach VDV (VDV 2001)

Die **Reisezeit** wird nach VDV pauschalisiert auf das nächstgelegene, höherwertige Zentrum bewertet. Darin inbegriffen sind Zu- und Abgangszeiten sowie die Fahrzeiten, inklusive Umsteigezeiten. Die Zu- und Abgangszeiten variieren je Zentralität, da sich aufgrund unterschiedlicher Erschließungsradien, auch unterschiedliche mittlere Zu- und Abgangszeiten

ergeben. Der nachfolgenden Tabelle 4 sind die Anforderungen an die Reisezeit zu entnehmen:

Zentralitätsfunktion	erreichbar in x min	Zu-/ Abgangszeiten
	[min]	[min]
Oberzentrum	90	5
Mittelzentrum (Zentraler Bereich)	60	5
Mittelzentrum (hohe Nutzungsdichte)	60	7
Mittelzentrum (geringe Nutzungsdichte)	60	10

Grundzentrum	40	7
Ortsteil mit Versorgungsfunktion	40	7
Ortsteil	–	10

Tabelle 4: Zulässige Reisezeiten zu Zentren nach VDV (VDV 2001)

Bezüglich der **Bedienungshäufigkeit** werden die Fahrten aus einem Ort zum nächstgelegenen höherwertigen Zentrum, gemäß des ZOK, differenziert nach Fahrten an einem Tag montags bis freitags in der Schulzeit und montags bis freitags in der Ferienzeit analysiert. Die Anforderungen sind angelehnt an die Empfehlungen der VDV zu den Kriterien der Angebotsgestaltung. Der VDV empfiehlt Taktverkehre zu definieren und nur in Ausnahmefällen Einzelfahrten anzubieten. Zur besseren Vergleichbarkeit der Anforderungen und des vorhandenen Angebotes wurden aus den VDV Empfehlungen zu Taktverkeh-

ren jedoch die entsprechende Anzahl von Fahrtenpaaren ermittelt. Dabei werden in der Stadt Hameln sowie in der Stadt Bad Pyrmont auch AST-Verkehre zusätzlich aufgeführt. AST-Verkehre bestehen in relevantem Umfang primär in diesen beiden Kommunen. Täglich wird darüber hinaus jeweils eine AST-Spätfahrt aus Hameln in die umliegenden Kommunen um 22.50 Uhr durchgeführt. Diese Spätfahrt wird nicht zusätzlich aufgeführt. Aus den VDV-Empfehlungen ergeben sich folgende Kriterien (vgl. Tabelle 5):

Angebotsstufe	Anwendungsraum / Relation	gut [Fahrtenpaare]	genügend [Fahrtenpaare]
B	Mittelzentrum mit OZ-Teilfunktionen – Oberzentrum Mittelzentrum – Mittelzentrum mit OZ-Teilfunktionen	43 / Tag	30 / Tag
C	Grundzentrum – Mittelzentrum	23 / Tag	16 / Tag
D	Ortsteil mit Versorgungsfunktion – Grundzentrum	–	9 / Tag
E	Ortsteil – Grundzentrum Ortsteil – Ortsteil mit Versorgungsfunktion	–	4 / Tag

Tabelle 5: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit nach VDV (VDV 2001)

Aerzen

Der Flecken Aerzen gliedert sich in 15 Ortsteile. Aerzen ist das Grundzentrum der Kommune. Der Ort Groß Berkel hat weitere Versorgungsfunktionen. Im Flecken Aerzen sind alle Ortsteile mit mehr als 80 % durch die Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen abgedeckt. Allerdings befinden sich in der Kommune mit Wördeholz und Laatzen zwei Siedlungsgebiete, welche nicht durch den ÖPNV erschlossen werden. Beide Siedlungsgebiete haben jedoch weniger als 200 EinwohnerInnen und sind gemäß den Anforderungen nicht zwingend zu erschließen.

Die Reisezeitanalyse ergibt ein einheitliches Bild für den Flecken Aerzen. Das Grundzentrum Aerzen wird aus allen zugeordneten Ortsteilen in ausreichender Zeit erreicht. Gleiches gilt für die Erreichbarkeit der Mittelzentren Hameln und Bad Pyrmont. Das Oberzentrum Hannover wird hingegen nur aus den Ortsteilen Aerzen, Groß Berkel und Selxen in ausreichender Zeit erreicht. Aus allen anderen Ortsteilen wird

die maximale Reisedauer von 90 Minuten überschritten.

Anhand der Auswertung der Bedienungshäufigkeit (vgl. Tabelle) wird die stark unterschiedliche Qualität hinsichtlich der Versorgung mit ÖPNV-Angeboten deutlich. Entlang der B 1 verkehrt die regionale Buslinie 30, welche von Hameln kommend bis Aerzen ein stark ausgeprägtes Fahrtenangebot aufweist, welches die an die VDV angelehnten Anforderungen weit übertrifft. Die Orte Aerzen, Groß Berkel und Selxen sind mit ca. 55 Fahrtenpaaren pro Tag nicht nur „genügend“, sondern „gut“ mit ÖPNV-Angeboten versorgt. Weiterführend in Richtung Bad Pyrmont profitieren die Ortschaften Reher und Griefem auf dem Linienverlauf der Linie 30 zu liegen. Hingegen werden die Anforderungen für die Relation Aerzen – Bad Pyrmont nicht ausreichend erfüllt, da viele Fahrten der Linie 30 entweder in Richtung Reinerbeck geführt werden oder in Griefem enden. In den weiteren Ortschaften werden die Anforderungen der VDV überwiegend erfüllt, mit Ausnahme der Ortschaft Reine, welche außerhalb der Schulzeit nicht mit ÖPNV-Leistungen versorgt wird.

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Aerzen	30 30	Hameln Bad Pyrmont	55 10	54 9	16 16	+ 39 - 6	+38 - 7
Dehmke	37	Aerzen	5	4	4	+1	0
Dehmkerbrock	37	Aerzen	5	4	4	+1	0
Egge	34	Aerzen	7	3	4	+3	-1
Gellersen	30, 38	Aerzen	8	6	4	+4	+2
Griefem	30, 38	Aerzen	15	14	4	+11	+10
Groß Berkel	30, 34, 37	Aerzen	57	54	9	48	+ 45
Grupenhagen	34	Aerzen	7	3	4	+3	-1
Herkendorf	37	Aerzen	5	4	4	+1	0
Königsförde	34, 37	Aerzen	9	7	4	+7	+3

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Multhöpen	37	Aerzen	4	4	4	0	0
Reher	30, 38	Aerzen	16	15	4	+12	+11
Reine	38	Aerzen	5	0	4	+1	-4
Reinerbeck	30, 38	Aerzen	12	8	4	+ 8	+4
Selxen	30, 34, 37	Aerzen	57	54	4	+ 53	+ 50

Tabelle 6: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für den Flecken Aerzen

Bad Münster

Die Stadt Bad Münster weist keine Erschließungslücken auf. Lediglich im Ortsteil Bakede sind westliche gelegene Siedlungsgebiete nicht durch den ÖPNV erschlossen, weshalb die Siedlungsflächen der Ortschaft nur mit etwas mehr als 80 % durch die Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen abgedeckt wird.

Aufgrund der Lage der Stadt Bad Münster, insbesondere in Ausrichtung zum Oberzentrum Hannover und wegen des Bahnhofs Bad Münster (Deister) werden alle zugeordneten Zentren, Hannover, Hameln und auf kommunaler Ebene Bad Münster und Eimbeckhausen in der geforderten Zeit erreicht.

Das Fahrtenangebot für die Kommune übersteigt überwiegend die Anforderungen für die Bedienungshäufigkeit, was im Wesentlichen mit der regionalen Buslinie 10 und dem S-Bahn-Verkehr zwischen Bad Münster und Hameln zusammenhängt. Die auf dem Linienvorlauf der Linie 10 liegenden Ortschaften zwischen Bad Münster und Hameln als auch die im Nachlauf Richtung Eimbeckhausen befindlichen Siedlungsgebiete profitieren von der Fahrtenhäufigkeit der Linie 10. Ortschaften, welche nicht durch die Linie 10 angebunden sind, erfüllen die Anforderungen dagegen nur knapp. Im Ergebnis sind die Anforderungen in allen Ortsteilen erfüllt.

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Bad Münster	S5, 10, 15	Hameln	59	56	16	+43	+40
Bakede	10, 17	Bad Münster	19	13	4	+15	+9
Beber	10, 17, 18	Bad Münster	19	13	4	+15	+9
		Eimbeckhausen	10	12	4	+6	+8
Böbber	10, 17, 18	Bad Münster	10	7	4	+6	+3
Brullsen	15, R15, 52	Bad Münster	9	7	4	+5	+3
Egestorf	10, 17, 18	Bad Münster	10	7	4	+6	+3

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
	10, 17, 18	Eimbeckhausen	7	7	4	+3	+3
Eimbeckhausen	10, 17, 18	Bad Münder	21	21	9	+12	0
Flegessen	15, R15 (Anschluss 10)	Bad Münder	16	15	4	+12	+11
Hachmühlen	10, 15, 52	Bad Münder	23	15	4	+19	+11
Hamelspringe	10, 17	Bad Münder	16	13	4	+12	+9
Hasperde	10, 15, R15	Bad Münder	22	15	4	+18	+11
Klein Süntel	15, R15 (An- schluss 10)	Bad Münder	16	15	4	+12	+11
Luttringhausen	10, , 18	Bad Münder	13	9	4	+9	+5
	10, 18	Eimbeckhausen	9	8	4	+5	+4
Nettelrede	10, , 18	Bad Münder	16	9	4	+12	+5
Nienstedt	18	Bad Münder	10	7	4	+6	+3
	18	Eimbeckhausen	10	7	4	+6	+3
Rohrsen	10, 17,	Bad Münder	16	13	4	+12	+9
	10, 17,	Eimbeckhausen	12	13	4	+8	+9

Tabelle 7: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Bad Münder

Bad Pyrmont

In der Stadt Bad Pyrmont ist der Ortsteil Hagen nur unzureichend durch die zentrale Haltestelle „Hagen Mitte“ abgedeckt (vgl. Abbildung 1). Die nördlichen Ortsgebiete befinden sich nicht in dem um die Haltestelle gezogenen 600-m-Radius. Des Weiteren ist auch Wilhelmstal, welches zu Eichenborn gehört, nicht erschlossen. Weil in Wilhelmstal lediglich rund 50 Personen leben, ist dieses jedoch vernachlässigbar.

Bezogen auf die Reisezeit entspricht das ÖPNV-Angebot in der Stadt Bad Pyrmont weitestgehend den Anforderungen. Bad Pyrmont ist aus allen Ortschaften in ausreichender Zeit erreichbar. Lediglich in Relation zu Hameln und zum Oberzentrum Hanno-

ver werden die Anforderungen vereinzelt nicht erfüllt. Dieses bezieht sich auf die Orte Hagen und Neersen.

Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit werden in der Stadt Bad Pyrmont fast vollständig erfüllt. Einzig der Ortsteil Löwensen und in sehr geringem Maße Bad Pyrmont in Richtung Hannover erfüllen die Anforderungen nicht vollständig (vgl. Tabelle 8). Zusätzlich aufgeführt werden die zahlreichen AST-Fahrten zwischen der Kernstadt Bad Pyrmont und ihren Ortsteilen. Insbesondere die Anbindung von Löwensen und Thal profitiert stark von dem AST-Angebot.

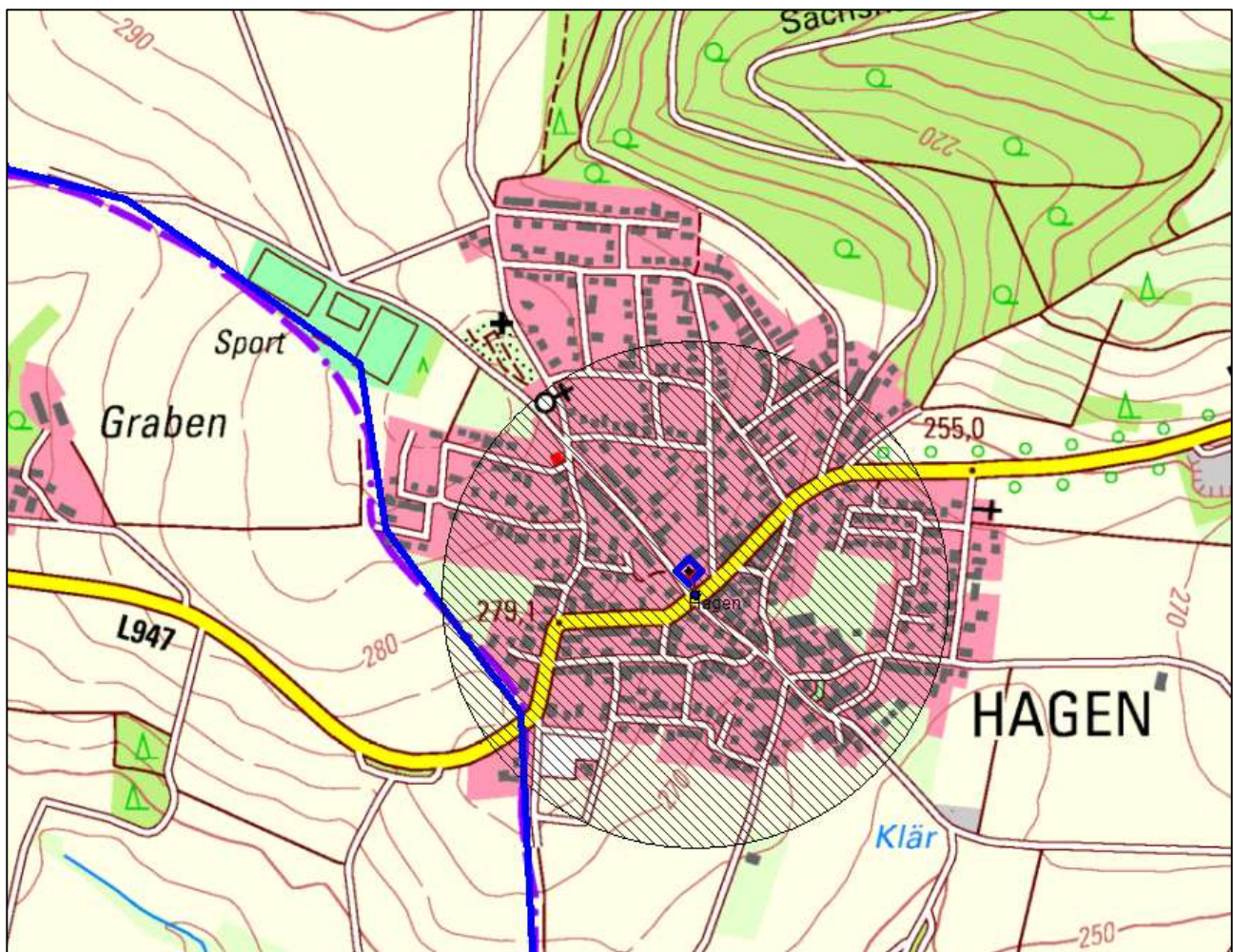


Abbildung 1: Haltestellenabdeckung Hagen in der Stadt Bad Pyrmont

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Bad Pyrmont	S5	Hameln Hannover	30	30	30	0	0
	S5		26	26	30	-4	-4
Baarsen	524	Bad Pyrmont	12 (+7 AST)	9 (+7 AST)	4	+8	+5
Eichenborn	524	Bad Pyrmont	12 (+7 AST)	9 (+7 AST)	4	+8	+5

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Großenberg	524	Bad Pyrmont	12 (+7 AST)	9 (+7 AST)	4	+8	+5
Hagen	700	Bad Pyrmont	18 (+4 AST)	16 (+4 AST)	9	+9	+7
Kleinenberg	524	Bad Pyrmont	12 (+7 AST)	9 (+7 AST)	4	+8	+5
Löwensen	700	Bad Pyrmont	4 (+18 AST)	1 (+18 AST)	4	0	-3
Neersen	524	Bad Pyrmont	12 (+7 AST)	9 (+7 AST)	4	+9	+6
Thal	40	Bad Pyrmont	6 (+13 AST)	6 (+13 AST)	4	+2	+2

Tabelle 8: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Bad Pyrmont

Coppenbrügge

Im Flecken Coppenbrügge bestehen keine Mängel in der Erschließung von Siedlungsflächen durch Haltestellen. Durch die regionale Buslinie 50 und die RB 77 wird die Kommune mit der Kreisstadt Hameln und dem Oberzentrum Hannover verbunden. Hinsichtlich der Reisezeit bestehen entsprechend der Anforderungen lediglich aus dem Ortsteil Harderode leichte Mängel. Harderode wird mit dem Oberzentrum Hannover und dem Grundzentrum Coppenbrügge nicht in ausreichender Zeit verbunden.

In Tabelle 9 zeigt die Auswertung der Fahrtenhäufigkeit, dass die durch die Linie 50 bedienten Orte Behrensen, Diedersen, Bessingen, Marienau und mit Abstrichen Bisperode eine deutlich höhere Bedienungshäufigkeit aufweisen, als im Anforderungsprofil gefordert. Lediglich in Herkensen und Hohnsen werden die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit nicht erfüllt. Insbesondere an Ferientagen sind lediglich Verbindungen mit Umstieg in Hameln vorhanden, welche durch die NutzerInnen jedoch nicht als Möglichkeit wahrgenommen werden und zudem lange Reisezeiten erfordern.

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Coppenbrügge	RB 77	Hameln	17	17	16	+1	+1
Bäntorf	52, B 52	Coppenbrügge	11	6	4	+7	+2
Behrensen	50, 54	Coppenbrügge	14	14	4	+10	+10

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
	50, 54	Bisperode	19	15	4	+15	+11
Bessingen	50, 54	Coppenbrügge	14	14	4	+10	+10
	50, 54	Bisperode	18	15	4	+14	11
Bisperode	50, 54	Coppenbrügge	14	14	9	+5	+5
Brünnighausen	52, B 52	Coppenbrügge	10	6	4	+6	+2
Diedersen	50, 54	Coppenbrügge	15	14	4	+11	+10
	50, 54	Bisperode	18	15	4	+14	+11
Dörpe	52, B 52	Coppenbrügge	10	6	4	+6	+2
Harderode	51, 54 (An- schluss Linie 50)	Coppenbrügge	9	5	4	+4	+1
Herkensen	53, 54,	Coppenbrügge	2	0	4	-2	-4
Hohnsen	53, 54,	Coppenbrügge	1	0	4	-3	-4
Marienau	50, 52, 53	Coppenbrügge	21	12	4	+17	+8

Tabelle 9: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für den Flecken Coppenbrügge

Emmerthal

Die Erschließung der Gemeinde Emmerthal ist durch eine ausreichende Vorhaltung von Haltestellen gewährleistet. Defizite in der Erschließung liegen nicht vor. Auch bezogen auf die an die VDV angelehnten Anforderungen bezüglich der Reisezeit sind weder zum Oberzentrum Hannover noch zum Mittelzentrum Hameln und zum Grundzentrum Emmern/Kirchhosen Mängel zu erkennen.

In der Gemeinde Emmerthal werden alle Orte mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrtenpaaren be-

diert. Eine überproportional gute Anbindung haben die Ortschaften Emmern, Grohnde, Hagenohsen, Kirchhosen, Ohr und Voremberg. Das Grundzentrum Emmern/Kirchhosen binden die S5 und die regionalen Buslinien 40 und 522 an die naheliegende Kreisstadt Hameln an. Grohnde und Ohr werden ebenfalls durch die regionalen Buslinien erschlossen. Hagenohsen hat Anbindung an die Hamelner Stadtbuslinie 5; Voremberg an die Linie 6. Des Weiteren verfügen Amelgatzen und Hämelschenburg durch die Bedienung mit der Linie 40 über gute Anbindungen an Emmern/Kirchhosen (vgl. Tabelle 10).

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Amelgatzen	40, 45	Emmern/Kirchhosen	19	15	4	+15	+12

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Bessinghausen	44, R 44	Emmern/Kirchohsen	12	12	4	+8	+8
Börry	43, 44, R 44	Emmern/Kirchohsen	13	12	4	+9	+8
Brockensen	44, R44	Emmern/Kirchohsen	11	12	4	+7	+8
Emmern	S5, 40/522	Hameln	42	41	16	+26	+25
Esperde	44, R 44	Emmern/Kirchohsen	11	12	4	+7	+8
Frenke	44, R 44	Emmern/Kirchohsen	12	12	4	+9	+8
Grohnde	45, 522	Emmern/Kirchohsen	19	16	4	+15	+12
Hagenohsen	5, 43, 44, R 44	Emmern/Kirchohsen	23	23	4	+19	+19
Hajen	44, R 44	Emmern/Kirchohsen	11	12	4	+7	+8
Hämelschenburg	40, 45	Emmern/Kirchohsen	19	15	4	+15	+11
Kirchohsen	S5, 40/522	Hameln	42	41	16	+26	+25
Latferde	44, R 44	Emmern/Kirchohsen	12	12	4	+8	+8
Lüntorf	40, 45	Emmern/Kirchohsen	10	6	4	+6	+2
Ohr	40/522	Emmern/Kirchohsen	33	30	4	+29	+26
Voremberg	6, 43	Emmern/Kirchohsen	20	12	4	+16	+8
Welsede	40, 45	Emmern/Kirchohsen	16	12	4	+12	+8

Tabelle 10: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Gemeinde Emmerthal

Hameln

Die Kreisstadt Hameln verfügt über ein die Anforderungen weit übersteigendes ÖPNV-Angebot. In den drei Kategorien Erschließung, Reisezeit und Bedienungshäufigkeit werden die an die VDV angelehnten Anforderungen erfüllt. Durch den Stadtbusverkehr besteht ein weit verzweigtes Liniennetz, durch welches die Siedlungsflächen mit einer ausreichenden Anzahl an Haltestellen erschlossen werden. Die Anschlüsse der Stadtbuslinien am Bahnhof in Hameln sind überwiegend an den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linie S 5 orientiert, sodass auch ins Oberzent-

rum Hannover schnelle Verbindungen vorliegen, welche die Anforderungen weit überschreiten.

Die Bedienungshäufigkeit ist durch den 30-Minuten-Takt der Stadtbuslinien, der ein- und ausbrechenden regionalen Buslinien und der weiteren Linien im Erschließungs- und Schülerverkehr in allen Stadtteilen weit über den Anforderungen ausgebaut. Besonders betrifft dies Stadtteile, in welchen sich die Linienwege mehrerer Linien überschneiden. Durch die Bedienung auch kleinerer peripher gelegener Stadtteile durch die Stadtbuslinien haben auch diese ein gutes Bedienungsangebot (vgl. Tabelle 11). Zusätzlich verkehren in den frühen Morgenstunden sowie in den späten Abendstunden AST-Fahrten in alle Stadtteile

der Stadt Hameln. Meist beläuft sich das Angebot auf etwa zwei Fahrten morgens sowie zwei Fahrten

abends. Diese AST-Fahrten sind zusätzlich in Tabelle 12 kenntlich gemacht.

von Ort	Linie	zum nächs- ten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Hameln Nordstadt	1, 2, 4, 5, , 20	Hameln	69 (+4 AST)	68 (+4 AST)	30	+39	+38
Hameln Basberg	2, , 10	Hameln	53 (+3 AST)	47 (+3 AST)	30	+23	+17
Hameln Südstadt	1, 3, 5, 6, 15, 50, 51	Hameln	48 (+4 AST)	48 (+4 AST)	30	+18	+18
Hameln Klütviertel	4, 21, 28	Hameln	46 (+6 AST)	34 (+6 AST)	30	+16	+4
Hameln Innenstadt	S5, S51 S5	Hannover Bad Pyrmont	38 30	37 30	30 30	+8 0	+7 0
Afferde	3, 15, 50	Hameln	83 (+4 AST)	80 (+4 AST)	30	+53	+50
Groß Hilligsfeld	1, 10	Hameln	31 (+4 AST)	26 (+4 AST)	4	+27	+22
Halvestorf	4, 21	Hameln	18 (+4 AST)	15 (+4 AST)	9	+9	+6
Hastenbeck	6, 51 6, 51	Hameln Afferde	31 (+4 AST) 25 (+4 AST)	28 (+4 AST) 26 (+4 AST)	16 16	+15 +9	+12 +10
Haverbeck	4, 21, 28	Hameln	19 (+4 AST)	12 (+4 AST)	4	+15	+8
Holtensen	5	Hameln	28 (+3 AST)	28 (+3 AST)	16	+12	+12
Klein Berkel	3, 6, 40/ 522	Hameln	60 (+3 AST)	57 (+3 AST)	30	+30	+27
Klein Hilligsfeld	1, 15	Hameln	16 (+4 AST)	11 (+4 AST)	4	+12	+7
Rohrsen	1, 10	Hameln	47 (+5 AST)	42 (+5 AST)	16	+31	+26
Tündern	5	Hameln	31 (+4 AST)	28 (+4 AST)	16	+15	+12
Unsen	5	Hameln	28 (+4 AST)	28 (+4 AST)	4	+24	+24
Wangelist	4, , 30,	Hameln	83 (+3 AST)	80 (+3 AST)	30	+53	+50
Wehrbergen	20, 25	Hameln	38 (+4 AST)	36 (+4 AST)	4	+34	+32
Welliehausen	5	Hameln	28 (+3 AST)	28 (+3 AST)	4	+24	+24

Tabelle 11: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Hameln

Hessisch Oldendorf

Die Haltestellen in Hessisch Oldendorf und in den zugehörigen Ortsteilen erschließen die Siedlungsgebiete mit weit mehr als 80 %. In keinem Ortsteil wird diese Erschließungsquote unterschritten.

Aus der Kommune Hessisch Oldendorf können die Anforderungen an die erforderliche Reisezeit in die nächstgelegenen Zentren nur teilweise eingehalten werden. Insbesondere aus den kleineren Ortschaften, sowohl nördlich als auch südlich der Weser überschreitet die Reisezeit ins Oberzentrum Hannover häufiger 90 Minuten. Dieses betrifft die Orte: Friedrichsburg, Friedrichshagen, Großenwieden,

Kleinenwieden, Langenfeld, Rohden, Rumbeck, Segelhorst und Welsede. Aus der Ortschaft Friedrichsburg werden zudem die Kreisstadt Hameln und Hemeringen nicht in der geforderten Zeit erreicht.

In ländlichen Bereichen des Landkreises Hameln-Pyrmont ermöglichen die regionalen Buslinien den angebundenen Ortschaften ein sehr gutes Fahrtenangebot. In der Kommune Hessisch Oldendorf profitieren die insbesondere die Ortschaften Krückeberg und Weibek, wie auch Fischbek davon, durch die Linie 20 mit Hessisch Oldendorf und Hameln verbunden zu werden, wie es Tabelle 12 zu entnehmen ist.

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Hessisch Oldendorf	RB 77, 20	Hameln	50	47	16	+34	+31
Barksen	23, 25, 27	Hessisch Oldendorf	6	6	4	+2	+2
Bensen	23, 25 23, 25	Hessisch Oldendorf	6	6	4	+2	+2
		Fischbeck	7	7	4	+3	+3
Fischbeck	20, 23, 25	Hessisch Oldendorf	43	36	9	+34	+27
Friedrichsburg	24, R 24 24, R 24	Hessisch Oldendorf	5	6	4	+1	+2
		Hemerigen	4	6	4	0	+2
Friedrichshagen	24, R 24 24, R 24, 28	Hessisch Oldendorf	5	6	4	+1	+2
		Hemerigen	15	15	4	+11	+11
Fuhlen	24, R 24 24, R 24, 28	Hessisch Oldendorf	7	6	4	+3	+2
		Hemerigen	15	15	4	+11	+11
Großenwieden	20, 27	Hessisch Oldendorf	11	8	4	+7	+4
Haddessen	23, 25 23, 25	Hessisch Oldendorf	11	6	4	+7	+2
		Fischbeck	6	6	4	+2	+2
Hemerigen	24, R 24	Hessisch Oldendorf	7	6	9	-2	-3
Heßlingen	24, R 24 24, 28	Hessisch Oldendorf	8	6	4	+3	+2
		Hemerigen	8	6	4	+4	+2
Höfingen	23, 25 23, 25	Hessisch Oldendorf	9	7	4	+5	+3
		Fischbeck	7	6	4	+3	+2

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Kleinenwieden	20, 27	Hessisch Oldendorf	11	8	4	+7	+4
Krückeberg	20, 23, 27	Hessisch Oldendorf	39	31	4	+35	+27
Lachem	24, R 24 24, R 24, 28	Hessisch Oldendorf Hemeringen	7 16	6 13	4 4	+3 +12	+2 +9
Langenfeld	27, R 27	Hessisch Oldendorf	8	6	4	+4	+2
Pötzen	23, 25 23, 25	Hessisch Oldendorf Fischbeck	9 6	7 6	4 4	+4 +2	+3 +2
Rohden	27, R 27	Hessisch Oldendorf	9	7	4	+5	+3
Rumbeck	24, R 24 24, R 24, 28	Hessisch Oldendorf Hemeringen	7 8	6 9	4 4	+3 +4	+2 +5
Segelhorst	27, R 27	Hessisch Oldendorf	9	6	4	+5	+2
Weibeck	20, 23	Hessisch Oldendorf	37	31	4	+33	+27
Welsede	20, 27	Hessisch Oldendorf	12	8	4	+8	+4
Wickbolsen	23, 25	Hessisch Oldendorf	6	6	4	+2	+2
Zersen	23, 25, 27	Hessisch Oldendorf	9	6	4	+5	+2

Tabelle 12: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Hessisch Oldendorf

Salzhemmendorf

Die Abdeckung der Siedlungsgebiete durch die Anordnung der Haltestellen erzeugt eine ausreichende Erschließung des Fleckens Salzhemmendorf. Hinsichtlich der Reisezeit bestehen jedoch aus mehreren Ortschaften, vor allem den südlich von Salzhemmendorf gelegenen, Defizite bei dem Erreichen des Oberzentrums Hannover und der Kreisstadt Hameln. Es betrifft die Ortschaften Ockensen, Thüste und Wallensen. Nach Hannover betrifft es zudem Ahrenfeld, Levedagsen und Benstorf, wenngleich Benstorf durch den naheliegenden Bahnhof in

Oldendorf in dieser Auflistung nur wegen der Methodik der Auswertung enthalten ist.

Ähnlich wie in anderen Kommunen im Landkreis Hameln-Pyrmont sind die Ortschaften mit Anbindung an eine regionale Buslinie mit einem übermäßig guten Bedienungsangebot ausgestattet. Dieses gilt insbesondere für Hemmendorf und Lauenstein. Von Salzhemmendorf aus werden die Anforderungen an das Mittelzentrum Hameln in der Ferienzeit nicht ganz erfüllt.

von Ort	Linie	zum nächsten Zentrum	Fahrtenpaare				
			Mo.-Fr. Schultag	Mo.-Fr. Ferien	nach VDV	erfüllt Schultag	erfüllt Ferien
Salzhemmendorf	50	Hameln	18	14	16	+2	-2
Ahrenfeld	71, B 71	Salzhemmendorf	4	4	4	0	0
	71, B 71	Oldendorf	5	4	4	+1	0
Benstorf	71, B 71	Salzhemmendorf	9	7	4	+5	+3
	71, B 71	Oldendorf	7	7	4	+3	+3
Hemmendorf	50, , 71, B 71	Salzhemmendorf	16	10	4	+12	+6
Lauenstein	50, 52, 54, 71, B 71	Salzhemmendorf	20	13	4	+16	+9
Levedagsen	50, 72, B 72	Salzhemmendorf	11	7	4	+7	+3
Ockensen	50, 72, B 72	Salzhemmendorf	11	7	4	+7	+3
Oldendorf	71, B 71	Salzhemmendorf	12	7	9	+3	-4
Osterwald	71, B 71	Salzhemmendorf	12	7	4	+8	+3
	71, B 71	Oldendorf	12	7	4	+8	+3
Thüste	50, 72, B 72	Salzhemmendorf	11	7	4	+7	+3
Wallensen	50, 72, B 72	Salzhemmendorf	10	7	4	+6	+3

Tabelle 13: Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für den Flecken Salzhemmendorf

3.3 Tarifsystem

3.3.1 Überblick

Im Landkreis Hameln-Pyrmont wird mit dem Gemeinschaftstarif Hameln-Pyrmont ein kreisweites Tarifsyst-
em für den ÖSPV angewendet. Für den SPNV gilt
der Niedersachsentarif. Die Tarife des ÖSPV und des
SPNV sind in einzelnen Tarifsegmenten bereits inte-
griert. Eine vollständige Integration der Tarife besteht
hingegen nicht. Für den SPNV ist neben dem Nieder-
sachsentarif, im Zeitkartensegment auch der GVH-
Tarif (Großraumverkehr Hannover) für Fahrten in den
GVH-Raum anwendbar. Eine Erweiterung der Nut-
zung des GVH-Tarifes, auch auf weitere Tarifsegmen-
te, befindet sich derzeit in Abstimmung.

3.3.2 Aktuelles Tarifsystem

Seit dem Jahr 2017 wird beim Ticketerwerb für Fahr-
ten innerhalb des Landkreises nur noch in zwei Tar-
ifzonen unterschieden. Diese beziehen sich auf den
Nah- und den Fernbereich. Der Nahbereich gilt im-
mer innerhalb einer Kommune, bspw. im Stadtgebiet
der Stadt Hameln. Wird bei einer Fahrt eine kommu-
nale Grenze überschritten, bspw. bei einer Fahrt von
Hameln nach Aerzen, gilt der Ferntarif. Auch bei der
Überschreitung mehrerer kommunaler Grenzen, wie
bei einer Fahrt von Hessisch Oldendorf über Hameln
und Coppenbrügge nach Salzhemmendorf gilt der
Ferntarif.

Räumliche Tarifstruktur

Die räumliche Struktur des aktuellen Tarifsyst-
ems orientiert sich an den kommunalen Grenzen. Die
Einfachheit des Tarifsyst-ems durch die Unterteilung in
einen Nah- und einen Ferntarif erleichtert die Be-
greifbarkeit. Allerdings bestehen durch diese räumli-
che Tarifstruktur auch harte Tarifgrenzen, weshalb es
bei der Überquerung einer kommunalen Grenze zu
einem Tarifsprung kommt.

Das Kern-Tarifgebiet ist in acht Tarifzonen eingeteilt,
welche den acht Kommunen im Landkreis entspre-
chen.

- Aerzen
- Bad Münder
- Bad Pyrmont
- Coppenbrügge
- Emmerthal
- Hameln
- Hessisch Oldendorf
- Salzhemmendorf

Ohne eine eigene Tarifzone zu bilden ist ferner der
Ort Heyen (LK Holzminden) in den Gemeinschaftsta-
rif Hameln-Pyrmont integriert. Außerhalb des Land-
kreises können folgende Orte im Tarif der Öffis er-
reicht werden:

Umland West (UW):

- Barntrop
- Bösingsfeld
- Rinteln

Umland Südost (USO):

- Lauenau
- Springe
- Bodenwerder
- Ottenstein

Ticketsortiment

Das Ticketsortiment im Gemeinschaftstarif Hameln-Pyrmont enthält einige Besonderheiten. Neben Einzelfahrausweisen werden im Zeitkartensegment die Monatskarte sowie das Öffi-Abo angeboten. Das Öffi-Abo ist dabei günstiger als ein entsprechender Erwerb von Monatskarten. Monatskarten können auch für die Tarifgebiete Umland West und Umland Südost erworben werden. Das Öffi-Abo kann neben den Preisstufen Nah und Fern nur für das Umland West erworben werden.

Eine einfache Tageskarte zur Fahrt mit den Bussen der Öffis besteht nicht mehr. Allerdings gibt es mit dem Weserbahn-Kombiticket sowie dem Niedersachsenticket Angebote im Tageskartensortiment. Das Weserbahn-Kombiticket ist auf der Weserbahn (RB 77) zwischen Rinteln und Elze sowie in den Bussen der Öffis im Kern-Tarifgebiet ganztägig gültig. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, das Niedersachsenticket im Landkreis zu nutzen. Darin enthalten sind die Fahrten auf den Buslinien des Kern-Tarifgebietes sowie in allen Nahverkehrszügen im Land Niedersachsen.

Für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende bestehen separate Angebote. Die SchülerJahresKarte (SJK) wird für Schülerinnen und Schüler ausgestellt, welche einen gesetzlichen Beförderungsanspruch haben. Die Fahrkarten sind im gesamten Landkreis gültig. Nichtanspruchsberechtigt Schüler, Auszubildende und Studenten können für 30€ Schülermonatskarten erwerben oder ein Schüler-Jahreskarten Abo abschließen.

PendlerInnen in die Region Hannover steht darüber hinaus auch noch der GVH-Regionaltarif zur Verfügung, mit welchem Fahrten aus dem Landkreis Hameln-Pyrmont mit den Nahverkehrszügen in die Region Hannover möglich sind. Während in der Region Hannover die Angebote der lokalen Nahverkehrsanbieter genutzt werden können, ist die Nutzung der

Buslinien im Landkreis Hameln-Pyrmont nicht enthalten.

Als Überblick über die Änderungen im Fahrkartensortiment seit der Tarifreform 2017 dient nachstehende Tabelle:

Datum	Tarifmaßnahme
01.01.2018	Anerkennung Premium Card Bad Pyrmont
01.01.2018	Verkauf/Anerkennung des Niedersachsentickets
01.07.2018	Wegfall der 4-Fahrten-Karte
31.07.2019	Wegfall der Bus/Schiene-Fahrkarten
09.08.2019	SSZK PS Fern für alle anspruchsberechtigten Schüler
09.08.2018	Einführung der Anschlussmobilität für Einzelfahrkarten und Zeitfahrkarten des Niedersachsentarifs
01.01.2020	Wegfall der Schülerfreizeitkarte
01.01.2020	Erweiterung Anerkennung Premium Card Bad Pyrmont auf alle Pyrmont Cards
26.08.2020	Wegfall der Wochenkarte Jedermann
09.12.2021	Einführung der regionalen Anschlussmobilität
09.12.2021	Anerkennung der Gäste-Karte Bad Münden
Juni bis August 2022	9€-Ticket
31.07.2022	Endgültige Einstellung der MobilCard
25.08.2022	Einführung SchülerJahresKarte (SGK) Abo
25.08.2022	SchülerSammelzeitkarte (SSZK) wird SJK Kostenträger, gültig jetzt 12 Monate
25.08.2022	Wegfall der Schülerwochenkarte
25.08.2022	Wegfall der Umlandspreisstufen 12 und 13; Einführung der Preisstufen Umland West und Umland Südost
25.08.2022	Wechsel der bisherigen Tarifzone Springe aus Preisstufe Fern in Preis-

	stufe Umland Südost
25.08.2022	Preiserhöhung bei allen Fahrscheinarten außer dem Öffi-Abo
25.08.2022	Einführung einer Mindestbezugsdauer des Öffi-Abos von 12 Monaten

Tabelle: Tarifmaßnahmen 2018-2022

3.4 Verkehrsanlagen und Fahrzeuge

3.4.1 Haltestellen

Bestand / Ausstattung

Im Landkreis Hameln-Pyrmont befinden sich insgesamt 655 Haltestellen mit rund 1120 Haltepositionen (). Haltestellen können als **Haltestellenbucht**, **Kaphaltestelle** und als **Fahrbahnrandhaltestelle** ausgebaut sein. Die Haltestellenbucht wurde in der Vergangenheit häufig verbaut, um während des Fahrgastwechsels die Eingriffe in den Kfz-Verkehr zu minimieren. Außerhalb des Ortes sind Haltestellenbuchten auch aus Gründen der Verkehrssicherheit eine häufig gewählte Ausbauf orm, um die Unfallgefahr durch Kfz, welche mit höherer Geschwindigkeit fahren, zu reduzieren. Haltestellenbuchten führen jedoch auch häufig zu Verzögerungen im Betriebsablauf des Linienverkehrs, da das Ausfahren aus der Haltestellenbucht die Rücksichtnahme nachfolgender Verkehrsteilnehmenden erfordert. Bezogen auf die barrierefreie Nutzung von Bushaltestellen ist eine bordsteinparallele Anfahrt durch Haltestellenbuchten erschwert. Diese müssen, sofern das Fahrzeug parallel zum Bordstein stehen soll, mindestens 89,70 m Länge aufweisen, was bei den meisten innerörtli-

chen Haltestellen nicht möglich ist. Sofern Radverkehrsinfrastrukturen im Seitenbereich angelegt sind, kann es im Aufstellbereich der Haltestelle zu Nutzungskonflikten kommen, wenn die Flächen im Seitenbereich nicht für alle Nutzungen ausreichend vorhanden sind. Die **Kaphaltestelle** (oder auch Haltestellenkap) begünstigt die Fahrplanstabilität, weil sie nicht nur am Fahrbahnrand angelegt ist, sondern in die Fahrspuren hineinreicht. Dadurch wird zum einen dem nachfolgenden Verkehr eine Vorbeifahrt erschwert, weshalb der Bus die Fahrt häufig als „Pulkführer“ fortsetzen kann und zum anderen ist ein bordsteinparalleles Anfahren möglich, wodurch ein barrierefreies Ein- und Aussteigen ermöglicht wird. **Haltestellen am Fahrbahnrand** vereinen Vor- und Nachteile beider vorher beschriebenen Haltestellenformen. Durch die Positionierung am Fahrbahnrand sind die bordsteinparallele Anfahrt sowie Wiedereingliederung in den Verkehr bei Abfahrt des Busses leichter als bei einer Haltestellenbucht. Gleichzeitig kann der nachfolgende Kfz-Verkehr den Bus überholen, wenn die Verkehrssituation es zulässt. Im Gegensatz zur Kaphaltestelle kann es bei der Fahrbahnrandhaltestelle, wie auch bei der Haltestellenbucht, zu Nutzungskonflikten im Seitenbereich zwischen dem Radverkehr und wartenden Fahrgästen kommen.

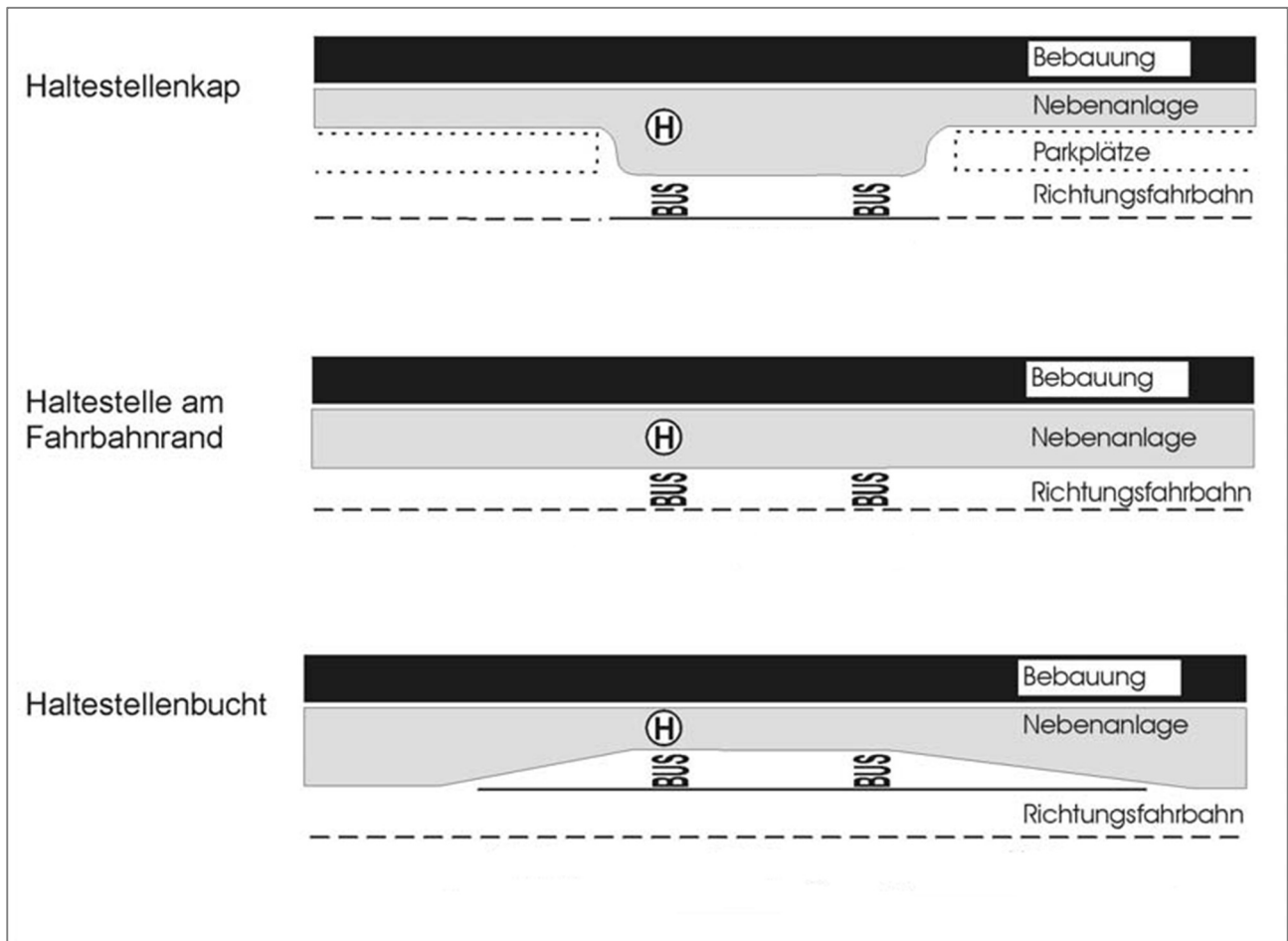


Abbildung 2: Schematische Darstellung unterschiedlicher Haltestellenformen (LK Heidekreis 2011)

Die rund 1120 Haltepositionen im Landkreis sind mit ca. 655 Haltestellen zu ca. 60 % als Fahrbahnrandhaltestellen ausgeprägt. Weitere 371 Haltestellen (ca. 33%) sind als Haltestellenbuchten ausgebaut. Hierbei fällt insbesondere die Stadt Bad Münder auf, in welcher die Haltestellenbucht häufiger hergestellt wurde als die Fahrbahnrandhaltestelle. Im Flecken Salzhemmendorf wurden Haltestellenbucht und Fahrbahnrandhaltestelle zu gleichen Teilen gebaut. Kaphaltestellen sind mit 4 % und 43 Haltepositionen am wenigsten im Landkreis gebaut worden. Auffällig ist, dass die Hälfte der hergestellten Kaphaltestellen in Hameln gebaut worden (vgl. Tabelle 14).

Kommune	Anzahl Haltestellen	Anzahl Halteposition	Haltestellenform		
			Haltestellen- bucht	Kap- haltestelle	Fahrbahn- rand
Aerzen	92	156	47	1	108
Bad Münder	61	100	56	3	41
Bad Pyrmont	74	126	29	1	96
Coppenbrügge	48	81	22	4	55
Emmerthal	55	90	28	2	60
Hameln	208	366	122	24	220
Hessisch Oldendorf	80	136	38	6	92
Salzhemmendorf	37	65	29	2	34
Summe	655	1120	371	43	706

Tabelle 14: Haltestellenausbaufom im Landkreis Hameln-Pyrmont (VHP 2017b)

Tabelle 15 zeigt die an den Haltestellen vorhandenen Fahrgastinformationen im Landkreis Hameln-Pyrmont. Der überwiegende Teil der Haltestellen ist mit Fahrplanaushängen ausgestattet. Anzeiger mit

Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) sind überwiegend in Hameln vorhanden, werden jedoch kreisweit sukzessive aufgebaut.

Kommunen	Anzahl Haltestellen	Anzahl Haltepositionen	Fahrgastinformation			
			Fahrplan- aushänge	DFI- Anzeiger	Tarifzo- nenplan	Umge- bungsplan
Aerzen	92	156	165	3	25	0
Bad Münder	61	100	99	3	26	1
Bad Pyrmont	74	126	142	2	40	1
Coppenbrügge	48	81	80	2	13	1
Emmerthal	55	90	101	3	29	1
Hameln	208	366	499	31	99	10
Hessisch Oldendorf	80	136	145	3	44	1
Salzhemmendorf	37	65	63	2	17	1
Summe	655	1120	1294	49	293	16

Tabelle 15: Fahrgastinformationen an Haltestellen im Landkreis Hameln-Pyrmont (VHP 2017b)

Zur Ausstattung von Haltestellen gehören neben Fahrgastinformationen auch Komfortmerkmale. Haltestellen und Bahnhöfe sind die Zugänge zum ÖPNV und teilweise der erste Eindruck den Reisende von einem Ort erhalten. Im Bereich der Bushaltestellen sind dabei weniger stilistische Elemente entscheidend, sondern vielmehr Wetterschutz, Sauberkeit, Sicherheit und das Ausbleiben von Vandalismus. Das subjektive Empfinden ist dabei ein wichtiges Kriterium für die erneute Nutzung eines ÖPNV, solange dem Fahrgast eine Wahlfreiheit in seiner Mobilität obliegt. Da die Herstellung und die Instandhaltung von Wartehallen, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung für alle Haltestellen, wegen schwankender Nutzerzahlen teilweise als unverhältnismäßig aufge-

fasst werden kann und darüber hinaus teuer wäre, sind nicht alle Haltepositionen mit allen Komfortmerkmalen ausgestattet. So ist es beispielsweise nicht sinnvoll eine vorwiegend für den Ausstieg genutzte Halteposition mit einer Wartehalle auszustatten.

Insgesamt verfügen 78 % der Haltestellen über eine Wartehalle, von denen ca. 88 % auch mit Sitzplätzen ausgestattet sind. Neben 42 Haltestellen, an denen Sitzgelegenheiten aber keine Wartehallen vorhanden sind, sind insgesamt ca. 68 % aller Haltestellen mit Sitzgelegenheiten ausgestattet. Papierkörbe gibt es an über 80 % der Haltestellen (vgl. Tabelle 16).

Kommune	Anzahl Haltestellen	Anzahl Haltepositionen	Ausstattung			
			Warte- halle	Sitzgelegenheiten überdacht	o. Dach	Papier- korb
Aerzen	97	156	60	51	1	68
Bad Münder	61	100	57	53	0	55
Bad Pyrmont	74	126	53	49	15	67
Coppenbrügge	48	81	29	28	5	35
Emmerthal	55	90	42	36	2	54
Hameln	208	366	157	126	13	202
Hessisch Oldendorf	80	136	82	75	3	72
Salzhemmendorf	37	65	31	28	3	38
Summe	655	1120	511	446	42	591

Tabelle 16: Ausstattung mit Komfortmerkmalen an Haltestellen im Landkreis Hameln-Pyrmont (VHP 2017b)

Barrierefreiheit

Zielsetzung für den Nahverkehr im Landkreis Hameln-Pyrmont ist es, u.a. Chancengleichheit für alle Menschen beim Zugang zu Mobilität herzustellen. Zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV sind verschiedene Elemente notwendig. Neben den fahrzeugseitigen Voraussetzungen und der barrierefreien

Gestaltung von Fahrgastinformationen sind Haltestellen derart zu gestalten, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen diese ohne Einschränkung nutzen können. Dafür ist insbesondere auf die Belange von sehbehinderten und blinden Menschen sowie von gehbehinderten Menschen zu achten. Die Gestaltung von barrierefreien Verkehrsanlagen ist in der DIN 18040-3 beschrieben. Hierzu zählen

insbesondere Höhen- und Spaltmaße beim Ein- und Ausstieg in bzw. aus Fahrzeugen, die Anordnung von Bodenindikatoren, von Querungsmöglichkeiten und von erforderlichen Abständen zwischen den Elementen. Die Anordnung von Bodenindikatoren wird vertiefend in der DIN 32984 erläutert.

Die Anforderungen an barrierefreie Haltestellen werden in Kapitel 4 genauer dargelegt. Im Landkreis Hameln-Pyrmont sollen diese Anforderungen für Haltestellen der Kategorie 1, 2 und 4 erfüllt werden. Diese Kategorien definieren sich über die Frequenzierung von Haltestellen. Der Anteil der Haltestellen, welche die Anforderungen an barrierefreie Haltestellen erfüllen, kann Tabelle 17 entnommen werden.

Kommune	Anzahl Haltestellen	Anzahl Haltepositionen	Davon Kat.1/2/4	Davon barrierefrei	In Prozent
Aerzen	97	156	25	18	72,0%
Bad Münder	61	100	51	22	43,1%
Bad Pyrmont	74	126	88	27	30,7%
Coppenbrügge	45	81	18	13	72,2%
Emmerthal	55	90	27	18	66,7%
Hameln	208	366	292	199	68,2%
Hessisch Oldendorf	80	136	53	38	71,7%
Salzhemmendorf	37	65	33	18	54,5%
Summe	655	1120	587	353	Ø59,9%

Tabelle 17: Barrierefreie Haltestellen im Landkreis Hameln-Pyrmont; Stand 2022

3.4.2 Verknüpfungspunkte

Bahnhöfe / P+R / B+R

Der SPNV verbindet den Landkreis mit der Region und ist mit Blick auf den Berufsverkehr ein wichtiges Mobilitätsangebot, um die im Zulauf auf Oberzentren und Mittelzentren teilweise überlasteten Straßenverkehrsinfrastrukturen zu entlasten. Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Landkreis Hameln-Pyrmont ist daher nicht nur mit dem ÖPNV relevant, sondern auch mit weiteren Verkehrsträgern, wie dem Pkw, dem Fahrrad und dem Taxi.

Wie im Kapitel 3.2.2 bereits beschrieben, ist der Landkreis Hameln-Pyrmont über acht Bahnhöfe und Haltepunkte an das Schienennetz angebunden. An allen Stationen bestehen Möglichkeiten zur Abstellung des Pkw, wenngleich in deutlich unterschiedlichem Umfang. Dem Hamelner Bahnhof sind Abstellplätze für Kurzzeitparker und ein Parkhaus zugeordnet. Dagegen kann in Voldagsen lediglich die seitlich zum Bahnhofsgebäude befindliche Freifläche zum Parken genutzt werden. Die Stationen mit Anbindung an die S-Bahnlinie 5 halten dabei eine durchschnittlich deutlich höhere Anzahl an Abstellplätzen vor, als die Stationen an der RB 77.

Die meisten Stationen bieten die Möglichkeit zum Radparken an. Dabei sind jedoch sehr unterschiedliche Formen zum Ein- oder Anschließen von Fahrrädern installiert. Lediglich in Kirchhosen bestehen keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

3.4.3 Fahrzeugeinsatz / Fahrzeugflotte

Fahrzeuge

Im Landkreis Hameln-Pyrmont werden durch die ausführenden Unternehmen drei unterschiedliche Fahrzeugtypen eingesetzt. Eingesetzt werden überwiegend 12 m lange Standardomnibusse. 18 m lange Gelenkbusse werden insbesondere für den Schülerverkehr, Verstärkerfahrten und auf stark nachgefragten Linien eingesetzt. Darüber hinaus kommen auch Minibusse (bis zu 8 m auf Kastenwagen-Aufbau) zum Einsatz, dies insbesondere auf den Ruf- und Bürgerbuslinien. Für den Linienverkehr werden derzeit insgesamt 140 Fahrzeuge eingesetzt.

Die Nutzungsdauer von Omnibussen im Linienverkehr ist u.a. abhängig von der Laufleistung, den (mit Erhöhung der Laufleistung steigenden) Instandhaltungskosten, den Anforderungen an Optik, Fahrgastinformationssystemen und Zustand der Fahrzeuge und den Anforderungen an den Schadstoffausstoß von Fahrzeugen. Die Verkehrsunternehmen prüfen zudem die Rentabilität der bereits genutzten Fahrzeuge gegenüber der Anschaffung von Neufahrzeugen. Je nach Wartungsaufwand und Pflege der Fahrzeuge ist das Alter der Fahrzeuge kein zwingendes Kriterium zur Ablösung von Altfahrzeugen durch Neufahrzeuge.

EU-Abgasnorm

Die Vorgaben der Europäischen Union zur Abgasnorm bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wurden in den vergangenen Jahren stetig verschärft. Die Grenzen für einzelne emittierte Gase wurden seit Einführung der Euro-I-Norm zum Jahr

1992 stetig herabgesetzt und weitere relevante Gase in die Bewertung aufgenommen. Die Entwicklung bei der Einführung neuer Grenzwerte / Normen für Lkw und Busse mit Verbrennungsmotor schritt in folgenden Zeitintervallen voran:

Abgasnorm	Tag der Einführung
EURO I	01.01.1992
EURO II	01.10.1996
EURO III	01.10.2000
EURO IV	01.10.2005
EURO V	01.10.2008
EURO VI	01.01.2013

Neufahrzeuge müssen bei Erstzulassung der gültigen Abgasnorm entsprechen. Die Angaben zur Abgasnorm der einzelnen Fahrzeuge in der Fahrzeugflotte lassen daher Rückschlüsse auf die Altersstruktur des Fuhrparks zu. Die Zusammensetzung des Fuhrparks (Stand 2022) ist nachfolgend aufgeführt (

Abgasnorm	Anzahl Fahrzeuge
EURO III	8 Busse
EURO IV	5 Busse
EURO V	17 Busse
EURO VI	110 Busse

Im Jahr 2022 werden durch die VHP sowie weitere beauftragte Unternehmen ferner insgesamt 32 Hybridbusse eingesetzt, seit 2018 hat die VHP im Bereich der Solobusse nur noch solche Fahrzeuge bestellt. Diese sind in der obenstehenden Auflistung bei den Euro VI Fahrzeugen enthalten.

In den kommenden Jahren wird der Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen eine hohe Bedeutung zukommen. Am 15.06.2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge in Kraft. Damit wurde die die EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) in deutsches Recht übernommen. Sie gibt verbindliche Mindestquoten für die Beschaffung „sauber“ oder emissionsfreier Fahrzeuge gestaffelt für die Zeiträume vom 02.08.2021 bis Ende 2025 sowie ab 2026 bis 2030 vor. Die konkrete Umsetzung durch das Land Niedersachsen steht jedoch noch aus. Auf Landesebene kann letztlich entschieden werden, ob die Quoten auf Landes oder Kreisebene einzuhalten sind. Für den Zeitraum 2021 bis 2025 könnte die Beschaffungsquote für durch alternative Kraftstoffe angetriebene Busse 45% und ab 2026 65% betragen.

Niederflur

Die eingesetzten Fahrzeuge haben verschiedene Bauformen. Zum einen werden Voll-Niederflurbusse eingesetzt, welche durchgängig ohne Stufen auskommen, teilweise aber über Podeste verfügen, auf denen Sitze angebracht sind. Zum anderen kommen Low-Entry-Busse (LE) zum Einsatz. Diese sind bis nach der zweiten Tür in Niederflerbauweise hergestellt und haben dann zum hinteren Wagenteil ein bis zwei Stufen, um den Motor unter den Fahrgästen im Fahrzeugheck zu platzieren.

LE-Busse und Voll-Niederflurbusse gewährleisten eine fahrzeugseitige barrierefreie / -arme Nutzung, weshalb ausschließlich diese Bauformen bei Neanschaffungen bestellt werden. Im Jahr 2022 weisen alle im Landkreis Hameln-Pyrmont eingesetzten Fahrzeuge einen Niederflurbereich auf (Voll-Niederflur oder Low-Entry). ().

Weitere Aussagen zur Neubeschaffung von Fahrzeugen sind Kapitel 4 zu entnehmen.

3.5 Fahrgastnachfrage

Im Jahr 2017 wurde eine Fahrgasterhebung auf einem Großteil der von der VHP verantworteten Linien im Kreisgebiet durchgeführt (GVS 2018). Eine aktuellere Erhebung besteht derzeit nicht. In den Bussen der VHP wurden jedoch bereits automati-

sche Zählsysteme verbaut, welche perspektivisch ab dem Jahr 2023 funktionstüchtig sein sollen.

Die Erhebung der GVS fand in mehreren Wellen zu jeder Jahreszeit statt, sodass jede Fahrplanfahrt auf den erfassten Linien mindestens einmal erhoben wurde. Die Erhebung der Fahrplanfahrten wurde demnach per Stichprobe durchgeführt. Damit stellt die Erhebung **keine Vollerhebung** dar. Ebenso wurden Linien, welche lediglich dem Zweck der Schülerbeförderung dienen und für welche die VHP über keine Konzession verfügt nicht erhoben. Neben Ein- und Aussteigerzahlen und den Linienbelastungen sind auch Mobilitätsverhalten und Wegeketten der Fahrgäste erfragt worden. Die Auswertung der Befragung liegt zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch noch nicht vor.

Die Fahrgastnachfrage ist zum einen nach der Linienbelastung und zum anderen nach der Haltestellenbelastung ausgewertet worden. Dabei ist zu wie bereits erwähnt zu beachten, dass die Belastungen auf „reinen“ Schülerverkehrslinien nicht in die Betrachtung einfließt. Auf den erhobenen Linien werden montags bis freitags täglich rund 21.000 Fahrgäste befördert. Entsprechend der Verkehrsleistung ist die höchste Verkehrsnachfrage in Hameln anliegend. Die 12.100 Fahrgäste, entsprechend rund 57 %, werden überwiegend durch die Hamelner Stadtbuslinien 1 - 7 und 91 - 95 befördert. Ein- und ausbrechende Regionalbuslinien übernehmen darüber hinaus einen Anteil von ca. 20 % im Hamelner Stadtverkehr. Mit rund 2.400 Fahrgästen, welche Start und/oder Ziel auf dem Stadtgebiet Hessisch Oldendorf haben, besteht die zweithöchste Fahrgastnachfrage auf kommunaler Ebene. Die Flecken Coppenbrügge und Salzhemmendorf wurden in der Analyse zusammengefasst, da eine Trennung der Fahrgastzahlen nach Verkehrsrelationen anhand der vorliegenden Daten nicht möglich war. Wird die Fahrgastanzahl durch die beiden Kommunen geteilt ergibt sich die geringste Fahrgastnachfrage für beide Kommunen. Des Weiteren weisen die Kommunen Emmerthal und Bad Pyrmont geringe Nachfragewerte aus. Im Fall der Gemeinde Emmerthal ist dieses auch da-

rauf zurückzuführen, dass einerseits die S 5 eine schnelle und attraktive Verbindung zur Kreisstadt Hameln darstellt und andererseits die Linie 522 der Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) nicht in die Erhebung eingegangen ist, gemeinsam mit der Linie 40 jedoch das Rückgrat des straßengebunden ÖPNV darstellt. Bezogen auf die Stadt Bad Pyrmont ist anzumerken, dass auch die Stadt Bad Pyrmont und ihre Ortsteile durch insgesamt vier in den Landkreis einbrechende Linien bedient wird, welche nicht in der Nachfrageerhebung untersucht wurden. Die Linie 524 übernimmt dabei die Bedienung der „Bergdörfer“ und die Linie 700 bindet Hagen an die Kernstadt an. Darüber hinaus übernehmen auch die aus Lügde kommenden Linien 732 und 761 gemeinsam mit der Linie 524 und 700 innerörtliche Verkehrsfunktionen in Bad Pyrmont. Die Nachfrage auf diesen Linien ist somit nicht bekannt.

Am Wochenende steigt der prozentuale Anteil Hamelns an der Nachfrage des Fahrplanangebotes gegenüber montags bis freitags auf rund 75 % an, was im Vergleich zum restlichen Landkreis mit dem deutlich stärker ausgebauten Fahrplanangebot zu erklären ist. An Sonntagen bestehen in den Kommunen Bad Münder, Coppenbrügge, Emmerthal und Salzhemmendorf nur sehr vereinzelte Angebote des straßengebundenen ÖPNV, weshalb die Nachfrage auf null sinkt.

Die Frequentierung der Haltestelle hat Auswirkungen auf ihre Bewertung zum Ausbaustandard. An hoch frequentierte Haltestellen werden höhere Anforderungen gestellt als an geringer genutzte. Allerdings sind die Auswertungen zur Haltestellenbelastung lediglich als Teilergebnis einzustufen, da Belastungen durch den Schülerverkehr fehlen und das Ergebnis verändern könnten. Dennoch ist durch die Fahrgasterhebung erkennbar, welche Haltestellen besonders oft genutzt werden. In **Anlage 5** befindet sich eine umfangreichere Tabelle mit Werten zu allen Haltestellen im Landkreis.

3.6 Fahrgastinformationen

Besondere Bedeutung für die Fahrgastinformation hat im Landkreis Hameln-Pyrmont die Mobilitätszentrale Weserbergland. Die Mobilitätszentrale hat bereits in den Jahren 1990 und 1991 als erste dieser Art (VHP 2018b) Servicedienstleistungen rund um den ÖPNV bereitgestellt. Fahrgästen werden Informationen über Fahrtmöglichkeiten, eine Ticketberatung, Ticketverkauf (nur Reisezentrum), die Buchung von AST und Rufbussen, Informationen zu Sonderverkehren etc. angeboten.

Die Mobilitätszentrale stellt damit einen wichtigen Bestandteil im Kundenkontakt dar. Durch eine gute Servicequalität und einem umfassenden Angebot wird die Attraktivität des Verkehrssystems gestärkt, insbesondere bei Fahrgästen, die eine persönliche Bedienung bevorzugen. Für den Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr ist die Mobilitätszentrale gleichzeitig Dispositionsstelle zur Koordinierung der bestellten Fahrtwünsche.

Zudem besteht am Bahnhof Hameln das von der VHP betriebene Öffi-Reisezentrum. Dort werden folgende Leistungen angeboten:

- Fahrplanauskunft für den Nahverkehr Hameln-Pyrmont
- Ticketverkauf und -beratung
- Abo-Beratung und Verkauf
- Ausstellung von Kundenkarten für Monatskarten für Schüler und Auszubildende
- Niedersachsen-Ticket
- Entgegennahme von Anregungen und Kritik
- Fundbüro
- Buchung der Rufbusse Ilsetal, Hess. Oldendorf und Bad Münder
- Buchung von Anruf-Sammeltaxis
- Verkauf von Monats- bzw. Jahresparkkarten für das Parkhaus am Bahnhof
- Gepäckaufbewahrung
- Öffi-Shop

Darüber hinaus sind in jeder Kommune Vorverkaufsstellen vorhanden. Sie gewährleisten die Möglichkeit, Fahrkarten und Fahrpläne vor Ort erhalten zu können. Die folgenden Vorverkaufsstellen bestehen in den Kommunen:

Hameln

- Öffi-Reisezentrum, Bahnhof Hameln, Bahnhofplatz 19
- TUI Deutschland GmbH, FIRST Reisebüro, Am Markt 1
- Hameln Marketing u. Tourismus GmbH, Tourist-Information, Deisterallee 1
- Kiosk M. Niemeyer GmbH & Co.KG, Am Pferdemarkt 1, Stadtgalerie (Zugang Haltestelle City/ Pfortmühle)

Hameln - Afferde

- Post & more, Hannoversche Straße 14

Hameln - Wangelist

- Toto-Lotto-Shop der zeda-group im Marktkauf, Böcklerstr. 6

Aerzen

- POSTSHOP, Osterstraße 55

Bad Münder

- Systemhaus Przykopanski, Lange Str. 9

Bad Münder - Eimbeckhausen

- Herbert Reese GmbH, Rosenstraße 8

Bad Pyrmont

- Stadtwerke Bad Pyrmont GmbH, Südstraße 3
- Agentur für Reisen, Inhaber Manfred Kröger, Postweg 4

Coppenbrügge

- Schreibwaren und Schulbedarf an der Burg, Osterstraße 1

Emmerthal

- EDEKA Verbarg, Hauptstraße 60b

Hessisch Oldendorf

- Reisebüro Gebhard Reisen, Lange Straße 36

Salzhemmendorf

- POSTSHOP, Hauptstraße 26

Weitere bedeutsame Bestandteile des Systems der Fahrgastinformation stellen DFI-Anzeiger an bedeutsamen Haltestellen sowie die Öffi-App dar. Die Öffi-App bietet intermodale Routenberechnung von Tür zur Tür. Darüber hinaus sind aktuelle Verkehrsmeldungen aus dem Busverkehr der VHP enthalten.

3.7 Mobilitätsmanagement

Wichtige Bestandteile zur Weiterentwicklung des ÖPNV als Teil der Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont stellen die "Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität für den Landkreis Hameln-Pyrmont" sowie der „Arbeitskreis Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont" dar.

Am 1. Januar 2022 wurde die „Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität für den Landkreis Hameln-Pyrmont" ins Leben gerufen wird. Hierbei handelt es sich um ein gefördertes dreijähriges Mobilitätsnetzwerk, an dem der Landkreis Hameln-Pyrmont, alle kreisangehörigen Kommunen sowie die Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont als 100%iges Tochterunternehmen des Landkreises als Netzwerkpartner beteiligt sind. Die Projektlaufzeit gilt für den Zeitraum von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2024. Das Netzwerkmanagement trägt die target GmbH. Unterstützt wird die target GmbH bei der Projektabwicklung von der Klimaschutzagentur Weserbergland gGmbH.

Vorausgegangen war die Erstellung eines Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche Mobilität für den Landkreis Hameln-Pyrmont. Dies basierte wiederum auf den Empfehlungen aus dem Masterplan 100% Klimaschutz des Landkreis Hameln-Pyrmont. Ein wichtiger Bestandteil der Konzepte ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Mit der Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität soll eine Struktur sowie konkrete Maßnahmen zur Erreichung dieser Zielsetzung

eingeleitet werden. Folgende Themenschwerpunkte stehen im Fokus:

- Förderung der E-Mobilität und alternativer Antriebssysteme
- Stärkung des Radverkehrs
- Förderung der Intermodalität
- Stärkung des ÖPNV
- Fördermittelberatung und Bündelausschreibung

Der „Arbeitskreis Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont“ wurde mit Beschluss des Kreistages vom 09. März 2021 eingerichtet. Vertreten sind neben Akteuren aus der Kreisverwaltung Vertreter der Kreistagsfraktionen sowie folgende Institutionen aus dem Bereich Mobilität:

- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh (LNVG)
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Kreisverband Hameln-Pyrmont
- Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont

Ziel des Arbeitskreises Mobilität ist es, ein Forum zu schaffen, in dem Ziele und Forderungen an einen intermodalen Verkehr formuliert und konkrete Umsetzungskonzepte erarbeitet werden.

4 Anforderungsprofil für die Verkehrsbedienung

Zweck

Gemäß dem NNVG (vgl. Kapitel 2.1) ist es ein wesentlicher Bestandteil von Nahverkehrsplänen die Zielvorstellungen für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV festzulegen. Neben einzelnen Maßnahmen und Vorschlägen, die im NVP enthalten sein können, stellen die Anforderungen aus den verschiedenen Themenbereichen des ÖPNV die Rahmenbedingungen für die Angebotsqualität dar, welche im Anforderungsprofil beschrieben werden. Das Anforderungsprofil beschreibt die Festlegung der Mindestqualität für Verkehrsangebote, Verkehrsanlagen und Fahrzeuge im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Hameln-Pyrmont. Es ist zum einen eine Selbstverpflichtung des Landkreises ein angestrebtes Niveau in der Bedienung mit ÖPNV-Leistungen dauerhaft vorzuhalten. Zum anderen ist es eine Sicherheit dafür, dass die festgelegte Qualität der Verkehrsangebote auch im Falle eines Antrages auf eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsdienste umgesetzt würde, da der NVP auch in diesem Falle bindend ist.

Einheitliche Rahmenbedingungen stellen zudem sicher, dass die Verkehrsbedienung flächendeckend und gleichmäßig vorliegt und eine ungleiche Angebotsqualität zwischen einzelnen Ortschaften im Zuständigkeitsbereich lediglich bei Ausweitung der Verkehrsangebote über das Mindestmaß hinaus erfolgen kann.

Die Anforderungen an die Kategorien Erschließung, Bedienung sowie Reisezeit und Umsteigesituation orientieren sich an den Empfehlungen des VDV zu Bedienungsstandards im ÖPNV (VDV 2001). Das Anforderungsprofil für die zukünftige Gestaltung der Verkehrsangebote ist teilweise differenzierter und detaillierter formuliert, als dieses nach dem VDV vorgeschlagen ist (vgl. Kapitel 3.2.3). Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, exakter auf die regionalen Spezifika eingehen zu können.

Erschließung

Die Anforderungen an die Erschließung von zusammenhängenden Siedlungsgebieten mit ÖPNV-Angeboten werden entsprechend Tabelle 18 abgestuft nach der Zentralität der Orte und differenziert nach dem Einzugsradius um Haltestellen und der sich daraus ergebenden prozentualen Abdeckung des Siedlungsgebietes angesetzt. Der prozentuale Anteil der Abdeckung variiert je Zentralität. In Mittelzentren liegt die Abdeckung bei 90 %, da von einem insgesamt höheren Potenzial der Fahrgastnachfrage ausgegangen werden kann. Für Ortsteile ohne Versorgungsfunktion ist lediglich eine 70%ige Abdeckung erforderlich. Die Abstufung auf 70 % wurde insbesondere deshalb vorgenommen, um eine flexiblere Gestaltung der Verkehrsangebote zu ermöglichen. Bei Grundzentren und Ortsteilen mit Versorgungsfunktion werden 80 % Abdeckung angenommen. Ein Siedlungsgebiet ist zwingend zu erschließen und mit ÖPNV-Leistungen anzubinden, wenn in dem zusammenhängenden Siedlungsgebiet mehr als 200 EinwohnerInnen leben.

Gebiet		Erschließung	
nach Zentralität	Orte	Radius [m]	Abdeckung [%]
Mittelzentrum mit oberzentr. Teilf.	Hameln	300	90
Mittelzentrum	Bad Pyrmont	300	90
Grundzentrum	Aerzen	400	80
	Bad Münder		
	Coppenbrügge		
	Emmern/Kirchohse		
	Hessisch Oldendorf		
	Salzhemmendorf		
Ortsteil mit Versorgungsfunktion	Bisperode	400	80
	Einbeckhausen		
	Fischbeck		
	Groß Berkel		
	Hemeringen		
	Oldendorf		
Ortsteile	Ortsteile der Mittelzentren sowie der Grundzentren	600	70
SPNV	Bahnhöfe	1.000	–

Tabelle 18: Haltestelleneinzugsradien und Abdeckung des Siedlungsgebietes

Bedienung

Für die zeitliche Verteilung der Verkehrsangebote sind die Bedienungszeiträume und die Fahrtenhäufigkeit festzulegen. Da die Festlegung auf die Anzahl von Fahrtenpaaren pro Tag keine tageszeitabhängigen Anforderungen darstellen und daher größere Bedienungslücken entstehen können, wird die Fahrtenhäufigkeit an Verkehrszeiten gebunden. Die

Einteilung der Verkehrszeiten wird nachfolgend beschrieben:

Tageszeit / Tag	Zeitraum
Frühverkehr	04:30 h – 06:00 h
Hauptverkehrszeit (HVZ) früh	06:00 h – 09:00 h
Tagesverkehr	09:00 h – 15:30 h
Hauptverkehrszeit (HVZ) spät	15:30 h – 19:00 h
Spätverkehr	19:00 h – 21:00 h / 23:00 h*
Samstags	07:00 h – 21:00 h / 23:00 h*
Sonn- und Feiertags	09:00 h – 21:00 h

* Verlängerung in der Spätverkehrszeit unter Vorbehalt; letzte Abfahrt in der Spätverkehrszeit zum Ende des Zeitraumes

Die Verkehrszeiten werden gegenüber dem bisherigen Fahrplanangebot teilweise verlängert, da sich die Anforderungen durch die ÖPNV-Nutzer, wegen zunehmend flexiblerer Arbeitszeiten, zeitlich ausgedehnter Freizeitaktivitäten und der Verlängerung von Ladenöffnungszeiten verändert haben. Um eine

den Bedürfnissen der Nutzer möglichst angepasste Bedienung zu ermöglichen, welche ein angemessenes Nachfrageniveau erwarten lässt, folgt eine Unterscheidung der Bedienungszeiträume nach Verkehrstagen und Einsatzgebieten (vgl. Tabelle 19).

Gebiet		Bedienungszeitraum			
nach Zentralität	in Relation zum bzw. aus dem nächsten.../ im...	Verkehrstag			
		montags-freitags	samstags	sonn- und feiertags	
Mittelzentrum m. oberzent. Teilf.	Stadtverkehr	04:30 h - 21:00 h 23:00 h*	07:00 h - 21:00 h 23:00 h*	09:00 h - 21:00 h	
Mittelzentrum	Mittelzentrum m. oberzent. Teilf.	05:00 h - 19:00 h 22:00 h*	09:00 h - 19:00 h 22:00 h*	12:00 h - 19:00 h	
	Stadtverkehr	05:00 h - 21:00 h 22:00 h*	07:00 h - 21:00 h 23:00 h*	09:00 h - 21:00 h	
Grundzentrum	Mittelzentrum	05:00 h - 19:00 h 22:00 h*	09:00 h - 19:00 h 22:00 h*	12:00 h - 19:00 h	
Ortsteil mit Ver- sorgungsfunktion	Grundzentrum	05:00 h - 19:00 h	09:00 h - 19:00 h	12:00 h - 19:00 h	
Ortsteile	Grund-, Mittel- zentrum oder Ortsteil mit Vers.	05:00 h - 19:00 h	09:00 h - 19:00 h	12:00 h - 19:00 h	

Tabelle 19: Bedienungszeiträume je Zentralität und Verkehrstag (*Verlängerung Spätverkehr u. Vorbehalt)

In Tabelle 20 sind die Mindestanforderungen an die Fahrtenhäufigkeit bzw. die Fahrtenfolgezeit für die jeweiligen Verkehrszeiten und die Einsatzgebiete angegeben. Sofern in der Tabelle keine Taktzeiten vermerkt sind, ist die Anzahl an Fahrten angesetzt. Die Fahrten müssen in diesem Fall bewusst nicht als Fahrtenpaar durchgeführt werden, damit die Fahr-

ten auch lastrichtungsbezogen in eine Richtung durchgeführt werden können. Entsprechend der funktionalen Zentralität eines Ortes steigen die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit bzw. die Fahrtenfolgezeit. Die Bedienung der Orte kann dabei sowohl mit Linienverkehren als auch durch flexible Verkehre durchgeführt werden.

Gebiet		Bedienungshäufigkeit (Linien- und Bedarfsverkehre)						
nach Zentralität	in Relation zum bzw. aus dem nächsten.../ im...	nach Taktung / Anzahl Fahrten (mo-fr)					nach Taktung / Anzahl Fahrten	
		Früh- verkehr	HVZ früh	Tages- verkehr	HVZ spät	Spät- verkehr	samstags	sonn-/ feiertags
Mittelzentrum m. oberzent. Teilf. (Hameln)	Stadtverkehr	30 min	30 min	30 min	30 min	60 min*	30 min/ 60 min	60 min
Mittelzentrum (Bad Pyrmont)	Mittelzentrum m. oberzent. Teilf.	2 Fahrten	60 min	60 min	60 min	60 min*	60 min/ 120 min	120 min
	Stadtverkehr	1 Fahrt	60 min	60 min	60 min	60 min*	60 min	60 min
Grundzentrum	Mittelzentrum	2 Fahrten	60 min	60 min	60 min	120 min*	60 min/ 120 min	6 Fahrten
Ortsteil mit Ver- sorgungsfunktion	Grund- oder Mit- telzentrum	1 Fahrt	60 min	120 min	60 min	–	120 min	4 Fahrten
Ortsteile	Grund-, Mittel- zentrum oder Ortsteil mit Vers.	1 Fahrt	2 Fahrten	3 Fahrten	2 Fahrten	–	4 Fahrten	2 Fahrten

Tabelle 20: Bedienungshäufigkeit je Zentralität und Verkehrszeit (*Verlängerung Spätverkehr u. Vorbehalt)

Aus Tabelle 20 ergibt sich, dass alle Ortsteile mit mindestens acht Fahrten pro Tag bedient werden müssen. Da die Fahrten tageszeitabhängig aufgeteilt sind, ist anzusehen, dass es vormittags Fahrten in Richtung des nächstgelegenen Zentrums geben wird, welche nachmittags in umgekehrte Richtung geführt werden. Mit Ausnahme der Ortsteile und der

Ortsteile mit Versorgungsfunktion ist zudem zu gewährleisten, dass ab der Kategorie „Grundzentrum“ alle Ortschaften auch im Spätverkehr bedient werden. Im Frühverkehr sind Einzelfahrten möglich, die außerhalb eines Taktgefüges den jeweiligen Bedürfnissen angepasst werden. Für alle weiteren Verkehrszeiten und Verkehrsräume sind Taktfahrpläne zu

erstellen, die einprägsam sind und somit Nutzungsbarrieren senken.

Reisezeit und Umsteigesituation

Bequemlichkeit und Schnelligkeit sind zwei relevante Kriterien, die für den ÖPNV stetig zu optimieren sind. Zur Bequemlichkeit zählen neben den Fahrzeugen und Haltestellen, vor allem die Notwendigkeit von Umstiegen und die Wartezeit auf die Weiterfahrt. Vor allem in den Wintermonaten und bei widrigen Witterungsbedingungen werden Wartezeiten im Freien häufig als unangenehm empfunden. Daher ist die Umsteigehäufigkeit in Abwägung mit der Schnelligkeit von Linien möglichst gering zu halten und die Anschlüsse möglichst optimal aufeinander abzustimmen. Das Anforderungsprofil sieht eine maximale Umsteigehäufigkeit vor, die sich auf Relationen zwischen den einzelnen funktionalen Zentren beziehen. Dabei bezieht sich die maximale Umsteigehäufigkeit auf Relationen im gesamten Landkreis. Liegen Orte unterschiedlicher Zentralitätsfunktionen unmittelbar beieinander und sind verkehrlich miteinander verbunden, dann sind im Regelfall Direktfahrten anzusetzen, da bei Sternfahrten zum Mittelpunkt eines Zentrums, inklusive Umstieg, die Attraktivität des ÖPNV deutlich abnimmt. In Tabelle 21 sind die Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit dargestellt.

Gebiet		max. Umsteigehäufigkeit [n] zum (nächsten)...				
nach Zentralität	Orte	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum	Ortsteil m. Versorgf.	Ortsteil
Mittelzentrum m. oberzentr. Teilf.	Hameln	0	0	0	1	1
Mittelzentrum	Bad Pyrmont	0	0	0	2	2
Grundzentrum	Aerzen	1	0	1	2	2
	Bad Münder					
	Coppenbrügge					

Grundzentrum	Emmern/Kirchohsen	1	0	1	2	2
	Hessisch Oldendorf					
	Salzhemmendorf					
Ortsteil mit Versorgungsfunktion	Bisperode	2	1	2	3	3
	Einbeckhausen					
	Fischbeck					
	Groß Berkel					
	Hemeringen					
	Oldendorf					
Ortsteile	Kleine Orte der Mittelzentren sowie der Grundzentren	2	1	2	3	3

Tabelle 21: Maximale Anzahl zulässiger Umsteigevorgänge zwischen Relationen im Landkreis

Über den Faktor Reisezeit wird das Kriterium Schnelligkeit des ÖPNV in das Anforderungsprofil aufgenommen. Der Faktor Reisezeit bezieht sich stets auf den Vergleich mit der Fahrzeit im motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Reisezeit im MIV wurde mit FAN FahrgastAnalyse im Nahverkehr ermittelt und über öffentlich zugängliche Routingdienste abgeglichen. Der Faktor Reisezeit ÖV beschreibt das Verhältnis zwischen Reisedauer im ÖPNV und im MIV. In die Reisedauer des ÖPNV gehen die Fahrzeit und die Umsteigezeit ein. Die Reisezeit im ÖPNV hat geringer zu sein, als die Fahrzeit MIV multipliziert mit dem entsprechenden Faktor. Je nach funktionaler

Zentralität einer Verbindung wurden abgestufte Ansätze gewählt, welche der Bedeutung in der Verkehrsbeziehung zwischen beiden Orten entsprechen (vgl. Tabelle 22).

Gebiet		Faktor Reisezeit ÖV [F] ggü. dem MIV zum (nächsten)...									
nach Zentralität	Orte	Oberzentrum		Mittelzentrum		Grundzentrum		Ortsteil m. Versorgf.		Ortsteil	
		gut	genügend	gut	genügend	gut	genügend	gut	genügend	gut	genügend
Mittelzentrum m. oberzentr. Teilf.	Hameln	1,1	1,3	1,2	1,4	1,4	1,6	1,5	1,7	1,5	1,7
Mittelzentrum	Bad Pyrmont	1,1	1,3	1,2	1,4	1,4	1,6	1,5	1,7	1,5	1,7

Grundzentrum	Aerzen										
	Bad Münder										
	Coppenbrügge										
	Emmern/Kirchohsen	1,3	1,5	1,4	1,6	1,5	1,7	1,3	1,5	1,3	1,5
	Hessisch Oldendorf										
	Salzhemmendorf										
Ortsteil mit Versorgungsfunktion	Bisperode										
	Einbeckhausen										
	Fischbeck										
	Groß Berkel	1,4	1,6	1,5	1,7	1,3	1,5	1,6	1,8	1,6	1,8
	Hemerungen										
	Oldendorf										
Ortsteile	Kleine Orte der Mittelzentren sowie der Grundzentren	1,4	1,6	1,5	1,7	1,3	1,5	1,6	1,8	1,6	1,8

Tabelle 22: Anforderungen an die Reisezeit im ÖPNV im Vergleich zum MIV

Betriebsqualität

Die Betriebsqualität beschreibt den für den Fahrgast wahrnehmbaren Zustand des ÖPNV-Systems. Um eine für den Fahrgast gute Betriebsqualität zu erreichen werden Anforderungen an die Pünktlichkeit, die Anschlusssicherung, die Brechung von Linienfahrten, die Fahrzeugauslastung und den Fahrzeugeinsatz festgelegt. Bei Nicht-Einhaltung der Anforderungen sind unmittelbare Veränderungen der Fahrgastnachfrage zu erwarten, da insbesondere bei Verspätungen und verpassten Anschlüssen emo-

tionale Situationen beim Fahrgast hervorgerufen werden können, die bei steigender Häufigkeit zur Ablehnung des ÖPNV führen können. Gleiches gilt für die Auslastung der Fahrzeuge. Liegt diese dauerhaft über den Grenzwerten, werden Fahrten teilweise als unangenehm empfunden. Daher ist eine angemessene Vorhaltung von Fahrplan- und / oder Fahrzeugkapazitäten vorzuhalten. Die Anforderungen an die Betriebsqualität sind in Tabelle 23 aufgelistet.

Kriterium	Anforderung
Pünktlichkeit	- Der Fahrplan ist durch die Verkehrsunternehmen insgesamt zu 95 % einzuhalten.
	- Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn Sie die Endhaltestelle 5 Minuten später erreicht
Anschlusssicherung	- Bei pünktlichem Betrieb sind Anschlüsse zwischen SPNV und Busverkehr immer einzuhalten (techn. Realisierung notwendig)
	- Im Verspätungsfall des SPNV sind die Anschlüsse zum Busverkehr zu sichern, sofern daraus keine Verspätungen für die Folgefahrt zu erwarten sind
	- In den Abendstunden (ab 20 Uhr) sind die Anschlüsse des SPNV an den Busverkehr auch dann zu gewährleisten, wenn eine Verspätung der Folgefahrt anzu-

	nehmen ist, diese aber zum darauf folgenden Umlauf ausgeglichen werden kann
	- Anschlüsse im Busverkehr sind immer dann zu gewährleisten, wenn 1.) keine Verspätungen für die Folgefahrt zu erwarten sind und wenn 2.) ein Anschluss zum SPNV dadurch nicht gefährdet ist
Brechung von Linienfahrten	- Die Brechung von Linienfahrten zum Zweck der Dienstablösung ist nicht zulässig. Des Fahrkomforts wegen hat das Fahrpersonal das Fahrzeug zu wechseln und nicht die Fahrgäste. Ausgenommen davon sind betriebliche Dispositionsmaßnahmen im Verspätungs-/Störfall.
Fahrzeugauslastung	- Im Stadtverkehr soll die Auslastung der Fahrzeuge, welche anhand der Summe Sitz- und Stehplätze gemessen wird, 80 % nicht überschreiten
	- Sofern Kurse dauerhaft 80 % der Auslastung sind Maßnahmen zur Entlastung der Kurse zu planen
	- Im Regionalverkehr soll die Auslastung der Fahrzeuge 50 % der Gesamtplätze nicht übersteigen. In den TVZ sollen zu 90 % den Fahrgästen Sitzplätze zur Verfügung stehen. Bei verstärktem Schülerverkehrsaufkommen können die Werte über/unterschritten werden
Fahrzeugeinsatz	- Es sind ausschließlich Niederflrfahrzeuge einzusetzen.
	- Es sind ausreichend Fahrzeuge vorzuhalten, damit bei Reparatur / Instandhaltung von Fahrzeugen, gleiche Fahrzeugkapazitäten auf den entsprechend belasteten Kursen eingesetzt werden

Tabelle 23: Anforderung an die Betriebsqualität

Fahrgastinformationen

Fahrgastinformationen sind im Regelbetrieb, wie im Verspätungsfall, gleichermaßen wichtig. Fahrgäste wollen über die geplante Fahrt und bei Abweichungen des Fahrplanes Informationen erhalten, welche die Wartezeit, die Ankunftszeit an der Start- und der Endhaltestelle oder die ggf. notwendigen Anschlüsse anbelangt. Um eine für den Fahrgast befriedigende Informationsweitergabe bereitzustellen, sind unterschiedliche Elemente anzusetzen. Als erstes sind Mindestinformationen zur Orientierung über Linien

und Tarif weiterzugeben. Persönlich weitergegebene Informationen, durch das Fahrpersonal oder die Mobilitätszentrale, sind ebenso wie technische Anzeigen zu Linienfahrten an Haltestellen und in Fahrzeugen weitere Elemente der Fahrgastinformation. Schließlich komplettieren Informationen im Störfall und über Anschlussverbindungen eine umfassende Fahrgastinformation. Die Anforderungen zu Fahrgastinformationen sind in Tabelle 24 aufgelistet:

Kriterium	Anforderung
Vorbereitende Fahrgastinformationen	- Es wird eine Mobilitätszentrale vorgehalten, die telefonisch während der Verkehrszeiten Informationen weitergibt, über Tickets, AST (inkl. Buchung), Fahrplanauskünften und Sonderverkehren
	- Das Verkehrsunternehmen hält auf seiner Internetpräsenz einfach zugängliche Informationen mindestens zu Fahrtmöglichkeiten, Fahr- und Liniennetzplänen, Ticket- und Preisangebot und aktuellen Verkehrsmeldungen bereit
	- Es wird eine App vorgehalten, welche die Informationsabfrage mit mobilen Endgeräten in einfacher, plakativer Weise ermöglicht. Die App muss ebenso wie die Internetpräsenz alle notwendigen Informationen zu Fahrtmöglichkeiten, Fahrplänen, Ticket- und Preisangebot und aktuellen Verkehrsmeldungen bereit stellen.

Kriterium	Anforderung
	Die Rufbusse im Landkreis können in der App gebucht werden.
Fahrgastinformationen an der Haltestelle	- An jeder Halteposition / jeder Haltestelle ist ein Haltestellenschild / eine Haltestellenstele mit Mindestinformationen zu Liniennummern, Fahrplan der anfahrenden Linien, zum Tarif und zu einer Servicenummer der Mobilitätszentrale vorzusehen - Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion oder mit mehr als 250 Ein- und Umsteigern pro Tag sind mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) auszustatten. Die DFI sollen auch Echtzeitinformationen anzeigen. - Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion oder mit mehr als 250 Ein-, Um- und Aussteigern pro Tag sind mit Übersichtsplänen der Haltestellenumgebung und der Kommune sowie mit Liniennetzplänen auszustatten - An allen Haltestellen ist ein QR-Code anzubringen, mit welchem über mobiles Internet / WLAN aktuelle, die Haltestelle betreffende Informationen abgerufen werden können
Fahrgastinformationen im Fahrzeug	- Das Fahrpersonal hat Fahrgastinformationen hinsichtlich Tarif, Anschlussinformationen und Ortsinformationen bereitzuhalten (das Fahrpersonal ist entsprechend zu schulen) - Das Fahrpersonal hat im Falle von Betriebsstörungen Informationen an die Fahrgäste weiterzuleiten - Die Folgehaltestelle ist in jedem Fahrzeug mit ausreichender Lautstärke anzusagen - Vor Verknüpfungshaltestellen sind im Fahrzeug die Linien anzusagen, auf die umgestiegen werden kann
Fahrgastinformationen im Fahrzeug	- In Neufahrzeugen sind ausreichend lesbare Informationen zu den nächsten 4 Haltestellen anzuzeigen. Bei Verknüpfungshaltestellen sind auch die Liniennummern der Linien anzuzeigen, auf die umgestiegen werden kann (den Umstieg betreffende Echtzeitinformationen sind anzuzeigen) - In Bestandsfahrzeugen ist mindestens die nächste Haltestelle ausreichend lesbar anzuzeigen - Die Bestätigung des Haltewunsches hat visuell (STOP) und akustisch zu erfolgen

Tabelle 24: Anforderungsprofil zur Fahrgastinformation

Fahrzeuge

Die visuelle Wahrnehmung des straßengebundenen ÖPNV erfolgt überwiegend über die eingesetzten Fahrzeuge und den Zustand der Haltestellen. Fahrzeuge und Haltestellen sind die „Aushängeschilder“ des ÖSPV und müssen subjektiven und objektiven Anforderungen gerecht werden. Den Fahrzeugeinsatz betreffend haben zum einen die technischen Anforderungen an das Fahrzeug Relevanz, welche sich auf die Fahrzeuggröße, die Fahrgastkapazitäten, Anschaffungs-, Betriebs- und Instandhaltungs-

kosten, den Schadstoffausstoß, den Fahrzeugaufbau und auf technische Komponenten, wie Türen und Fahrgastinformationssysteme beziehen. Zum anderen stellen Fahrgäste Anforderungen an ein optisch ansprechendes Fahrzeugmaterial, an Komfortmerkmale, wie Sitze, Federung, Geräuschdämmung und Klimatisierung, an Fahrgastinformationen sowie an Sicherheitsmerkmale, wie Haltegriffe und Fahrgastraumüberwachung. Das Anforderungsprofil für den Fahrzeugeinsatz ist daher sehr komplex, weshalb die wichtigsten Stichpunkte nachfolgend aufgeführt

werden. Ergänzend ist **Anlage 6** ein umfangreiches technisches Anforderungsprofil zu entnehmen.

- Das Fahrzeugalter darf max. 12 bzw. 14 Jahre (Gelenkbus) betragen (Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Aufgabenträgers).
- Es dürfen ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden. .
- Fahrzeuge verfügen über Klimaanlage für den Fahrer und den Fahrgastraum, die getrennt regelbar sind (Ausnahmen erfordern der Genehmigung des Aufgabenträgers).
- Fahrzeuge halten ausreichend große Mehrzweckflächen zum Abstellen von Gehhilfen oder zur Nutzung mit Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern oder sonstigem sperrigen Gepäck vor.
- Im Fahrzeuginnenraum sowie an den Außenseiten sind aussagekräftige Linieninformationen vorhanden.
- Bei Neuanschaffung werden alle Fahrzeuge mit Kameraüberwachung ausgestattet.

Im Jahr 2022 werden durch die VHP sowie weitere beauftragte Unternehmen ferner insgesamt 32 Hybridbusse eingesetzt, seit 2018 hat die VHP im Bereich der Solobusse nur noch solche Fahrzeuge bestellt. Diese sind in der vorstehenden Aufführung bei den Euro VI Fahrzeugen enthalten.

In den kommenden Jahren wird der Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen eine hohe Bedeutung zukommen. Am 15.06.2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge in Kraft. Damit wurde die EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) in

deutsches Recht übernommen. Sie gibt für öffentliche Auftraggeber verbindliche Mindestquoten für die Beschaffung „sauberer“ oder emissionsfreier Fahrzeuge gestaffelt für die Zeiträume vom 02.08.2021 bis Ende 2025 sowie ab 2026 bis 2030 vor. Aus dieser Vorgabe heraus ist es das Ziel des Landkreises Hameln-Pyrmont, dass zukünftig nur noch emissionsfreie Fahrzeuge in seinem Zuständigkeitsgebiet zum Einsatz kommen.

Die Ausstattungsmerkmale von Haltestellen richten sich nach der Nutzungsintensität der Haltestelle. An Haltestellen, an denen viele Fahrgastwechsel durchgeführt werden und somit die Verweilhäufigkeit und die Verweildauer stärker ausgeprägt sind als an Haltestellen, welche täglich von nur sehr weniger Fahrgästen genutzt werden, sind höhere Anforderungen an den Komfort und die Fahrgastinformation zu stellen. So ist die Aufstellung von Wartehallen, Sitzgelegenheiten und von Anzeigen dynamischer Fahrgastinformationen von der Frequentierung abhängig, während Grundinformationen an jeder Haltestelle und Halteposition vorliegen müssen. Zudem können Haltestellen unabhängig von ihrer Frequentierung, bedingt der Umfeldnutzung entsprechende Merkmale erfordern. Dagegen ist situativ auch die fahrtrichtungsbezogene Nutzung einzubeziehen, da beispielsweise Haltestellen, an denen lediglich Aussteigevorgänge durchgeführt werden, nicht über Wartehallen verfügen müssen, selbst wenn die Anzahl der Aussteiger sehr hoch ist.

Zur Ansetzung von einheitlichen Anforderungen wurden die Haltestellen in fünf Kategorien eingeteilt, die nach Frequentierung, Verknüpfungssituationen und Umfeldnutzung gebildet wurden (vgl. Tabelle 25). Die unterschiedlichen Anforderungen an die Haltestellenausstattung werden anschließend ihrer Sinnhaftigkeit nach den einzelnen Kategorien zugeordnet, was Tabelle 26 zu entnehmen ist.

Kategorie	Anforderung
1	- Haltestellen mit über 250 Ein- und Aussteigern / Tag
	- Haltestellen mit Übergang zum SPNV (Bahnhof)
	- Haltestellen mit Verknüpfung zwischen Bus/Bus
2	- Haltestellen mit über 50 und unter 250 Ein- und Aussteigern / Tag
3	- Haltestellen mit unter 50 Ein- und Aussteigern / Tag
4	- Haltestellen an besonderen Einrichtungen, wie: - Schulen - Krankenhäusern - Einrichtungen für Menschen mit Behinderung - Öffentliche Einrichtungen / Verwaltungen
5	- Haltestellen, deren Umfeld eine barrierefreie Nutzung nicht zulässt

Tabelle 25: Haltestellenkategorien

Kriterium	Anforderung	Kategorie				
		1	2	3	4	5
Haltestellenausstattung	- Haltestellen sind mit einem Schild / einer Stele in einheitlichem Design der Öffis zu versehen	x	x	x	x	x
	- Sitzgelegenheiten sind je nach Haltestellenkategorie und Fahrgastaufkommen zu bemessen	x	x		x	
	- Fahrgastunterstände sind je nach Haltestellenkategorie bei Neuerrichtung in einheitlichem Design vorzusehen	x	x		x	
	- eine separate Haltestellenbeleuchtung ist an Haltestellen der Kategorie 1 und 4 sowie je nach örtlicher Beleuchtungssituation auch für die Kategorien 2, 3 und 5 vorzusehen	x			x	
	- Haltestellen sind mit Abfalleimer in einheitlichem Design auszustatten	x	x	x	x	x
Fahrgastinformation	- Haltestellenfahrpläne	x	x	x	x	x
	- Tarifinformationen	x	x	x	x	x
	- Servicenummer, über die unentgeltlich die Mobilitätszentrale erreicht werden kann	x	x	x	x	x
	- Haltestellenumgebungspläne sind lediglich an Haltestellen der Kategorie 1,2 und 4 anzubringen	x	x		x	
	- Liniennetzpläne sind an Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage oder einer hohen Anzahl	x			x	

Kriterium	Anforderung	Kategorie				
		1	2	3	4	5
	an Gelegenheitsnutzern vorzusehen					
	- Dynamische Fahrgastinformationen sind insbesondere an Haltestellen notwendig, welche von vielen Linien angefahren werden oder die als Verknüpfungspunkt fungieren	x				
	- QR-Code zum Abrufen aktueller Fahrinformationen, über Mobiles Internet / WLAN per Endgerät	x	x	x	x	x
	- Technische und visuell barrierefreie Fahrgastinformationen für Menschen mit Behinderung (u.a. in leichter Sprache)	x			x	
Barrierefreiheit	- Taktile Leitstreifen nach DIN 18040-3 und DIN 32984 sind zunächst für die Kategorien 1, 2 und 4 zu verbauen und sukzessive auch für die Kategorie 3 - Auffindestreifen - Einstiegsfeld - Leitstreifen - Kontrastreiche Untergrundgestaltung	x	x		x	
	- Taktiles Leitsystem nach DIN 18040-3 und DIN 32984 - Auffindestreifen - Aufmerksamkeitsfelder - Leitstreifen - Einstiegsfelder - Kontrastreiche Untergrundgestaltung	x				
	- Hochbord (mindestens 18 cm) ist in Abstimmung auf die örtliche Lage bei den Kategorien 1,2 und 4 und sukzessive auch für die Kategorie 3 zu verbauen (Ausnahmen sind nur möglich, wenn ein Ausbau von mindestens 18 cm räumlich nicht möglich ist und die Ausbaumform der barrierefreien Gestaltung am nächsten kommt)	x	x		x	
Sonstiges	- Querungsmöglichkeiten an Haltestellen sind bei Bedarf beim Umbau von Haltestellen einzubeziehen	x	x	x	x	x

Tabelle 26: Anforderungen an die Haltestellenausstattung nach Kategorien

5 Analyse und Bewertung der Verkehrsangebote

5.1 Methodisches Vorgehen (Bürgerbeteiligung und Analyse)

Die Bewertung der Verkehrsangebote im Bestandsjahr 2022 erfolgt auf Grundlage einer eingehenden Analyse, welche sich auf vier Säulen stützt. Die **rechtlichen Rahmenbedingungen** (vgl. Kapitel 2.1) sind Voraussetzungen, welche im ÖPNV-Sektor des Landkreises Hameln-Pyrmont zu erfüllen sind. Das Verkehrsangebot betreffend ist eine **Stärken-Schwächen-Analyse** durchgeführt worden. Gemeinsam mit KoRIS – Kommunikative Stadt- und Regionalplanung GbR und der GVS mbH hatte der Landkreis Hameln-Pyrmont 2017 ein umfangreiches

Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt. Dies war und ist ein wichtiges Instrument der Analyse und wurde durch einen im Sommer 2022 durchgeführten Workshop mit dem Thema „Menschengerechter ÖPNV“ ergänzt. Darüber hinaus sind die Ergebnisse aus dem **Beschwerdemanagement** der Öffis und des jährlich erhobenen **Kundenbarometers** in der Bewertung der Analyse berücksichtigt worden. Aus der Analyse wurden anschließend Handlungsfelder abgeleitet.



Abbildung 3: Methodische Vorgehensweise zur Analyse und Bewertung des Verkehrsangebotes

Die **Stärken-Schwächen-Analyse** umfasst messbare Eigenschaften des ÖPNV-Systems. Es werden u.a. die Anzahl an Fahrten je Ort, die Lage von Haltestellen, die Qualität von Verbindungen, die Nachfrage der Verkehrsangebote, das Tarifsystem und die Eigenschaften von Fahrzeugen bewertet. Die Bewertung wird, sofern zutreffend, nach dem Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 4) vorgenommen. Der daraus ableitbare Handlungsbedarf wird unter Berücksichtigung der drei weiteren Säulen in Handlungsfeldern zusammengefasst.

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP 2017 wurde erstmals ein umfangreiches **Bürgerbeteiligungsverfahren** eingesetzt, welches zum einen die Stärken und Schwächen des ÖPNV aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger bzw. der Fahrgäste sowie die damit verknüpften Vorstellungen für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV aus Bürgersicht hervorbringen sollte und zum anderen die Akzeptanz für Planungen im ÖPNV und für den ÖPNV insgesamt durch die Möglichkeit der Mitwirkung steigern sollte. Hierfür wurden auf kommunaler Ebene acht Workshops (je ein Workshop pro Kommune) sowie ein Workshop zum Thema „Inklusion“ mit dem „Forum Inklusion“ durchgeführt. Abschließend fand eine Veranstaltung mit dem Titel „Forum Nahverkehrsplan“ statt, auf welcher die Ergebnisse der Workshops vorgestellt und ein Meinungsbild zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV erstellt wurde.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 wurde ein Workshop zum Thema „Menschengerechter ÖPNV“ durchgeführt. Ziel des Workshops, an dem das Forum Inklusion, der Beirat für Menschen mit Behinderung, die Gleichstellungsbeauftragte sowie Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben, war es Anregungen und Hinweise zum ÖPNV in Bezug auf die Themen Inklusion, Frauen und Kinder aufzunehmen.

Durch das **Beschwerdemanagement** der Öffis werden über das gesamte Jahr Anregungen und Kritik zur Verbesserung des Nahverkehrs gesammelt. Die Auswertung der Eingaben erfolgt in Jahreszyklen von

2014 an. Seit dem Jahr 2015 wird zudem eine jährliche Kundenbefragung, genannt **Kundenbarometer** durchgeführt. Darin wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Hameln-Pyrmont bezogen auf unterschiedliche Kriterien, wie Komfort, Sicherheit und Platzangebot oder auch Liniennetz, Taktfrequenz und Anschlüsse abgefragt und durch die Teilnehmenden der Umfrage bewertet.

5.2 Analyse der Stärken und Schwächen

5.2.1 Erschließung und Bedienung

Erschließung

Das Anforderungsprofil aus Kapitel 4 sieht eine differenziertere Beurteilung der Erschließungsqualität hinsichtlich einer Abstufung der erforderlichen Abdeckung mit Haltestellen in Siedlungsgebieten vor, als dieses nach dem VDV angesetzt war (vgl. Kapitel 3.2.3). Veränderungen in den Anforderungen bestehen für die Mittelzentren Hameln und Bad Pyrmont, in welchen 90 % aller Siedlungsflächen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen müssen. Für Ortsteile ohne Versorgungsfunktion liegt dieser Wert lediglich bei 70 %.

Im Landkreis Hameln-Pyrmont sind alle Siedlungsgebiete mit mehr als 200 EinwohnerInnen mit einer ausreichenden Dichte an Haltestellen abgedeckt. Der Ort Hagen, der Stadt Bad Pyrmont zugehörig, erreicht das Ziel von 70 % Abdeckung allerdings nur sehr knapp. Aufgrund der Lage des Ortes Hagen an der Landesstraße 430 zwischen Bad Pyrmont und Barntrop erscheint eine höhere Haltestellendichte jedoch kaum möglich. Des Weiteren gibt es mit Wördeholz, Laatzen und Wilhelmstal weitere Ortschaften mit weniger als 200 EinwohnerInnen, welche durch den ÖPNV nicht erschlossen werden. Da die Orte jedoch peripher gelegen sind, ist eine Einbindung in den Linienverkehr nur durch sehr hohe Kosten zu ermöglichen, weshalb dieses als unver-

hältnismäßig beurteilt wird. Allerdings ist eine Bedienung mit flexiblen Verkehren oder durch alternative Mobilitätsformen zu prüfen.

Bedienungszeiträume

Mit der Analyse der Bedienungsqualität wird die Einhaltung des Bedienungszeitraumes und der Bedienungshäufigkeit bewertet. Der Bedienungszeitraum beschreibt den Betriebsbeginn und das Betriebsende. Die Zeiträume unterscheiden sich je nach Kategorisierung der Raumordnungstypen (Mittelzentrum, Grundzentrum, Ortsteil) und des Verkehrstagetyps. Für alle Orte wurde untersucht, ob die Bedienungszeiten des Anforderungsprofils erfüllt werden. Dabei wurde festgestellt, dass montags bis freitags die Anforderungen an den Betriebsbeginn auf den meisten Relationen nicht erfüllt werden. Bislang ist dieses überwiegend nur auf den Relationen erfüllt, welche durch Linien des SPNV miteinander verbunden sind. Das Ergebnis zur Erfüllung der Anforderung für den Betriebsbeginn ist allerdings vorherzusehen gewesen, da die Anforderungen an den Betriebsbeginn bewusst erweitert wurden, um den durch eine sich verändernde Arbeitswelt steigenden Ansprüchen gerecht zu werden. Zu Betriebsende werden die Anforderungen montags bis freitags deutlich häufiger erfüllt. In der Stadt Hameln werden alle Ortschaften bis zum vorgeschriebenen Betriebsschluss bedient. Auch die Hauptachsen, welche die Grundzentren an Hameln anbinden, werden sämtlich wie vorgeschrieben mindestens bis 19 Uhr bedient, teils auch deutlich länger. Verbesserungen haben sich montags bis freitags im Spätverkehr vor allem bei der Anbindung der Ortschaften an die Grundzentren ergeben. Es werden nun über 80% (Tabelle 28) der Ortschaften bis zum vorgesehenen Betriebsschluss um 19 Uhr bedient. Diese Verbesserungen kamen durch Einführung von Ruf- und Bürgerbussystemen sowie Linienausweitungen zustande. Verbesserungsbedarf besteht beim

werktäglichen Spätverkehr primär noch in Ortschaften des Flecken Aerzen.

An Samstagen werden die Anforderungen für den Betriebsbeginn deutlich häufiger eingehalten als montags bis freitags. Dieses hängt auch mit dem deutlich später geforderten Betriebsstart um 07:00 Uhr bzw. 09:00 Uhr zusammen. Da viele Orte an Samstagen jedoch nur über eine eingeschränkte Bedienung verfügen, werden die Anforderungen für den Betriebsschluss überwiegend nicht erreicht. Nur in der Stadt Hameln werden diese vollumfänglich eingehalten. In den weiteren Kommunen werden die Anforderungen primär auf den Hauptachsen zwischen Grundzentren und der Stadt Hameln erfüllt. Durch Ausweitung der Rufbusangebote haben sich in den Kommunen Hessisch Oldendorf und Emmertshall Verbesserungen bezüglich des Bedienungsangebots im Spätverkehr an Samstagen ergeben.

Da das Bedienungsangebot an Sonn- und Feiertagen gegenüber den Werktagen insgesamt sehr ausgedünnt ist, werden auch die Anforderungen an die Bedienungszeiten überwiegend nicht eingehalten. Einige peripher gelegene Ortschaften werden sonn- und feiertags überhaupt nicht bedient. Hierzu zählen die ländlichen Bereiche, vor allem jene ohne Bahnanschluss. In Hameln werden die Anforderungen an den Betriebsbeginn nicht eingehalten, weil die Zeiten mit dem Betriebsstart in Bad Pyrmont harmonisiert wurden, das Verkehrsangebot in Hameln bisher aber erst um 12:00 Uhr begann.

Die Ergebnisse zu den Anforderungen an die Bedienungszeiträume sind in zusammengefasster Form Tabelle 27 zu entnehmen. Detailliertere Ergebnisse sind **Anlage 7** zu entnehmen.

Erfüllung der Bedienzeiträume je Relation						
Kommune	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	früh	spät	früh	spät	früh	spät
[Anforderungen erfüllt/Anzahl untersuchter Verbindungen]						
Aerzen	1/18	10/18	5/18	7/18	0/18	5/18
Bad Münder	1/16	13/16	10/16	5/16	1/16	3/16
Bad Pyrmont	8/10	9/10	4/10	2/10	2/10	2/10
Coppenbrügge	0/12	8/12	5/12	4/12	1/12	5/12
Emmerthal	4/21	19/21	9/21	14/21	7/21	7/21
Hameln	1/20	20/20	20/20	20/20	1/20	20/20
Hessisch Oldendorf	1/25	22/25	8/25	25/25	1/25	5/25
Salzhemmendorf	0/11	10/11	6/11	1/11	0/11	3/11

Tabelle 27: Erfüllung der Anforderungen an den Bedienzeitraum je Kommune

Auswertung der Bedienzeiträume in den Ortschaften

In diesem Abschnitt soll nochmals gezielt aufgezeigt werden, in welchen Ortschaften perspektivisch noch Verbesserungsbedarf bezüglich der Bedienzeiträume besteht. Betrachtet werden primär die Angebote an Arbeitstagen (montags-freitags). Gelistet werden solche Ortschaften, die die sowohl die Anforderungen bezüglich des Frühverkehrs als auch die Anforderungen bezüglich des Spätverkehrs nicht erfüllen.

Am ehesten besteht Verbesserungsbedarf in der Gemeinde Aerzen. Dort sind unter der Woche die Anforderungen an die Bedienzeiträume (Spätverkehr) nur in 5 von 13 Ortschaften erfüllt. Handlungsbedarf besteht perspektivisch in Ortschaften, welche (ausschließlich) durch die Linien 34 und 37 bedient werden. Dies sind die folgenden:

Ortschaft	Linien
Dehmke	37

Dehmkerbrock	37
Egge	34
Gellersen	30, 38
Gruppenhagen	34
Herkendorf	37
Königsförde	34, 37
Multhöpen	37

Des Weiteren werden in der Gemeinde Coppenbrügge die Anforderungen an die Bedienzeiträume an Arbeitstagen in den Ortschaften verfehlt, die ausschließlich durch die Linie 52 bzw. B52 erschlossen werden. Dies sind die folgenden:

Ortschaften	Linien
Bäntorf	52, B52
Brünnighausen	52, B52
Dörpe	52, B52

Bedienungshäufigkeit

Zur Bewertung der Bedienungshäufigkeit werden gemäß Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 4) die Verkehrstage montags bis freitags in fünf Verkehrszeiten unterteilt. Im Frühverkehr werden in einigen Kommunen die Anforderungen nicht erfüllt. Dieses liegt auch häufig daran, dass die Betriebszeiten bislang nicht auf Verkehre vor 06:00 Uhr ausgerichtet sind. Anteilig entsprechen höchstens 60 % der Relationen in den jeweiligen Kommunen den Anforderungen im Frühverkehr. In den beiden Hauptverkehrszeiten werden die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit dagegen nahezu komplett erfüllt. Es gibt lediglich vereinzelte Ortschaften, die über keine ausreichende Bedienungshäufigkeit verfügen. Gleiches Bild ergibt sich auch für die Tagesverkehrszeit zwischen den beiden Hauptverkehrszeiten. Der Spätverkehr stellt eine Ausnahme dar, weil die Anforderungen für den Spätverkehr nur für Orte gelten, welche zumindest die Funktion eines Grundzentrums haben. Daher sind sämtliche Ortsteile und auch diejenigen mit Verteilungsfunktion vom Anforderungsprofil ausgenommen. Im Spätverkehr werden daher die Anforderungen mit Ausnahme der Relation Aerzen – Bad Pyrmont komplett erfüllt.

An Samstagen sind die Anforderungen gegenüber den Wochentagen Montag bis Freitag deutlich reduziert. Dank Ausweitung des Rufbussystems werden die Anforderungen an Samstagen in den meisten Gemeinden nahezu vollständig erfüllt. In den Gemeinden Salzhemmendorf, Coppenbrügge und Aerzen besteht noch Nachbesserungsbedarf.

An Sonn- und Feiertagen werden jedoch nur noch in Hameln die Anforderungen nahezu vollständig erbracht. Da in einigen Kommunen an diesem Tagtyp kaum Verkehrsangebote vorgehalten werden, ist insbesondere in den Kommunen Bad Münder, Coppenbrügge und Salzhemmendorf nur ein sehr geringer Anteil am Anforderungsprofil erfüllt.

Ein zusammenfassendes Ergebnis ist Tabelle 28 zu entnehmen. Detaillierte Ergebnisse sind in **Anlage 8** enthalten. Aufgrund der weitgehenden Erfüllung der Anforderungen wird an dieser Stelle nicht noch detailliert auf einzelne Ortschaften eingegangen.

Erfüllung der Bedienungshäufigkeit je Relation							
Kommune	Montag – Freitag					Samstag	Sonn- und Feiertag
	Frühverkehr	HVZ früh	Tagesverk.	HVZ spät	Spätverk.		
	[Anforderungen erfüllt/Anzahl untersuchter Verbindungen]						
Aerzen	7/18	18/18	17/18	17/18	1/2	8/18	4/18
Bad Münder	3/16	16/16	16/16	16/16	1/1	10/16	1/16
Bad Pyrmont	8/10	10/10	10/10	10/10	1/1	9/10	3/10
Coppenbrügge	0/12	12/12	10/12	10/12	1/1	6/12	2/12
Emmerthal	6/21	21/21	21/21	21/21	2/2	20/21	6/21
Hameln	12/20	19/20	19/20	19/20	9/9	20/20	19/20
Hessisch Oldendorf	7/25	24/25	25/25	18/25	1/1	20/25	5/25
Salzhemmendorf	1/11	11/11	11/11	10/11	1/1	3/11	0/11

Tabelle 28: Erfüllung der Anforderungen an der Bedienungshäufigkeit je Kommune

5.2.2 Verbindungsqualität

Reisezeit und Umsteigehäufigkeit bestimmen neben der Fahrzeugauslastung, der Sauberkeit und dem Zustand der Fahrzeuge, die Qualität einer Verbindung. Nach dem Anforderungsprofil aus Kapitel 4 wird die Reisezeit je Ortschaft zum nächsten Ober-, Mittel- oder Grundzentrum im Vergleich zur Reisezeit im MIV bewertet. Das Oberzentrum stellt immer die Landeshauptstadt Hannover dar. Mit Ausnahme der Ortschaften der Stadt Bad Pyrmont wurde stets Hameln als nächstes Mittelzentrum bewertet. Grundzentren sind, außer in der Stadt Bad Pyrmont und der Stadt Hameln in jeder Kommune vorhanden. Für die unterschiedlichen Relationen werden differenzierte Anforderungen gestellt. Die Ergebniseinteilung erfolgt in die Kategorien „gut“, „genügend“ und „mangelhaft“.

Tabelle 29 zeigt zusammengefasste Ergebnisse zur Analyse der Reisezeiten des ÖPNV im Vergleich zum MIV. Die Reisezeit ins Oberzentrum Hannover ist vor allem aus den Kommunen gut bewertet, welche einen direkten Anschluss an Hannover über die S-Bahn-Linien S 5 und S 51 haben. Dagegen erreichen aus den weiteren Kommunen nur noch die Ortschaften eine „gute“ Reisezeit, welche einen SPNV-Anschluss haben oder über eine schnelle Busverbindung in Richtung Hameln verfügen, was beispielsweise entlang der B 1 auf der Achse zwischen Barntrup und Hameln der Fall ist. Dagegen werden Verbindungen aus peripher gelegenen Ortschaften zum Oberzentrum Hannover häufig nur mit „mangelhaft“ bewertet, da die Busverbindungen zum

nächsten SPNV-Haltepunkt häufig zu umwegig sind oder die Fahrzeiten nicht optimal auf die Anschlüsse zum SPNV abgestimmt sind. Besonders auffällig sind hierbei die Kommunen Hessisch Oldendorf und Salzhemmendorf.

Die Verbindungen zum nächsten Mittelzentrum zeigen hinsichtlich der Reisezeit eine durchschnittliche Bewertung auf. Während Hameln aus den Kommunen Coppenbrügge und Salzhemmendorf überwiegend „gut“ erreicht wird, was in direktem Zusammenhang mit den Angeboten der Linie 50 und der Linie RB 77 steht, sind die Reisezeiten aus dem Flecken Aerzen im Vergleich zum MIV häufig nur „mangelhaft“. Dieses liegt darin begründet, dass mit dem Teilausbau der B 1 eine geradlinige und vergleichsweise schnelle Verbindung für den MIV besteht, während die Umsteigeverbindungen von den Linien 34 und 38 auf die Linie 30 häufig eine längere Zeit benötigen. Die auf dem Hauptlinienweg der Linie 30 befindlichen Ortschaften erhalten die Bewertung „genügend“.

Die Grundzentren der einzelnen Kommunen werden häufig in „guter“ bzw. „genügender“ Reisezeit erreicht. Hierbei stechen die Flecken Aerzen und Salzhemmendorf hervor. Eine höhere Anzahl „mangelhafter“ Bewertungen liegen für die Kommunen Emmerthal und Hessisch Oldendorf vor, was in beiden Kommunen überwiegend für Verbindungen gilt, welche durch die Weser von den Grundzentren Kirchhosen bzw. Hessisch Oldendorf getrennt sind.

Weitere Ergebnisse zur Reisezeit sind der **Anlage 9** zu entnehmen.

Kommune	Reisezeit im Vergleich zum MIV und in Relation zum nächsten ...								
	Oberzentrum			Mittelzentrum			Grundzentrum		
	✓	○	✗	✓	○	✗	✓	○	✗
	[Anforderungen erfüllt/Anzahl untersuchter Verbindungen]								
Aerzen	7/14	1/14	6/14	1/14	4/14	9/14	9/13	3/13	1/13
Bad Münder	6/16	3/16	7/16	5/16	4/16	7/16	6/15	6/15	3/15
Bad Pyrmont	8/9	0/9	1/9	5/9	3/9	1/9	-	-	-
Coppenbrügge	4/12	3/12	5/12	7/12	2/12	3/12	6/11	2/11	3/11
Emmerthal	17/17	0/17	0/17	8/17	4/17	5/17	7/15	1/15	7/15
Hameln	16/19	1/19	2/19	10/19	4/19	5/19	-	-	-
Hessisch Oldendorf	2/24	5/24	17/24	13/24	5/24	6/24	8/23	5/23	10/23
Salzhemmendorf	1/11	3/11	7/11	9/11	2/11	0/11	5/10	4/10	1/10

✓ = gut; ○ = genügend; ✗ = mangelhaft

Tabelle 29: Erfüllung der Anforderungen zur Reisezeit je Kommune

Bezogen auf die Umsteigehäufigkeit wurden ebenfalls die Verbindungen ins nächste Ober-, Mittel- oder Grundzentrum untersucht. Als Ergebnis ist festzustellen, dass die Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit bereits zu 99,8 % eingehalten werden. Lediglich aus der Ortschaft Friedrichsburg der Stadt Hessisch Oldendorf werden überwiegend drei Umstiege benötigt, um das Oberzentrum Hannover zu erreichen.

5.2.3 Fahrgastnachfrage

Die Linien der VHP werden, ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs, täglich von rund 21.000 Fahrgästen genutzt (vgl. Kapitel 3.5). Auswertungen zur Bewertung der Fahrgastnachfrage und zur Vergleichbarkeit mit anderen Regionen sind auf Grundlage der vorliegenden Zählzeiten jedoch nicht repräsentativ möglich. Hierzu hätten alle ÖPNV-Linien, inkl. der Linien des SPNV sowie ein- bzw. ausbrechender Linien anderer Konzessionsinhaber erhoben werden müssen. Anhand der im Jahr 2017 erhobenen Fahrgastzahlen lassen sich dennoch Erkenntnisse zur Nachfrage des ÖPNV im Landkreis Hameln-

Pyrmont ableiten. Zum einen können Aussagen zur ÖPNV-Nutzung in der Stadt Hameln getroffen werden, da mit Ausnahme weniger Linien, die Fahrgastnachfrage ermittelt wurde. Zum anderen liefern die Ergebnisse der Regionalbuslinien vergleichsweise deutliche Aussagen zur Nutzung.

In der Stadt Hameln wurden auf den erhobenen Linien innerhalb der Stadt Hameln ca. 12.000 Fahrgäste gezählt. Unberücksichtigt sind Fahrgäste auf den Linien 21, 22, 25, 35 und 522. Somit ist insbesondere durch die Linie 522 mit einer noch höheren Fahrgastnachfrage zu rechnen. Bezogen auf die Einwohnerzahl Hamelns ergeben die 12.000 Fahrgäste einen Modal-Split-Anteil von ca. 6,3 %⁴. Im bundesweiten Vergleich liegt der Modal-Split-Anteil des straßengebundenen ÖPNV bei 6,4 % (UBA 2018). Entsprechend liegt der Modal-Split-Anteil des ÖSPV in Hameln nahezu gleichauf und könnte durch die nicht erhobenen Linien noch darüber liegen.

Die Regionalbuslinien sind gemeinsam mit den Hamelner Stadtbuslinien die am stärksten nachgefragten Linien im öffentlichen Straßenpersonenverkehr. Anhand der Fahrgastzahlen auf den Linien 10,

20, 30, 40 und 50 lassen sich Tendenzen ableiten, welche Angebote gut angenommen werden bzw. einer Modifizierung bedürfen. Die Fahrgastzahlen der

einzelnen Linien stellen sich für den Tagtyp Montag bis Freitag wie folgt dar:

Linie	Relation	Anzahl Fahrgäste mo-fr
10	Hameln – Hachmühlen – Bad Münster – Bakede – Böbber / Eimbeckhausen / Schmarrie	1.175
20	Hameln – Fischbeck – Hessisch Oldendorf – Kleinenwieden	1.915
30	Hameln – Groß Berkel – Aerzen – Bad Pyrmont / Amelgatzen / Reinerbeck	1.903
40	Hameln – Ohr – Kirchhosen – Welsede – Ottenstein / Bad Pyrmont	611
50	Hameln – Diedersen – Bisperode – Coppenbrügge – Lauenstein – Salzhemmendorf – Thüste	789

Tabelle 30: Fahrgastnachfrage

Die Linien 20 und 30 sind mit rund 1.900 Fahrgästen am stärksten nachgefragt. Bei beiden Linien entfallen ein Fünftel bzw. ein Viertel der Fahrgastnachfrage auf Fahrten innerhalb Hamelns. Auf dem Linienweg nach Hessisch Oldendorf bedient die Linie 20 den größeren Ortsteil Fischbeck, welcher einen hohen Anteil der Fahrgastnachfrage der Linie 20 ausmacht. Die Linie 30 verkehrt in die einzige Kommune im Landkreis Hameln-Pyrmont, welche über keinen SPNV-Haltepunkt verfügt. Da es keinen schienengebundenen Parallelverkehr gibt, sind auch keine schädlichen Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage vorhanden. Darüber hinaus fahren beide Linien teilweise deutlich häufiger als die Linien 10, 40 und 50. Die Linie 10 verkehrt in einem stündlichen Grundtakt und bindet Bad Münster jedoch aufgrund der geradlinigen Linienführung schneller an Hameln an, als über einen Umstieg auf die S 5. Von daher sind die Fahrgastzahlen trotz des Stundentaktes sehr hoch einzuschätzen. Die Linie 40 wird durch die Linie 520 ergänzt und konkurriert zudem mit der S 5 bis Kirchhosen. Von daher ist die vergleichsweise geringe Fahrgastzahl der Linie zu erklären. Dennoch ist sie nicht so stark nachgefragt, wie die Linie 10. Die Linie 50 verkehrt parallel zur RB 77 und bedient bis Coppenbrügge aber noch weitere Orte, wie Afferde,

Diedersen, Bisperode, Behrensen und Bessingen. Damit dient sie auch der Erschließung des Fleckens Coppenbrügge.

Auf der Relation von Hameln nach Coppenbrügge ist sie aber deutlich langsamer als die RB 77, weshalb die Linie nur westlich Coppenbrüggens bzw. aus dem Flecken Salzhemmendorf in größerem Maße für Fahrten nach Hameln genutzt wird. Wegen des Parallelverkehrs zur RB 77 und weil die Flecken Coppenbrügge und Salzhemmendorf hinsichtlich der Einwohnerzahl die beiden kleinsten Kommunen bilden, sind die Fahrgastzahlen verhältnismäßig gering.

5.2.4 Tarifsystem

Seit dem Jahr 2017 besteht im Landkreis Hameln-Pyrmont ein günstiges und leicht verständliches Tarifsystem. Dieses kann als sehr attraktives Tarifsystem für den straßengebundenen ÖPNV eingestuft werden, welches auch dazu führt, dass das Gesamtangebot des ÖPNV als attraktiver wahrgenommen wird.

So gut das Tarifsystem für den Busverkehr ist, bestehen weiterhin Defizite bei der verkehrsträger-

Übergreifenden Tarifgestaltung im ÖPNV. Für die Nutzung von Bus und Bahn im Landkreis können zum einen das Weserbahn-Kombiticket und das Niedersachsenticket gelöst werden. Beide Ticketarten sind Tagestickets. Lediglich beim Niedersachsenticket ist die Nutzung der S-Bahnlinie 5 enthalten, was allerdings für Fahrten ausschließlich im Landkreis Hameln-Pyrmont als teuer eingestuft werden muss. Im Rahmen des Niedersachsentarifs haben sich bezüglich der tariflichen Verzahnung von SPNV und ÖSPV in den letzten Jahren Verbesserungen ergeben. Ein SPNV-Einzelticket des Niedersachsentarifs beinhaltet auch die Weiterfahrt mit Bussen am Ziel- und Startbahnhof im Gebiet der jeweiligen Gemeinde. Diese neue Regelung wird als Anschlussmobilität bezeichnet. Zeitkarteninhaber im Niedersachsentarif müssen hingegen weiterhin Anschlussfahrkarten kaufen, sollten sie Busse zur Weiterfahrt nutzen wollen. Allerdings erhalten sie auf den Preis der entsprechenden Fahrkarten eine Reduzierung von 50%. Mithin besteht weiterhin Ausbaubedarf bezüglich der tariflichen Integration von Bus und Bahn im Landkreis. Diese tarifliche Integration ist ein sehr wichtiger Aspekt für die Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung.

Zur tariflichen Integration des straßengebundenen ÖPNV und des SPNV ist auch darauf zu achten, die tarifliche Integration von Nachbarlandkreisen zu verbessern. Hier sind bislang nur Insellösungen vorhanden, wodurch Tickets für Fahrten in einzelne Kommunen benachbarter Landkreise ermöglicht werden. Ferner bestehen derzeit auch noch keine Angebote zum Erwerb von Fahrausweisen mit mobilen Endgeräten. Diese Angebote sind im Zuge einer fortschreitenden Digitalisierung relevant, um spezifische Nutzergruppen zu erreichen.

5.2.5 Haltestellen und Fahrzeuge

Die Bewertung der Haltestellen nach dem Anforderungsprofil aus Kapitel 4 ist wegen der fehlenden Datenbasis, bezüglich des Ausbaustands der Haltestellen nur teilweise durchzuführen. Da eine exakte Einordnung der einzelnen Haltestellen in die fünf im

Anforderungsprofil genannten Kategorien erst nach Aufstellung eines Haltestellenkatasters und einer Vervollständigung der Fahrgasterhebungen (Linien im Schülerverkehr nicht erhoben) möglich ist, können an dieser Stelle keine begründeten Aussagen zum Zustand der Haltestellen gemacht werden.

Hinsichtlich der Fahrzeuge sind dagegen Aussagen bezüglich des Alters und der Erfüllung des Niederfleranteils möglich. Gemäß des Anforderungsprofils darf das maximale Fahrzeugalter bei Standardlinienbussen 12 Jahre und bei Gelenkbussen 14 Jahre nicht übersteigen (Ausnahmen möglich). Daher erfüllen nach Stand 2022 ca. 30 der 127 Fahrzeuge nicht die Anforderungen hinsichtlich des Fahrzeugalters. Bezogen auf den Niederfleranteil der Fahrzeuge, sieht das Anforderungsprofil seit Anfang 2022 einen ausschließlichen Einsatz von Niederflerfahrzeugen vor. Diese Anforderung wird Stand 2022 vollständig erfüllt.

5.3 Durchführung und Auswertung der Bürgerbeteiligung

5.3.1 Workshops zur Bürgerbeteiligung

Wie bereits im methodischen Vorgehen zu Kapitel 5 erwähnt, wird auf die Ergebnisse des Workshops aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen. Damals hatte der Landkreis Hameln-Pyrmont ein umfangreiches Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt. In der ersten Phase wurden zunächst Workshops in den einzelnen Kommunen durchgeführt, in denen mit den Teilnehmenden Stärken und Schwächen in den Bereichen

- Fahrplanangebot und Linienführung,
- Haltestellen und Fahrzeuge,
- Tarif- und Ticketsystem

analysiert wurden. Zusätzlich wurde im Workshop Inklusion für das ganze Kreisgebiet der Bereich

- Fahrgastinformation und Kommunikation

in die Betrachtungen einbezogen.

An den acht Workshops in den Kommunen des Landkreises sowie dem Workshop zur Inklusion haben insgesamt 160 Personen teilgenommen, die insgesamt 140 Stärken und 450 Schwächen in den Beteiligungsprozess eingebracht haben.

In der zweiten Phase wurden in einem zentral veranstalteten „Forum Nahverkehrsplan“ die Ergebnisse der ersten Runde dargestellt. Das „Forum Nahverkehrsplan“ haben ca. 85 Interessierte besucht und sich aktiv in die Bewertung der abgeleiteten Maßnahmen eingebracht.

5.3.2 Kategorisierung der Beiträge und Häufigkeit von Nennungen

Die Beiträge und Hinweise aus den verschiedenen Bereichen der Workshops sind bei der anschließenden Auswertung den folgenden Kategorien zugeordnet worden:

- Bedarfsverkehre

- Bedienungsangebot
- Bedienungshäufigkeit
- Erschließung
- Fahrgastinformation
- Fahrzeuge
- Haltestelleninfrastruktur
- Mobilitätsangebote
- Netzstruktur
- Schülerbeförderung
- Sonstiges
- Tarifsystem
- Ticketerwerb
- Verknüpfung Verkehrsangebote

Unterteilt in Schwächen und Stärken waren dabei die häufigsten Beiträge (Anzahl der Nennungen in Klammern) in den folgenden der oben genannten Kategorien zu verzeichnen:

Schwächen		
1	Tarifsystem (84)	Bus & Bahn-Verknüpfungen, Kreisgrenze oft Tarifgrenze
2	Bedienungsangebot (53)	sortiert nach Lösungsansätzen, welche durch Taktverdichtung und Linienführungen möglich sind
3	Bedarfsverkehre (52)	mögliche Verbesserungen durch flexible Systeme (z.B. Anrufbus)

4	Fahrgastinformation (46)	Fahrpläne, Tarifzonen, Beschilderung
5	Schülerbeförderung (44)	Konflikte wegen Überfüllung, fehlende Abstimmung zwischen Schulen, Verkehrsunternehmen, SchülerInnen und Eltern
6	Fahrzeuge (40)	zu wenig bzw. zu viel Sitzplätze, Schadstoffausstoß, zu alt
7	Haltestelleninfrastruktur (36)	Sauberkeit, Barrierefreiheit, Sitzflächen

Tabelle 31: Schwächen-Tabelle

Stärken		
1	Tarifsystem (40)	einfach zu verstehen, Preis-Leistungsverhältnis stimmt
2	Fahrgastinformation (17)	Mobilitätszentrale, Öffi-App, digitale Anzeige an Haltestellen
3	Haltestelleninfrastruktur (16)	guter optischer Anblick, Barrierefreiheit

Tabelle 32: Stärken-Tabelle

Alle Beiträge und Hinweise, die an den Stellwänden der Workshops aufgebracht wurden, sind in einem umfassenden Tabellenwerk gesammelt und dort nach verschiedenen Kriterien zugeordnet worden. Dieses Tabellenwerk ist in **Anlage 10** beigelegt.

5.3.3 Workshop menschengerechte Mobilität

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2022 wurde ein Workshop zum Thema

„Menschengerechter ÖPNV“ durchgeführt. Ziel des Workshops, an dem das Forum Inklusion, der Beirat für Menschen mit Behinderung, die Gleichstellungsbeauftragte sowie Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben, war es Anregungen und Hinweise zum ÖPNV in Bezug auf die Themen Inklusion, Frauen und Kinder aufzunehmen. In den Untergruppen des Workshops wurden Stärken und Schwächen des ÖPNV im Landkreis herausgearbeitet sowie konkrete Vorschläge für Maßnahmen zusammengestellt. Die folgende Tabelle 30 gibt einen Überblick über die Ergebnisse des Workshops.

Arbeitsgruppe	Stärken	Schwächen	Vorschläge
Gendergerechte Mobilität	- Busfahrerinnen - Rufbusse /AST - Bürgerbusse - Sicherheit an Bushaltestellen	-	- Abseits der Hauptverkehrszeit für weniger Umstiege sorgen und dafür längere Fahrtwege in Kauf nehmen - Fahrerinnen für Bürgerbusse als leichter Einstieg in den Beruf als Busfahrer - Frauennachttaxi bzw. Frauennachtbus

Mobilität für Familien	- Gemeinsamer Bus für Schulkinder und andere ÖPNV-Nutzer - Familien fahren sicher und stressfrei	- Fehlender Freiraum für Gepäck - Kein Familienticket	- Englisches Taxi (9 Sitze im Kreis, mit Rollstuhlplatz) - Familienticket - Schülerticket für alle Schüler im Landkreis - Transportboxen für Fahrräder und Gepäck - Gepäcklieferservice - Fahrpläne in Höhe von Kinderaugen - Jugend-Nachtbusse selbst organisiert (Ähnlich wie Bürgerbusse)
Inklusion und Barrierefreiheit	- Enge Zusammenarbeit mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung	- Ehrenamt statt feste Stellen	- Selbstvertreterinnen einbeziehen (PLSW) - Workshops vor Ort in den Werkstätten oder Wohnheimen - Tandem-Berater als Mobilitätsexperten bei den Öffis ausbilden
Digitalisierung	- Öffi App vorhanden - Personenzählung per Lichtschranke	- Öffi App ist unbekannt - AST-Buchung per App umständlich	- Echtzeitinformationen zu Verspätung - Echtzeitinformationen zu Kapazität - Ticketkauf in App - Option für einfache Sprache in Öffi App - Mehrsprachigkeit der App (Englisch)

Tabelle 33: Ergebnisse Workshop menschengerechte Mobilität

Die Vorschläge des Workshops wurden hinsichtlich ihrer Umsetzungsfähigkeit geprüft und finden sich teilweise in den Maßnahmenpaketen unter 6.2. wieder.

5.4 Auswertung des Kundenbarometers

Die VHP lässt jährlich eine Qualitätsumfrage unter den ÖPNV-Kunden durchführen, um die Qualität der eigenen Verkehrsangebote einzuordnen und anhand der Ergebnisse gezielt Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln. Für die als „Kundenbarometer“ bezeichnete Evaluierungsmaßnahme liegen für den Landkreis Hameln-Pyrmont Daten aus den Jahren 2015 bis 2021 vor. Die Zufriedenheit mit dem ÖPNV wird in einer Dezimalnote angegeben. Abge-

fragt werden 22 verschiedene Kriterien aus den Kategorien Angebotsqualität, Fahrzeuge, Sicherheit, Haltestellen, Tarif und Fahrgastinformationen. Im Jahr 2017 kamen drei weitere Kriterien hinzu.

In Tabelle 34 sind die Veränderungen in der Qualitätsbewertung der VHP zwischen 2015 und 2021, aus Gründen der Übersichtlichkeit nur im Abstand von zwei Jahren dargestellt. Die einzelnen Kriterien sind in den Kategorien zusammengefasst. Sie werden gewichtet zu einem Merkmal Globalzufriedenheit zusammengefasst. Dieses kann jedoch nicht linear aus den Werten der zusammengefassten Kategorien abgeleitet werden. Im Ergebnis hat von 2015 bis 2019 in nahezu allen Kategorien eine positive Entwicklung der Bewertung der Angebote und Services der VHP stattgefunden. In den Jahren 2020

und 2021 wurden hingegen schlechtere Werte erzielt als im Jahr 2019. Letztlich liegt der Wert der Globalzufriedenheit im Jahr 2021 jedoch auf ähnlichen Niveau wie derjenige des Jahres 2017 und oberhalb des Werts des Jahres 2015. Der Rückgang der Zufriedenheit kann in Teilen auf die Corona-Pandemie zurückgeführt werden. Besonders stark sank die Zufriedenheit in den Bereichen Tarif und Fahrgastinformationen. In den Bereichen Angebotsqualität, Fahrzeuge, Sicherheit und Haltestellen sank die Zufriedenheit zwischen 2019 und 2021 um weniger

als 0,1 Prozentpunkte und mithin nur geringfügig. In allen betrachteten Erhebung lag der Wert der Globalzufriedenheit der VHP deutlich über dem Branchendurchschnitt, im Jahr 2021 um etwa 0,2 Prozentpunkte. Im Ergebnis kann die Kundenzufriedenheit der ÖPNV-Kunden im Landkreis Hameln-Pyrmont daher als hoch eingeschätzt werden.

Kategorie	VHP 2015	VHP 2017	VHP 2019	VHP 2021
Angebotsqualität	2,88	2,81 ↗	2,59 ↑	2,68 ↘
Fahrzeuge	2,81	2,78 ↘	2,6 ↑	2,51 ↗
Sicherheit	2,99	2,95 ↗	2,67 ↑	2,68 ↘
Haltestellen	3,25	3,02 ↑	2,91 ↑	2,83 ↗
Tarif	3,20	2,71 ↑	2,41 ↑	2,63 ↓
Fahrgastinformationen	2,70	2,59 ↑	2,55 ↗	3,04 ↓
Globalzufriedenheit VHP	2,93	2,62	2,49 ↑	2,60 ↓
Branchendurchschnitt	2,88	2,82	2,82	2,79

Tabelle 34: Kategorisierte Auswertung der Kundenbarometer der Jahre 2015 – 2022

Bezogen auf die Einzelkriterien sind in Tabelle 35 die drei am besten und die drei am schlechtesten bewerteten Kriterien aufgeführt. Daran ist erkennbar, dass es eine hohe Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Angebote der VHP gibt. Ebenso werden die Freundlichkeit des Fahrpersonals sowie das analoge und digitale Informationsangebot gut bewertet. Noch im Jahr 2015 wurden Tarifsyst. sowie das Preis-Leistungsverhältnis durch die Fahrgäste eher schlecht bewertet. Seit der Tarifreform 2017 wird das Preis-Leistungsverhältnis jedoch durchweg eher positiv bewertet. Im Jahr 2021 wurde das Tarifsyst. sowie das Preis-Leistungsverhältnis im Landkreis Hameln-Pyrmont unter allen untersuchten Verkehrsunternehmen am besten bewertet. In den

Jahren 2017 bis 2021 wurde insbesondere die Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen sowie die Ausstattung der Haltestellen schlecht bewertet. Durchgehend negativ wird die Informationsweitergabe bei Störungen und Verspätungen wahrgenommen. Im Jahr 2021 taucht erstmals die Taktfrequenz unter den am schlechtesten bewerteten Punkten auf. Ein eindeutiger Negativtrend hinsichtlich der Bewertung der Taktfrequenz ist jedoch nicht zu erkennen. Im Jahr 2017 lag der Zufriedenheitswert hier bei 3,01, im Jahr 2019 bei 2,8 sodann im Jahr 2021 wieder bei 3,02. Im Ergebnis zeigen die Umfragen primär auf Handlungsbedarf im Bereich „Haltestellen“ auf.

Detaillierte Ergebnisse sind den Gesamtberichten zum ÖPNV-Kundenbarometer zu entnehmen.

Bewertung	VHP 2015	VHP 2017	VHP 2019	VHP 2021
gut	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	Gedruckter Fahrplan zu Hause	Informationen im Fahrzeug	Beratung in den Kundenzentren
	Freundlichkeit des Fahrpersonals	Freundlichkeit des Fahrpersonals	Fahrplanauskunft im Internet	Gedruckter Fahrplan zu Hause
	Beratung in den Kundenzentren	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	Beratung in den Kundenzentren	Freundlichkeit des Fahrpersonals
schlecht	Tarifsystem	Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen	Sicherheit an Haltestellen	Taktfrequenz
	Preis-Leistungs-Verhältnis	Komfort und Ausstattung der Haltestellen	Komfort und Ausstattung der Haltestellen	Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen
	Informationen bei Störungen und Verspätungen	Informationen bei Störungen und Verspätungen	Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen	Informationen bei Störungen oder Verspätungen

Tabelle 35: Beste und schlechteste Einzelkriterien im Kundenbarometer

5.5 Auswertung des Beschwerdemanagements

Neben der jährlichen Durchführung des Kundenbarometers hält die VHP ein kontinuierliches Beschwerdemanagement vor (VHP 2014-2021). Kunden haben die Möglichkeit ihre Anregungen, Lob und Kritik schriftlich und telefonisch mitzuteilen. Bis zum Jahr 2018 stieg die Anzahl der Eingaben kontinuierlich. Seitdem nahm sie wieder ab, verblieb jedoch auf vergleichsweise hohem Niveau:

Jahr	Anzahl der Eingaben
2014	128
2015	213
2016	296
2017	439
2018	558
2019	491
2020	451
2021	413

Der Anstieg der Eingaben ist dabei weniger auf steigende Beschwerdegründe zurückzuführen, als vielmehr auf die steigende Bekanntheit der Eingabemöglichkeit. Die Eingaben werden in neun Kategorien zusammengefasst. Die mit Abstand meisten Eingaben werden zu den Kategorien „Fahrpersonal“ und „Verlässlichkeit“ abgegeben. Dahinter folgen Anregungen zum „Angebot“. Die Kategorien „Tarife“, „Service“, „Haltestellen“, „Fahrzeuge“,

„Lob“, und „Regress“ unterscheiden sich hinsichtlich der Anzahl der Eingaben nicht wesentlich.

Dass Kritik am häufigsten zu den Kategorien „Fahrpersonal“ und „Verlässlichkeit“ genannt wird, widerspricht den guten Bewertungen aus den Ergebnissen des Kundenbarometers, ist hinsichtlich aufkommen der Unzufriedenheit bei Verspätungen oder Differenzen zum Fahrpersonal jedoch nachvollziehbar.

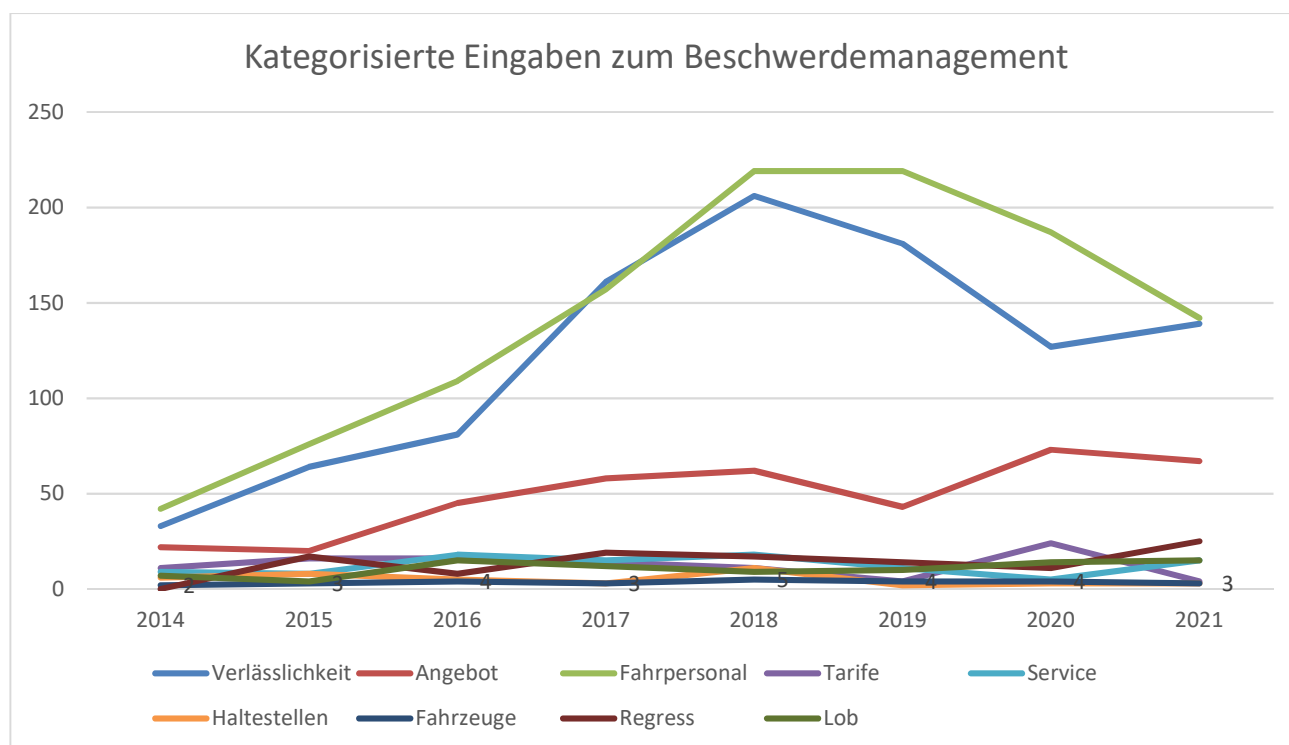


Abbildung 4: Kategorisierte Eingaben zum Beschwerdemanagement 2014-2022

Prozentuale Verteilung nach Kategorien (2021)

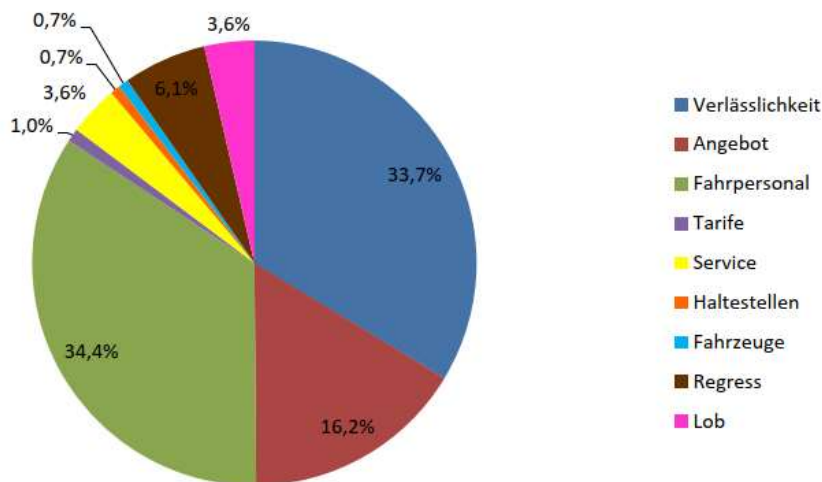


Abbildung 5: Kategorisierte Eingaben zum Beschwerdemanagement 2021

5.6 Zusammenfassung

Die Analysen aus der Stärken- und Schwächen-Analyse, der Bürgerbeteiligung, des Kundenbarometers und des Beschwerdemanagements bieten eine ausgewogene Grundlage zur Bewertung des Verkehrsangebotes. Die Ergebnisse zusammenfassend ist zu bemerken, dass wesentliche Anforderungen an den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Hameln-Pyrmont bereits umgesetzt sind. Hierzu ist eine nach den Kriterien des Anforderungsprofils vollständige Erschließung der Siedlungsgebiete genauso zu nennen, wie die ausreichende, teilweise sehr gute Bedienungshäufigkeit zu den Hauptverkehrszeiten, im Tages- und Spätverkehr an Arbeitstagen. Im Spätverkehr werden allerdings lediglich die Mindestanforderungen erfüllt. Die Fahrplanangebote sind zuverlässig, der Tarif einfach verständlich und es wird ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis geboten. Die Beratung im Kundenzentrum und durch das Fahrpersonal wird als kompetent und freundlich bewertet. Die moderne Fahrzeugflotte entspricht den Anforderungen und ist nicht überaltert.

Trotz des insgesamt guten Rahmens sind weitere Optimierungen und Verbesserungen herbeizuführen. Aufgrund sich verändernder Zeiten der Mobilitätsausübung, durch flexiblere Arbeitszeiten, längere Öffnungszeiten im Einzelhandel und einem gestiegenen Bedürfnis zur Ausübung von Freizeitaktivitäten sind im Früh- und Spätverkehr die Fahrtenangebote auszuweiten. An Arbeitstagen besteht Verbesserungsbedarf primär im Frühverkehr, hier werden die Anforderungen weitgehend verfehlt. Im Spätverkehr werden die Anforderungen an die Bedienungszeiträume jedoch nur in wenigen Ortschaften nicht erfüllt. Problemschwerpunkt stellt hier der Flecken Aerzen dar. Die geforderten Bedienungszeiträume können insbesondere an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nicht eingehalten werden, an welchen der ländliche Raum durch den ÖPNV teilweise gar nicht erschlossen wird. An Samstagen wurden durch Rufbusangebote in den Kommunen Hessisch Oldendorf, Emmerthal und Bad Münster bereits Verbesserungen erreicht. Abseits der Regionalbuslinien werden in den weiteren Kommunen an Samstagen nur wenige Ortschaften erschlossen. An Sonntagen bestehen Angebote nur auf wenigen Regionallinien.

Vor allem für die peripheren Gebiete im Landkreis sind die Buslinien untereinander und zum SPNV besser abzustimmen. Eine bessere Abstimmung zwischen den Bus und Bahn ist auch in tariflicher Hinsicht notwendig, um die Potenziale des gesamten ÖPNV ausschöpfen zu können. Hierzu zählt auch die bessere tarifliche Verknüpfung zu den Nachbarlandkreisen und benachbarten Tarifverbünden. Bezüglich der Fahrgastinformationen ist vor allem die Informationslage bei Betriebsstörungen und Verspätungen zu verbessern. Die Sauberkeit sowie die Ausstattung der Haltestellen werden ferner schlecht bewertet. Auch die Sicherheit in Bussen und an Haltestellen wird bemängelt. Der Aus- und Umbau von Haltestellen wird sukzessive vorangetrieben, dabei wird besonderer Wert auf Barrierefreiheit gelegt.

Die Fahrgastnachfrage ist wegen der vorliegenden Datenbasis nicht vollumfänglich auszuwerten. Die auswertbaren Fahrgastzahlen deuten jedoch darauf hin, dass sich die Fahrgastnachfrage im Jahr 2017 im bundesweiten Vergleich auf einem durchschnittlichen Niveau befand.

6 Handlungsfelder und Maßnahmenentwicklung

6.1 Gliederung in Handlungsfelder

Durch die Erkenntnisse aus der Analyse und Bewertung der Verkehrsangebote (vgl. Kapitel 5) wurden gemäß des methodischen Vorgehens bereits im Jahr 2017 Handlungsfelder entwickelt, die eine Optimierung der bestehenden Verkehrsangebote ermöglichen. Diese werden folgend auf Ihre Erledigung überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben, ausgeweitet oder zurückgenommen. In acht Handlungsfeldern werden alle relevanten Themengebiete zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Hameln-Pyrmont umfasst. Diese sind:

- H1: Verbesserung der Verkehrsangebote im Stadt- und Regionalverkehr
- H2: Ausweitung der Verkehrsangebote in Räumen geringerer Nachfrage
- H3: Optimierung der Schülerverkehre
- H4: Weiterentwicklung des Tarifsystems
- H5: Bereitstellung umfassender Fahrgastinformationen
- H6: Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
- H7: Modernisierung der Fahrzeugflotte
- H8: Ausweitung von Mobilitätsangeboten

Die ersten beiden Handlungsfelder umfassen das Themengebiet der Verkehrsangebote. Die Aufteilung in Stadt- und Regionalverkehr sowie in Räume geringerer Nachfrage ist vorgenommen worden, da sich die Anforderungen an die verschiedenen Verkehrsräume deutlich voneinander unterscheiden und zukünftig durch demografische Entwicklungen

noch differenzierter betrachtet werden müssen. Während im Stadt- und Regionalverkehr auch zukünftig die Bedienung durch Linienverkehre durchgeführt wird, werden in Räumen geringerer Nachfrage, darin insbesondere im ländlichen Raum, aber auch zu den Tagesrandzeiten flexible Verkehre weiter an Bedeutung gewinnen. Vor dem Hintergrund steigender Anforderungen an den Klimaschutz, einer zunehmend älter werdenden Bevölkerung, voranschreitender Ungleichheiten in den ökonomischen Potenzialen der Bevölkerung und der damit weiter steigenden Bedeutung der Daseinsvorsorge, sind Angebote und Konzepte zu entwickeln, welche die Teilhabe am öffentlichen Leben in vielen verschiedenen Formen ermöglichen und gleichzeitig durch die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Haushalte begrenzt sind.

Der Optimierung der Schülerverkehre kommt eine besondere Betrachtung zu, da in der Thematik „Schülerverkehre“ unterschiedliche Akteure zu beteiligen sind, um Verbesserungen, bezogen auf die Angebotsqualität und die Kosten der Angebote zu erreichen. Der Schülerverkehr unterliegt ständiger Anpassungen, da die Nachfrage abhängig vom Schulstandort und den Wohnorten der Schülerinnen und Schülern, jährlich variieren kann. Dies gilt insbesondere für den ländlich geprägten Raum, da einige Orte lediglich im Schülerverkehr bedient werden. Eine Optimierung der Schülerverkehre ist daher eine komplexe, dauerhafte Aufgabe, welche die Zusammenarbeit von Schulen, Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger erfordert.

Der Landkreis Hameln-Pyrmont hat zum Jahr 2017 sein Tarifsystem grundlegend überarbeitet und mit der Vereinfachung des Systems und der Vergünstigung der Fahrpreise die Zugangshemmnisse zum ÖPNV reduziert. Obgleich der ÖPNV durch geringe Ticketpreise für den Fahrgast attraktiver geworden ist, sind weitere wesentliche Elemente des Tarifsys-

tems weiter zu entwickeln, was im Besonderen für die tarifliche Integration der schienengebundenen und der straßengebundenen Verkehrsmittel gilt. Das Handlungsfeld „Weiterentwicklung des Tarifsystems“ hat eine hohe Relevanz sowohl für Fahrgäste als auch für den Aufgabenträger. Ein ausgewogenes, dem ÖPNV-Angebot angemessenes und für den Fahrgast akzeptables Tarifsystem zu entwickeln beeinflusst unmittelbar die Nachfrage der ÖPNV-Leistungen und gleichzeitig ermöglichen Einnahmen die Spielräume zur weiteren Optimierung des Verkehrsangebotes.

Die Akzeptanz und Nutzung der ÖPNV-Angebote ist auch von der Informationsweitergabe über Fahrtmöglichkeiten, Verspätungen und Tarife abhängig. Durch die Vorgabe eines Fahrplanes sind Verzögerungen für den Fahrgast schnell bemerkbar und führen häufig zu Unverständnis. Insbesondere wenn Verzögerungen für den Fahrgast nicht nachvollzogen werden können und die Bedienung zeitweise nicht gesichert scheint, wird der Fahrgast in eine für ihn unbefriedigende Situation versetzt. Die Informationsweitergabe im Verzögerungsfall ermöglicht es dem Fahrgast dagegen sich auf die Situation einzustellen und ggf. Alternativen abzuwägen. Unabhängig vom Auftreten von Verzögerungen sollen Information einfach verständlich und leicht zu erhalten sein. Die Bereitstellung der Fahrgastinformationen ist daher auf unterschiedlichen Ebenen zu optimieren und zu einem Gesamtkonzept zu ergänzen.

Der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur verfolgt zwei wichtige Ziele. Zum einen ist durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in § 4 festgelegt, dass u.a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel dann barrierefrei sind, „wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“. § 8 (3) PBefG sieht vor, eine vollständige Nutzung des ÖPNV durch eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 zu erreichen. In der DIN 18040-3 sind die Anforderungen an barrierefrei gestaltete öffentliche Verkehrsräume beschrieben. Daraus ergibt sich, dass

Haltestellen derart gebaut sein müssen, dass sie den Anforderungen von Menschen mit Behinderungen genügen. Zum anderen sind Haltestellen, neben Fahrzeugen, die Zugangspunkte zum ÖPNV und tragen visuell und hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit zur Akzeptanz des ÖPNV bei, weshalb eine ansprechende Gestaltung wichtig ist.

Die Modernisierung der Fahrzeugflotte ist eine fortlaufende Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Um ein qualitativ hochwertiges Angebot vorzuhalten, ist es Aufgabe des NVP einen Handlungsrahmen zur Beschaffung von modernen, barrierefreien und emissionsarmen Fahrzeugen zu stellen. Dazu gehört auch die Berücksichtigung neuer Techniken, um den ÖPNV zu einem modernen, zukunftsfähigen Verkehrsmittel zu entwickeln.

Die Grenzen zwischen dem ÖPNV und dem MIV verschwimmen durch neue Mobilitätslösungen zunehmend. Für den ÖPNV ist es daher wichtig neue Mobilitätsformen in das eigene Produktportfolio aufzunehmen, um den Ansprüchen einer intermodalen Mobilität gerecht zu werden. Hierzu sind Konzepte zu entwickeln, welche den Übergang zwischen dem ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln vereinfachen und die Nutzung oder auch Teilnutzung des ÖPNV ermöglichen.

6.2 Maßnahmenbeschreibung und -zuordnung

Durch die Ableitung von Maßnahmen werden die im NVP definierten Handlungsfelder, welche gemeinsam mit dem Anforderungsprofil die Zielvorstellung des NVP darstellen, konkretisiert. Es werden bereits umgesetzte Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog des NVP 2018-2022 dargestellt. Noch nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem vormaligen Nahverkehrsplan werden teils übernommen und leicht modifiziert beziehungsweise erweitert. Des Weiteren werden neue Maßnahmen hinzugefügt. Die Maßnahmen werden nach ihrer Bedeutung zur Optimierung des ÖPNV in Maßnahmen des „vorrangigen

Bedarfs“ und Maßnahmen des „nachrangigen Bedarfs“ eingestuft. Die Maßnahmen des „vorrangigen Bedarfs“ sollen im Zeithorizont des fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes zwischen 2023 und 2027 begonnen oder umgesetzt werden, sofern diese nicht durch Veränderungen der Gesamtsituation abgewandelt werden müssen oder obsolet werden. Die Maßnahmen des „nachrangigen Bedarfs“ können im Zeitraum bis 2027 begonnen oder umgesetzt werden, haben aus heutiger Perspektive jedoch eine geringere Dringlichkeit. Die in Tabelle 36 aufgelisteten Maßnahmen sind nur teilweise direkt umsetzbar. Einige Maßnahmen bedürfen weiterer Prüfaufträge und können entsprechend der Dynamisierung des Planungsinstruments Nahverkehrsplan (vgl. Kapitel 2.2) zu Veränderungen des NVP führen. Die detaillierten Maßnahmensteckbriefe sind in Anhang 10 einsehbar.

In jedem Handlungsfeld sind mehrere Maßnahmen entwickelt worden, welche aus den Ergebnissen der Analyse und Bewertung der Verkehrsangebote (vgl. Kapitel 5) abgeleitet wurden. Im Handlungsfeld **Verbesserung der Verkehrsangebote im Stadt- und Regionalverkehr** wurde die Maßnahmen M 1.1 – *Optimierung des Fahrplan- und Linienangebotes* als „vorrangiger Bedarf“ eingestuft, da eine Anpassung des Linienangebotes, insbesondere durch bereits durchgeführte und zukünftig wahrscheinliche Veränderungen im Tarifsysteem, mit voraussichtlich steigender Nachfrage erforderlich ist. Zudem sollen die Angebote des Linienverkehrs kosteneffizient ausgebaut werden. Die Maßnahme M 1.2 – *Abend- und Nachtverkehr* wurde in den „nachrangigen Bedarf“ eingestuft, weil die potenzielle Fahrgastnachfrage während der Tagesrandzeiten deutlich geringer als im Tagesverkehr ist und die Rentabilität des Angebots abnimmt. Die Entwicklung von kreisübergreifenden Verkehren sind in Maßnahme M 1.3 – *Kreisübergreifende Verkehre* beschrieben. Als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs wurde neu die Maßnahme M 1.4. „Anbindung Gewerbegebiete der Stadt Hameln“ eingeführt. Aufgrund Erweiterungen der Gewerbegebiete Afferde, Langes Feld und Hottenbergfeld ist hier eine steigende Nachfrage

von Berufspendlern zu erwarten. Entsprechend soll die bessere Anbindung dieser Gewerbegebiete geprüft werden, insbesondere in Form der Einrichtung neuer Haltestellen. Detaillierte Informationen lassen sich dem Maßnahmensteckbrief in Anhang 10 entnehmen.

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes **Ausweitung der Verkehrsangebote in Räumen geringerer Nachfrage** wurden in den „vorrangigen Bedarf“ eingestuft und sind in gegenseitiger Abhängigkeit zu den Maßnahmen aus dem Handlungsfeld H 1 einzuordnen. Die Maßnahme M 2.1. – *Verbesserung der Anbindung nachfrageschwacher Räume* – dient als Prüfauftrag zur allgemeinen Verbesserung der Angebotsqualität in dünn besiedelten Gebieten. Ziel ist die flächendeckende Erfüllung des Anforderungsprofils hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit sowie der Bedienungszeiträume. Im Rahmen der Maßnahme M 2.2. – *Pilotprojekte On-Demand-Verkehre* – sollen moderne flexible Bedienungsformen im Landkreis Hameln-Pyrmont erprobt werden. Die Maßnahme M 2.3. zielt auf die Einführung eines Rufbusystems im Flecken Aetzen ab. Hier soll es zu einer Angebotsverbesserung derjenigen Ortschaften kommen, die heute durch die Linie 34 und 37 erschlossen werden. Die Maßnahme M 2.4 – *Finanzielle Förderung von bestehenden Bürgerbussystemen* ermöglicht es durch das Engagement von Bürgerbusvereinen Verkehrsangebote außerhalb der verkehrstarken Zeiten und in geringerer nachgefragten Räumen zu implementieren, wo sich das Betreiben von Linienverkehren nicht rechtfertigen lässt. Zudem begünstigen Bürgerbusverkehre bürgerschaftliches Engagement, welches für die Akteure und die NutzerInnen der Verkehrsangebote identitätsstiftend wirken kann.

Bei der **Optimierung des Schülerverkehrs (H 3)** ist die Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure erforderlich. In Zusammenhang mit den Handlungsfeldern H 1 und H 2 soll eine Weiterentwicklung der Fahrplanangebote im Schülerverkehr (M 3.1) vorgenommen werden. Darüberhinaus soll entsprechend der Maßnahme M 3.2 – *(eine) Kommunikationsplattform*

Schülerverkehr aufgebaut werden, deren Akteure Vertreter der Schulen, der Verkehrsunternehmen und des Landkreises sein sollen, wodurch Informationen besser übermittelt und Anpassungen abgestimmt werden können.. Die Maßnahme M 3.3 – Mobilitätsunterricht an Schulen wird nun als vorrangige Maßnahme eingestuft und sollte gemeinsam mit der Einführung von Bus-Scouts umgesetzt werden.

Das Handlungsfeld **Weiterentwicklung des Tarifsystems** ist ein bedeutendes Handlungsfeld für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV. Die Mehrheit der in diesem Handlungsfeld befindlichen Maßnahmen hat „vorrangigen Bedarf“. Dieses gilt zum einen für Maßnahmen, welche für die tarifliche Durchlässigkeit zur Nutzung aller im Kreis verkehrenden ÖPNV-Angebote geplant sind, wozu die Maßnahmen M 4.1 – Semesterticket in Öffi-Bussen und M 4.2 – Bus-Bahn-Tickets zählen.

Durch die Digitalisierung können Zugangshürden zum ÖPNV weiter abgebaut werden, weshalb mit der geplanten Umsetzung der Maßnahme M 4.3 – E-Tickets Verbesserungen zu erzielen sind. Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II müssen derzeit ihre Fahrtkosten selbst tragen. Um einen Anreiz zur Nutzung des ÖPNV zu schaffen und die Nutzung des MIV zu verringern, soll mit der Maßnahme M 4.4 – Erweiterung Schülerticketberechtigung -ein landkreisweit kostenfreies Fahren für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II ermöglicht werden. In diesem Zuge soll auch die bisher bestehende 2-Kilometer-Regelung bei der Ausgabe von SSZK wegfallen. Darüber hinaus sollen Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen die selbstständige Nutzung des MIV dauerhaft ausschließen, bei freiwilliger Abgabe des Führerscheins durch die Maßnahme M 4.5 – Öffi-Abo bei Abgabe des Führerscheins den kreisweiten ÖSPV nutzen können. Dieses ermöglicht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, eine Reduzierung von Schadstoffemissionen durch Vermeidung von Fahrten mit dem MIV und sofern die Fahrtauglichkeit bereits eingeschränkt ist, die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr.

Die **Bereitstellung umfassender Fahrgastinformationen (H 5)** kann die Akzeptanz des ÖPNV deutlich erhöhen. Der Aufgabenträger plant die Maßnahme M 5.1 – Marketingoffensive umzusetzen, um die Verkehrsangebote dauerhaft stärker zu bewerben und damit potenzielle Fahrgäste zu sensibilisieren den ÖPNV zu nutzen. Für Bestandskunden des ÖPNV soll die Zuverlässigkeit des Fahrplanes erhöht werden (vgl. Kapitel 4). Sofern Verzögerungen nicht zu vermeiden sind, sollen umfassende Fahrgastinformationen bei Störungen optimiert werden (M 5.2), um die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Gesamtangebot nicht zu gefährden. Dies soll auch durch Übermittlung von Live-Informationen per App erfolgen. Menschen mit Behinderungen, die den ÖPNV nutzen, sind teilweise auf Zusatzinformationen und -leistungen angewiesen. Eine wichtige Information ist die Verfügbarkeit von barrierefreien Haltestellen, welche mit der Maßnahme M 5.3 – Öffentliche Haltestellendatenbank zugänglich gemacht wird. Neben Informationen zur Barrierefreiheit enthalten Haltestellendatenbanken zusätzliche Informationen, welche auch für Menschen ohne Behinderungen relevant sind und dem Aufgabenträger als Kontrollinstrument dienen. Durch die Maßnahme M 5.4 – Barrierefreie Fahrgastinformationen sollen Fahrgastinformationen u.a. in leichter Sprache und für blinde und sehbehinderte Personen zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus wird eine Mobilitätsassistentin für Menschen mit Sehbehinderung in die Öffi-App integriert. Diese sagt bei Ankunft von Bussen Liniennummer und Fahrtziel an. Der Fahrgastbegleitservice richtet (M 5.5) sich speziell an Menschen, die ohne fremde Hilfe keine Fahrkarten erwerben können, Hilfe beim Ein- und Ausstieg benötigen oder für die gesamte Reisekette.

Das Handlungsfeld **Ausbau der Haltestelleninfrastruktur (H 6)** ist eine fortwährende Aufgabe des Landkreises und der Kommunen. Bushaltestellen sind, sofern sie nicht im NVP begründet davon ausgenommen werden weiter barrierefrei auszubauen, weshalb die Maßnahme M 6.1 notwendig ist und „vorrangigen Bedarf“ hat.

Die **Modernisierung der Fahrzeugflotte** ist ebenso wie der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur eine dauerhafte Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Zukünftig sind in diesem Bereich die Vorgaben des „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“ einzuhalten. In diesem Rahmen werden Mindestvorgaben für den Anteil der lokal emissionsfreien Fahrzeuge unter den Neubeschaffungen gemacht. Zukünftig sollen primär eben solche Fahrzeuge angeschafft werden, wobei Elektrobusse oder Wasserstofftechnologie in Frage kommt. Alle neu angeschafften Fahrzeuge sind in Niederflurbauweise zu ordern und verfügen über neueste Technologien in den Bereichen Kraftstoffverbrauch, Ergonomie und Komfort sowie Fahrgastinformationen. Hierzu soll die Maßnahme M 7.1 –

Fahrzeugbeschaffung - fortlaufend umgesetzt werden.

Die Maßnahmen im Handlungsfeld **Ausweitung von Mobilitätsangeboten** sind alle in den „nachrangigen Bedarf“ eingestuft worden, da der Fokus des Optimierungsbedarfs zunächst auf den Kernelementen des ÖPNV liegen soll. Punktuell ist jedoch auch die Umsetzung der Maßnahmen M 8.1 – Mobilitätsstationen - und M 8.2 – Radabstellanlagen an Haltestellen - möglich.

Eine detaillierte Beschreibung zu den einzelnen Maßnahmen ist in Form von Maßnahmensteckbriefen in **Anlage 11** enthalten.

Handlungsfelder NVP		Maßnahmen NVP		
Nr.	Handlungsfeld	Maßnahmennr.	Maßnahme	Bedarf
H1	Verbesserung der Verkehrsangebote im Stadt- und Regionalverkehr	M 1.1	Optimierung des Fahrplan- und Linienangebotes	vorrangig
		M 1.2	Abend- und Nachtverkehr	nachrangig
		M 1.3	Kreisübergreifende Verkehre	vorrangig
		M 1.4.	Anbindung Gewerbegebiete Stadt Hameln	vorrangig
H2	Ausweitung der Verkehrsangebote in Räumen geringerer Nachfrage	M 2.1	Verbesserung der Anbindung nachfrageschwacher Räume	vorrangig
		M 2.2	Pilotprojekt On-Demand-Verkehre	vorrangig
		M.2.3.	Rufbussystem Flecken Aerzen	vorrangig
		M 2.4.	Finanzielle Förderung von bestehenden Bürgerbussystemen	vorrangig
H3	Optimierung der Schülerverkehre	M 3.1	Weiterentwicklung der Fahrplanangebote im Schülerverkehr	vorrangig
		M 3.2	Kommunikationsplattform Schülerverkehr	nachrangig
		M 3.3	Mobilitätsunterricht an Schulen und Bus-Scouts	vorrangig
H4	Weiterentwicklung des Tarifsystems	M 4.1	Semestertickets in den Öffi-Bussen	vorrangig
		M 4.2	Bus-Bahn-Tickets	vorrangig
		M 4.3	E-Ticket	vorrangig
		M 4.4	Erweiterung Schülerticketberechtigung	vorrangig
		M 4.5	Öffi-Abo bei Abgabe des Führerscheins	nachrangig

Handlungsfelder NVP		Maßnahmen NVP		
Nr.	Handlungsfeld	Maßnahmennr.	Maßnahme	Bedarf
H5	Bereitstellung umfassender Fahrgastinformationen	M 5.1	Marketingoffensive	vorrangig
		M 5.2	Optimierung der Fahrgastinformationen bei Störungen	vorrangig
		M 5.3	Öffentliche Haltestellendatenbank	nachrangig
		M 5.4	Barrierefreie Fahrgastinformationen	vorrangig
		M 5.5	Fahrgastbegleitservice	nachrangig
H6	Ausbau der Haltestelleninfrastruktur	M 6.1	Ausbau von Bushaltestellen	vorrangig
H7	Modernisierung der Fahrzeugflotte	M 7.1	Fahrzeugbeschaffung	vorrangig
H8	Ausweitung von Mobilitätsangeboten	M 8.1	Mobilitätsstationen	nachrangig
		M 8.2	Radabstellanlagen an Haltestellen	vorrangig

Tabelle 36: Maßnahmenliste NVP Hameln-Pyrmont

6.3 Maßnahmenvorschläge aus dem Forum Nahverkehrsplan

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung im Jahr 2017 wurde eine Veranstaltung unter dem Titel „Forum Nahverkehrsplan“ durchgeführt, auf welcher den rund 85 Teilnehmenden die Maßnahmenvorschläge vorgestellt wurden, die als Ergebnis der Analyse und Bewertung der Verkehrsangebote entwickelt wurden. Die Maßnahmen wurden anschließend durch die Teilnehmer bewertet, sodass eine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen werden kann. Die damals vorgestellten und bewerteten Maßnahmen entsprechen in weiten Teilen den Maßnahmen dieses Nahverkehrsplans (2022), sind jedoch nicht vollkommen identisch. Trotzdem ist ein Blick auf die Bewertung der Maßnahmen durch die Bürger weiterhin sinnvoll, um Aufschluss darüber zu erlangen, welche Maßnahmen von besonderer Dringlichkeit sind. Im Rahmen des Forums Nahverkehrsplans im Jahr 2017 wurden zu diesem Zweck sieben Gruppen gebildet,

die in einem interaktiven Prozess die einzelnen Maßnahmen diskutierten. Die Maßnahmen wurden durch die jeweilige Gruppe einer Vorauswahl unterzogen, indem jede Gruppe den einzelnen Maßnahmen eine höhere oder niedrigere Priorisierung zuwies. Anschließend wurde eine zweite Priorisierung anhand eines verfügbaren Kostenrahmens durchgeführt. Hierfür wurden die Maßnahmen zuvor nach fünf Kostengruppen klassifiziert. Jede Gruppe hat als Ergebnis eine Reihenfolge der priorisierten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Relevanz und des Kostenrahmens entwickelt. Die drei favorisierten Maßnahmen je Gruppe sind Tabelle 37 zu entnehmen.

Gruppe	Favorisierte Maßnahmen		
	1. Maßnahme	2. Maßnahme	3. Maßnahme
A	M 2.2 Bedarfsverkehre in Ergänzung zum Linienverkehr	M 4.5 Bus-Bahn-Tickets	M 8.1 Mobilitätsstationen an größeren Verkehrsknoten
B	M 5.4 Barrierefreie Fahrgastinformationen	M 5.5 Fahrgastbegleitservice	M 4.7 Kostenübernahme Schülertickets Sekundarstufe II
C	M 4.7 Kostenübernahme Schülertickets Sekundarstufe II	M 4.2 GVH-Erweiterung	M 1.3 Abend- und Nachtverkehre
D	M 2.2 Bedarfsverkehre in Ergänzung zum Linienverkehr	M 4.2 GVH-Erweiterung	M 4.5 Bus-Bahn-Tickets
E	M 4.2 GVH-Erweiterung	M 4.5 Bus-Bahn-Tickets	M 2.1 Finanzielle Förderung von Bürgerbussystemen
F	M 2.2 Bedarfsverkehre in Ergänzung zum Linienverkehr	M 4.7 Kostenübernahme Schülertickets Sekundarstufe II	M 4.1 Optimierung des Tarifsystems
G	M 1.3 Abend- und Nachtverkehre	M 4.7 Kostenübernahme Schülertickets Sekundarstufe II	M 5.4 Barrierefreie Fahrgastinformationen

Tabelle 37: Favorisierte Maßnahmen aus dem Forum NVP

Als Ergebnis des „Forum Nahverkehrsplan“ geht eine Häufung relevanter Themen und Maßnahmen hervor. Die drei prioritär bewerteten Maßnahmen sind M 2.2 – Bedarfsverkehre in Ergänzung zum Linienverkehr, M 4.4 – Kostenübernahme Schülertickets Sekundarstufe II. und M 4.2 – GVH-Erweiterung.

Durch die Maßnahme „Bedarfsverkehre als Ergänzung zum Linienverkehr“, soll insbesondere der ländliche Raum mit einem besseren Verkehrsangebot versorgt werden. Das spiegelt sich auch in einem in den vorangegangenen Workshops genannten

Mangel, dass Verbindungen von den Dörfern in die nächstgelegenen Zentren fehlen.

Mit der „Kostenübernahme der Schülertickets der Sekundarstufe II“ soll die Mobilität von Heranwachsenden und jungen Erwachsenen gefördert werden, um eine attraktive Alternative zu einem Umstieg auf den kostenintensiven und umweltschädlicheren MIV zu schaffen. Ein attraktiveres ÖPNV-System bedingt jedoch nicht nur einer kostengünstigen/-freien Nutzung, sondern beinhaltet auch ein gutes Verkehrsangebot, welche insbesondere den zeitlichen und räumlichen Aktionsradius junger Menschen umfasst.

Die Erweiterung des GVH-Tarifes auf den Verkehrsraum des Landkreises Hameln-Pyrmont würde die tarifliche Durchlässigkeit zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV auflösen und vor allem für Fahrgäste, welche häufig Wege in die Region Hannover unternehmen, zu einer spürbaren Verbesserung führen. Der Landkreis ist bereits seit längerer Zeit in Verhandlungen mit dem GVH, hat jedoch noch keine Einigung erzielen können. Die durch den Aufgabenträger als „fest disponiert“ deklarierten Maßnahmen sind ergänzend der nachfolgenden Auflistung zu entnehmen:

- M 1.1 Optimierung des Fahrplan- und Linienangebotes
- M 1.2 Optimierung der Anschlusssicherungen zwischen Bus und Bahn
- M 3.1 Weiterentwicklung der Fahrplanangebote im Schülerverkehr
- M 3.2 Kommunikationsplattform Schülerverkehr
- M 4.3 Niedersachsenticket in den Öffi-Bussen
- M 5.1 Marketingoffensive
- M 5.2 Optimierung der Fahrgastinformationen bei Störungen
- M 5.3 Öffentliche Haltestellendatenbank
- M 6.1 Ausbau von Bushaltestellen
- M 7.1 Beschaffung moderner, barriere- und emissionsarmer Fahrzeuge

6.4 Investitions- und Finanzierungsplan

6.4.1 Finanzierung nach ÖDA und sonstigen Vereinbarungen

Der Landkreis Hameln-Pyrmont zahlt zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die Erbringung der Verkehrsdienstleistung jährliche Ausgleichsleistungen für die damit verbundenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen an die VHP. Diese Ausgleichszahlungen werden über den Kreishaushalt abgebildet und stellen somit die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV sicher. Der Wirtschaftsplan der VHP für 2022 weist für die mittelfristige Finanzplanung dementsprechend folgende Kostenentwicklung aus (Stand Oktober 2022):

- 2022 11.722.851 €
- 2023 13.622.319 €
- 2024 15.650.261 €
- 2025 18.095.595 €
- 2026 19.819.823 €

Die folgend aufgeführten Maßnahmen, die in Kapitel 6.2 bereits genannt wurden, sollen dabei über die Ausgleichsleistungen an die VHP finanziert werden:

- M 1.3 Kreisübergreifende Verkehre
- M 1.4 Anbindung Gewerbegebiete Stadt Hameln
- M 2.4 Finanzielle Förderung bestehender Rufbussysteme
- M 3.1 Weiterentwicklung der Fahrplanangebote im Schülerverkehr

- M 3.2 Kommunikationsplattform Schülerverkehr
- M 4.2 Bus-Bahn-Tickets
- M 4.4 Erweiterung Schülerticketberechtigung
- M 4.5 Öffi-Abo bei Abgabe des Führerschein
- M 5.2 Optimierung der Fahrgastinformationen bei Störungen
- M 7.1 Fahrzeugbeschaffung

Finanzierungsvereinbarungen mit dem ZVSN und der Region Hannover

Neben dem ÖDA bestehen Finanzierungsvereinbarungen mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) und der Region Hannover.

Die vom ZVSN wettbewerblich vergebenen Verkehrsleistungen im Teilnetz 91 des VSN (Linien 522 und 524) und die vom Landkreis Hameln-Pyrmont beauftragten und durch die Verkehrsgesellschaft Hameln Pyrmont mbH (VHP) durchgeführten Verkehre auf den Linien 40, 44, R44 und 51 führen jeweils in das Zuständigkeitsgebiet des anderen Aufgabenträgers und gewährleisten hierdurch ein zuständigkeitsübergreifendes Verkehrsangebot. Durch eine **Finanzierungsvereinbarung**, die 2022 beschlossen wurde, sollen die Kosten, die jedem Aufgabenträger für die Verkehrsbedienung beim Nachbaraufgabenträger entstehen, ausgeglichen werden. Der ZVSN hat Anspruch auf Ausgleichszahlungen für 311.830 geleistete Fahrplankilometer. Der Landkreis Hameln-Pyrmont hat Anspruch auf Ausgleichszahlungen aufgrund von 87.366 geleisteten Fahrplankilometern. Die genaue Höhe der Ausgleichszahlungen wird jedes Jahr durch eine Abrechnung festgestellt.

Die Finanzierungsvereinbarung mit der Region Hannover bezieht sich auf die Linie 562, welche den Ort

Nienstedt der Stadt Bad Münder mit Barsinghausen in der Region Hannover verbindet. Für diese grenzüberschreitende Linie besteht grundsätzlich eine gemeinsame Zuständigkeit beider Aufgabenträger nach § 4 (1) Nr. 1 lit. a) NNVG. Bei der Finanzierungsvereinbarung handelt es sich konkret um eine **delegierende Zweckvereinbarung** aus dem Jahr 2019 nach Art. 5 (1) S. 1 NKomZG. Der Landkreis Hameln-Pyrmont delegiert seine Aufgaben als Aufgabenträger für den ÖSPV für den in seinem Gebiet verlaufenden Abschnitt der Linie 562 an die Region Hannover. In diesem Rahmen gewährt der Landkreis der Region Ausgleichszahlungen für die durch sie aufgetragten Aufwendungen. Diese betrugen im Jahr 2020 25.000 € und steigen seitdem jährlich um 3%.

6.4.2 Finanzierung nach NNVG

Zur Erfüllung seiner Pflichten als Aufgabenträger erhält der Landkreis finanziellen Hilfen. Rechtsgrundlage für diese finanziellen Mittel durch das Land Niedersachsen ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG). Dem Landkreis kommen daraus Finanzhilfen zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft nach § 7 (4) NNVG, sowie jährliche Zuwendung nach § 7 (5) NNVG, § 7a NNVG, § 7b NNVG und § 7e NNVG zu.

Nach § 7 (4) NNVG steht dem Landkreis als Aufgabenträger nach § 4 (1) Nr. 1 NNVG Finanzhilfen von 1,35 Euro je Einwohner zu. Diese Mittel sind für die Abdeckung der Verwaltungskosten, die bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft entstehen, zu verwenden. Darunter sind neben Personalkosten auch die Kosten für rechtliche Beratung oder Gutachten zu verstehen. Zudem dienen die Mittel zur Erstellung des Nahverkehrsplans.

Nach § 7 (5) NNVG erfolgt eine Mittelzuweisung nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, dem Regionalisierungsgesetz (RegG). Diese Zuweisungen werden auch als Regionalisierungsmittel bezeichnet. Diese stellen

einen übergeordneten bundesweiten Finanzrahmen dar, in welchem seitens des Bundes den einzelnen Ländern anteilig Finanzhilfen zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Daseinsvorsorge zugeteilt werden. Sie werden vom Land Niedersachsen an die jeweiligen Aufgabenträger verteilt. Dem Land ist jährlich ein Verwendungsnachweis über die Regionalisierungsmittel vorzulegen. Verwendet werden können die Mittel im Rahmen der rechtlichen Regelungen des § 7 (7) NNVG. Der Kreistag hat dazu die Grundsätze und Regularien für die Förderung bzw. Finanzierung von Verbesserungen im ÖPNV beschlossen. Fördergegenstände dieser Grundsätze sind dabei u.a. die Ausbauförderung von Haltestellen, die Unterstützung von Bürgerbusvereinen, die Finanzierung der Mobilitätszentrale oder Marketingmaßnahmen.

Der Landkreis als kommunaler Aufgabenträger erhält nach § 7a NNVG jährliche Zuweisungen von Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV. Diese Zahlungen gleichen die gesetzlich vorgegebenen Mindesttrabattierungen i. H. v. 25 % auf Tarife im Ausbildungsverkehr aus und werden vom Aufgabenträger dem Verkehrsdienstleister VHP sowie anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen mit einbrechenden (Kreisgrenzen überschreitenden) Linien auf Antrag zugewiesen. Geregelt sind diese Zahlungen in der vom Kreistag am 20.06.2017 beschlossenen „Allgemeinen Vorschrift gem. Art. 3 Abs. 2 EU-VO 1370/2007“ für die Erstattung von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr auf dem Gebiet des Landkreises Hameln-Pyrmont gemäß § 7 a Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz.

Zuweisungen nach § 7 b NNVG erfolgen zudem für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Diese zugewiesenen Mittel sind insbesondere für die Entwicklung von Angeboten zu verwenden, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und auf wechselnde Nachfragen zugeschnitten sind. Des Weiteren können diese Mittel auch zu anderen Verbesserungen oder Erweiterungen, die dem ÖPNV zugutekommen eingesetzt werden. Voraussetzung für diese Zuweisungen ist eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans alle fünf Jahre. Zudem ist nach § 7c (2) NNVG seit 2019 alle zwei Jahre ein Qualitätsbericht über die erreichten Verbesserungen sowie Verwendungsnachweise der Mittel nach § 7 b NNVG vorzulegen. Diese sollten von der Landesregierung bis zum 31.12.2021 überprüft werden, um dann über die zukünftigen Zuwendungsmodalitäten zu entscheiden. Hier steht eine Entscheidung noch aus.

Nach § 7e NNVG gewährt das Land seit 2022 den kommunalen Aufgabenträgern eine Finanzhilfe zum Ausgleich der durch das regionale Schüler- und Azubiticket (im Landkreis Hameln-Pyrmont: Schüler-JahresKarte) entstehenden Kosten.

Die Verwendung der finanziellen Mittel nach NNVG u.a. auch für die in Kapitel 6.2 beschriebenen Maßnahmen ist folgender Tabelle zu entnehmen. Die Umsetzung und Förderung der nachfolgenden Maßnahmen steht unter Vorbehalt ausreichender finanzieller Mittel im Rahmen der entsprechenden Zuwendungen. Soweit diese nicht ausreichen, müssten die Maßnahmenkosten nach Beteiligung der zuständigen Kreisgremien über den Kreishaushalt finanziert werden.

Mittelverwendung nach	Zuwendungssumme p.a.	Maßnahmen
§ 7 (4) NNVG,	200.637 EUR*	- Wahrnehmung Aufgabenträgerschaft, - Erstellung von Gutachten, - Rechtsberatung, - Fortschreibung Nahverkehrsplan
§ 7 (5) NNVG, Regionalisierungsmittel	622.304 EUR*	Mobilitätszentrale M 1.1 Prüfung zur Optimierung des Fahrplan- und Linienangebotes M 1.4 Anbindung Gewerbegebiet Stadt Hameln M 2.4 Finanzielle Förderung von bestehenden Bürgerbussystemen M 3.3. Mobilitätsunterricht an Schulen und Bus-Scouts M 4.3 E-Tickets M 5.1 Marketingoffensive M 5.3 Öffentliche Haltestellendatenbank M 5.4 Barrierefreie Fahrgastinformationen M 6.1 Ausbau von Bushaltestellen
§ 7a NNVG, Ausgleichszahlungen Ausbildungsverkehr	1.617.355 EUR**	- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßen- gebundenen ÖPNV, - davon an die VHP 1.482.000 EUR - und an Verkehrsunternehmen mit einbrechenden (Kreisgrenzen überschreitenden) Linien 135.000 EUR
§ 7b NNVG, Weiterentwicklung ÖPNV	529.450 EUR**	M 2.1 Verbesserung der Anbindung nachfrageschwacher Räume M 2.2 Pilotprojekt On-Demand-Verkehre M 2.3 Rufbussystem Gemeinde Aerzen M 5.5 Fahrgastbegleitservice
§ 7e NNVG Finanzhilfe für das Ange- bot eines regionalen Schüler- und Azubiticket	249.977 EUR**	- Einführung eines regionalen Schüler- und Azubitickets

* Jährliche Berechnung ** Festbetrag gem. NNVG

Tabelle 38: Zuordnung von Maßnahmen zu finanziellen Zuwendungen nach NNVG

Die Finanzierung der Maßnahmen, die nicht über die Ausgleichsleistungen oder Zuwendungen nach NNVG abgedeckt sind, sind noch offen. Dazu zählen M 1.2, M 4.1, M 8.1 und M 8.2. Hierzu sind die ggf. entsprechend verfügbaren Fördermittel bei dritten zu beantragen.

Abkürzungsverzeichnis

ALT	Anruf-Linien-Taxi
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BB	Bürgerbus
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan 2030
DFI	Anzeige zur dynamischen Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EU-VO	Verordnung des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates
FAN	Fahrgast Analyse im Nahverkehr (Software GVS)
Fpl.-Std.	Fahrplanstunden
GVH	Großraum-Verkehr-Hannover
HSW	Hochschule Weserbergland
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LROP	Landesraumordnungsprogramm
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nkm	Nutzwagenkilometer
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NTVergG	Niedersächsisches Tariftreue- und Vergabegesetz
NVP	Nahverkehrsplan
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RegG	Regionalisierungsgesetz
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSZK	Sammel-Schülerzeitkarte
TA	Technische Akademie Hameln
VB	Vordringlicher Bedarf (BVWP)
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VHP	Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH
WB	Weiterer Bedarf (BVWP)
ZOK	Zentrale-Orte-Konzept

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Haltestellenabdeckung Hagen in der Stadt Bad Pyrmont	37
Abbildung 2:	Schematische Darstellung unterschiedlicher Haltestellenformen (LK Heidekreis 2011)	48
Abbildung 3:	Methodische Vorgehensweise zur Analyse und Bewertung des Verkehrsangebotes	69
Abbildung 4:	Kategorisierte Eingaben zum Beschwerdemanagement 2014-2022	83
Abbildung 5:	Kategorisierte Eingaben zum Beschwerdemanagement 2021	84

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ortsteile mit Versorgungseinrichtungen	11
Tabelle 2:	Übersicht Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Hameln-Pyrmont	20
Tabelle 3:	Haltestelleneinzugsradien nach VDV (VDV 2001)	32
Tabelle 4:	Zulässige Reisezeiten zu Zentren nach VDV (VDV 2001)	33
Tabelle 5:	Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit nach VDV (VDV 2001)	33
Tabelle 6:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für den Flecken Aerzen.....	35
Tabelle 7:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Bad Münder.....	36
Tabelle 8:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Bad Pyrmont	38
Tabelle 9:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für den Flecken Coppenbrügge	39
Tabelle 10:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Gemeinde Emmerthal.....	40
Tabelle 11:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Hameln	41
Tabelle 12:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für die Stadt Hessisch Oldendorf.....	43
Tabelle 13:	Bedienungshäufigkeit nach Fahrtenpaaren für den Flecken Salzhemmendorf.....	44
Tabelle 14:	Haltestellenausbauform im Landkreis Hameln-Pyrmont (VHP 2017b)	49
Tabelle 15:	Fahrgastinformationen an Haltestellen im Landkreis Hameln-Pyrmont (VHP 2017b)	49
Tabelle 16:	Ausstattung mit Komfortmerkmalen an Haltestellen im Landkreis Hameln-Pyrmont (VHP 2017b) ...	50
Tabelle 17:	Barrierefreie Haltestellen im Landkreis Hameln-Pyrmont; Stand 2022	51
Tabelle 18:	Haltestelleneinzugsradien und Abdeckung des Siedlungsgebietes	58
Tabelle 19:	Bedienungszeiträume je Zentralität und Verkehrstag (*Verlängerung Spätverkehr u. Vorbehalt) ..	59
Tabelle 20:	Bedienungshäufigkeit je Zentralität und Verkehrszeit (*Verlängerung Spätverkehr u. Vorbehalt) ...	60
Tabelle 21:	Maximale Anzahl zulässiger Umsteigevorgänge zwischen Relationen im Landkreis	62
Tabelle 22:	Anforderungen an die Reisezeit im ÖPNV im Vergleich zum MIV	63
Tabelle 23:	Anforderung an die Betriebsqualität	64
Tabelle 24:	Anforderungsprofil zur Fahrgastinformation.....	65
Tabelle 25:	Haltestellenkategorien.....	67
Tabelle 26:	Anforderungen an die Haltestellenausstattung nach Kategorien.....	68
Tabelle 27:	Erfüllung der Anforderungen an den Bedienungszeitraum je Kommune	72
Tabelle 28:	Erfüllung der Anforderungen an der Bedienungshäufigkeit je Kommune	73
Tabelle 29:	Erfüllung der Anforderungen zur Reisezeit je Kommune	75
Tabelle 30:	Fahrgastnachfrage	76
Tabelle 31:	Schwächen-Tabelle	79
Tabelle 32:	Stärken-Tabelle.....	79
Tabelle 33:	Ergebnisse Workshop menschengerechte Mobilität	80
Tabelle 34:	Kategorisierte Auswertung der Kundenbarometer der Jahre 2015 – 2022.....	81
Tabelle 35:	Beste und schlechteste Einzelkriterien im Kundenbarometer.....	82
Tabelle 36:	Maßnahmenliste NVP Hameln-Pyrmont	91
Tabelle 37:	Favorisierte Maßnahmen aus dem Forum NVP	92
Tabelle 38:	Zuordnung von Maßnahmen zu finanziellen Zuwendungen nach NNVG	96

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Einwohnerzahlen Ortsteile 2022
Anlage 2:	Liste aller ÖPNV-Linien im LK Hameln-Pyrmont
Anlage 3:	Liniennetz Landkreis Hameln-Pyrmont
Anlage 4:	Fahrgastnachfrage nach Tagtypen 2017
Anlage 5:	Analyse Haltestellenbelastung 2017
Anlage 6:	Technisches Anforderungsprofil - Fahrzeuge
Anlage 7:	Analyse Bedienungszeitraum 2022
Anlage 8:	Analyse Bedienungshäufigkeit 2022
Anlage 9:	Analyse Reisezeiten 2022
Anlage 10:	Hinweise und Zuordnung der Hinweise aus den kommunalen Workshops und dem Workshop zum Thema „Inklusion“
Anlage 11:	Maßnahmensteckbriefe

Quellenverzeichnis

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): Bundesverkehrswegeplan 2030. Internet: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile (28.11.2017).

GVS – Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (2018): Verkehrserhebung 2017 im Nahverkehr Hameln-Pyrmont – Abschlussbericht. Hannover.

KANTAR TNS (2015 - 2017): ÖPNV-Kundenbarometer – Gesamtberichte aus den Jahren 2015 - 2017 – Ergebnischarts.

LK – Landkreis Hameln-Pyrmont (2017): Dokumente des Landkreises Hameln-Pyrmonts ausgehändigt durch das Amt Wirtschaftsförderung / Regionale Entwicklung / ÖPNV.

LK – Landkreis Heidekreis (2011): Nahverkehrsplan 2010 – 2014, Darstellung der Haltestellenformen. Internet: <http://docplayer.org/43082982-Nahverkehrsplan-landkreis-heidekreis.html> (16.01.2018).

LNVG – Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (2017): Interaktive Karte. Internet: https://www.lnvg.de/interaktive-kartestreckennetz/?no_cache=1 (22.11.2017).

NIW – Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2014): Bevölkerungsvorausrechnung für den Landkreis Hameln-Pyrmont und kreisangehörige Gemeinden nach Altersgruppen bis 2035. Hannover.

TA – Technische Akademie Hameln (2018): Unternehmensprofil. Internet: <http://www.ta.de/profil.html> (12.06.2018).

UBA – Umweltbundesamt (2018): Fahrleistungen, Verkehrsaufwand und „Modal-Split“. Internet: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-1> (06.02.2018).

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. VDV-Schriften 4. Köln (Eigenverlag).

VHP / Die Öffis (2014 – 2017): Auswertungen zum Beschwerdemanagement der Jahre 2014 bis 2017.

VHP – Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH / Die Öffis (2017a): Netzplan. Internet: <http://liniennetz.oeffis.de/index.php/de/netz> (14.11.2017).

VHP – Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH / Die Öffis (2017b): Dokumente der VHP ausgehändigt durch den LK Hameln-Pyrmont – Amt Wirtschaftsförderung / Regionale Entwicklung / ÖPNV.

VHP – Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH / Die Öffis (2018a): Daten und Fakten. Internet: <https://www.oeffis.de/cms/unternehmen/daten-fakten.html> (13.06.2018).

VHP – Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH / Die Öffis (2018b): Mobilitätszentrale Weserbergland. Internet: <https://www.oeffis.de/cms/beratung/mobilitaetszentrale.html?B=%25252Fproc%25252Fself%25252Fenviro.html> (13.06.2018).