



Zweckverband Verkehrsverbund Süd -
Niedersachsen und Stadt Göttingen

Gemeinsamer Nahverkehrsplan des ZVSN und der Stadt Göttingen 2026-2030

September 2025

Impressum

Auftraggeber:



Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen

Jutta-Limbach-Straße 3
37073 Göttingen
www.zvsn.de



Stadt Göttingen

Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung
Hiroshimaplatz 1 – 4
37083 Göttingen
www.goettingen.de

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Dr. Timo Barwisch



ioki GmbH

Dr. Michael Barillère-Scholz
An der Welle 3, D-62322 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 1544879 80
hello@ioki.com, www.ioki.com

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand: 22.09.2015

Inhaltsverzeichnis

1	Planerarbeitung und Prozess	6
2	Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
2.1	Gesetzliche Grundlagen.....	8
2.2	Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte.....	11
2.3	Allgemeine Rahmenbedingungen	19
2.4	Bilanz der letzten NVP	23
2.5	Zusammenfassung.....	24
3	Bestandsaufnahme und -bewertung sowie Potenzialanalyse 26	
3.1	Mobilitätssimulation und Ermittlung der Verkehrsverflechtungen	26
3.2	Mobilitätsverhalten (Modal Split)	31
3.3	Erschließungsqualität.....	34
3.4	Bedienungsqualität	41
3.5	Verbindungsqualität.....	43
3.5.1	Reisezeit und Reisezeitverhältnisse	43
3.5.2	Umstiegshäufigkeit.....	49
3.6	Zusammenfassung.....	59
4	Stadt-Umland-Verkehr Göttingen.....	62
4.1	Definition Stadt-Umland	62
4.2	Definition der Stadt-Umland-Verkehre	65
4.3	Zielsetzung für den Stadt-Umland-Verkehr.....	67
5	Anforderungsprofil	68
5.1	Entwicklung der Netzhierarchie	68
5.2	Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Gebiet des ZVSN und der Stadt Göttingen	72
5.2.1	Definition Verkehrstage und Verkehrszeiten	72
5.2.2	Standards der Bedienungsqualität.....	74
5.2.3	Erschließungsqualität - Erreichbarkeit.....	78
5.2.4	Netz- und Fahrplangestaltung, Netzverknüpfungen, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit.....	80
5.2.5	Qualitätsanforderungen bedarfsgesteuerter Systeme	88
5.2.6	Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen	89
5.2.7	Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge	103

5.2.8	Qualitätsanforderungen Fahrpersonal, soziale Standards.....	110
5.2.9	Anforderungen an Information und Vertrieb.....	111
5.2.10	Qualitätsstandards der Schülerbeförderung	115
6	Bewertung der Angebotsqualität.....	117
6.1	Bewertung der Bedienungsqualität	117
6.2	Bewertung der Erschließungsqualität	120
6.3	Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen / Defizite.....	126
6.4	Bewertung von Parallelverkehren	129
6.5	Analyse der schulrelevanten Verkehre	131
7	Verkehrsprognose	133
7.1	Bevölkerungsprognose.....	133
7.2	Entwicklung der Schülerzahlen.....	137
7.3	Entwicklung des Arbeitsmarktes	138
7.4	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur.....	140
7.5	Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens.....	140
7.6	Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV	141
7.7	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung	142
8	Hinweise zum SPNV	145
9	Ziele und Maßnahmenvorschläge zur Ausgestaltung des ÖPNV	146
9.1	Nachfragedaten als dezidierte Planungsgrundlage	146
9.2	Maßnahmenprogramm Netz und Fahrplan	148
9.2.1	Generelle und übergeordnete planerische Ansätze	148
9.2.2	Planungen für den Landkreis Holzminden.....	154
9.2.3	Planungen für den Landkreis Holzminden im Übergang zum Landkreis Northeim.....	156
9.2.4	Planungen für den Landkreis Holzminden im Übergang zu weiteren Nachbarlandkreisen.....	157
9.2.5	Planungen für den Landkreis Northeim.....	159
9.2.6	Planungen für den Landkreis Northeim im Übergang zum Landkreis Holzminden	166
9.2.7	Planungen zwischen den Landkreisen Northeim und Göttingen	166
9.2.8	Planungen für den Landkreis Göttingen	172
9.2.9	Planungen für den Landkreis Göttingen im Übergang zu weiteren Nachbarlandkreisen.....	179

9.2.10	Planungen für die Stadt Göttingen	184
9.3	Maßnahmenprogramm Infrastruktur / Fahrzeuge	189
9.4	Maßnahmenprogramm Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit	205
10	Kosten- und Finanzierungsübersicht	212
10.1	Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV	212
10.2	Finanzierung	214
11	Linienbündelung	216
	Abbildungsverzeichnis	226
	Tabellenverzeichnis	228
	Literaturverzeichnis	230
	Abkürzungsverzeichnis	231
	Anhang	233

1 Planerarbeitung und Prozess

Die Bearbeitung zur Erstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans von ZVSN und Stadt Göttingen (NVP) erfolgte durch die beauftragte Bürokooperation plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung und ioki GmbH in enger Abstimmung mit dem ZVSN, der Stadtverwaltung Göttingen sowie den Verwaltungen der Landkreise Göttingen, Holzminden und Northeim. Die Bearbeitung wurde im Mai 2024 begonnen und im Juni 2025 fachlich, inhaltlich abgeschlossen.

Begleitet wurde die Fortschreibung des NVP durch Beteiligung verschiedener Planungspartnerinnen und -partner:

- **Städte und Gemeinden:** Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Mitteilung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter.
- **Verkehrsunternehmen:** Auch die Verkehrsunternehmen wurden zu Beginn der Bearbeitung schriftlich beteiligt. Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungsgespräche zwischen der GöVB, der Stadtverwaltung Göttingen und dem Gutachter statt.
- **Beteiligung der Öffentlichkeit:** Die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte in der Phase der Bestandsanalyse. Über eine digitale Ideenkarte sowie einen online bereitgestellten Fragebogen bestand über eine Website im Zeitraum vom 19. August bis 29. September 2024 die Möglichkeit, Anregungen, Ideen, Wünsche und Kritikpunkte zum ÖPNV einzubringen.
- **Politische Gremien:** Entsprechend dem Bearbeitungsstand wurden die vorliegenden Ergebnisse über einen NVP-Beirat den Kreisen und der Kreispolitik vorgestellt. Zum Ende der Bearbeitung wurde der Sachstand in den Ausschüssen der Landkreise und der Stadt Göttingen vorgestellt.
- **Benachbarte Aufgabenträger:** Zu Beginn der Neuaufstellung des NVP wurden die benachbarten Aufgabenträger über eine schriftliche Befragung beteiligt.
- **Durchführung von drei Regionalkonferenzen** (Landkreis Northeim (digital), Landkreis Holzminden sowie gemeinsame Konferenz von Stadt und Landkreis Göttingen) zum Abschluss der Entwurfsfassung des NVP. Eingeladen waren die jeweiligen Städte und Gemeinden, Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeiräte sowie Träger öffentlicher Belange.

Im Rahmen der Neuaufstellung des NVP wurde das Anhörungsverfahren zwischen dem 18.07.2025 und 30.08.2025 durchgeführt. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des NVP mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der eineinhalbmonatigen Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Der Gutachter hat in Zusammenarbeit mit ZVSN und Stadt Göttingen einen

Vorschlag zum Umgang mit den Stellungnahmen erarbeitet. Der NVP wurde am 12.12.2025 vom Rat der Stadt Göttingen und am 17.12.2025 von der ZVSN-Verbandsversammlung inkl. der berücksichtigten eingegangenen Stellungnahmen beschlossen.

2 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der gemeinsame Nahverkehrsplan (NVP) ist das strategische Planungsinstrument für den ZVSN und die Stadt Göttingen, in dem die langfristige Entwicklung und Organisation des ÖPNV beschrieben und definiert wird. Die Neuaufstellung des gemeinsamen NVP basiert auf gesetzlichen Grundlagen, die auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verortet sind. Diese bilden den rechtlichen Rahmen für die Neuaufstellung des hier vorliegenden NVP.

Für die Nahverkehrsplanung des ZVSN und der Stadt Göttingen gelten insbesondere folgende Grundlagen:

EU-Verordnung (EG) 1370/2007

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Ziel der EU-Verordnung 1370 ist es, unter ökonomischer Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel die Voraussetzung und einen Wettbewerbsrahmen für einen qualitativ und quantitativ verbesserten ÖPNV zu schaffen.

Für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aufgrund eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) oder einer allgemeinen Vorschrift dürfen den Betreibern angemessene Ausgleichsleistungen gewährt werden. Mit dem ÖDA kann der Aufgabenträger ein Verkehrsangebot durch eine Vergabe an einen Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherstellen. Der ÖDA enthält die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Betreibers, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste in einem Umfang oder einer Qualität oder unter Bedingungen zu erbringen, die er aus eigenunternehmerischem Antrieb nicht bereit wäre zu betreiben.

Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die von einer Genehmigungsbehörde erteilt wird. Das PBefG bestimmt den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen. Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie ist damit beschränkt auf Sachverhalte, bei denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienungen, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDA vorab bekannt gemacht hat, zurückbleiben. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienungen definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest und regelt Aspekte wie Linienverkehr, Bedarfsverkehr, Beförderungspflicht, Tarife, Qualität und Sicherheit der Dienstleistungen.

Im PBefG ist festgelegt, welche Voraussetzungen für den Betrieb von Verkehrsdiensten erfüllt sein müssen. Das PBefG beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. Die Regelungen zur Aufstellung von NVP sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG)

Neben dem PBefG sind auch im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) bzw. Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt. Barrierefreiheit wird sowohl im § 4 BGG als auch im § 2 Abs. 3 NBGG wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Menschen mit Gehbehinderungen und der Rollstuhlfahrer/innen sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer/innen, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung etc.)¹. Auch für sie ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

¹ siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz ist im Juni 2021 im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) in Kraft getreten. Ziel des Gesetzes ist es, klima- und umweltschädliche Emissionen durch Vorgaben bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen zu reduzieren. Im Gesetz ist festgelegt, welche Mindestziele öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber für den Anteil an sauberen bzw. lokal emissionsfreien Fahrzeugen bei deren Beschaffung beachten müssen.

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)

Das Bundes-Klimaschutzgesetz dient der Einhaltung nationaler und europäischer Klimaschutzziele. Konkret hat es die Minderung von Treibhausgasemissionen in Deutschland bis hin zur Treibgasneutralität im Jahr 2045 zum Ziel. Für den NVP bedeutet dies, Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu implementieren sowie eine umweltgerechte Gestaltung und nachhaltige Entwicklung des Nahverkehrs zu fördern. Der Fokus liegt dabei auf nachhaltigen Mobilitätslösungen sowie umweltfreundlichen Antrieben und Energieeffizienz.

Niedersächsisches Klimagesetz (NKlimaG)

Zweck dieses Gesetzes ist es, in Niedersachsen die Erbringung eines angemessenen und wirksamen Beitrages zur Erreichung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele zu gewährleisten sowie Regelungen für angemessene Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu schaffen, um dessen Folgen zu mindern. Das Gesetz ist somit die Konkretisierung des KSG und beinhaltet bspw. zum Themenfeld ÖPNV den Aspekt, dass es für Busse und andere Straßenfahrzeuge bewusst gestaltete Förderprogramme gibt, die die Beschaffung von Fahrzeugen mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben besonders unterstützt. Ab 2030 dürfen nur noch saubere oder emissionsfreie Antriebe gefördert werden, und bis 2035 erfolgt ein kompletter Förderstopp für konventionelle Antriebe.

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) konkretisiert. Das NNVG regelt, dass die Aufgabenträger die zuständige Stelle für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sind und auch zuständige Behörde im Sinne des § 8a Abs. 1 Satz 3 des PBefG.

Gemäß den Regelungen des NNVG sind die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs in Niedersachsen das Land für den Schienenpersonennahverkehr und die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet (Ausnahmen hiervon gelten in der Region Hannover und dem Großraum Braunschweig). Nach § 6 Abs. 1 NNVG haben die Aufgabenträger für ihre Bereiche,

einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft übertragen haben, jeweils für fünf Jahre einen NVP aufzustellen. Dieser Pflicht kommen der ZVSN und die Stadt Göttingen mit Aufstellung dieses gemeinsamen NVP nach. § 6 definiert weiterhin, welche Inhalte und Kriterien ein NVP enthalten muss und welche Organisationen in welcher Weise bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP zu beteiligen sind.

2.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte

Regionalstrategie Südniedersachsen 2020-2025

Das Strategiepapier wurde von der SüdniedersachsenStiftung in Kooperation mit dem Amt für regionale Landesentwicklung Braunschweig und dem Steuerungsausschuss Südniedersachsen erarbeitet. (vgl. Regionalstrategie Südniedersachsen, 2024). Die Ende 2020 veröffentlichte Regionalstrategie Südniedersachsen soll die Kräfte und Ressourcen der Region bündeln, um die Region weiter voranzubringen. Das Ziel ist es, die Region zu einer der attraktivsten und wettbewerbsfähigsten Regionen Deutschlands zu entwickeln. Es werden dabei folgende strategische Ziele verfolgt:

- Fachkräfte gewinnen und halten
- Innovationsaktivität steigern und Wissenstransfer ausbauen
- Gründungsinfrastruktur schaffen und Gründungsklima verbessern
- Digitalisierungskompetenz verbessern und die Smarte Region vorantreiben
- Die Kultur- und Kreativwirtschaft stärken, etablierte Unternehmen sensibilisieren
- Daseinsvorsorge sichern und den Arten-, Natur- und Klimaschutz stärken

Im Bereich Mobilität wird der Fokus auf die Stadt-Umland-Mobilität und den Ausbau auf grüne Wasserstoffmobilität gelegt. So soll eine grüne Wasserstoffwirtschaft in Südniedersachsen mit allen relevanten Partnern in der Region etabliert werden, um ein ganzheitliches Konzept zu entwickeln: Von der Produktion von Wasserstoff bis hin zur Verwertung. Als potenzieller Abnehmer bietet sich im ersten Schritt dabei der öffentliche Verkehr auf Schiene und Straße an (vgl. SüdniedersachsenStiftung, 2020, S. 38).

Im Bereich der Stadt-Umland-Beziehungen steht vor allem der ÖPNV im Fokus. Es geht darum, die Wohnorte und Arbeitsplatzstandorte, Bildungs- und Kulturzentren besser anzubinden. Dabei gilt es, einen zielgruppen- und bedarfsorientierten Ansatz zu verfolgen und die Mobilität der Zukunft intelligent in die regionale Infrastruktur einzubetten (z. B. autonomes Fahren, Förderung alternativer Antriebstechnologien) (vgl. SüdniedersachsenStiftung, 2020, S. 50).

SPNV-Konzept 2030+ und 2040+

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) nimmt öffentlich-rechtliche Verwaltungsaufgaben wahr und ist dabei dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen als Fachaufsichtsbehörde

unterstellt. Sie organisiert im Auftrag des Landes Niedersachsen den SPNV außerhalb der Ballungsräume Braunschweig und Hannover.

Im SPNV-Konzept 2030+ und 2040+² werden unter anderem folgende Ziele formuliert:

- Insgesamt soll die Zahl der Fahrgäste deutlich erhöht werden, um hierüber einen großen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz zu leisten. Das Konzept soll die Grundlage dafür sein, damit sich die Fahrgastzahl (von derzeit ca. 120 Millionen in Niedersachsen und hiervon ca. 90 Millionen im Zuständigkeitsbereich der LNVG) verdoppeln kann.
- Es soll ein verlässliches Angebot als langfristige Alternative zum Auto geschaffen werden. Hierfür ist Ausweitung des Fahrplanangebotes maßgeblich, die durch die perspektivische Verdichtung des Angebotes auf einen Halbstundentakt auf allen Relationen umgesetzt werden soll.
- Ferner sind kürzere Reisezeiten und weniger Umstiege durch neue Linienverläufe und Verknüpfungen (Durchbindungen, Verknüpfungen oder neue Teilnetzzuschnitte) ebenfalls vorgesehen, ebenso wie die Reaktivierung von Haltepunkten und Streckenabschnitten.

Für den NVP und das zukünftige ÖPNV-Angebot im Verbundraum haben vor allem folgende Planungen und Überlegungen einen besonderen Stellenwert:

- Einrichtung eines Halbstundentaktes zwischen Göttingen und Osterode durch das Einrichten einer neuen Linie RB 89, parallel zur heutigen RB 80.³
- Stundentakt auf den Linien Holzminden – Kreiensen (RB84), Paderborn – Otbergen – Göttingen (RB 85) und Erfurt – Göttingen (RE 1/RE 11).
- Durchbindung der Linie RE 2 in Göttingen in Richtung Kassel wird geprüft.
- Reaktivierung des Haltepunktes in Rosdorf

(vgl. Landesnahverkehrsgesellschaft, Juni 2024)

Regionale Raumordnungsprogramme

Die Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) werden in den regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP) der Landkreise konkretisiert. Das Raumordnungsprogramm des Landkreises Göttingen wurde im Dezember 2020 vom Kreistag beschlossen, befindet sich aber derzeit in einer neuerlichen Überarbeitung.

Das Raumordnungsprogramm des Landkreises Northeim liegt derzeit im Entwurf vor und das Raumordnungsprogramm des Landkreises Holzminden ist am 29.01.2024 in Kraft getreten.

² Herausgabe Juni 2024

³ Ein konkreter Einführungsstermin ist nicht verbindlich vergeben, wenn der Fahrplan 2030 zum Tragen kommt, können die Maßnahmen ab spätestens 2030 gelten – abhängig von weiteren Genehmigungsprozessen und Infrastrukturvoraussetzungen. Die Maßnahme zur RB 89 wird wahrscheinlich erst deutlich nach 2030 realisiert werden.

Informationen zu konkreten Planungsabsichten, die der NVP berücksichtigen muss, werden in den Kapiteln Bestandsaufnahme und Raumstruktur aufgenommen.

Aussagen aus den NVP benachbarter Aufgabenträger

Landkreis Hildesheim

Im Handlungsfeld „Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes“ wird die Maßnahme „Prüfung: Überplanung des Korridors Bad Gandersheim – Lambspringe – Bodenburg“ eingeordnet. Das Ziel soll eine verbesserte Anbindung der jeweiligen Orte im Korridor sein, da die derzeitigen Alternativen im Vergleich zum Pkw eine hohe Fahrzeit aufweisen. (vgl. Hildesheim, Stand: 11. Juni 2024)

Landkreis Eichsfeld

Das ExpressBus-Netz soll mit weiteren Verbindungen ergänzt und somit ausgebaut werden (siehe Maßnahme I-1 im NVP, Einrichtung einer ExpressBus-Linie Heilbad Heiligenstadt – Teistungen – Duderstadt (landesbedeutsame Buslinie)). Dadurch würde das ExpressBus-Netz im Eichsfeld vervollständigt werden. Für die Anbindung werden verschiedene Optionen aufgezeigt. (vgl. Eichsfeld, 2024)

Landkreis Hameln-Pyrmont

Der Nahverkehrsplan 2023 – 2027 des Landkreis Hameln-Pyrmont weist mit dem Steckbrief – Maßnahme 1.3 einen Prüfauftrag zur Einrichtung und / oder Stärkung von kreisübergreifenden Verkehren auf, der eher allgemein gehalten ist. Hier heißt es: „Das Verkehrsnetz soll regional und unabhängig von Zuständigkeiten betrachtet und untersucht werden. Dabei stehen die Bedarfe der BürgerInnen im Vordergrund, um darauf basierend neue Buslinien zu etablieren oder bestehende zu stärken. [...] Zur Umsetzung von Maßnahmen sind die Bereitschaft der jeweils betroffenen Aufgabenträger und eine gesicherte Finanzierung notwendig. Zudem sind tarifliche Anpassung nötig, um für den Fahrgast keine zusätzlichen Hürden entstehen zu lassen.“

Konkrete Hinweise zu einzelnen Linien, die den ZVSN betreffen, werden nicht formuliert. Im Kapitel 6.4.1 des NVP des Landkreis Hameln-Pyrmont wird die Finanzierungsvereinbarung mit dem ZVSN beschrieben und der Anspruch der Ausgleichszahlungen dargelegt mit dem Hinweis, dass die genaue Höhe der Ausgleichszahlungen jedes Jahr durch eine Abrechnung festgestellt wird.

Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV)

-Nicht aktuell, Sachstand 2014-

Großraum Braunschweig

Zusammenfassend zeigt der Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig auf, dass es relevante Verkehrsbeziehungen und bestehende Tarifregelungen gibt. Zudem werden Ausweitungen und Integrationen der bestehenden Regelungen angestrebt, um den ÖPNV zu verbessern.

Anbindung des Südharzes: Die Linien 440, 450 und 460, welche ab Clausthal-Zellerfeld bzw. St. Andreasberg den südlichen Harz erschließen, sind dem ZVSN zugeordnet. Das Angebot dieser Linien wird von den Aufgabenträgern ZVSN und Regionalverband gemeinsam entwickelt. (vgl. Braunschweig, 2019)

Machbarkeitsstudie zur Untersuchung einer Taktverdichtung im Stadtverkehr Göttingen 2023

Die Machbarkeitsstudie befasst sich mit der Frage, wie die Erhöhung der Taktfrequenz im Stadtverkehr realisiert werden kann. Der ÖPNV in der Stadt Göttingen soll so weiterentwickelt werden, dass durch eine attraktive Ausgestaltung des ÖPNV und die Verdichtung der Angebote mehr Menschen animiert werden, den ÖPNV zu nutzen.

Es wurden drei Szenarien mit unterschiedlichen Ansätzen zur Verbesserung des Stadtverkehrs entwickelt. Jedes Szenario untersucht unterschiedliche Aspekte und Maßnahmen der Taktverdichtung und deren potenzielle Auswirkungen auf den Stadtverkehr. Daraus wurde eine Vorzugsvariante mit moderater Taktverdichtung und gezielten Infrastrukturmaßnahmen entwickelt. Dabei werden Elemente aus mehreren Szenarien kombiniert, um ein ausgewogenes Verhältnis von Nutzen, Kosten und Umsetzbarkeit zu erreichen. Die Vorzugsvariante bietet eine ausgewogene und praktikable Lösung, um Effizienz und Attraktivität des Stadtverkehrs in Göttingen zu erhöhen, ohne die Stadt vor unüberwindbare finanzielle oder logistische Herausforderungen zu stellen.

Neben verschiedenen Maßnahmen zu einzelnen Stadtbuslinien haben sich folgende Bedienungskorridore im Rahmen der Untersuchung als besonders bedeutsam für eine Verbesserung und Verdichtung des ÖPNV-Angebotes herausgestellt:

- Weende – Zentrum
- Grone – Zentrum
- Holtensen – Zentrum
- Geismar – Südstadt – Zentrum
- Holtensen – Grone – Rosdorf

Da es sich hierbei um Korridore handelt, die auch vom Regionalbusverkehr bedient werden, wird im Rahmen der Bearbeitung des Stadt-Umland-Verkehrs ein Augenmerk daraufgelegt werden, wie im Zusammenspiel von Stadt- und Regionalbus diese Bereiche eine Angebotsverbesserung erfahren können.

Die weiteren Maßnahmen des Konzeptes Taktverdichtung werden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung des NVP aufgegriffen.

Potenzialanalyse zur Reaktivierung des Bahnhofepunktes in Rosdorf 2023

Die Potentialanalyse betrachtet anhand einer umfangreichen Potenzialabschätzung die erzielbaren Fahrgäste eines SPNV-Haltepunktes in Rosdorf. Dazu wurden unter anderem

- Die Potenziale der SPNV-Direktverbindungen,
- Ziele in Göttingen im Korridor der Linie 61,
- Ziele in Göttingen mit Umstieg auf den Stadtbus,
- SPNV-Verbindungen mit Umstieg im näheren Umfeld,
- entferntere Ziele mit SPNV/SPFV mit und ohne Umstieg und
- Quellen/Ziele außerhalb des Schienenkorridors betrachtet.

Insgesamt kommt die Potentialanalyse zu dem Ergebnis, dass 790-1.008 Reisende (Ein- und Aussteigende) den Haltepunkt pro Tag nutzen könnten.

Ergänzend zu dieser Untersuchung wurde in einer weiteren Untersuchung die intermodale Vernetzung des geplanten Bahnhofepunktes Rosdorf und die Entwicklung von Lösungsvarianten erarbeitet.

Klimaplan Verkehrsentwicklung Stadt Göttingen

Der Klimaplan Verkehrsentwicklung wurde erstmals 2015 beschlossen und zielt auf die Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen bis 2025 ab – im sogenannten „Combi-Szenario“ um 38 % gegenüber 1990. Er setzt auf eine starke Förderung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr) und eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Mobilitätsstrategie der Stadt wird derzeit weiterentwickelt: Die Stadt Göttingen arbeitet an einem Masterplan Mobilität, der als Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) die bisherige Planung ablösen soll.

Flächennutzungsplan der Stadt Göttingen

Der Flächennutzungsplan (FNP) bildet die beabsichtigte Bodennutzung der Stadt Göttingen in ihren Grundzügen ab, also langfristig gerichtete Planungen zu Wohn-, Gewerbe-, Verkehrs-, Grün- und Gemeinbedarfsflächen. Der FNP dient als Basis für spätere Bebauungspläne und fiskalische Entscheidungen. Der FNP dient somit der langfristigen Steuerung der städtischen Entwicklung – etwa beim Wohnen, Gewerbe, Mobilität und Umweltschutz. Die Förderung des Umweltverbundes und somit auch des Busverkehrs ist als zentrales Element im Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen verortet, welcher im FNP wiederum als Zielhorizont berücksichtigt ist.

Radentscheid der Stadt Göttingen

Der Radentscheid Göttingen war ein bedeutender Schritt in Richtung einer fahrradfreundlicheren Stadt. Am 9. Juni 2024 stimmten die Bürger und

Bürgerinnen der Stadt über zwei Bürgerentscheide ab, die den Radverkehr in Göttingen fördern sollten.

- Radentscheid I – Allgemeine Strategien: Mit 54,4 % Zustimmung wurde dieser Entscheid angenommen. Die Wahlbeteiligung lag bei 56,6 %, und das erforderliche Quorum von 20 % der Wahlberechtigten wurde erreicht.
- Radentscheid II – Konkrete Maßnahmen: Dieser Entscheid wurde mit 53,9 % abgelehnt.

Der angenommene Radentscheid I zielt auf eine grundlegende Verbesserung des Radverkehrs in Göttingen ab. Die Maßnahmen umfassen:

- Priorisierung des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Nahverkehr
- Ausbau sicherer und breiter Radverkehrsanlagen, insbesondere geschützter Radstreifen auf Hauptverkehrsstraßen
- Fahrradfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Optimierung der Lichtsignalanlagen für Radfahrende und zu Fuß Gehende
- Einrichtung von Fahrradstraßen, auf denen der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden wird
- Verbesserung der Fahrradabstellanlagen, einschließlich Überdachungen
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen und Anerkennung als vollwertige Verkehrsart

Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll bis 2030 erfolgen. Die Stadt Göttingen hat bereits mit der Umsetzung begonnen. Erste Maßnahmen beinhalten:

- Markierung von "Dooring-Zonen": Schraffierte Bereiche neben Parkbuchten sollen Radfahrende vor plötzlich öffnenden Autotüren schützen.
- Ausweisung von Fahrradstraßen: Beispielsweise wurde der Schildweg als Fahrradstraße ausgewiesen, um die Radverkehrsführung zu verbessern.

Radverkehrskonzept Landkreis Northeim 2016

Im Radverkehrskonzept für den Landkreis Northeim werden neben dem Schwerpunktthema Radverkehr auch Maßnahmen zur Verbesserung der Integration von Radverkehr und ÖPNV vorgeschlagen. Dazu gehört unter anderem die Schaffung multimodaler Verkehrsknotenpunkte für eine verbesserte Rad-ÖPNV-Verknüpfung.

Radverkehrskonzept für den Landkreis Holzminden 2023

Vergleichbar zum Radverkehrskonzept des Landkreises Northeim wird auch im Radverkehrskonzept des Landkreises Holzminden aus ÖPNV-Perspektive das Themenfeld Verknüpfung hervorgehoben. Zum Thema begleitende Infrastruktur wird festgehalten, dass an wichtigen Umsteigepunkten zum ÖPNV auch sichere Abstellanlagen für den Radverkehr realisiert werden sollen. Diese sollten aus Anlehnbügel bestehen, damit Fahrräder am Rahmen angeschlossen

werden können. Desweiteren sollten diese überdacht sein, sodass die Fahrräder vor der Witterung geschützt abgestellt werden können. Sollte es genügend Flächenpotenzial geben, sollte das Aufstellen von Fahrradboxen geprüft werden (inkl. Lademöglichkeit für E-Bikes).

Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Northeim 2022

Das Klimaschutzkonzept des Landkreises Northeim zielt insgesamt darauf ab, die Region bis 2030 klimaneutral zu gestalten. Der Ausbau des ÖPNV wird hierfür als ein wichtiger Baustein dargestellt.

Ziel ist es, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten, um mehr Menschen zum Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV zu bewegen. Dies soll durch verschiedene Maßnahmen realisiert werden. Zu den geplanten Maßnahmen gehört der Aufbau eines bedarfsgerechten ÖPNV in den kommenden drei Jahren. Dazu zählen eine verbesserte Taktung der Fahrpläne, neue Linienführungen sowie der Einsatz neuer Technologien, z. B. emissionsfreie Busse (vgl. Northeim, Juli 2022).

Klimaschutzplan: Vorreiterkonzept 2023 – Landkreis Göttingen

Das "Vorreiterkonzept 2023" des Landkreises Göttingen ist ein ambitioniertes Klimaschutzprojekt, das darauf abzielt, bis 2040 Treibhausgasneutralität zu erreichen. Es wurde vom Kreistag beschlossen und beinhaltet umfassende Maßnahmen, die tlw. über die nationalen Ziele hinausgehen. Die Strategie umfasst eine detaillierte Analyse des Ist-Zustands, Energie- und Treibhausgasbilanzen sowie einen Maßnahmenkatalog mit 46 Einzelmaßnahmen in den Bereichen Bauen, Energie, Mobilität und Nachhaltigkeit. Zudem spielt die Einbindung der Gemeinden und der breiten Öffentlichkeit eine wesentliche Rolle, um die Klimaszutzziele gemeinschaftlich zu erreichen.

Der Landkreis Göttingen setzt auf klimafreundliche Mobilität. Mittlerweile besteht der allgemeine Fuhrpark des Landkreises ausschließlich aus Elektro- und Hybridfahrzeugen. Ladeinfrastrukturen wurden an den Kreishäusern in Göttingen und Osterode ausgebaut. Der Landkreis unterstützt zudem das Lastenradverleihsystem LEILA und beteiligt sich an der Aktion Stadtradeln. Zur Verbesserung des ÖPNV wurde u. a. 2020 eine Tarifreform durchgeführt sowie eine Schnellbuslinie zwischen Duderstadt und Göttingen eingerichtet. Besonders erfolgreich war das E-Carsharing-Projekt "Unser Dorf fährt elektrisch", das mehrfach ausgezeichnet wurde und als Vorbild für nachhaltige Mobilität dient. (vgl. Landkreis Göttingen, Januar 2024)

Das Vorreiterkonzept 2023 des Landkreises Göttingen sieht mehrere Maßnahmen im Themenfeld Mobilität zur Stärkung des ÖPNV vor, wie die Fortführung der Landesbuslinie 160 Göttingen – Duderstadt oder den Neubau des Bahnhaltdepunktes Rosdorf (Landkreis Göttingen, Januar 2024, S. 26).

Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Einführung alternativer Antriebsformen im Verbundraum des ZVSN (Landkreise Göttingen, Northeim, Holzminden) 2023

Die drei Teilräume des ZVSN wurden systematisch zur Frage der effizientesten Antriebsformen im ÖPNV untersucht. Die geschah unter Mithilfe einer Simulation der Linienbündel, unter Berücksichtigung der Topografie, Witterungsverhältnisse sowie vorhandener und ggf. neu einzurichtender Ladeinfrastrukturen. Des Weiteren wurden die Auswirkungen auf die betriebliche Planung sowie auf benötigte Mehrfahrzeuge und Mehrpersonal untersucht (vgl. ZVSN, 2023). Die Untersuchung der aktuell gefahrenen Teilräume hat gezeigt, dass prinzipiell die Umstellung auf emissionsfreie Antriebstypen im Busverkehr des Verbandsgebietes technisch machbar ist.

Der Umstieg auf Batteriebusse ist mit der Schaffung von Ladepunkten im Depot und teilweise im öffentlichen Raum verbunden. Durch die Ladevorgänge entstehen Standzeiten, die einen Mehrbedarf an Fahrzeugen zur Folge haben können. Die Umlaufplanung wird mit Berücksichtigung der Ladepausen komplexer und Dienstpläne werden entsprechend angepasst werden müssen. Dadurch kann ein Mehrbedarf an Personal im laufenden Betrieb entstehen.

Daraus ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Bei der Neuausschreibung von Buslinien sollte der Einsatz emissionsarmer Antriebstypen vorgegeben werden.
- Ein Umstieg auf Batteriebusse oder Wasserstoffbusse wird empfohlen, abhängig von der verfügbaren Infrastruktur und den spezifischen Anforderungen der Teilnetze. Der Betrieb von Wasserstoff-Fahrzeugen hat betriebliche Vorteile gegenüber Batteriebussen. Insbesondere die schnelle Betankung der Fahrzeuge ermöglicht einen unveränderten Betrieb gegenüber Dieselbussen, wodurch Umlauf- und Dienstpläne weitgehend unverändert bleiben können. Dadurch entsteht kein nennenswerter Personalmehraufwand. Allerdings ist Wasserstoff als Technologie mit hohen finanziellen Aufwendungen für die Infrastruktur verbunden und die Verfügbarkeit von Wasserstoff ist nicht überall gegeben. Daher ist ein Betrieb mit Wasserstoffbussen wirtschaftlich nur bei vorhandener Wasserstoffinfrastruktur sinnvoll.
- Die Notwendigkeit der Schaffung von Ladepunkten und die Anpassung der Umlauf- und Dienstpläne sollte zukünftig berücksichtigt werden.

On-Demand-Verkehre und potenzielle Bediengebiete im ZVSN 2023

Im letzten Nahverkehrsplan des ZVSN wurde als Prüfauftrag festgelegt, inwieweit ein On-Demand-Angebot im Verbundgebiet zur Verbesserung des Bedienangebotes am Wochenende, Feiertagen und Ferienzeiten gemäß der definierten Qualitätsstandards beitragen könnte.

Es wurden die Potenziale für ein On-Demand-Angebot in den drei Landkreisen mithilfe eines datenbasierten und flächendeckenden Ansatzes analysiert. Es wurde der bestehende ÖPNV untersucht, Schwachstellen und Bereiche unzureichender ÖPNV-Anbindung identifiziert und der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung insbesondere in ländlichen und wenig dicht besiedelten Gebieten

ermittelt. Daraus konnten dann Gebiete ermittelt werden, die sich für den Einsatz von On-Demand-Verkehr eignen. Es wurden sechs Gebiete in den drei Landkreisen identifiziert, und durch eine abschließende Betriebssimulation der Nachweis erbracht, dass alle sechs Gebiete durch zwei bis drei Fahrzeuge sehr gut zu erschließen sind. (vgl. ioki GmbH, 2023)

Die Kosten für eine etwaige Feinerschließung via On-Demand-Verkehr wurden dargelegt. Abschließend muss konstatiert werden, dass die aufgerufenen Finanzbedarfe für ein durchaus wünschenswertes Angebot in der aktuellen Haushaltssituation als nicht darstellbar zu bezeichnen sind.

Zwar existieren Förderprogramme zur teilweisen Finanzierung der Betriebskosten (z. B. EFRE-Förderung des Landes Niedersachsen), jedoch sind diese zeitlich begrenzt und daher nicht als dauerhaft nachhaltig einzustufen.

ÖPNV-Konzept für die Stadt Northeim

Das ÖPNV-Konzept für die Stadt Northeim behandelt umfassend die Mobilitäts- und ÖPNV-Situation in der Stadt Northeim und erarbeitet konkrete Vorschläge zur Verbesserung. Ziel ist es, die Mobilität nachhaltig zu gestalten, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Es werden die bestehende Infrastruktur analytisch betrachtet, das Konzept bewertet die Qualität des Angebots und identifiziert Schwachstellen wie unzureichende ÖPNV-Erschließung in bestimmten Gebieten, unregelmäßige Anschlüsse und ein eingeschränktes Angebot in den Abendstunden und am Wochenende. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gehören:

- Einführung flexibler Mobilitätsangebote wie On-Demand-Ridepooling, Bürgerbusse, Dorfbusse und Mitfahrbänke.
- Verbesserung der Liniennetzplanung, Barrierefreiheit und Fahrgastinformation.
- Förderung alternativer Mobilitätsformen wie Carsharing, Bikeshaing und Anruf-Sammel-Taxis.
- Optimierung der Verknüpfungspunkte und Anschlüsse zwischen Bus- und Bahnlinien.

Das Konzept legt besonderen Wert auf soziale Gerechtigkeit, Nachhaltigkeit und die Förderung des Umweltverbunds. Es dient als Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV und die Integration in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für die Stadt Northeim.

2.3 Allgemeine Rahmenbedingungen

Megatrends

Neben den vorangestellten Konzepten und deren Aussagen ist insbesondere auch auf allgemeine Entwicklungen und Trends hinzuweisen, die in hohem Maße Einfluss auf die zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Mobilitätsangebotes haben. Auch Megatrends werden die Entwicklung beeinflussen.

Strategische, längerfristig angelegte Planungen im Mobilitätssektor, wie bspw. der NVP, müssen die globalen Trends aufgreifen und berücksichtigen.

Ein prägender Megatrend ist die „Urbanisierung“. Immer mehr Menschen leben in der Stadt als auf dem Land. Städte erleben unübersehbar eine Renaissance. Sie werden zukünftig immer mehr die kulturellen, ökonomischen und kreativen Zentren sein. Die Landflucht hält weiter an, Fachkräfte ziehen in die Städte. Wichtig ist dabei zu betonen, dass der gegenläufige Trend der Stadtfucht nicht gänzlich verschwunden ist, aber wesentlich geringer ausgeprägt ist als noch vor einigen Jahren. Generell ist dieser Umstand aber noch von Bedeutung, vor allem vor dem Hintergrund steigender Mietpreise in den Großstädten und dem damit verbundenen wachsenden Bevölkerungsanteilen in den Stadt-Umland-Bereichen.

Im Bereich „Mobilität“ gewinnt die „Mixed Mobility“ (kombinierte Mobilität) zunehmend an Bedeutung, die sich durch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Mobilitätsverhalten definiert. Der Trend zur multi- und intermodalen Mobilität prägt bereits seit einigen Jahren die Fachdiskussion. Die bspw. hier betrachteten Radverkehrskonzepte und deren Aussagen zur Verknüpfung der Angebote unterstreichen die Bedeutsamkeit des Themenfeldes.

Das Mobilitätsverhalten wird immer stärker durch den Trend zur Flexibilisierung geprägt. Dieser Trend bezieht sich auf die schrittweise Aufgabe bisher fester Strukturen (bspw. einheitlicher Arbeitsanfangs- und -endzeiten), um sich einer neuen Situation (z. B. im Bereich des Arbeitsmarkts oder Wohnungsmarkts) anzupassen. Der Trend zur 24-Stunden-Gesellschaft (auch „24/7-Gesellschaft“ genannt) bedeutet eine Veränderung hin zu flexiblen Arbeits- und Freizeitmodellen. Immer mehr Menschen gehen mittlerweile mehr oder weniger häufig an Sonn- und Feiertagen ihrer Arbeit nach und/oder verlegen arbeitsfreie Zeiten auf den Montag oder den Freitag. Dienstleistungen, wozu auch passende Mobilitätsangebote gezählt werden müssen, werden in der Konsequenz rund um die Uhr erwartet.

Die Digitalisierung im Verkehr – verstanden als Herstellung von Verfügbarkeit und Zugang zu Mobilitätsangeboten über digitale Anwendungen, die Ermöglichung neuer Geschäftsmodelle bis hin zur vollständigen Automatisierung und Vernetzung von Fahrzeugen – weckt hohe Erwartungen. Dies gilt auch und insbesondere mit Blick auf die Potenziale einer Digitalisierung im Bereich des ÖPNV, um zum Klimaschutz und zu einer nachhaltigen Ausgestaltung der Angebote beizutragen. Mit diesem Themenfeld sind aber nicht nur Chancen verbunden, sondern auch die notwendigen Anstrengungen für die entsprechende Transformation eines vielerorts noch analogen ÖPNV-Produktionsprozesses.

Demografie

Aus bundesweiten Studien (bspw. MiD) können weitere Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität vor dem Hintergrund des demografischen Wandels abgelesen werden. Hierzu gehören:

- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-jährigen ggü. früheren Generationen leicht, aber doch erkennbar geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Aus aktuellen Trendbetrachtungen kann abgelesen werden, dass die hochmobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) durch einen rückläufigen Pkw-Besitz gekennzeichnet ist. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es anzuraten, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese Nachfragegruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist für diese Nachfragegruppe ein bedeutendes Entscheidungskriterium bei der Wohnstandortfrage.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto. Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität und in sich sehr differenziert zu betrachtender Altersgruppe) wird auf der einen Seite der PKW-orientierte Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen.
- Altersgruppenübergreifend steigt das Fahrrad (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Auf längeren Strecken wird zunehmend häufiger das Fahrrad bzw. das E-Bike genutzt.
- Der Anteil des Berufsverkehrs ist durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein.

Fachkräftemangel

Ein weiteres bestimmendes Themenfeld für den ÖPNV ist der Fachkräftemangel insbesondere im Bereich des Fahrpersonals. Gemäß VDV prognostizieren die Unternehmen, dass die Zahl ihrer Mitarbeitenden bis 2030 um rund 21 Prozent erhöht werden müsste, um den politisch geforderten Wachstumszielen der Verkehrswende genügen zu können. Demgegenüber steht, dass schon heute eine eklatante Unterdeckung des Personals zu verzeichnen ist. Branchenfachleute gehen davon aus, dass bereits heute rund 20.000 Fahrerinnen und -fahrer im ÖPNV fehlen. Dies schlägt sich deutschlandweit bspw. in Form von zu verzeichnenden Notfahrplänen mit reduzierten Fahrplanangeboten nieder. So gaben in der jüngeren Vergangenheit fast die Hälfte der Unternehmen an, aus

personellen Gründen den Betrieb zumindest zeitweilig eingeschränkt zu haben. Hinzu kommt, dass in Deutschland vier von zehn Bus- und Straßenbahnfahrern und -fahrerinnen älter als 55 Jahre sind und in den nächsten Jahren in Rente gehen werden. Die Branche geht davon aus, dass bis 2030 jährlich ca. 4.000 bis 6.000 Fachkräfte in den Ruhestand wechseln werden.

Insoweit ist zu konstatieren, dass etwaige Erweiterungen von Angeboten im ÖPNV in den kommenden Jahren schwierig zu realisieren sein werden. Voraussetzung für einen qualitativ hochwertigen und sicher verfügbaren öffentlichen Verkehr bleibt ausreichendes und gut qualifiziertes Personal. Das Personal im Fahrbetrieb ist eine der entscheidenden Ressourcen, um das Bedienungsangebot umfassend gewährleisten zu können. Dabei sind in den kommenden Jahren erhebliche Herausforderungen zu bewältigen. Es müssen wirksame Maßnahmen zur Gewinnung von Fahrpersonal getroffen und das Abwandern in andere Bereiche vermieden werden.

Verkehrsunternehmen gewinnen zunehmend Arbeitskräfte aus dem Ausland. In diesem Zusammenhang ist perspektivisch zu klären, ob Fahrdiensttätigkeiten von vertrieblichen und weiteren Kundendienstaufgaben entlastet werden können.

Finanzmittel / Deutschlandticket

Mit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde erstmals ein Tarifangebot mit Gültigkeit im bundesweiten Nahverkehr eingeführt. Aus Fahrgastsicht ist die Einführung eines solchen Tickets zu begrüßen, da es unabhängig von bestehenden Tarif- und Verbundgrenzen die Nutzung des ÖPNV deutlich vereinfacht und ein sehr günstiges Preisangebot darstellt.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben durch die Einführung des Deutschlandtickets mit sinkenden Tarifeinnahmen zu kämpfen. Ein Ausgleich der wegfallenden Erlöse ist derzeit bis Ende 2025 gesichert; längerfristige Zusagen bestehenden aktuell nicht. Durch das neue attraktive Tarifangebot für die Fahrgäste wächst auch der Bedarf nach einem nachfrageorientierten Angebotsausbau sowie zugleich nach einer nachfrageorientierten Verteilung der Finanzmittel.

In Südniedersachsen ist erkennbar, dass das Deutschlandticket mittlerweile auch die Nachfrage positiv beeinflusst, so z. B. auf den regionalen Linien 120 (Hann. Münden – Göttingen) und 160 (Duderstadt – Göttingen). SPNV-Linien entlang der Hauptachsen, wie die RB 83 und der RE 2, sind inzwischen zu bestimmten Verkehrszeiten sogar überlastet. Bei der RB 83 kommt es an Wochenenden regelmäßig zu Kapazitätsproblemen mit der Konsequenz, dass an Zwischenstationen tlw. keine Fahrgäste und Fahrräder mehr aufgenommen werden können.

Insgesamt profitiert die gesamte Region, der einzelne Fahrgast und somit auch der VSN vom Deutschlandticket, da Zugangsbarrieren wie komplizierte Übergangsregelungen zu angrenzenden Bundesländern und Verbundräumen weggefallen sind und die Fahrgastzahlen steigen. Jedoch können notwendige Angebotsverdichtungen aufgrund fehlender Finanzmittel nicht umgesetzt

werden, sodass es tlw. zu Komforteinschränkungen aufgrund zu hoher Nachfrage kommen kann.

Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung hat eine besondere Bedeutung für den ÖPNV, da sie insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich ist und dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV hat. Aufgrund raumstruktureller und demographischer Veränderungen der letzten Jahre sind die Rahmenbedingungen für den Schulverkehr schwieriger geworden. Folgende Aspekte sind dabei besonders bedeutend und wirken sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus:

- Veränderungen der Schullandschaft mit der Ausweitung von Ganztagsunterricht, Standortschließungen, Schulfusionen und Kooperationen sowie die Einrichtung besonderer Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich und räumlich) veränderten Schülerströmen. Seitens der Elternschaft wird der Anspruch auf umsteigefreie Verbindungen formuliert. Damit gehen tendenziell größere ausgeweitete Einzugsbereiche der Schulen, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit der Verkehre, weitere Wege für Schülerinnen und Schüler und insgesamt ein gesteigerter Beförderungsaufwand einher.
- In Folge des generellen Preisanstiegs (Kraftstoffe, Löhne und Gehälter, Fahrzeugkosten etc.) nimmt der Aufwand für die Durchführung des ÖPNV und insbesondere im Schul- und Ausbildungsverkehr in Spitzenzeiten zu. Dies gilt v. a. dann, wenn eine hohe Angebotsqualität, z. B. durch eine moderne Fahrzeugflotte, geboten wird.
- Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung nehmen von Seiten der Schulen, der Elternschaft und der Gesellschaft allgemein fortwährend zu.
- Die zunehmenden spezifischen Anforderungen der Schülerbeförderung auf der einen Seite wie auch die Anforderungen an die Beförderung für andere Fahrtzwecke (vor allem Berufs- und Freizeitverkehre) auf der anderen Seite führen zu einer schwieriger werdenden Kombination bzw. Integration der einzelnen Fahrtzwecke. Zu lösen ist dies häufig nur durch Zusatzangebote mit entsprechenden Sprungkosten und damit insgesamt steigendem Aufwand.
- Das daraus resultierende Missverhältnis zwischen Aufwand und Erträgen wird zukünftig größer und kann durch den Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung aufgrund der eigenen Finanzsituation und der Kommunen zunehmend nicht mehr kompensiert werden.

2.4 Bilanz der letzten NVP

Der erste NVP des ZVSN war im Dezember 1997 für den Zeitraum 1998 - 2002 beschlossen worden, der zweite NVP folgte für den Zeitraum ab 2003 und setzte die Arbeit des ersten NVP fort. Der zweite NVP des ZVSN hatte das Ziel, innerhalb der Teilnetze eine Eigenwirtschaftlichkeit weitestgehend zu erhalten.

Dabei war die Einbeziehung der Belange der Schülerbeförderung in die Teilnetzbildung unerlässlich. Weiterer Kernpunkt des 2. NVP war die erstmalige Formulierung von Angebotsstandards im Haupt- und Ergänzungsnetz.

Der 3. NVP des ZVSN (2017) stand für die Herausbildung und langfristige Sicherung eines attraktiven Grundnetzes im Regionalverkehr mit entsprechenden Schnittstellen zum Andocken von ergänzenden Mobilitätsangeboten. Der 4. NVP des ZVSN (2021) stand unter dem Schwerpunkt der Integration des Landkreises Holzminden. Mit der Erweiterung des Verbundgebietes ging einher, die bisher eigenständigen NVP des ZVSN und des Landkreises Holzminden zu einem gemeinsamen NVP zusammenzuführen. Die Weiterentwicklung der Netzhierarchie, im Sinne eines verlässlichen Grundnetzes im ÖV mit bedarfsgerechter Zuführung und Verknüpfung aus der Fläche, war ebenso Schwerpunkt des letzten NVP wie die sukzessive Überführung der eigenwirtschaftlichen Erbringung der Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit.

Die Stadt Göttingen hatte den vorletzten NVP im Jahr 2013 beschlossen. Für den letzten NVP war eine Gültigkeit von 2019 bis 2023 vorgesehen. Die Neuaufstellung der letzten NVP der Stadt Göttingen waren von umfassenden Linien-netzadaptierungen geprägt. Zusätzlich machten die strukturellen Veränderungen in Göttingen sowie eine Reihe von Beschlüssen zu Klimaschutz und Stadtentwicklung auch die Weiterentwicklung des ÖPNV und somit des NVP als maßgebliches Instrument notwendig.

Die Bilanz der letzten NVP und insbesondere die Bearbeitung der Maßnahmen und Prüfaufträge wurden dezidiert untersucht, sie sind ein wichtiger erster Analyseschritt für die Neukonzeption des jetzigen NVP. Auf übergeordneter Ebene kann festgehalten werden, dass viele Maßnahmen zur Angebotsausweitung nicht realisiert werden konnten, da aufgrund der Coronapandemie und der damit verbundenen Einschnitte im ÖPNV (rückläufige Fahrgastzahlen, Personalmangel bei den Verkehrsunternehmen etc.) die notwendigen Ressourcen fehlten.

2.5 Zusammenfassung

Aus den hier betrachteten Rahmenbedingungen und -konzepten ergeben sich für den gemeinsamen NVP des ZVSN und Stadt Göttingen folgende Aspekte, die besondere Beachtung im Kontext der Neuaufstellung haben müssen:

- Begrenzte Handlungsfähigkeit auf Seiten der Verkehrsunternehmen aufgrund des Fachkräftemangels
- Bestehende Unsicherheiten im Hinblick auf eine auskömmliche Finanzierung der bestehenden Angebote
- Bedeutungszuwachs und Handlungsschwerpunkt im Bereich Inter- und Multimodalität
- Höhere Anforderungen an den Klimaschutz und entsprechende Handlungsnotwendigkeiten auch im ÖPNV

- Immer stärker ausdifferenzierte Arbeits- und Lebenswelten mit einer Tendenz bzw. dem Wunsch zu individualisierten, flexiblen Angeboten im ÖPNV, die aus Sicht der Verkehrsproduktion als finanziell ambitioniert einzuschätzen sind
- Zukünftiger Angebots- und Bedeutungszuwachs im Bereich des SPNV und damit verbundene Notwendigkeit einer bestmöglichen integrierten Gesamtplanung
- Notwendigkeit zur Abstimmung der Planungen mit den benachbarten Aufgabenträgern
- Fokussierung des Stadt-Umland-Bereiche zur Hebung von Potenzialen im Stadt- und Regionalverkehr

3 Bestandsaufnahme und -bewertung sowie Potenzialanalyse

Die genaue Kenntnis der räumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten im Gültigkeitsbereich des NVP ist eine wesentliche Grundlage, um die bestehende Situation im ÖPNV analysieren und bewerten zu können. Sie dient auch dazu, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, in welchen Bereichen Defizite bestehen, die im Rahmen des Nahverkehrsplans benannt werden können.

Die Bestandsaufnahme erfolgte sowohl nach qualitativen als auch nach quantitativen Kriterien. Zur Ermittlung der Verkehrsverflechtungen wurde zunächst eine mikroskopische Mobilitätssimulation auf Basis verschiedener Datensätze durchgeführt (vgl. Kapitel 3.1).

In den darauffolgenden Abschnitten wird der ÖPNV anhand verschiedener Kriterien einer detaillierten Defizit- und Potenzialanalyse unterzogen. Diese Kriterien beziehen sich zum einen auf das ÖPNV-Angebot und zum anderen auf die ÖPNV-relevante Infrastruktur. Beim ÖPNV-Angebot wird das bestehende Liniennetz inkl. der aktuellen Bedienungszeiten (Stand 2024) zugrunde gelegt. Die mikroskopische Mobilitätssimulation zur Ermittlung der Mobilitätsnachfrage sowie das anschließende Routing aller berechneten Fahrten bilden dabei eine wichtige Grundlage für alle Analyseschritte.

Abschließend werden die ermittelten Defizite und Potenziale zusammengefasst, so dass eine umfassende Basis für die weiteren Arbeitsschritte im Rahmen des Nahverkehrsplans vorliegt. Die Ergebnisse können darüber hinaus zur Validierung möglicher Maßnahmen dienen, indem diese in das Verkehrsmodell integriert und mit dem Bestandsnetz abgeglichen werden.

3.1 Mobilitätssimulation und Ermittlung der Verkehrsverflechtungen

Die Mobilität in den Landkreisen Northeim, Holzminden, Göttingen sowie in der Stadt Göttingen ist aufgrund von unterschiedlichen Raum- und Bevölkerungsstrukturen sehr heterogen. Aufgrund dessen ist eine entsprechend differenzierte räumliche Analyse erforderlich.

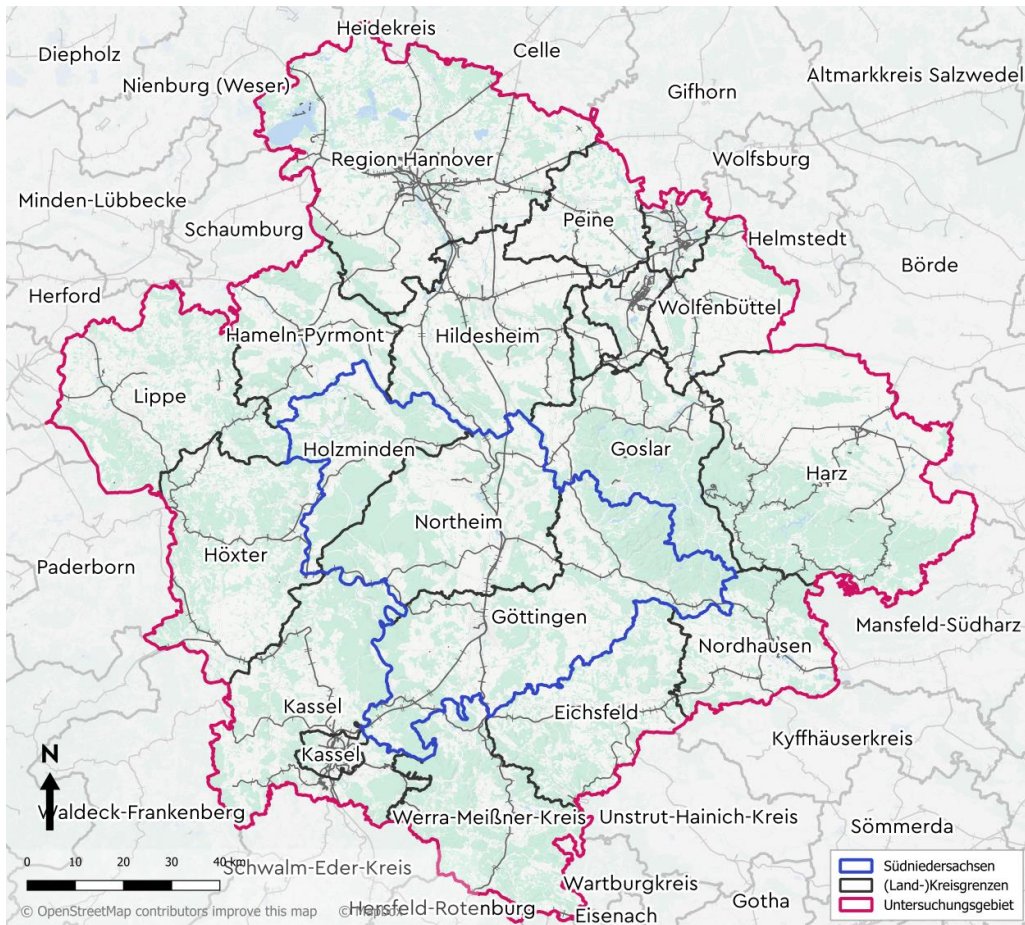
Zu diesem Zweck wurde für die genannten Landkreise und die Stadt Göttingen, die gemeinsam als Planungsgebiet bezeichnet werden, und für die umliegenden Gebietskörperschaften (Untersuchungsgebiet) eine mikroskopische Mobilitätssimulation durchgeführt (vgl. Abbildung 1).

Die Datengrundlage der gesamten Untersuchung besteht aus einer Vielzahl an Quellen und verschiedenen Datentypen, die in folgender Tabelle nach Kategorien aufgelistet sind:

Tabelle 1: Grundlegenden Daten für die Mobilitätssimulation

Datensatz	Datenstand	Kategorie
Einwohnerdaten unterteilt nach Altersgruppen (5-Jahres-Schritte) und Geschlecht in 100 x 100 Meter – Auflösung	2023	Soziodemografisch
Soziale Milieus der Einwohner unterteilt in 11 Milieus als 500m-Grid	2021	Soziodemografisch
Haushaltsgrößen in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Kaufkraft der Einwohner in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Beschäftigtendaten in 500 x 500 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Raumstruktur (Landkreise, Gemeinden)	2022	Räumlich
Klassifikation der Raumtypen nach RegioStaR (Regionalstatistische Raumtypologie des BMVI)	2021	Räumlich
Straßennetzwerk mit Straßenklassifikationen (Widmung, Höchstgeschwindigkeiten, Anzahl Fahrstreifen, etc.)	tagesaktuell	Räumlich
Bebauungsdaten - Standort und Klassifikation von Gebäuden (z. B. Einkaufsgelegenheiten, Schule, etc.)	tagesaktuell	Räumlich
Über 1,5 Mio Points of Interest	2023	Räumlich
Daten zu Verkehrsverhalten (z. B. Wegelängen, Wegehäufigkeit etc.) aus der Studie „Mobilität in Deutschland“	2017	Verkehrlich
ÖPNV-Netz mit Haltestellen und ÖV-Angebot (unterschieden nach Verkehrsmitteln wie z. B. Bus, Tram, RE, RB, ICE)	2024	Verkehrlich
Feinräumige Quelle-Ziel-Matrizen aus Telekommunikationsdaten	2023	Verkehrlich

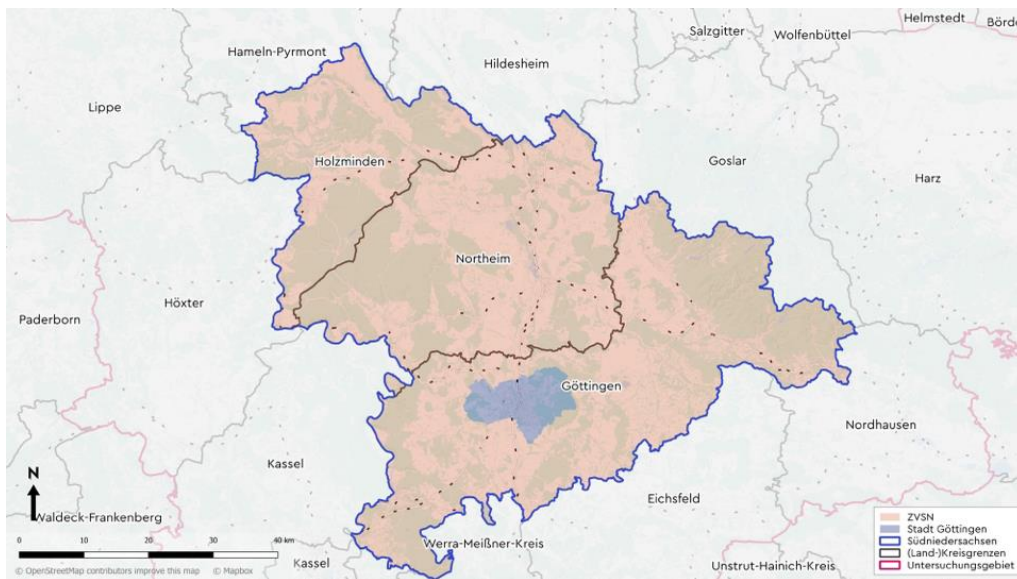
Abbildung 1: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation



Ergänzend zu der Festlegung des Planungs- und Untersuchungsgebiets wurden für die einzelnen darin befindlichen Gebietskörperschaften Planungsräume bestimmt.

Hinweis: Nachdem sich die Stadt Göttingen formal nicht im Zuständigkeitsbereich des ZVSN befindet und dort abweichend zu den Landkreisen urbane Strukturen vorherrschen, wird die Stadt Göttingen bei der Analyse weitestgehend getrennt vom Landkreis Göttingen betrachtet. Eine weiterführende Betrachtung der Stadt-Umland-Verflechtungen zwischen der Stadt Göttingen und dem umgebenden Landkreis erfolgt in Kapitel 4 ff.

Abbildung 2: Darstellung der einzelnen Planungsräume im Planungsgebiet



Insgesamt betrug die Bevölkerungszahl im Planungsgebiet im Jahr 2023 528.700 Personen (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2023).

Tabelle 2: Bevölkerungszahlen in den Landkreisen im Planungsgebiet und der Stadt Göttingen (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2023)

	Bevölkerung (2023)
Landkreis Göttingen (ohne. Stadt Göttingen)	204.777
Stadt Göttingen	118.946
Landkreis Holzminden	70.706
Landkreis Northeim	129.000
Gesamt	523.429

Die mikroskopische Mobilitätssimulation, die unter anderem auf diese Bevölkerungszahlen zugreift, ermöglicht die Abbildung jedes einzelnen an einem repräsentativen Werktag zurückgelegten Wegs im Planungsgebiet. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die startenden und endenden Wege in Form von Quell-Ziel-Matrizen zu aggregieren. Dies kann beispielsweise auf Gemeindeebene in den Landkreisen oder auf Bezirksebene der Stadt Göttingen erfolgen.

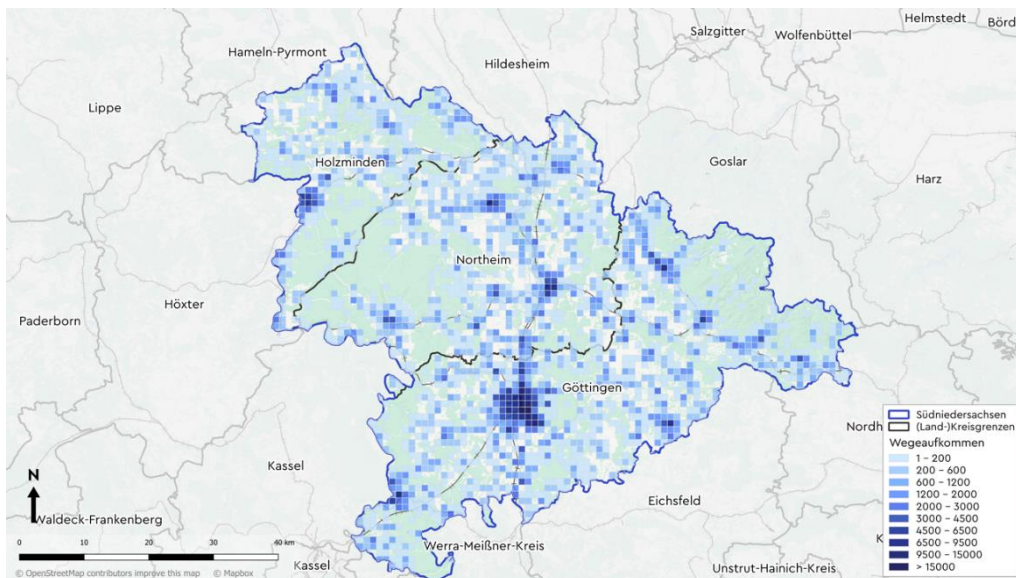
Die Mobilitätssimulation hat an einem repräsentativen Werktag in 24 Stunden insgesamt 1.959.190 Wege mit Bezug zum Planungsgebiet ermittelt (alle startenden und endenden Wege). Die folgende Tabelle zeigt die Wege aus der Mobilitätssimulation für die einzelnen Planungsräume gemäß Abbildung 2:

Tabelle 3: Wegeaufkommen in den einzelnen Planungsräumen

	Stadt Göttingen	Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)	Northeim	Holzminden
Binnenverkehr	310.000	870.000	320.000	145.000
Gesamtverkehr	495.000	1.150.000	465.000	265.000

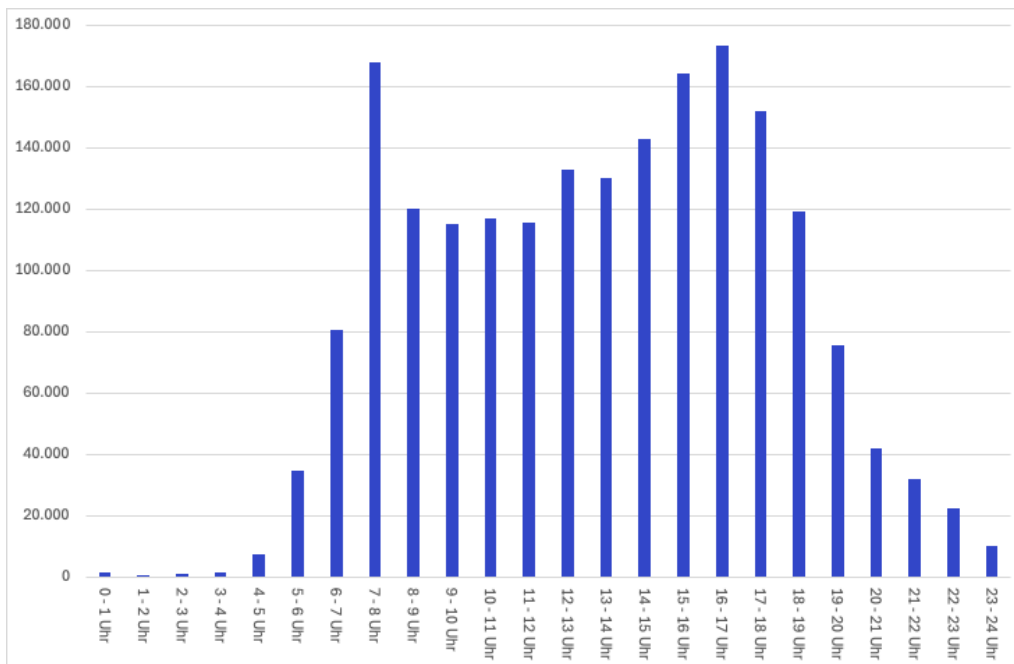
Die Aggregation der Wege aus der Mobilitätssimulation verdeutlicht, dass sich einzelne räumliche Schwerpunkte, darunter vor allem die Stadt Göttingen, ausmachen lassen (vgl. Abbildung 3). Auf der anderen Seite sind mehrere weniger dicht besiedelte Teilräume auszumachen, in denen das Wegeaufkommen deutlich geringer ist. Daher ist es von Bedeutung, die Wege und Wegezwecke der Personen in jedem dieser Räume detailliert zu erfassen, um eine valide Grundlage für die Analyse zu schaffen.

Abbildung 3: Auf Grids aggregiertes Wegeaufkommen im Planungsgebiet (startende Wege)



Des Weiteren erlaubt die Mobilitätssimulation die Darstellung der Verkehrsnachfrage in Stundenscheiben. Dies ist insbesondere für die Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebots sowie für die Nachfrageplanung im Rahmen des Linienkonzpts von Relevanz. Demgemäß kann der Abbildung 4 der tageszeitliche Verlauf der Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet entnommen werden. Hierbei wird eine Morgenspitze von 7 bis 8 Uhr ebenso deutlich wie eine nachmittägliche Spitze, die sich von 15 bis 18 Uhr erstreckt. In den Nachtstunden zwischen 0 und 4 Uhr besteht nahezu keine Nachfrage.

Abbildung 4: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet auf Basis der Mobilitätssimulation

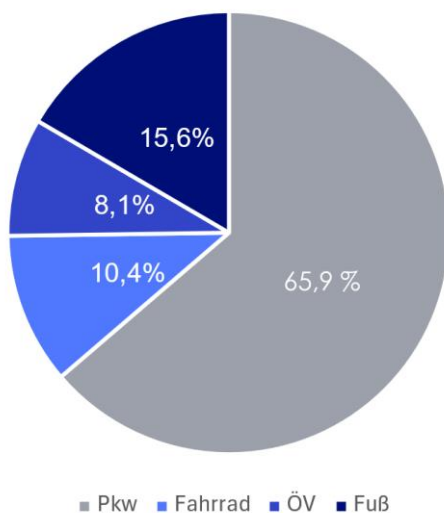


3.2 Mobilitätsverhalten (Modal Split)

Mit Hilfe der Ergebnisse der mikroskopischen Mobilitätssimulation konnte auch eine Modal-Split-Simulation für den Untersuchungsraum erzeugt werden.

Wie in vergleichbaren Räumen in Deutschland ist beim Blick auf das Mobilitätsverhalten die ausgeprägte Dominanz des motorisierten Individualverkehrs feststellbar. Weiterhin ist der verhältnismäßig hohe Anteil des Fuß- und des Radverkehrs auffällig. Der öffentliche Personennahverkehr hat mit einem Anteil von 8,1 % im Gesamtverkehr nur einen untergeordneten Anteil an den im Planungsgebiet zurückgelegten Wegen.

Abbildung 5: Modal Split im Planungsgebiet



In Bezug auf das Mobilitätsverhalten lässt sich aufgrund der heterogenen raumstrukturellen Gegebenheiten im Planungsgebiet eine Differenzierung nach Gebietskörperschaften beobachten. Dabei zeigt sich der deutlichste Unterschied zwischen der Mobilität in der Stadt Göttingen und der in den Landkreisen Göttingen (ohne die Stadt Göttingen), Holzminden und Northeim.

Abbildung 6: Modal Split im Landkreis Holzminden (Gesamtverkehr)

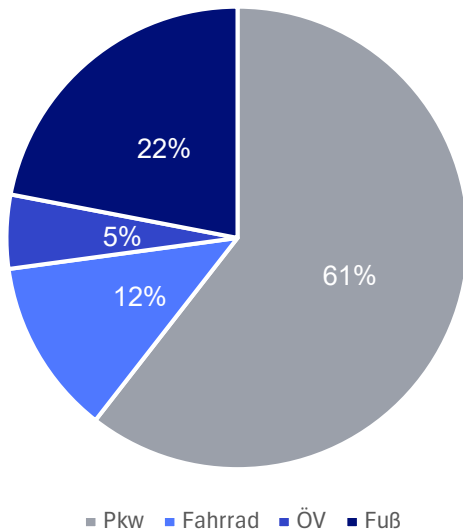
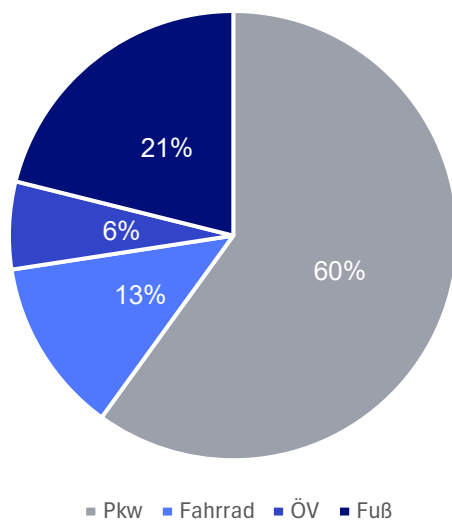
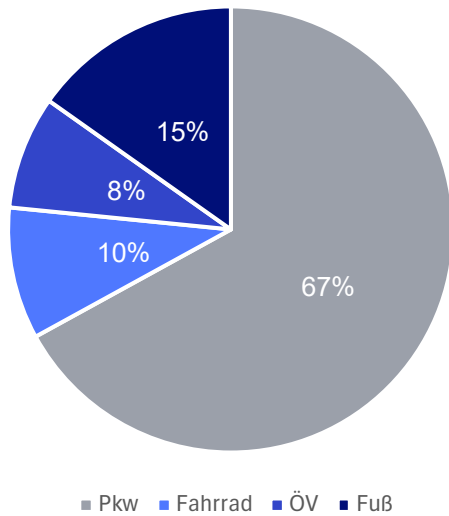


Abbildung 7: Modal Split im Landkreis Northeim (Gesamtverkehr)



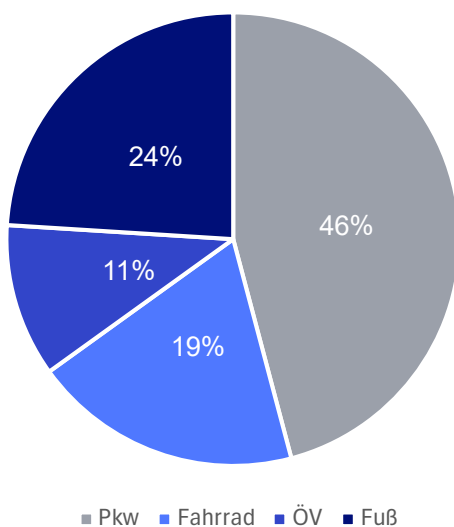
Eine noch deutlichere Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zeigt sich beim Mobilitätsverhalten in den Landkreisen, als dies in der Stadt Göttingen und im gesamten Planungsgebiet der Fall ist. Beim Vergleich des Modal Splits in den Landkreisen Holzminden und Northeim zeigen sich große Ähnlichkeiten bei der Verkehrsmittelwahl. Dies ist unter anderem auf die räumliche Nähe der beiden Landkreise und die ähnlich ausgeprägten Strukturen bestehend aus Klein- und Mittelzentren zurückzuführen.

Abbildung 8: Modal Split im Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)



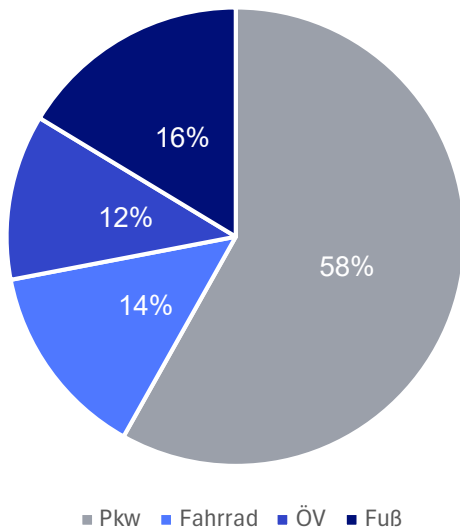
Im Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen) ist der ÖV-Anteil an der Verkehrsmittelwahl mit 8% höher als in den Landkreisen Northeim und Holzminden. Der Fuß- und Radverkehrsanteil ist hingegen geringer, was erneut einen hohen MIV-Anteil begünstigt.

In der Stadt Göttingen wird beim Blick auf den Modal Split deutlich, dass dort urbane Strukturen mit durchschnittlich kürzeren Wegen vorherrschen. Dieser Umstand wirkt positiv auf den Fuß- und Radverkehrsanteil. Auch der ÖV-Anteil ist im Binnen- und Gesamtverkehr mit 11% höher als in den weiteren Planungsräumen.

Abbildung 9: Modal Split in der Stadt Göttingen (Binnenverkehr)⁴

⁴ Bei den hier dargestellten Ergebnissen handelt es sich um eine eigens für den NVP entwickelte Simulation mit spezifischen Annahmen für den Gesamtraum Südniedersachsen. Das Ergebnis ist gröber und kann von den Aussagen lokaler Modal-Split-Erhebungen der Stadt Göttingen abweichen.

Abbildung 10: Modal Split in der Stadt Göttingen (Gesamtverkehr)



Insgesamt ist festzuhalten, dass die Wahl des Verkehrsmittels stark je nach Distanz variiert. Für kurze Strecken, meist unter 2 km, nutzen viele Menschen den Fußweg oder das Fahrrad. Diese Verkehrsmittel sind besonders in städtischen Gebieten wie Göttingen praktisch und bieten eine schnelle Möglichkeit, kurze Wege zurückzulegen. Distanzen zwischen 5 und 10 km werden häufiger mit dem ÖPNV oder dem SPNV bewältigt, da diese Verkehrsmittel auf solchen Strecken eine gute Balance zwischen Effizienz und Zugänglichkeit bieten.

Für längere Distanzen, vor allem über 10 km, dominiert jedoch der motorisierte Individualverkehr (MIV), also vor allem der Pkw. Dies liegt daran, dass das Auto bei größeren Entfernungen aufgrund seiner Flexibilität und direkten Verfügbarkeit oft als komfortabler wahrgenommen wird. In ländlichen Regionen, in denen der ÖPNV eingeschränkt ist, greifen viele Menschen selbst für kürzere Strecken auf den Pkw zurück, was der insgesamt hohe Anteil des MIV in den Landkreisen Göttingen (ohne Stadt Göttingen), Holzminden und Northeim unterstreicht.

3.3 Erschließungsqualität

Ein wesentliches Kriterium für die Qualität des ÖPNVs ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle für die Nutzenden sowie das Taktangebot und das dort verfügbare Verkehrsmittel (Bus, Bahn). Die Erschließungsqualität setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

Abbildung 11: Kriterien zur Ermittlung der Erschließungsqualität



Wesentliches Ziel der Erschließungsqualität ist es, kleinräumige Erschließungsdefizite zu ermitteln und analysieren zu können.

Bei der Erreichbarkeit der Haltestelle werden bei jedem Weg die Umwegigkeit sowie die Topographie dahingehend berücksichtigt, dass die realen Wegeweiten (mit Steigung bzw. Gefälle) geroutet werden. Dabei wird jeder einzelne Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation zur Einstiegshaltestelle über das reale Straßen- und Wegenetz geroutet. Dieser Weg kann dann als konkreter Fußweg in Metern angegeben werden und ermöglicht eine detaillierte Abbildung der Erschließungsqualität.

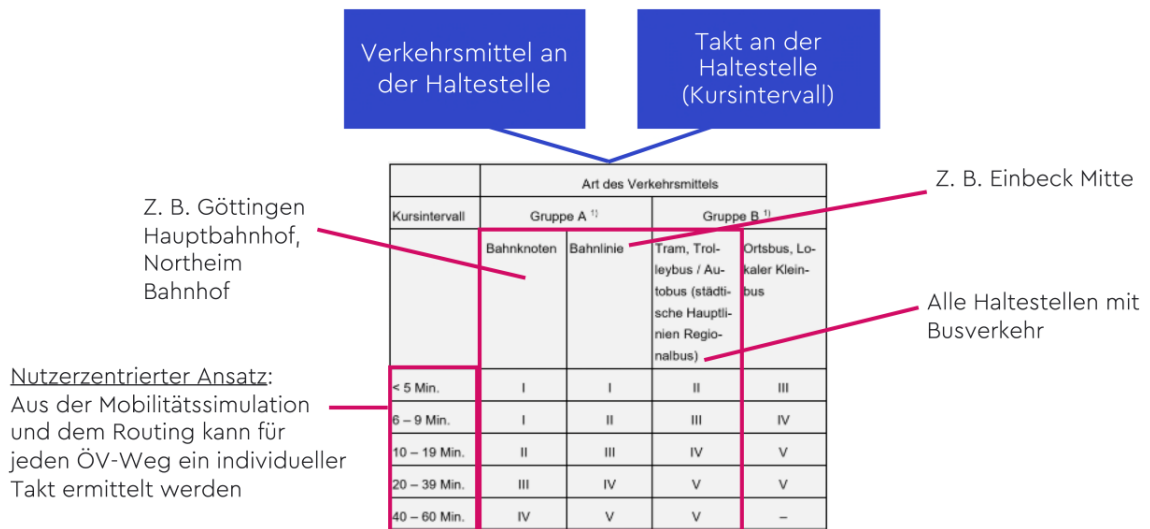
Grundsätzlich bietet der durch die mikroskopische Mobilitätssimulation berechnete Datensatz eine Weiterentwicklung und Präzisierung der bisherigen Methodik zur Berechnung der Erschließungsqualität. Diese wird nachfolgend als „klassischer Ansatz“ beschrieben. Darauf aufbauend wird die Weiterentwicklung als „nutzerzentrierter Ansatz“ titulierte.

Klassischer Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität

Beim klassischen Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität wird zunächst auf das oben beschriebene Routing zurückgegriffen. Das heißt, dass alle aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation resultierenden Wege einzeln mit deren konkreten Fußwegedistanzen zur Einstiegshaltestelle Berücksichtigung finden.

Im nächsten Schritt erfolgt die Ermittlung der Haltestellenkategorie gemäß dem Ansatz der Schweizer Güteklassen. Hierbei werden als Parameter die verfügbaren ÖV-Verkehrsmittel an der Haltestelle (Bahn, Bus, Bedarfsverkehr) mit dem jeweiligen Takt (von < 5 Min bis 120 Min) kombiniert:

Abbildung 12: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien



Das Ergebnis ist eine Differenzierung in insgesamt sieben Kategorien, wobei Kategorie I die bestmögliche und Kategorie VII die schlechteste darstellt. Die Kategorien VI und VII wurden für ländliche Räume ergänzend zum ursprünglichen Ansatz der Schweizer Güteklassen mit lediglich fünf Kategorien eingeführt, um Teilräume mit einer geringen Taktdichte im ÖPNV besser abbilden zu können.

Tabelle 4: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien

Frequenz	Art der Haltestellen		
	Bahnknoten	Bahnlinie	Bus/Bedarfsverkehr
< 5 min	I	I	II
5 – 9 min	I	II	III
10 – 19 min	II	III	IV
20 – 39 min	III	IV	V
40 – 59 min	IV	V	VI
60 – 120 min	V	VI	VII

Die nunmehr vorliegenden Resultate werden abschließend mit der Erreichbarkeit der jeweiligen Haltestelle kombiniert. So erhält man die Güteklassen der Erschließung, die das finale Ergebnis des Berechnungsverfahrens für die Erschließungsqualität darstellen und in Grids visualisiert werden.

Tabelle 5: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen			
	≤ 5 min	5 – 7,5 min	7,5 – 10 min	10 – 15 min
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse C
III	Klasse B	Klasse C	Klasse C	Klasse D
IV	Klasse C	Klasse C	Klasse D	Klasse E
V	Klasse D	Klasse D	Klasse E	Klasse E
VI	Klasse E	Klasse E	Klasse F	Klasse F
VII	Klasse F	Klasse F	Klasse F	Klasse F

Beim klassischen Ansatz bleibt dabei die Kategorie jeder Haltestelle für jeden dort startenden Weg unverändert. Dies ist als methodisches Defizit zu bewerten, insbesondere an Haltestellen, bei denen sich mehrere Linien und somit auch Takte überlagern. Das Defizit besteht darin, dass die Haltestelle z. B. aufgrund einer Taktüberlagerung damit eine bessere Kategorie für einen möglichen Weg erhalten könnte, wenngleich ein möglicher Weg nur mit einer Linie mit einem deutlich geringeren Takt zurückgelegt werden kann und damit auch in einer schlechteren Güteklasse eingestuft werden müsste. Der nachfolgend beschriebene nutzerzentrierte Ansatz behebt dieses Defizit.

Nutzerzentrierter Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität

Die mikroskopische Mobilitätssimulation, die jeden einzelnen an einem Werktag im Planungsgebiet zurückgelegten Weg koordinatenscharf abbildet, ermöglicht es, den klassischen Ansatz der Erschließungsqualität zu verbessern. Dabei wird die Haltestellenkategorie für jeden einzelnen ÖV-Weg individuell berechnet, d. h. mit dem jeweiligen Takt für den betrachteten Weg. Dieser Ansatz ist deutlich feiner, da er konkrete Quell-Ziel-Relationen mit dem jeweils verfügbaren Takt betrachtet.

Das Ergebnis ist präziser. Die Erschließungsqualität fällt im Durchschnitt schlechter aus als beim klassischen Ansatz. Dies liegt daran, dass einzelne Angebote in Form von Linienwegen, die für den konkreten Weg nicht relevant sind, nicht berücksichtigt werden. Somit wird nur für den jeweils konkret betrachteten Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation der Takt zugrunde gelegt und nicht der pauschale Takt an einer Haltestelle. Damit ergibt sich in der Regel ein weniger dichter Takt und eine relative Verschlechterung im Vergleich zum klassischen Ansatz.

Nachfolgend wird für die einzelnen Gebietskörperschaften im Planungsgebiet zunächst die Visualisierung der Berechnung der Erschließungsqualität mit dem oben beschriebenen nutzerzentrierten Ansatz dargestellt. Anschließend erfolgt eine Interpretation in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse.

Abbildung 13: Erschließungsqualität im Landkreis Holzminden

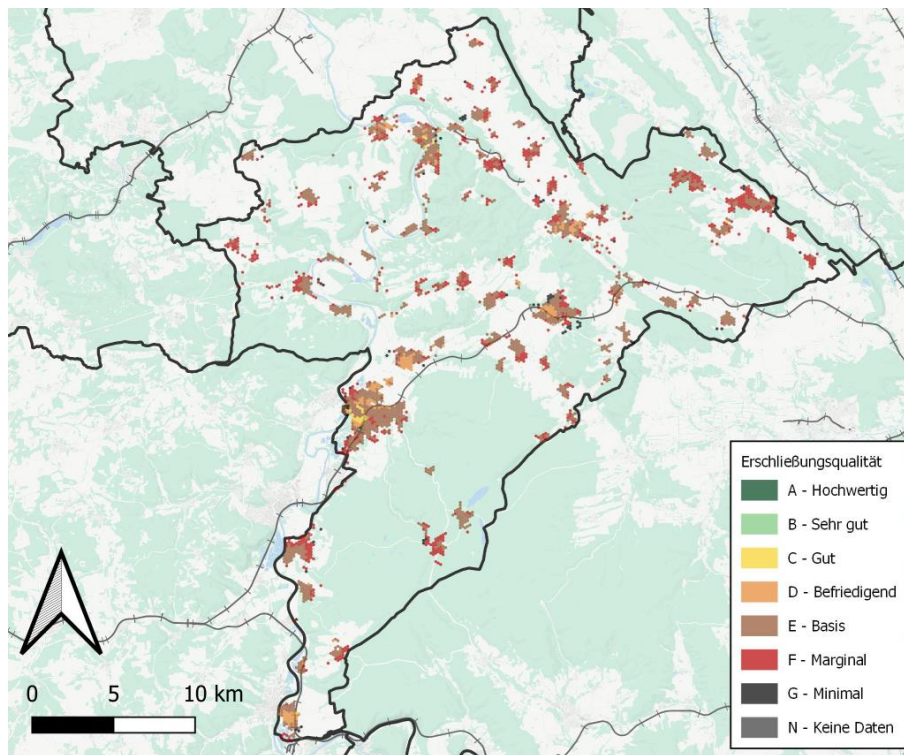


Abbildung 14: Erschließungsqualität im Landkreis Northeim

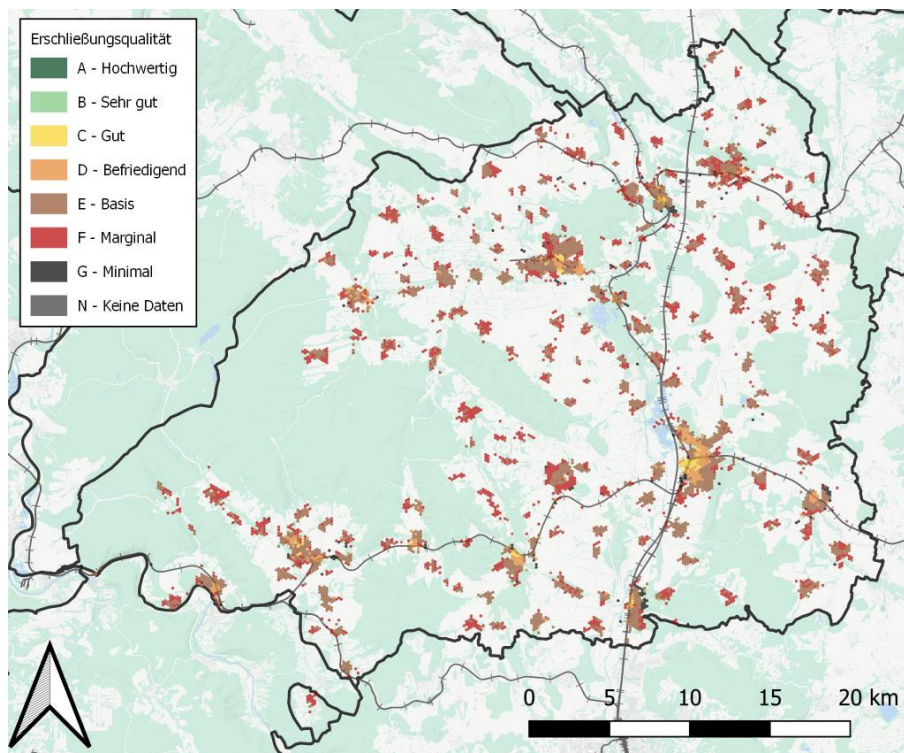
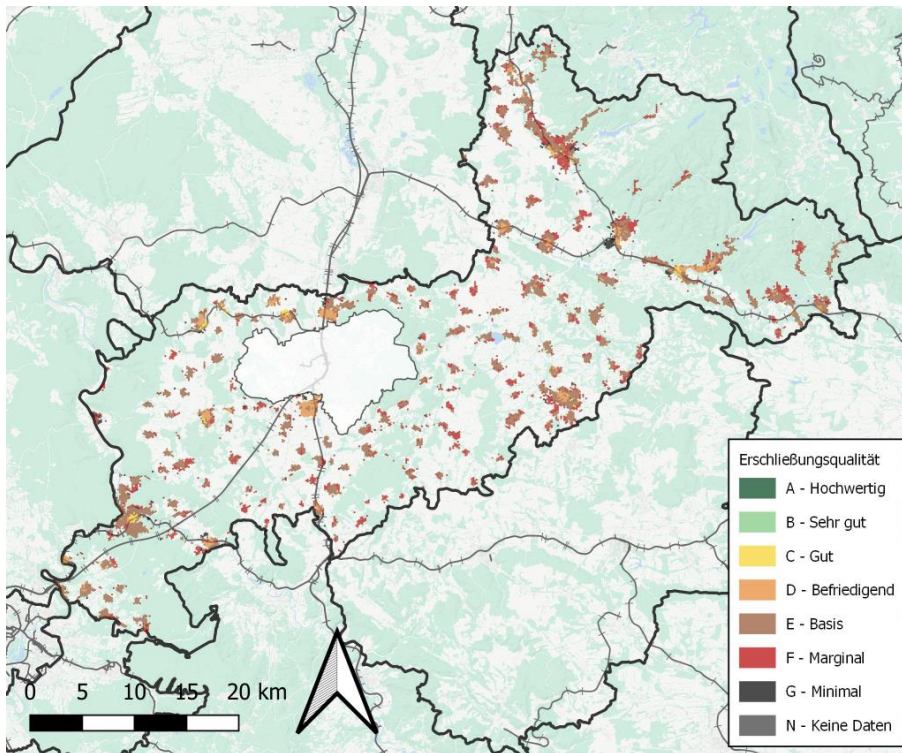


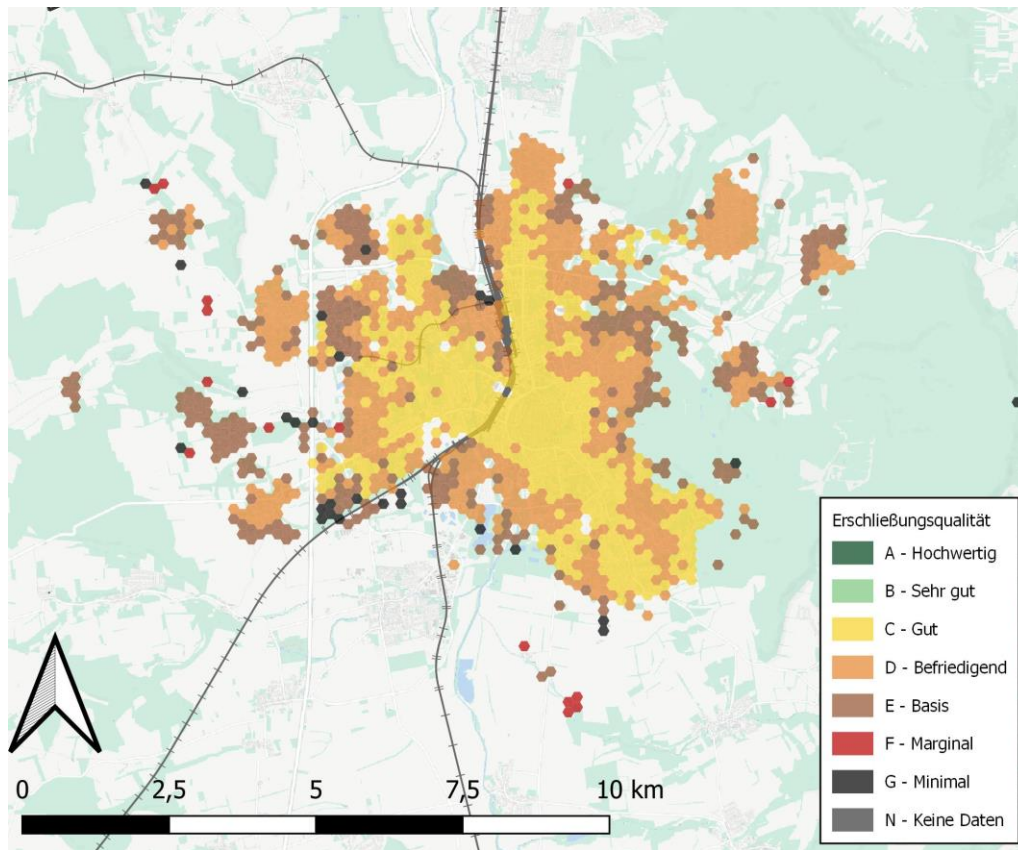
Abbildung 15: Erschließungsqualität im Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)



Bei der Betrachtung der Erschließungsqualität in den einzelnen Planungsräumen des Planungsgebietes wird erneut die überwiegend ländlich geprägte Charakteristik der Teilräume deutlich. Die Erschließung durch den ÖPNV sowie die Erschließungsqualität sind in diesen Gebieten in der Regel von relativ langen Wegeentfernungen zur Starthaltestelle sowie Takten von 60 Minuten geprägt.

Auch in den Mittel- und Grundzentren ist die Erschließungsqualität in den meisten Stadtbereichen als „Marginal“ oder „Basis“ zu bezeichnen. In Innenstadtbereichen sowie im Umfeld von Bahnhöfen hingegen zeigt sich eine deutlich bessere Erschließungsqualität, als sie beispielsweise in Holzminden, Northeim, Einbeck sowie Hann. Münden auf gesamtstädtischer Ebene festzustellen ist. Des Weiteren lässt sich ein deutlicher Verbesserungsbedarf feststellen, wo bislang lediglich eine minimale Erschließungsqualität gewährleistet ist. Im Landkreis Göttingen ist dies z. B. in Herzberg am Harz der Fall. Dort besteht zwar ein Anschluss an den SPNV, der Bahnhof sowie die Bushaltestelle Bahnhof sind aber aus den westlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteilen fußläufig nur sehr umwegig zu erreichen, aus diesem Grund ergab die Berechnung dort eine minimale Erschließungsqualität. Im Landkreis Holzminden weisen einige Bereiche Stadtdendorfs eine minimale Erschließungsqualität auf, was auch hier wiederum auf überdurchschnittlich lange Fußwege zur Start-/Zielhaltestelle zurückzuführen ist. Gleiches gilt z. B. für die östlichen Ortsbereiche in Nörten-Hardenberg im Landkreis Northeim.

Abbildung 16: Erschließungsqualität in der Stadt Göttingen



In der Stadt Göttingen dominieren die Güteklassen C und D (45 bzw. 44 % Bevölkerungsanteil) mit einer guten bzw. befriedigenden Erschließungsqualität. Dies ist auf eine höhere Haltestellendichte mit geringeren durchschnittlichen Fußwegedistanzen zur Starthaltestelle sowie ein durchschnittlich dichteres Taktangebot als in den Landkreisen Göttingen, Northeim und Holzminden zurückzuführen. Des Weiteren ist zu konstatieren, dass keine Bereiche mit einer sehr guten oder guten Erschließungsqualität vorhanden sind (vgl. Tabelle 6).

Die sich in die Randbereiche verschlechternde Erschließungsqualität verdeutlicht das radiale System des Busnetzes. Durch Überlagerung der einzelnen Linien, welche in das Stadtzentrum bzw. zum ZOB führen, entsteht in der Innenstadt eine durchschnittlich bessere Erschließungsqualität als in den Stadtbezirken am Stadtrand. Tangentiale Verbindungen sind häufig nicht vorhanden oder verfügen über ein schlechtes Reisezeitverhältnis.

Es existieren auch Teilbereiche innerhalb Göttingens mit einer marginalen oder minimalen Erschließungsqualität, wie z. B. das Industriegebiet Grone im südwestlichen Stadtgebiet. Hier sind für ÖPNV-Nutzende die durchschnittlichen Distanzen zur Start- bzw. Zielhaltestelle hoch und das Taktangebot vergleichsweise gering. Aufgrund der Verkehrsnachfrage in diesem Gebiet u. a. durch Berufspendler wird hier Verbesserungsbedarf gesehen.

Die Analyse der Ergebnisse der Berechnung der Erschließungsqualität der Stadt Göttingen ergibt insgesamt sowohl Stärken als auch Schwächen, aus denen sich folgende Handlungsbedarfe ableiten lassen:

- Bessere Erschließung der Stadtbezirke am westlichen und östlichen Stadtrand (z. B. Elliehausen, Esebeck, Hasenwinkel, Roringen)
- Verbesserte Anbindung des Industriegebietes Grone an den ÖPNV insbesondere für Berufspendler
- Verbesserung der Reisezeiten bei tangentialen Verbindungen

Tabelle 6: Aggregation der Güteklassen der Erschließung auf die Bevölkerung in den einzelnen Gebietskörperschaften des Planungsgebiets

Güteklasse	Anteil Bevölkerung				
	Stadt Göttingen	Lkr. Göttingen (ohne Stadt Göttingen)	Lkr. Northeim	Lkr. Holzminden	Planungsgebiet gesamt
A	0%	0%	0%	0%	0%
B	0%	0%	0%	0%	0%
C	45%	2%	3%	2%	12%
D	44%	14%	12%	14%	20%
E	11%	62%	57%	61%	49%
F	0%	20%	26%	22%	18%
G	0%	2%	2%	1%	1%

3.4 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität im ÖV umfasst unterschiedliche Kriterien, die insbesondere den Betrieb in Form von z. B. Taktfrequenzen und Betriebszeiten umfassen.

Was das Taktangebot anbelangt, ist in den Landkreisen Göttingen, Northeim und Holzminden gemäß den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan von 2021 ein 60-Minuten-Takt vorherrschend. Dies ermöglicht z. B. durch teilweise Überlagerungen von Linien eine Verdopplung zu einem 30-Minuten-Takt.

Tabelle 7: Betriebszeiten des ÖPNV in den Landkreisen Göttingen, Northeim und Holzminden

Verkehrszeiten	Montag-Freitag	Samstag	Sonntag
HVZ	6:00 bis 9:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr	entfällt	entfällt
NVZ	5:00 bis 6:00 Uhr und 9:00 bis 16:00 Uhr	6:00 bis 18:00 Uhr	entfällt
SVZ	19:00 bis 23:00 Uhr	18:00 bis 23:00 Uhr	9:00 bis 23:00 Uhr
NaVZ	23:00 bis 5:00 Uhr	23:00 bis 6:00 Uhr	23:00 bis 9:00 Uhr

In der Stadt Göttingen wurden im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für 2019 bis 2023 die Stadtbezirke in drei Kategorien unterteilt (A, B und C). Auf dieser Basis besteht ein Taktangebot in der Hauptverkehrszeit von sechs bis zwei Fahrten pro Stunde.

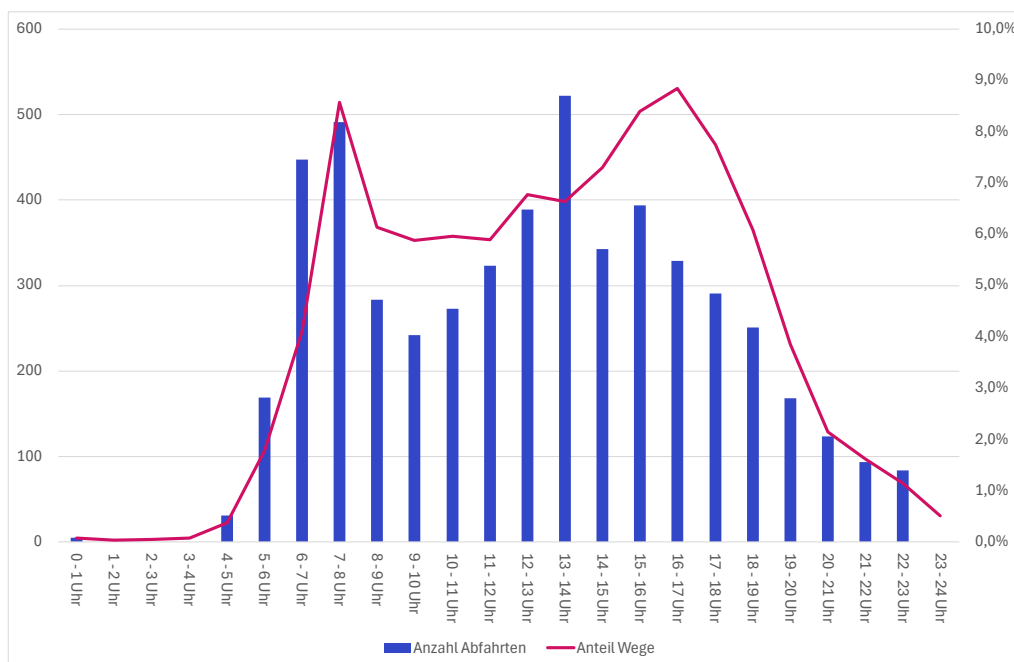
Die Betriebszeiten sind von Montag bis Samstag von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr und sonntags von 9:30 Uhr bis 24:00. Zusätzlich besteht ein Nachtverkehr in den Nächten auf Samstag und Sonntag von 1:00 Uhr bis 4:30 Uhr.

Tabelle 8: Betriebszeiten des ÖPNV in der Stadt Göttingen (

Verkehrszeiten	Montag-Freitag	Samstag	Sonntag
HVZ	5:00 bis 20:00 Uhr	10:00 bis 18:30 Uhr	entfällt
NVZ	entfällt	entfällt	entfällt
SVZ	20:00 bis 24:00 Uhr	5:00 bis 10:00 Uhr und 18:30 bis 24:00 Uhr	9:30 bis 24:00 Uhr
NaVZ	entfällt	1:00 bis 5:00 Uhr	1:00 bis 5:00 Uhr

Die mikroskopische Mobilitätssimulation erlaubt die Berechnung und Abbildung der tageszeitlich schwankenden Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet. Gleichzeitig ermöglicht das für die Bearbeitung des Nahverkehrsplans aufgebaute Verkehrsmodell, welches alle Fahrten an einem Werktag im Untersuchungsgebiet beinhaltet, die Berechnung der stündlichen Abfahrten. Auf Basis der ermittelten Daten können die beiden Parameter "Anzahl Wege pro Stunde" und "Anzahl Abfahrten pro Stunde" miteinander verschnitten werden. In der Folge lässt sich eruieren, in welchem Umfang die Nachfrage durch ein adäquates Fahrtenangebot abgedeckt ist.

Abbildung 17: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage und der Anzahl der Abfahrten im Planungsgebiet



Wie der Abbildung 17 zu entnehmen ist, wird das zu diesem Zeitpunkt erhöhte Verkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde durch eine

entsprechend höhere Anzahl an Abfahrten im Fahrtenangebot abgedeckt. In der Morgenspitze wird der Verkehrsnachfrage adäquat begegnet, während dies am Nachmittag nicht der Fall ist. Zu diesem Zeitpunkt besteht ebenfalls eine erhöhte Verkehrsnachfrage, die jedoch lediglich mit einer geringfügig erhöhten Anzahl an Fahrten abgedeckt wird.

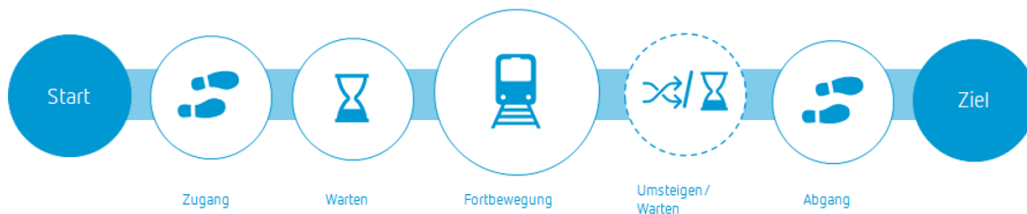
Jedoch schwankt der Anteil der im ÖV zurückgelegten Wege über den Tag aber auch und kann nicht als konstant angenommen werden. Schüler nehmen in den Morgenstunden überproportional häufiger den Bus. Diese Konzentration an ÖV-Wege lässt in den Nachmittagsstunden nach. Da in der obigen Darstellung ‚alle‘ Wege dargestellt sind und nicht nur die ÖV-Wege kann die Darstellung von Fahrgastzahldaten abweichen (Fahrgastzahlen haben keinen Eingang in das Verkehrsmodell gefunden).

3.5 Verbindungsqualität

3.5.1 Reisezeit und Reisezeitverhältnisse

Basierend auf den Ergebnissen der mikroskopischen Mobilitätssimulation und dem darauf aufbauenden Routing aller Wege ist für die Bestandsanalyse ein detaillierter Reisezeitvergleich zwischen dem MIV und dem ÖPNV möglich. Der Detailgrad bezieht sich hier auf den Vergleich jedes einzelnen mit der Mobilitätssimulation ermittelten Weg. Bei den Reisezeiten wurden nicht nur die reine Fahrzeit beim MIV oder dem ÖPNV herangezogen, sondern auch Parkplatzsuchzeiten beim MIV sowie Zu- und Abgangs- sowie Umsteigezeiten beim ÖPNV.

Abbildung 18: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV



In Bezug auf die Reisezeitverhältnisse erfolgte, je nach Qualität der ÖPNV-Reisezeit im Vergleich zum MIV, eine Kategorisierung in die Qualitätsstufen A bis F gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (2010):

Tabelle 9: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen

Qualitätsstufe	Reisezeitverhältnis (t _{ÖPNV} /t _{MIV})
A	< 1,0
B	1,0 bis < 1,5
C	1,5 bis < 2,1
D	2,1 bis < 2,8
E	2,8 bis < 3,8
F	≥ 3,8

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

Generell geht man davon aus, dass Reisezeitverhältnisse ÖV/MIV von weniger als 1,5 als attraktiv für Nutzende einzustufen sind. Ab einer doppelt so langen Reisezeit ist der ÖPNV kaum konkurrenzfähig gegenüber dem MIV.

Um die Reisezeiten für die einzelnen Teilräume im Planungsgebiet gesondert auswerten und abbilden zu können, wurde folgende räumliche Unterteilung vorgenommen:

- Südniedersachsen gesamt
- Südniedersachsen ohne die Stadt Göttingen (Landkreise Göttingen, Holzminden, Northeim)
- Stadt Göttingen Binnenverkehr
- Stadt Göttingen Gesamtverkehr

Zusätzlich wurden die statistischen Mittel in Form des Medians in folgenden Vergleichsdarstellungen visualisiert:

- Gesamtverkehr Stadt Göttingen und Stadt Kassel
- Gesamtverkehr Stadt Göttingen und Stadt Hildesheim

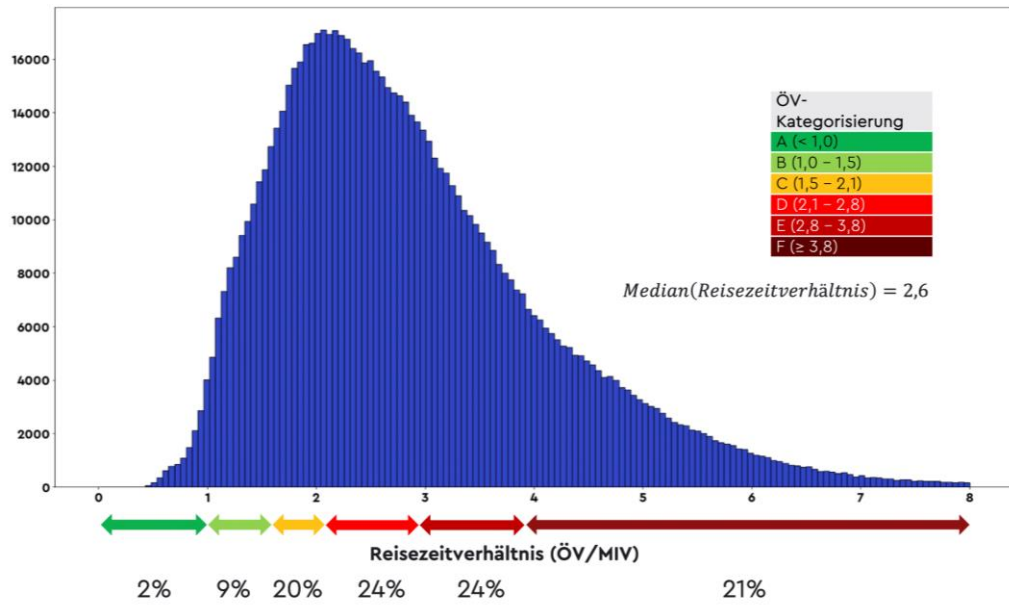
In der Folge lässt sich eine Einschätzung dahingehend treffen, wie der ÖPNV im Hinblick auf die Reisezeitvergleiche mit dem MIV gegenüber Kommunen abschneidet, die hinsichtlich Bevölkerungsgröße und Struktur vergleichbar sind und sich in räumlicher Nähe befinden.

In Bezug auf das gesamte Untersuchungsgebiet ergibt sich ein Reisezeitverhältnis ÖV/MIV von 2,6, was gemäß Tabelle 9 der Qualitätsstufe D entspricht. Dieses Resultat lässt sich zum einen auf die im Durchschnitt geringen Taktdichten zurückführen.

Des Weiteren sind die Zu- und Abgangszeiten zu zahlreichen Haltestellen von den Start- und Zielorten der Nutzerinnen und Nutzer häufig relativ weit, sodass auch hier ein zeitlicher Malus bei der ÖPNV-Reisezeit entsteht. Diese Resultate werden durch die Berechnungen der Erschließungsqualität in Kapitel 3.3 bestätigt.

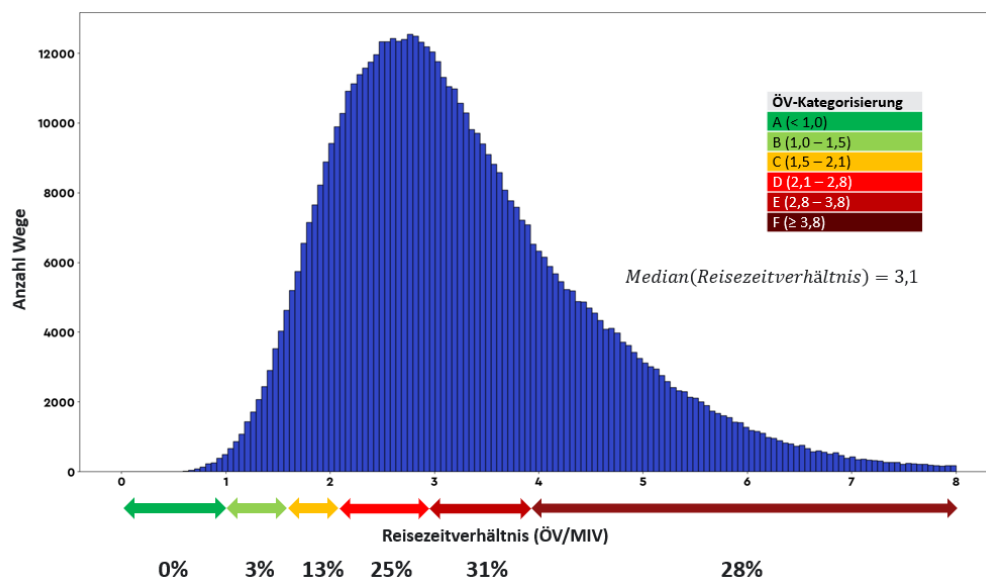
Der Median-Wert von 2,6 beim Reisezeitverhältnis ÖV/MIV indiziert, dass der ÖPNV in zahlreichen Teilbereichen des Planungsgebietes eine geringe Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV aufweist. Andererseits ist dieser Wert beim Vergleich mit anderen Regionen in Deutschland mit einer ähnlichen Struktur vergleichbar.

Abbildung 19: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV im kompletten Planungsgebiet



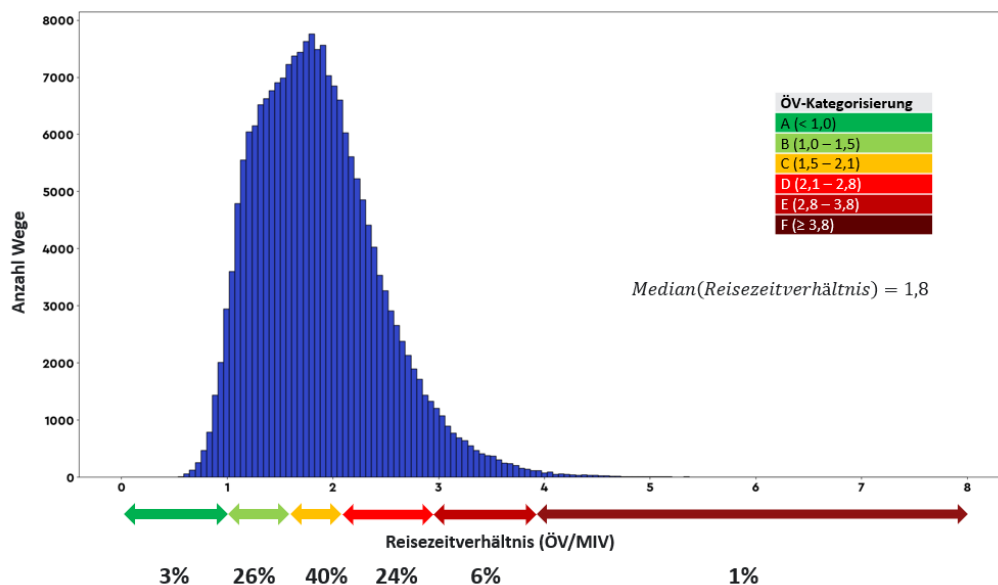
Unter Außerachtlassung des Göttinger Stadtgebietes errechnet sich für die Landkreise Göttingen, Holzminden und Northeim ein Reisezeitverhältnis von 3,1. Aufgrund der im Durchschnitt kürzeren Reisezeiten im ÖPNV innerhalb von Göttingen ergibt sich dieser leicht schlechtere Wert als beim kompletten Planungsgebiet.

Abbildung 20: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV im kompletten Planungsgebiet ohne die Stadt Göttingen



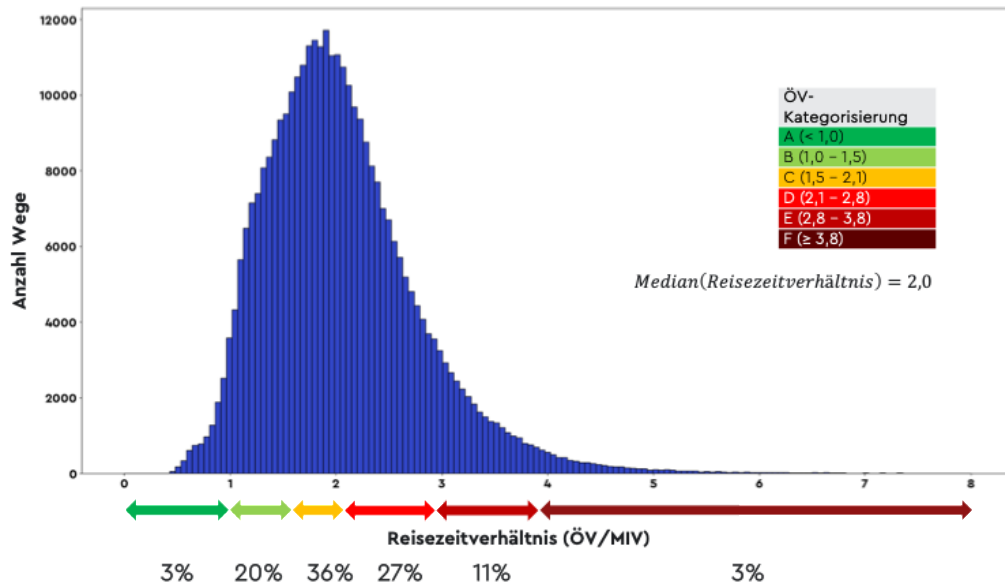
Im Binnenverkehr der Stadt Göttingen zeigt sich ein Reisezeitverhältnis ÖV/MIV von 1,8. Wege, bei denen Start und Ziel innerhalb des Göttinger Stadtgebietes liegen, werden gemäß Tabelle 9 in Qualitätsstufe C eingeordnet. Zu den besonders konkurrenzfähigen ÖPNV-Wegen gehören hier die Verbindungen zwischen den Stadtbezirken und der Göttinger Innenstadt bzw. dem Bahnhof/ZOB. Das radial ausgerichtete ÖPNV-Netz innerhalb Göttingens begünstigt für diese Relationen die Reisezeit. Für Verbindungen, die nicht radial, sondern tangential verlaufen und in der Regel einen Umstieg erfordern, ergibt sich demgegenüber ein vergleichsweise schlechteres Reisezeitverhältnis (z. B. Oststadt – Weende und Grone – Südstadt).

Abbildung 21: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV in der Stadt Göttingen (Binnenverkehr)



Ein ähnliches, wenngleich leicht schlechteres Bild zeigt sich beim Gesamtverkehr in der Stadt Göttingen. Die durchschnittliche Reisezeit von ÖV-Wegen ist im Vergleich zum MIV mit einer Verdoppelung verbunden. Als Grund hierfür werden erneut die tangentialen Verbindungen innerhalb der Stadt und dadurch die häufige Notwendigkeit für Umstiege bei Wegen über die Stadtgrenze angeführt (vor allem in die Landkreise Northeim und Göttingen). Auch die Wege in den teilweise schlecht erschlossenen Bereichen innerhalb Göttingens fließen in die Berechnung ein und verschlechtern das Ergebnis der ÖV-Reisezeit entsprechend (z. B. Industriegebiet Grone; vgl. Kapitel 3.3).

Abbildung 22: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV in der Stadt Göttingen (Gesamtverkehr)



Die Gegenüberstellung von der Stadt Göttingen mit Kassel und Hildesheim in den Abbildungen 24 + 25 verdeutlicht, dass sich die Reisezeitverhältnisse in Göttingen in einem vergleichbaren Spektrum bewegen. Für die Stadt Kassel wurde ein leicht besserer Wert berechnet, was auf das dortige Straßenbahnsystem zurückzuführen ist.

Abbildung 23: Vergleich der Reisezeitverhältnisse (ÖV/MIV) in den Städten Göttingen und Kassel

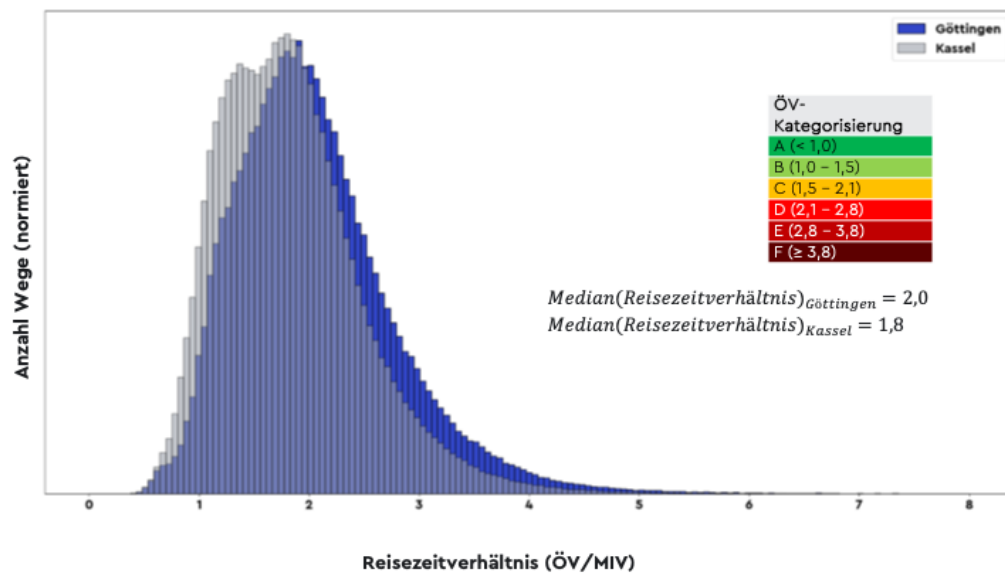
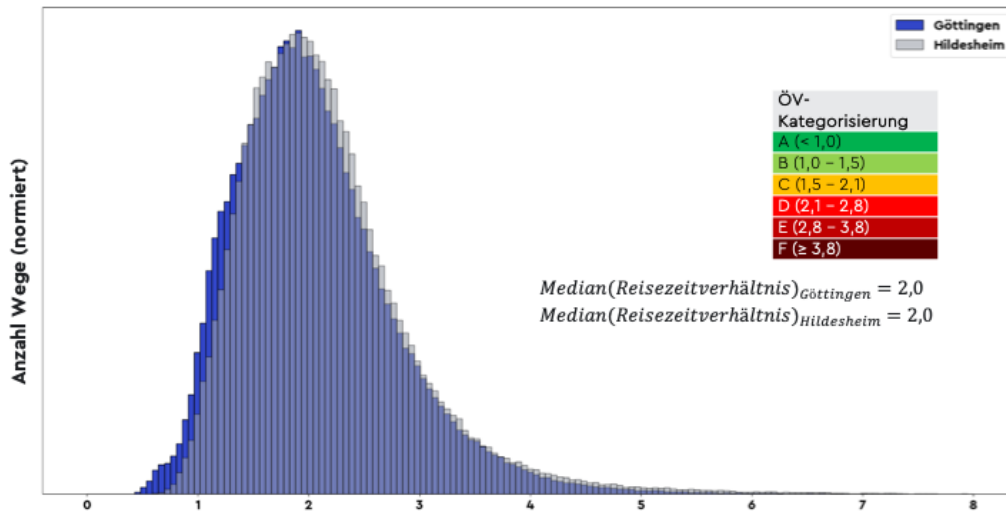


Abbildung 24: Vergleich der Reisezeitverhältnisse (ÖV/MIV) in den Städten Göttingen und Hildesheim



Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Reisezeitvergleiche zwischen dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) im Planungsgebiet und in einzelnen Teilbereichen verdeutlicht die räumlich stark heterogene Struktur. Im südlichen Bereich des Planungsgebiets befindet sich mit der Stadt Göttingen ein Oberzentrum, auf das sich eine Vielzahl von Relationen konzentriert.

Die Reisezeitverhältnisse ÖV/MIV in der Stadt Göttingen sind deutlich besser als in den Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim. Dies ist insbesondere auf die in den Landkreisen deutlich stärker ländlich geprägten Strukturen zurückzuführen und resultiert in einer durchschnittlich längeren Wegstrecke zur Start-/Zielhaltestelle und geringeren Taktdichte für den ÖPNV.

In Bezug auf die ÖPNV-Netze in den Landkreisen ist abschließend zu betonen, dass die Ergebnisse der Reisezeitvergleiche nicht mit der Situation in Göttingen vergleichbar sind. In den drei Landkreisen ist die Bevölkerungsdichte geringer und die Siedlungsstruktur ländlich geprägt, was zu abweichenden Anforderungen an den ÖPNV führt. In vielen Bereichen wird der ÖPNV in den Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim vorwiegend für die Schülerbeförderung bzw. für die Daseinsvorsorge genutzt.

Die Bestandsanalyse dient zunächst als Kriterium, um den Status quo des ÖPNV in den Teilräumen des Planungsgebiets bewerten und beschreiben zu können. In der Konsequenz besteht die Möglichkeit, den Effekt potenzieller Maßnahmen – wie beispielsweise Taktverdichtungen oder Netzergänzungen – mit dem Status quo in Form eines Deltas der Reisezeitverhältnisse zu vergleichen und dementsprechend die Wirkung der einzelnen Maßnahmen zu quantifizieren.

Ein besonderes Potential bei der Verbesserung der Reisezeiten im ÖV wird bei den Relationen gesehen, die stark nachgefragt sind und gleichzeitig ein schlechtes Reisezeitverhältnis aufweisen (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Relationen mit hoher Nachfrage sortiere nach Reisezeitverhältnis

Von Gemeinde	Nach Gemeinde	Wegemenge pro Tag	Reisezeit (Median)
Göttingen	Northeim	8000	2,00
Hann. Münden	Kassel	7000	2,06
Adelebsen	Göttingen	5000	2,22
Dransfeld	Göttingen	4000	2,27
Gleichen	Göttingen	5000	2,30
Kassel	Staufenberg	7000	2,45
Göttingen	Hardeggen	4000	2,46
Bovenden	Göttingen	20000	2,49
Göttingen	Nörten-Hardenberg	6000	2,56
Göttingen	Rosdorf	20000	2,69
Friedland	Göttingen	9000	2,93
Hann. Münden	Witzenhausen	4000	3,08
Dassel	Einbeck	5000	3,17
Moringen	Northeim	5000	3,17
Holzminde	Höxter	13000	3,21
Bad Grund (Harz)	Osterode am Harz	5000	3,48
Einbeck	Northeim	7000	3,49
Alfeld (Leine)	Delligsen	4000	3,66

3.5.2 Umstiegshäufigkeit

Die Umstiegshäufigkeit beschreibt die Möglichkeit für Fahrgäste, von einem Standort aus direkt oder mit einem oder mehreren Umstiegen ihr Ziel zu erreichen. Im Folgenden erfolgt eine Darstellung der im Nahverkehrsplan für den ZVSN aus dem Jahr 2021 definierten Haltestellen der Kategorie I, die Aufschluss darüber gibt, welche Haltestellen im Untersuchungsgebiet umstiegsfrei bzw. mit einem Umstieg erreicht werden können. Die Kategorie I umfasst zentrale Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Schiene sowie zentrale Umsteigehaltestellen in urbanen Zentren mit hohem Fahrgastaufkommen und/oder hoher Zahl an Umsteigern. In den Landkreisen Göttingen, Northeim und Holzminde sind dies die folgenden Haltestellen:

- Duderstadt ZOB
- Einbeck Mitte/ZOB
- Hann. Münden Bahnhof
- Holzminde Bahnhof
- Herzberg Bahnhof
- Northeim Bahnhof/ZOB
- Northeim Markt
- Osterode Mitte

In der Stadt Göttingen wurde zusätzlich der Bahnhof mit dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zu einer Haltestelle zusammengefasst und hinsichtlich der dadurch bedingten Umstiegshäufigkeit analysiert.

Die Berechnungen zur Umstiegshäufigkeit lassen erkennen, dass das ÖPNV-Netz in den einzelnen Teilbereichen des Planungsgebietes auf die oben aufgelisteten Verknüpfungspunkte der Kategorie I ausgerichtet ist. Dabei sind insbesondere Direktfahrten innerhalb der jeweiligen Gemeinden sowie über die Schienenverbindungen von Bedeutung.

Abbildung 25: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Bahnhof/ZOB Northeim

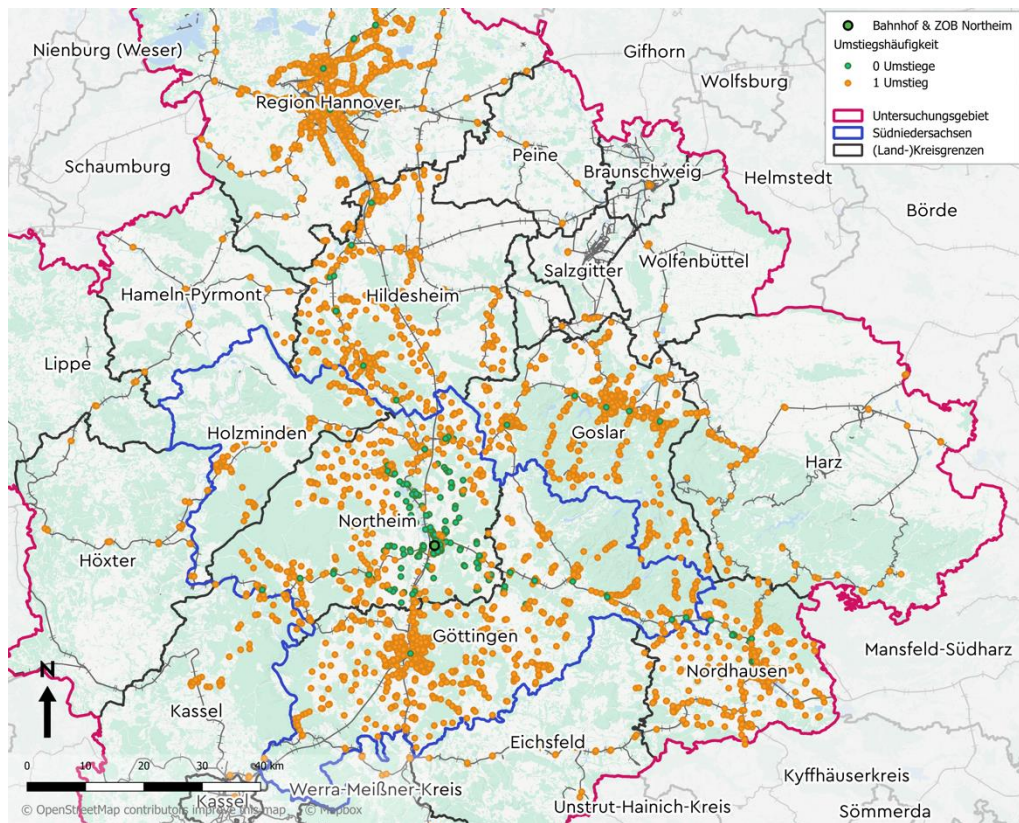
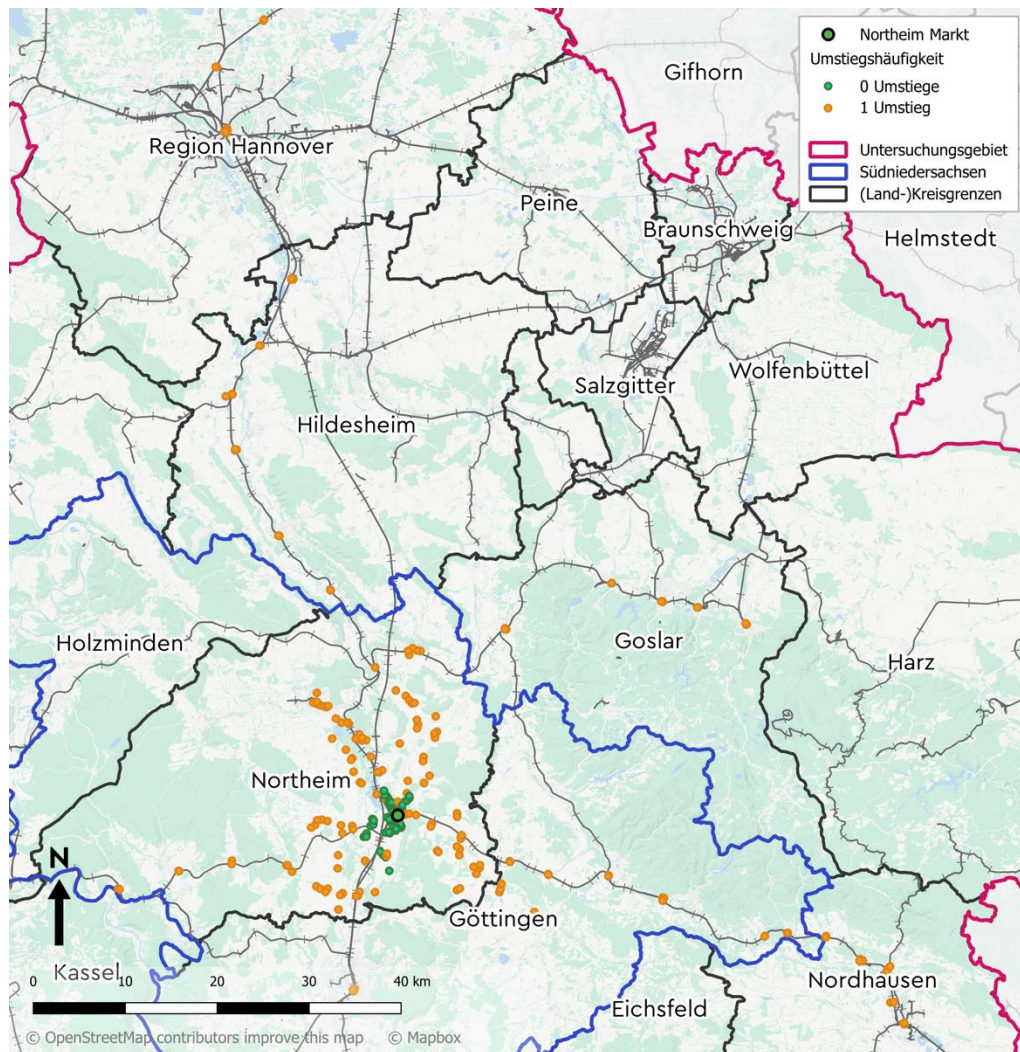
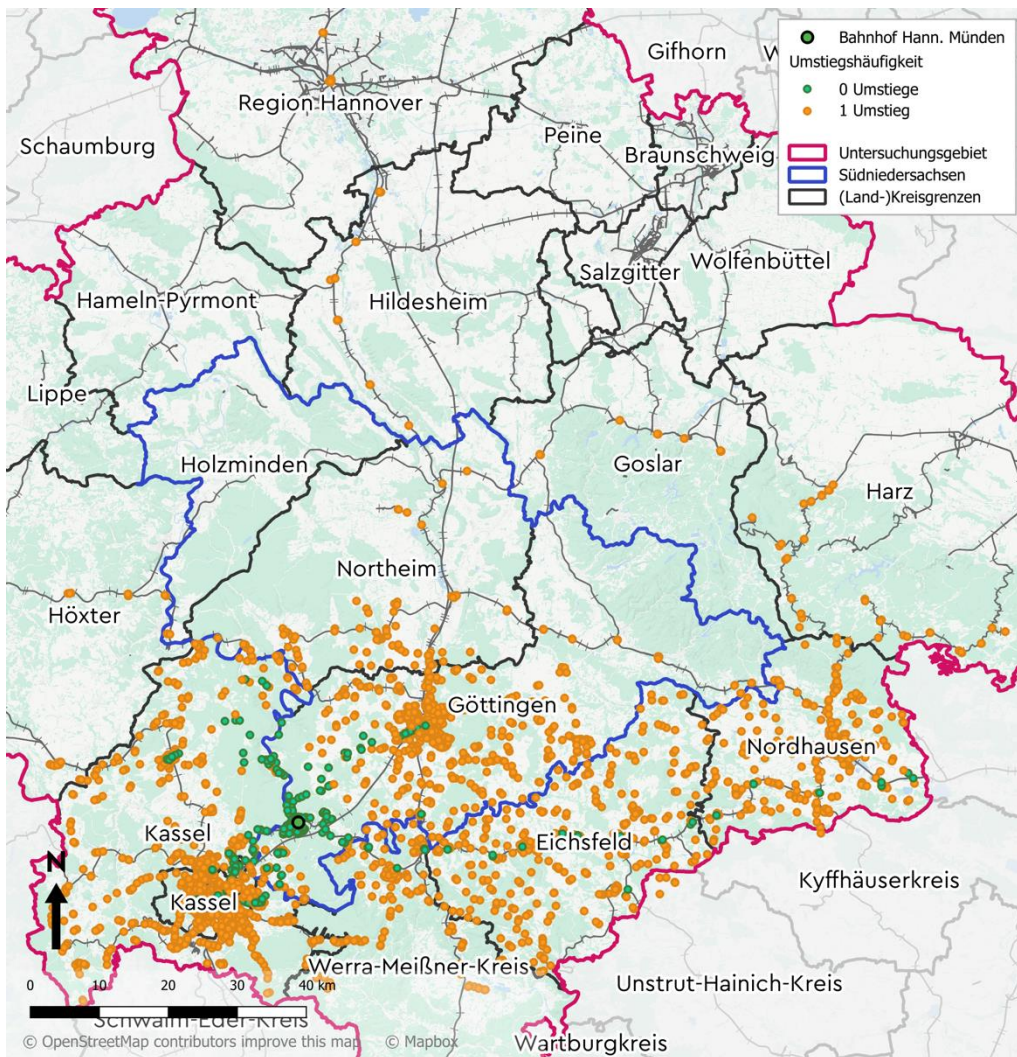


Abbildung 26: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Northeim Markt



Die Umstiegshäufigkeit an der Haltestelle Bahnhof/ZOB Northeim verdeutlicht die zentrale Lage Northeims im Untersuchungsgebiet. Weiterhin bestehen mit dem Schienenpersonennahverkehr Direktverbindungen in nördliche und südliche Richtung nach Hannover und Göttingen sowie nach Goslar und Nordhausen. Auch zahlreiche Haltestellen innerhalb der Gemeinde Northeim sind mittels Direktverbindung erreichbar. Die Mehrzahl der weiteren Haltestellen ist nur mit Umstieg zu erreichen. Dies wird insbesondere an der Haltestelle Northeim Markt deutlich, wo sich eine deutliche Ausrichtung des ÖPNV-Netzes auf den Bahnhof/ZOB manifestiert. Infolgedessen existieren von Northeim Markt deutlich weniger Direktverbindungen bzw. Verbindungen mit Umstieg als dies beim Bahnhof/ZOB der Fall ist.

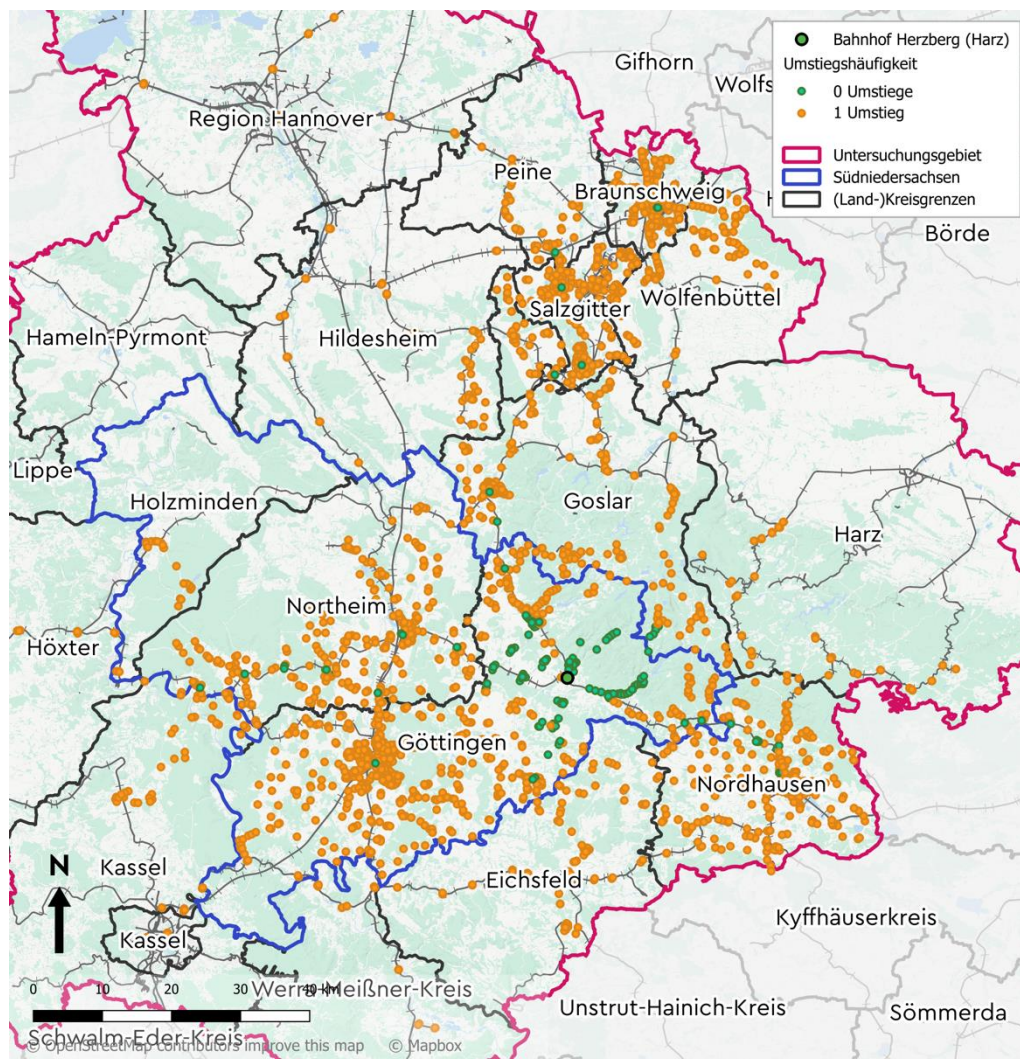
Abbildung 27: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Hann. Münden Bahnhof⁵



Hann. Münden, im äußersten Südwesten des Planungsgebiets gelegen, weist eine Ausrichtung hinsichtlich der ÖPNV-Verbindungen in Richtung Kassel und Göttingen auf. Zudem besteht eine Direktverbindung per Schienenanbindung an Nordhausen. Die zentralen SPNV-Halte in den nördlichen Landkreisen im Planungsgebiet sind mit einem Umstieg über den SPNV erreichbar.

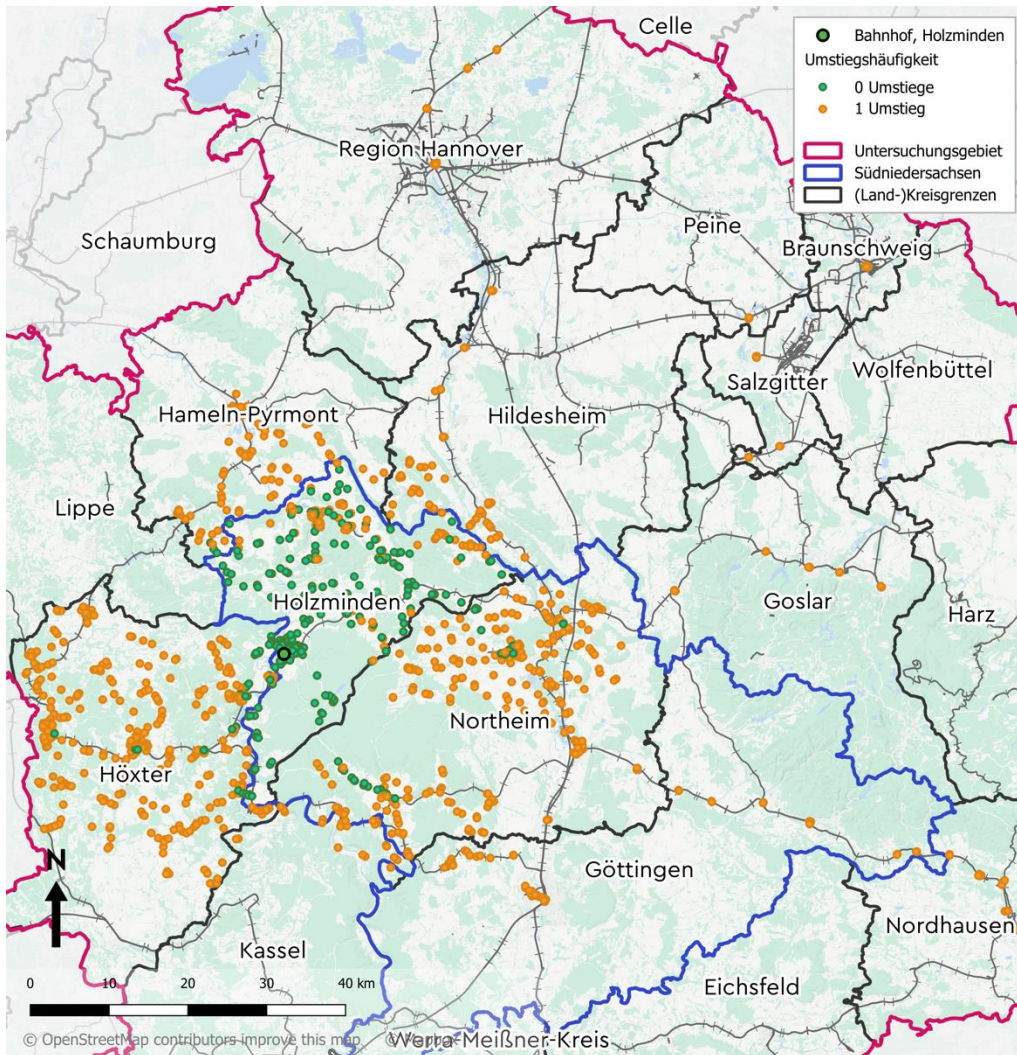
⁵ ein wesentlicher Teil des Busangebots wird durch Linien des angrenzenden Nordhessischen Verkehrsverbundes und im NVV-Tarif erbracht

Abbildung 28: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Herzberg am Harz Bahnhof



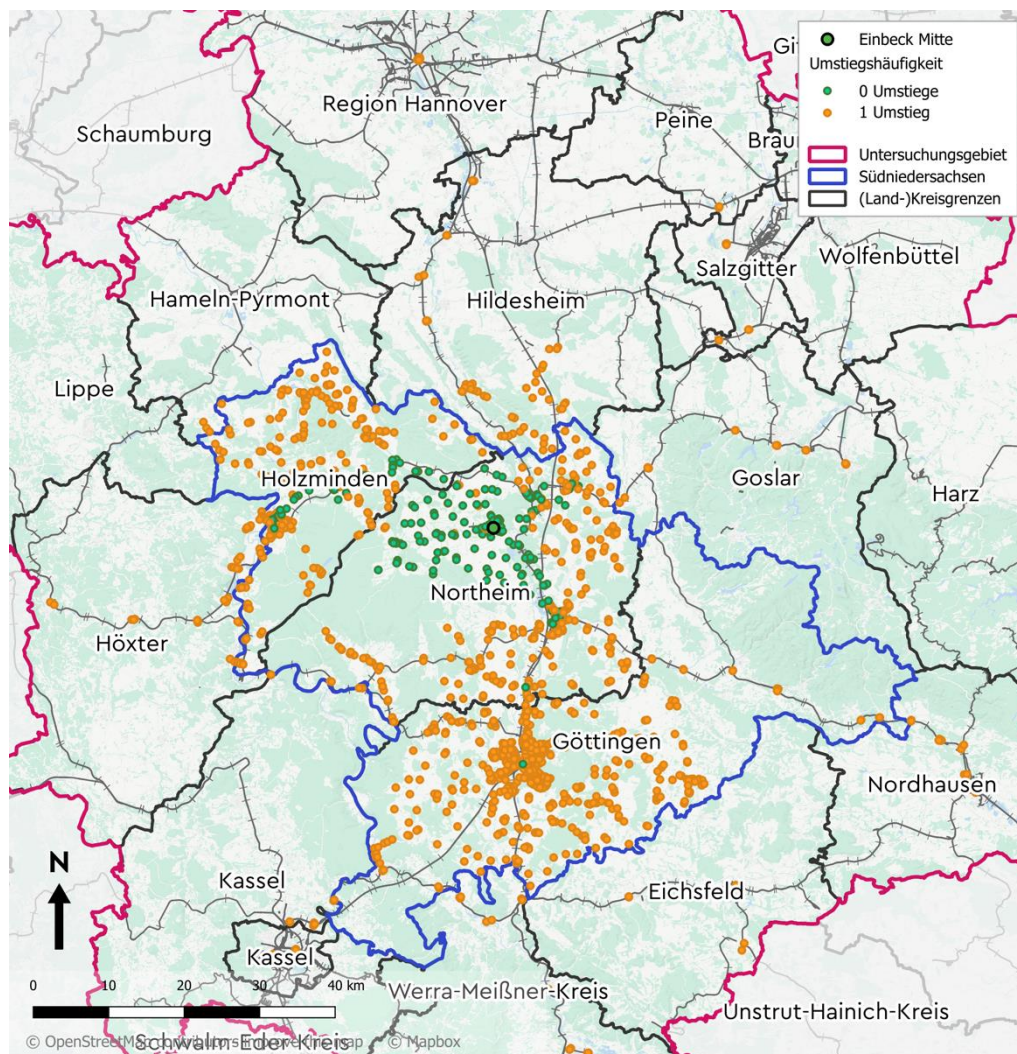
Auch in Herzberg am Harz besteht eine gute innergemeindliche Abdeckung mit Direktverbindungen vom Bahnhof aus. Es bestehen über den SPNV darüber hinaus Direktverbindungen nach Northeim und Göttingen sowie nach Goslar und in die Region Braunschweig.

Abbildung 29: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Holzminden Bahnhof



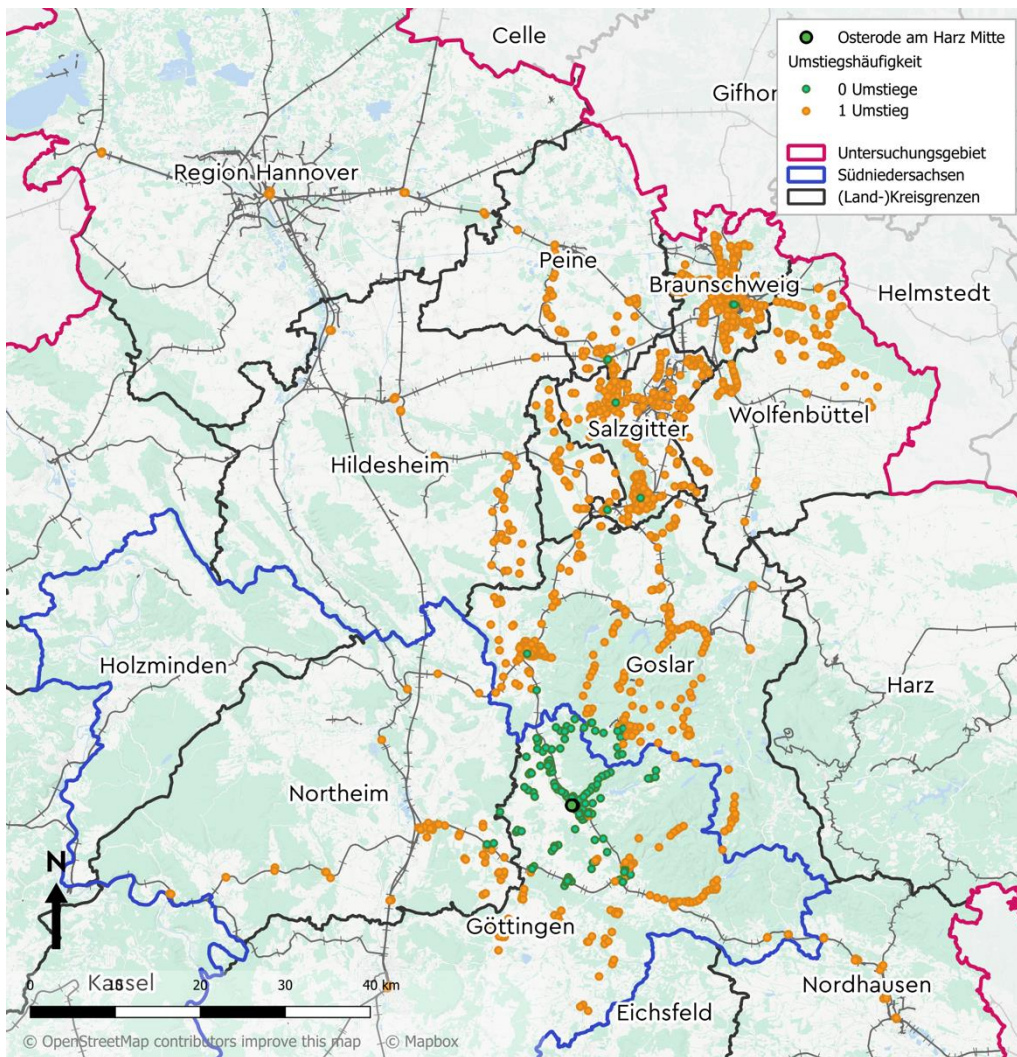
In Holzminden ist eine fast flächendeckende Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr gewährleistet, da nahezu alle Haltestellen vom Bahnhof aus mit einer Direktverbindung erreichbar sind. Darüber hinaus besteht eine Direktverbindung in die angrenzenden Landkreise Höxter und Northeim. Die Städte Göttingen und Hannover sind mit einem Umstieg auf den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) erreichbar.

Abbildung 30: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Einbeck Mitte



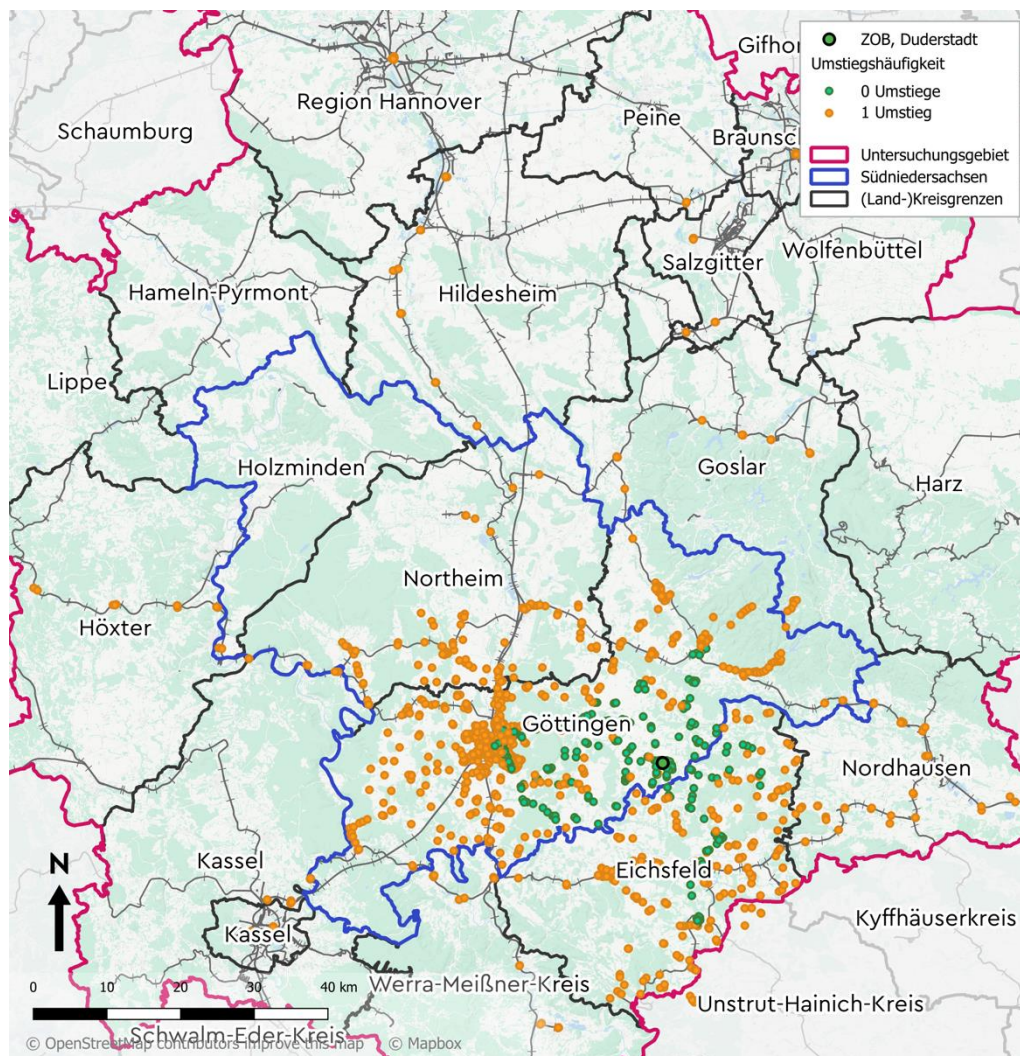
Die Haltestelle Einbeck Mitte ist ebenfalls in die Kategorie I eingestuft. Von dort sind weite Teile des Planungsgebietes umstiegsfrei bzw. mit einem Umstieg erreichbar. Zudem ist festzustellen, dass nahezu alle Haltestellen innerhalb der Stadt Einbeck von Einbeck Mitte aus umstiegsfrei zu erreichen sind.

Abbildung 31: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Osterode am Harz Mitte



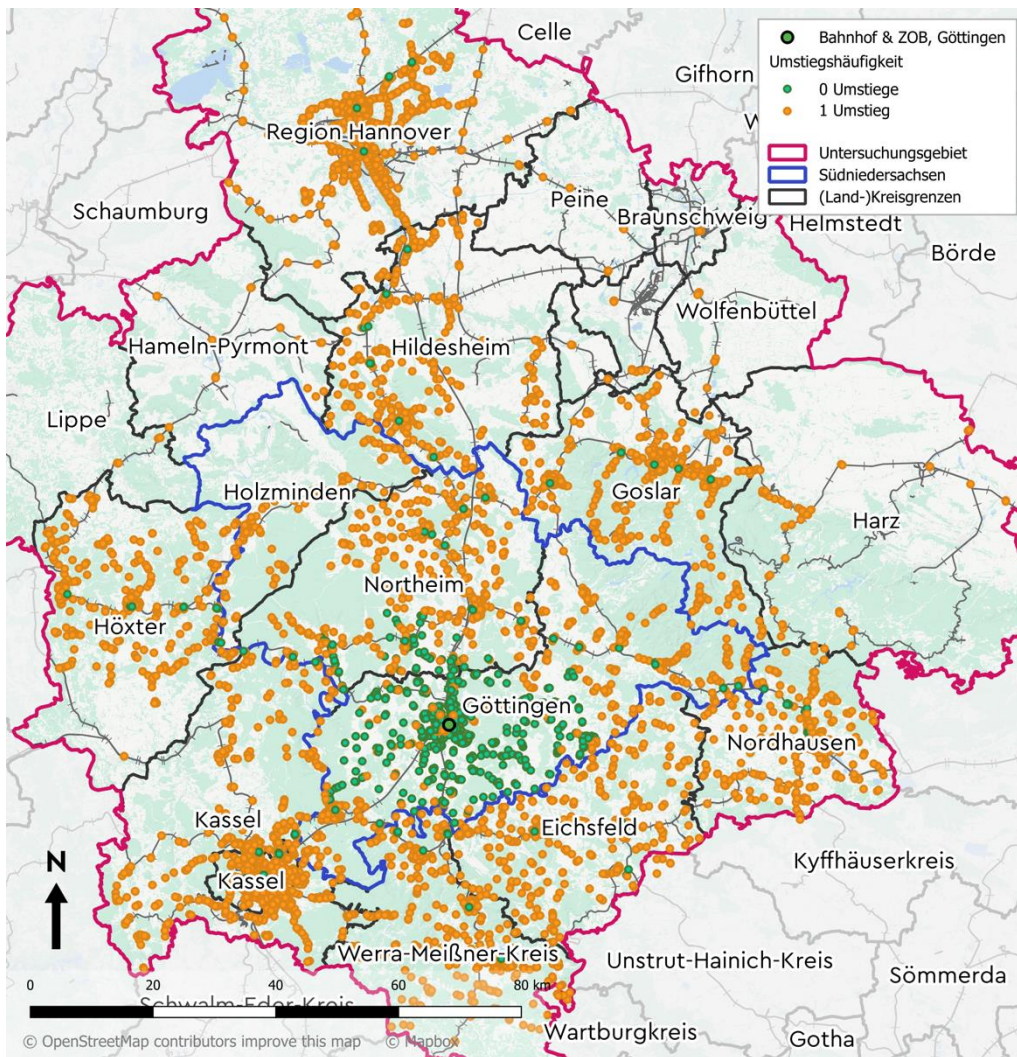
Das nordöstliche Teilgebiet des Planungsraumes weist eine geringe Anzahl an Direktverbindungen bzw. Verbindungen mit Umstiegsmöglichkeiten auf. Demgegenüber ist eine starke Konzentration in Richtung Norden in den Landkreis Salzgitter und die kreisfreie Stadt Braunschweig festzustellen. Im Umfeld der Haltestelle Osterode am Harz Mitte sind Direktverbindungen entlang der Schienenverbindungen vorhanden.

Abbildung 32: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Duderstadt ZOB



In Duderstadt existiert kein SPNV-Angebot. Direktverbindungen sind nach Göttingen und innerhalb Duderstadts vorhanden. Durch die Direktverbindung nach Göttingen können nahezu alle Haltestellen innerhalb Göttingens über den ZOB in Göttingen mit einem Umstieg erreicht werden.

Abbildung 33: Umstiegshäufigkeit Haltestellen Göttingen Bahnhof und ZOB



Die Verbindungsqualität an den Haltestellen Göttingen Bahnhof und ZOB verdeutlicht die zentrale Lage und strukturelle Bedeutung Göttingens im Untersuchungsgebiet. Von diesen Haltestellen aus sind alle Teilbereiche im Planungsgebiet sowie große Teile im Untersuchungsgebiet umstiegsfrei oder mit einem Umstieg erreichbar. Innerhalb von Göttingen sind alle Stadtbezirke umstiegsfrei angebunden.

Insgesamt zeigt die Analyse der Verbindungsqualität, dass die Umstiegshäufigkeit eine zentrale Rolle für die Benutzerfreundlichkeit und Effizienz des ÖPNV-Netzes spielt. Viele Fahrgäste können Ziele nur mit einem oder mehreren Umstiegen erreichen, besonders abseits der zentralen Haltestellen der Kategorie I (z. B. Göttingen Bahnhof, Northeim ZOB). Die zentralen Bahnhöfe und ZOBs sind dabei stark auf den Schienenverkehr ausgerichtet und bieten Direktverbindungen zu größeren Städten oder den umliegenden Gemeinden, während weiter entfernte oder kleinere Haltestellen oft nur mit Umstieg erreichbar sind. In Städten wie Göttingen und Northeim ist die Erreichbarkeit besser, während peripher gelegene Orte wie Hann. Münden und Duderstadt weniger Direktverbindungen haben.

Konkrete Handlungsempfehlungen zur Effizienzsteigerung sowie Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit werden nachfolgend formuliert:

- **Ausbau direkter Verbindungen:** Um die Umstiegshäufigkeit zu senken, sollten zusätzliche direkte Bus- und Bahnverbindungen zwischen kleineren Haltestellen und wichtigen Knotenpunkten geschaffen werden.
- **Stärkung der Verknüpfungspunkte:** Die Anbindung zwischen wichtigen Umstiegspunkten und den Gemeinden könnte durch häufigere oder neue Direktverbindungen verbessert werden, insbesondere in Regionen mit geringer Anbindung (z. B. Osterode und Duderstadt).
- **Überarbeitung der Fahrpläne:** Durch dichtere Takte und eine koordinierte Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr können Wartezeiten an Umsteigepunkten reduziert und die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestaltet werden.
- **Erweiterung des SPNV-Angebots:** Eine Einbindung peripher gelegener Orte in das Schienennetz oder die Verbesserung der Anbindung über zentrale Umstiegspunkte könnte die Umstiegshäufigkeit weiter senken.

3.6 Zusammenfassung

Die mikroskopische Mobilitätssimulation zeigt das Mobilitätsverhalten im Planungsgebiet, das von einer deutlichen Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geprägt ist. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt nur eine untergeordnete Rolle, mit einem Anteil von 8,1 %. Gleichzeitig ist der Anteil des Fuß- und Radverkehrs relativ hoch.

Die Untersuchung der Erschließungsqualität in den verschiedenen Gebietskörperschaften des Planungsgebiets verdeutlicht eine überwiegend ländlich geprägte Struktur, insbesondere in den Landkreisen Göttingen, Northeim und Holzminden. Diese sind durch eine geringe Haltestellendichte, lange Wegeentfernungen und einen überwiegenden 60-Minuten-Takt gekennzeichnet, was zu einer marginalen Erschließungsqualität führt. In zentraleren Bereichen, wie etwa in Göttingen, zeigt sich durch höhere Haltestellendichte und dichtere Taktungen eine bessere Erschließungsqualität, insbesondere im Innenstadtbereich. Dennoch bleibt auch hier Verbesserungspotential, vor allem an den Stadträndern sowie bei tangentialen Verbindungen.

In der Stadt Göttingen herrschen vor allem die Güteklassen C und D vor, was auf ein radial organisiertes Busnetz zurückzuführen ist, das den zentralen Bahnhofsbereich besser bedient als die Randgebiete. Problematisch sind insbesondere die langen Wartezeiten und die oft notwendigen Umstiege, welche die Effizienz des ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) verringern. Ein Reisezeitverhältnis ÖV/MIV von 2,6 im gesamten Planungsgebiet zeigt die geringe Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV. Besonders deutlich wird dies in den ländlich geprägten Regionen, wo der ÖPNV vorrangig für die Schülerbeförderung und grundlegende Versorgungszwecke genutzt wird.

In der Stadt Göttingen besteht Handlungsbedarf insbesondere bei Erschließung peripherer Stadtteile, die Anbindung von Industriegebieten sowie die Verbesserung tangentialer Verbindungen. Des Weiteren verdeutlichen die Vergleichsanalysen mit anderen Städten wie Kassel und Hildesheim, dass Göttingen ähnliche strukturelle Herausforderungen aufweist, jedoch in Bezug auf den ÖPNV durch das Fehlen eines Straßenbahnsystems benachteiligt ist. Hinzu kommt, dass in anderen, vergleichbaren oder größeren Städten der SPNV die Verteilung der Nachfrage auf mehrere Stationen und hierdurch auch eine Funktion für die Erschließung des Stadtgebiets übernimmt. Mehrere SPNV-Stationen tragen dabei i.d.R. auch zur Beschleunigung der Wegeketten im ÖV bei. In Göttingen gibt es demgegenüber nur einen zentralen Bahnhof.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das ÖPNV-Netz in den ländlichen Bereichen und auch in den peripheren Stadtteilen Göttingens strukturelle Defizite aufweist, während zentrale Bereiche durch Überlagerung von Linien und bessere Verbindungen eine höhere Erschließungsqualität aufweisen. Die Notwendigkeit, Maßnahmen wie Taktverdichtungen und Netzergänzungen durchzuführen, wird besonders in den verkehrsintensiven Tageszeiten (nachmittags) und schlecht angebundenen Randgebieten deutlich.

Für den neuen NVP ergeben sich somit mehrere zentrale Handlungsbedarfe, die nachfolgend aufgeführt werden. Diese beziehen sich auf die **Erschließungsqualität**, **Bedienungsqualität** sowie **Verbindungsqualität**, insbesondere in Bezug auf die vorhandenen Verkehrsmittel (Bus und Bahn).

- **Taktverdichtung** und **Erhöhung der Taktfrequenz** vor allem in den ländlichen Gebieten und zu Stoßzeiten.
- **Leichtere Erreichbarkeit** von Haltestellen, durch **gezielte Wegeführung** und verbesserte Verbindungen in Randlagen.
- **Verbesserung der Verbindungsqualität** durch schnellere und direktere ÖPNV-Verbindungen, insbesondere bei tangentialen Strecken.
- **Fokus auf ländliche Gebiete und Randbezirke**, um die **Erschließung und Verfügbarkeit des ÖPNV** zu verbessern, was zu einer höheren Nutzung und besseren Integration führt.

In den nachfolgenden Kapiteln sollen hierfür mögliche Lösungsansätze dargestellt werden. Grob lassen sich die Ziele hier folgendermaßen zusammenfassen.

Zusätzliche Verbindungen und eine angepasste Linienführung bestehender Angebote tragen zu einer verbesserten Vernetzung der Mittelzentren in Südniedersachsen bei und berücksichtigen lokale wie regionale Mobilitätsbedarfe.

Hauptansatzpunkte sind:

- Tägliche, regelmäßige Verbindungen (ab ca. 6 Uhr) zwischen den Mittelzentren (mindestens) im 2-Stunden-Takt und mit stündlichen Verbindungen auf nachfragestarken Strecken.
- Verknüpfung von Mittelzentren und angrenzenden Oberzentren (z. B. Hannover, Kassel, Braunschweig) sowie Grundzentren in Südniedersachsen.

- Weiterentwicklung bestehender Linien und Ergänzung durch neue Verbindungen zur verbesserten Vernetzung, z. B. durch Direktverbindungen und aufeinander abgestimmte Fahrpläne.

4 Stadt-Umland-Verkehr Göttingen

Für die Neuaufstellung des gemeinsamen NVP des ZVSN und der Stadt Göttingen ist die Betrachtung der verkehrlichen Verflechtungen der Stadt Göttingen mit den Umlandgemeinden essenziell. Dies begründet sich in ausgeprägten Pendlerverflechtungen zwischen Stadt und Umland, dem suburbanen Charakter der umliegenden Gemeinden sowie den damit einhergehenden Entwicklungen der Umlandgemeinden als attraktive Gewerbe- und/ oder Wohnstandorte. Die verkehrlichen Verflechtungen Göttingen und seines Umlandes werden zukünftig mit hoher Wahrscheinlichkeit zunehmen und somit an Bedeutung gewinnen.

Ebenfalls in den Beteiligungsformaten im Rahmen der NVP-Erarbeitung (z. B. Beteiligung der Städte und Gemeinden sowie in der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger) wurde ein Ausbau der Umlandverbindungen im ÖPNV-Netz gewünscht und wird somit im Zuge der NVP-Ausgestaltung aufgegriffen.

4.1 Definition Stadt-Umland

Gemäß des RROP des Landkreises Göttingen stellen die Stadt-Umland-Beziehungen ein zentrales Thema dar und mit ihm sind zukünftige Herausforderungen eng verknüpft. Der Hintergrund hierfür ist die starke Position der Stadt Göttingen mit ihrem Sonderstatus im Landkreis, aber auch über die Landkreisgrenzen hinweg. Die verkehrlichen Beziehungen zwischen der Stadt Göttingen und seinem Umland sind u.a. durch intensive Pendelverflechtungen gekennzeichnet. Die verkehrsverträglichere Abwicklung dieser Verkehre, also die Verlagerung vom MIV zum ÖV sowie die Hebung von Fahrgastpotenzialen im ÖPNV sind gewünscht. Hierfür bedarf es einer verbesserten Koordination und Abstimmung von Regional- und Stadtbuss in diesen Bereichen. Für die Bereiche existiert jedoch aktuell kein raumordnerisch/institutionell festgelegter und klar definierter Stadt-Umland-Bereich für Göttingen.

Für eine entsprechende Abgrenzung werden Abgrenzungskriterien gemäß den Veröffentlichungen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) herangezogen.

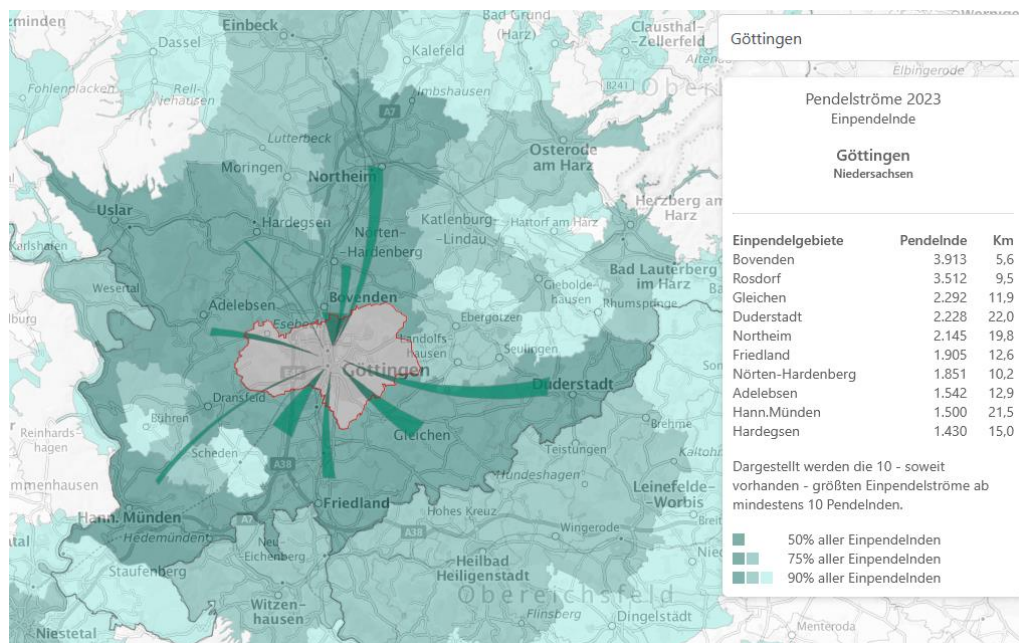
Abbildung 34: Abgrenzungskriterien für Stadtregionen

Raumeinheit	Kriterien
Zentrum	- Stadt-/Gemeindetyp = Großstadt - Oberzentrum - Einpenderüberschuss (Tag-)Bevölkerung > 100.000 - Hauptpenderstrom kommt nicht aus benachbartem Zentrum
Ergänzungsgebiet	- Tagesbevölkerungsdichte > 500 - Einpenderüberschuss und/oder 50 % der Auspendler pendeln in eine Kernstadt
Engerer Pendler-verflechtungsraum	≥ 50 % der Auspendler pendeln in ein Zentrum/ Ergänzungsgebiet
Weiterer Pendler-verflechtungsraum	25 bis 50 % der Auspendler pendeln in ein Zentrum/ Ergänzungsgebiet

Quelle: BBSR 2012, Raumabgrenzungen und Raumtypen des BBSR, S. 72 ff.

Darauf aufbauend wurden die Pendelströme mit Bezug zu Göttingen betrachtet und in Hinblick auf die Kennwerte gemäß Abbildung 34 untersucht.

Abbildung 35: Pendelströme mit Bezug zu Göttingen



Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

Für die Abgrenzung des Stadt-Umland-Bereichs von Göttingen wurden folgende Indikatoren gewählt:

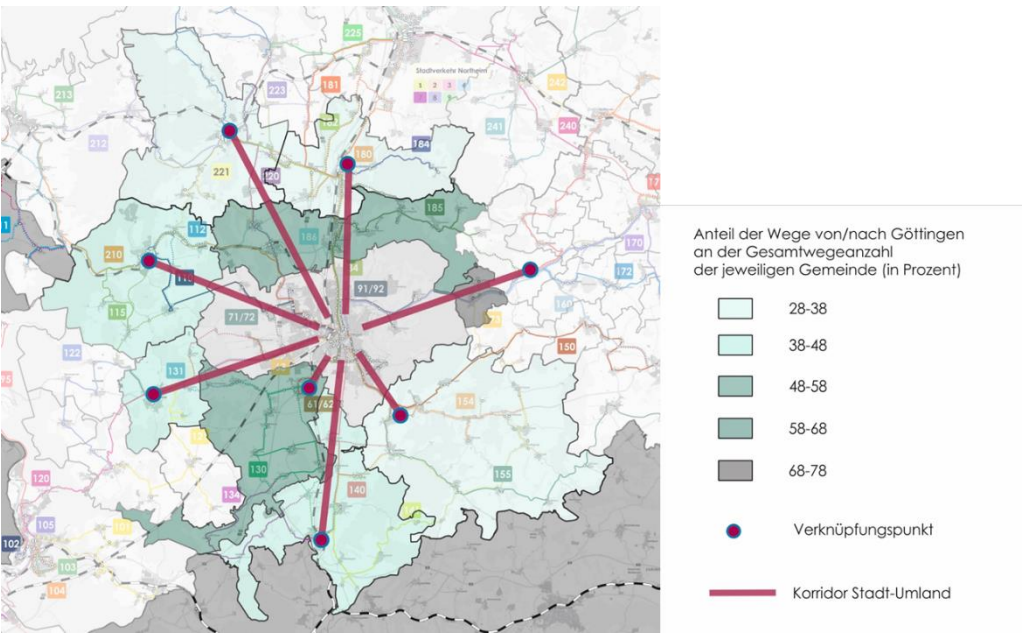
- Zentralörtliche Gliederung und entsprechende Orientierung und Zuordnung (Grundzentren, Mittelzentren, Oberzentren)
- Räumliche Nähe / Luftlinienentfernung (< 15km)
- Ausprägung der Verflechtung der Pendelnden (25 bis 50% oder > 50%)

- Anteil der Wege mit Bezug zu Göttingen an den Gesamtwegen (> 25%)
- Berücksichtigung etablierter Verknüpfungs- und damit verkehrlicher Brechpunkte in den Umlandkommunen. Im Einzelnen werden festgelegt:
 - Nörten-Hardenberg, Bahnhof/ZOB
 - Ebergötzen, Seeburger Straße
 - Gleichen, Diemarden Bahnstraße im Zusammenhang mit Klein Lengden, Kirche⁶
 - Friedland, Bahnhof (West- und Ostseite)
 - Rosdorf, Rischenweg (Spickenweg in Abhängigkeit der weiteren Entwicklung zur Wiedereinrichtung des Bahnhalts Rosdorf Bahnhof).
 - Dransfeld, Grundschule und Teichstraße
 - Adelebsen, Bahnhof
 - Hardeggen, Rathaus

Auf Grundlage der dargestellten Indikatoren ergibt sich folgende Festlegung für Stadt-Umland-Verkehr (siehe nachfolgende Abbildung). Bereiche, die bspw. nicht zum direkten Stadt-Umland-Bereich gezählt werden, sind Moringen (zu geringer Wegebezug mit Göttingen), Jühnde und Landolfshausen (zu wenige Wege absolut nach Göttingen) sowie Duderstadt und Hann. Münden (zu weit entfernt). Ebergötzen wurde demgegenüber aufgrund des vorhandenen und verkehrlich etablierten Verknüpfungspunktes an der Seeburger Straße hinzugenommen, obwohl der prozentuale Wegebezug mit Göttingen zu gering wäre.

⁶ Vor dem Hintergrund der bestehenden Siedlungskörper und keiner möglichen Definition eines eindeutigen Hauptorts, werden für die Einheitsgemeinde Gleichen zwei Verknüpfungspunkte festgelegt. Im Weiteren gilt, dass ein erweitertes Fahrtenangebot im Bezug zu/von Göttingen von beiden Verknüpfungspunkten additiv betrachtet wird.

Abbildung 36: Festlegung Stadt-Umland-Bereich Göttingen



4.2 Definition der Stadt-Umland-Verkehre

Für eine Abgrenzung der Stadt-Umland-Verkehre Göttingens wurden folgende achsenbezogene und verkehrsplanerisch begründete Indikatoren herangezogen:

- Absolute Anzahl an Gesamtwegen zwischen Göttingen und dem Stadt-Umland (>1.000 Wege)
- Bestandsangebot und Bestandslinien (SPNV und höherwertige Busangebote) welche im definierten Stadt-Umland-Bereich verkehren und in das Stadtgebiet Göttingens hineinführen
- Relevante Linien des öffentlichen Verkehrs, welche einen Start- und Endpunkt außerhalb des definierten Stadt-Umland-Raumes aufweisen, aber dennoch eine ausgeprägte Verkehrsfunktion im Zulauf auf Göttingen übernehmen
- Linien des öffentlichen Verkehrs, welche eine besondere Perspektive zur Ansprache von Fahrgästen im Jedermannverkehr des Stadt-Umlands besitzen

Tabelle 11: Linien des Stadt-Umland-Verkehrs

Linie	Relation	Bedienungsangebot im Status quo		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
SPNV-Linien				
RE 2	Nörten-Hardenberg – Göttingen	T60	T60	T60
RB 80/82	Nörten-Hardenberg – Göttingen	T60 +	T60	T60

Linie	Relation	Bedienungsangebot im Status quo		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
RB 83/87	Friedland – Göttingen	T60	T60	T60
RB 85	Adelebsen – Bovenden (Lengern) – Göttingen	T60	T60 (früh)/ T120	T120
RB 86	Nörten-Hardenberg – Göttingen	T60 (HVZ)	-	-
ÖPNV-Linien				
34	Bovenden – Göttingen	T30	T30	T60
61/62	Rosdorf – Göttingen	T30	T30	T60
110	Adelebsen – Göttingen	T60	T120	-
120/121/122	Dransfeld – Göttingen	T60	T60	T120
130	Friedland – Rosdorf – Göttingen	T60	T120	T240
140	Friedland – Göttingen	T60 (mit Lücken)	T120	T240
150	Gleichen – Göttingen	T60/T120	T120	T240
154	Gleichen – Göttingen	T60/T120	T120	-
155	Gleichen – Göttingen	T60 (mit Lücken)	T120	T240
160	Ebergötzen – Göttingen	T60	T60	T60
170	Ebergötzen – Göttingen	T60	-	-
180	Nörten-Hardenberg – Bovenden – Göttingen	T120	T120	-
185	Bovenden – Göttingen	T60/T120	T120	T120
210	Adelebsen – Göttingen	T60	T60	T120

Linie	Relation	Bedienungsangebot im Status quo		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
220	Hardeggen – Göttingen	T60	T60	T120

4.3 Zielsetzung für den Stadt-Umland-Verkehr

Durch eine verbesserte Abstimmung und Synchronisation zwischen dem Stadtverkehr Göttingen und dem Regionalverkehr sollen zum einen Synergien genutzt werden und zum anderen das städtische Bedienungsangebot (in Hinblick auf das quantitative Fahrtenangebot und den Bedienungszeitraum) seine Fortsetzung in das Umland finden. Folgende Zielsetzungen werden für den Stadt-Umland-Verkehr Göttingens definiert:

- Verdichtung des Bedienungsangebots und Ausweitung der Bedienungszeiten im ÖPNV (mit Bezug zu den definierten Verknüpfungspunkten) wobei das Gesamtangebot aus SPNV und ÖPNV zu Grunde gelegt wird.
- Verdichtung und Ausrichtung des Angebots auf schnelle und direkte Bedienungssachsen. Abseitig gelegene Ortslagen werden außerhalb der Schülerbeförderung über lokale Angebote und über Gemeinschaftsverkehre (vgl. Kapitel 9.2.1) an die Verknüpfungspunkte angebunden oder aber durch die die Schaffung von Mobilitätsstationen (zumindest aber von hochwertigen Fahrradabstellanlagen) an Hauptachsen intermodal angeschlossen.
- Ausrichtung und Zuführung weiterer regionaler Linien zu den definierten Verknüpfungspunkten.
- Aufgabenzuordnung und -teilung für Stadt- und Regionalverkehr im Bereich der außenliegenden Stadtbezirke Göttingens nach Effizienzaspekten.

Eine Konkretisierung der Ziele erfolgt im Rahmen des Anforderungsprofils (vgl. folgendes Kapitel) in den einzelnen Teilaspekten, die dezidierte Qualitätsstandards für den Stadt-Umland-Verkehr vorgeben.

5 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil nimmt bei der Fortschreibung des NVP eine elementare Bedeutung ein. Hierin wird das ausreichende Verkehrsangebot definiert, das durch die Festlegung von definierten Qualitäten für die unterschiedlichen Themenfelder des ÖPNV-Angebots eine verständliche und konkrete Bewertungsgrundlage erhält. Hierüber wird sowohl der Zielzustand des ÖPNV-Angebots im Zuständigkeitsbereich des NVP nach Art und Umfang beschrieben als auch der Maßstab für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots festgelegt. Bei der Definition des Zielzustandes sind verschiedene und die vorangestellten Rahmenvorgaben (vgl. Kapitel 2 ff.) zu beachten.

Die Standards zum ÖPNV-Angebot gelten grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot im Zuständigkeitsbereich des ZVSN und der Stadt Göttingen, mit etwaiger räumlicher Differenzierung (siehe einzelne Standards im Folgenden). Dennoch können wichtige Veränderungen in den das ÖPNV-Angebot beeinflussenden Faktoren, wie z. B. die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Nachfragestruktur im ÖPNV oder die Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung auf schwach nachgefragten Verbindungen, dazu führen, dass Abweichungen von den Standards erforderlich werden. Damit wird der für den Betrieb und die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots notwendige Spielraum geschaffen, wenn wichtige Rahmenbedingungen im ÖPNV-Angebot Veränderungen unterliegen.

Inwieweit die (im Rahmen der im Anschluss durchgeführten Bewertung) festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen von den definierten Qualitätsstandards einen Handlungsbedarf begründen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten sowie unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte entschieden werden.

Im Folgenden werden die Ziele und Beurteilungsmerkmale des Anforderungsprofils nach Themenfeldern geordnet dargestellt. Die Grundlagen bilden dabei der vorhergehende vierte NVP des ZVSN aus dem Jahr 2021 sowie der NVP der Stadt Göttingen aus dem Jahr 2019. Es werden neue Themenfelder aufgenommen, bestehende Standards werden überprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls neu abgeleitet.

5.1 Entwicklung der Netzhierarchie

Aufbauend auf den Aussagen der vorangegangenen NVP, der Ergebnisse der Beteiligung der Akteure sowie der Bürgerinnen und Bürger und den Analyseergebnissen (vgl. Kapitel 3 ff.) werden die etablierten Netzhierarchien des ÖPNV der Region und der Stadt Göttingen weiterentwickelt. Dies erfolgt auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden künftigen Nachfragepotenziale und somit differenziert nach nachfragestarken oder nachfrageschwachen Relationen und Bereichen.

Die Hierarchie des Netzes ist für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots maßgebend. In einem ersten Schritt werden die Verkehrskorridore im ÖPNV definiert. Diese beinhalten sowohl das

Angebot im Schienen- als auch im Busverkehr. Die abgeleiteten Netzfunktionen des Regionalverkehrs und des Stadtverkehrs unterteilen sich wie folgt:

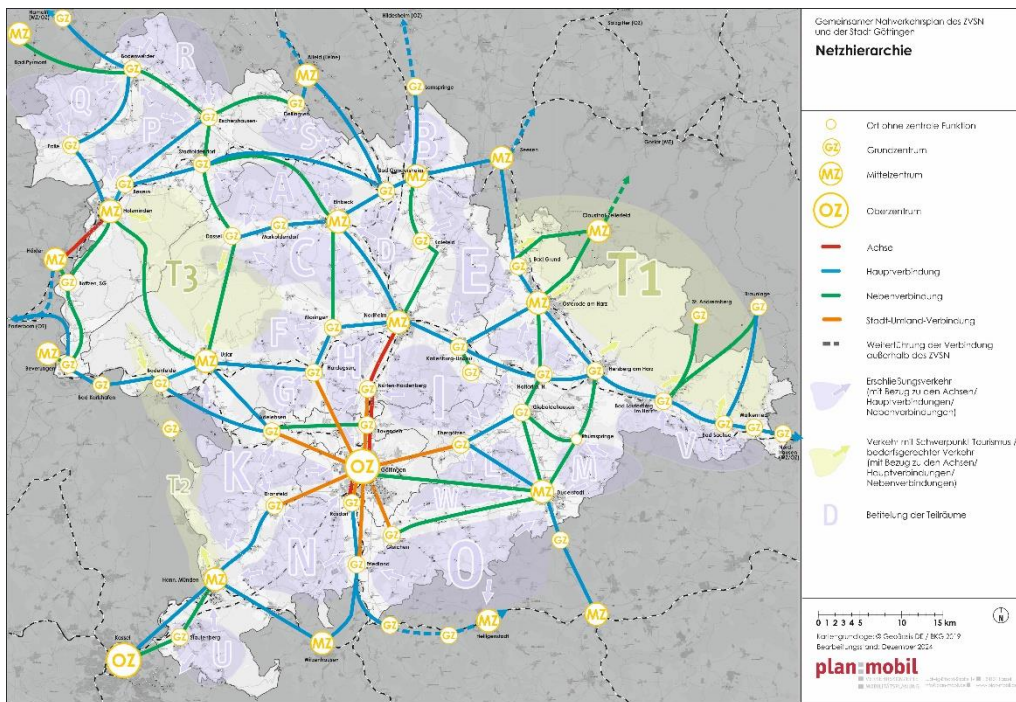
Tabelle 12: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV für das Gebiet des ZVSN und angrenzender Bereiche

Regionalverkehr - Verkehre mit vornehmlich verbindendem Charakter	
Korridorkategorie	Charakterisierung
Achse	■ Relationen zwischen Oberzentren, zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren mit ausgeprägter Quelle-Ziel-Beziehung ■ Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial ■ Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden ■ SPNV-Bedienung bzw. SPNV-würdige Bedienung ■ Angebotsorientiertes Taktangebot ■ ÖPNV-Angebot als Konkurrenzsystem zum MIV
Stadt-Umland-Verkehr (Göttingen)	■ Berücksichtigung starker Verflechtungen des Stadt-Umlandes zum Stadtgebiet Göttingen ■ Angebotsorientiertes Taktangebot für die ausgeprägte Verkehrsfunktion im Zulauf auf die Stadt Göttingen als Konkurrenzsystem zum MIV
Hauptverbindung	■ Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grund- bzw. ländlichen Zentren und Oberzentren, zwischen Mittel- und Grundzentren, mit bedeutender Quelle-Ziel-Beziehung ■ Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen ■ Nachfrageorientiertes Taktangebot ■ ÖPNV-Angebot als Alternativsystem zum MIV
Nebenverbindung	■ Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion ■ Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-Ziel-Beziehung ■ Nachfrageorientiertes Taktangebot

	■ ÖPNV als Basisangebot
Erschließungsverkehr (mit Bezug zu den Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen)	■ Anbindung von Ortsteilen an ihren Hauptort oder benachbartes Grundzentrum ■ Verbindungen mit zeitlicher und/oder örtlicher Sondernachfrage (bspw. Schülerbeförderung) ■ Ausgestaltung Linien- oder Bedarfsverkehr ■ nachfrageorientiertes Taktangebot ■ ÖPNV als Grundangebot
Stadtverkehre – Verkehre mit vornehmlich erschließendem Charakter	
A – Oberzentrum	■ verdichtete, multifunktionale Kernbereiche (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-Ziel-Beziehungen in der Binnenbeziehung ■ Gebiete und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage und einem ÖPNV-Angebot als Konkurrenzsystem zum MIV
B – Oberzentrum	■ Gebiete mit verdichteter und aufgelockerter Bebauung sowie Wohngebiete mit angrenzenden Gewerbegebieten mit moderatem oder zeitlich beschränktem Binnenverkehr ■ Gebiete und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage und einem ÖPNV-Angebot als Alternativsystem zum MIV
C – Oberzentrum und Mittelzentren mit eigenem Stadtbusangebot	■ Außenliegende Siedlungsflächen und Ortsteile mit geringem Binnenverkehr ■ Gebiete und Relationen mit geringer bis moderater Verkehrsnachfrage und einem ÖPNV-Angebot als Grundangebot

Die Hierarchisierung der Verkehrskorridore im ÖPNV, wie sie für den Regionalverkehr und für den Stadt-Umland-Verkehr abgeleitet wurden, wird auf der folgenden Abbildung 37 dargestellt.

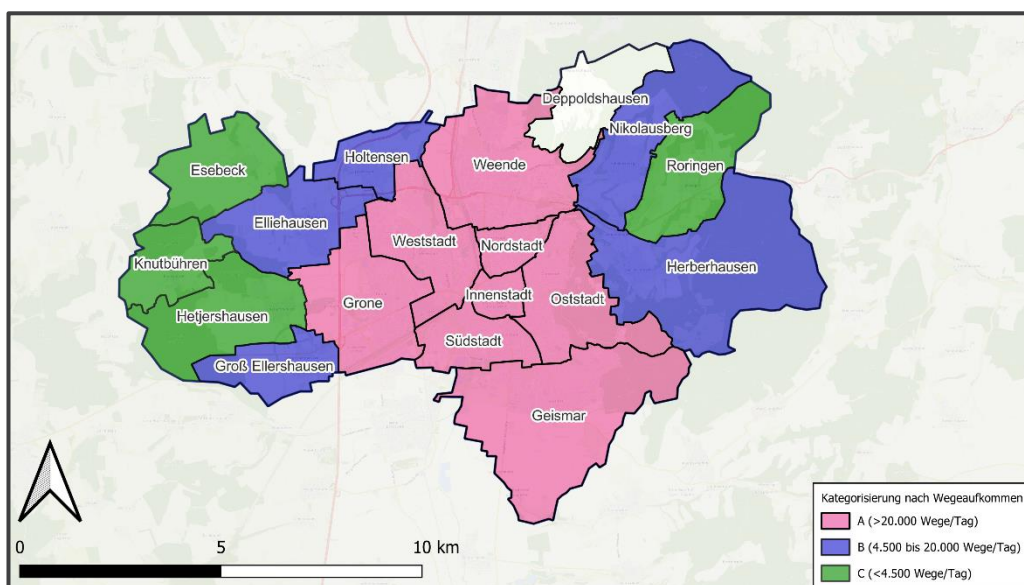
Abbildung 37: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV im Regionalverkehr



Auf Basis der Hierarchisierung der Verkehrskorridore im ÖPNV wird in den weiteren Arbeitsschritten das Liniennetz im ÖPNV abgeleitet.

Bezugnehmend zu den vorangegangenen NVP der Stadt Göttingen, wird anhand der Bevölkerungszahlen, der Einwohnerdichte, der Attraktivität und der täglichen Wegehäufigkeit das Stadtgebiet Göttingens in drei verschiedene Raumkategorien unterteilt (A, B und C (siehe Abb. 38)). Die Kategorie A repräsentiert hierbei die Stadtbezirke mit den höchsten Einwohner- und Wegezahlen, die Kategorien B und C stufen dieses entsprechend ab (vgl. Tabelle 12).

Abbildung 38: Zuordnung der Stadtbezirke zu Raumkategorien



5.2 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Gebiet des ZVSN und der Stadt Göttingen

Ein wesentlicher Bestandteil des NVP ist die Formulierung der ausreichenden Verkehrsbedienung. Hierzu werden konkrete Qualitätsstandards für den ÖPNV im Bereich des ZVSN und der Stadt Göttingen festgelegt, die als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV und dann als Grundlage für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes in den Landkreisen und der Stadt Göttingen dienen.

Die Qualitätsstandards sind für alle derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen im Geltungsbereich des NVP gleichermaßen verbindlich. Sie bieten den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung. Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

- Rechtssichere Finanzierung des ÖPNV
- Qualitätssicherung
- Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung für vergleichbare Gebiete und Quartiere
- Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb

Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Qualitätsstandards des NVP ZVSN 2021 und dem NVP der Stadt Göttingen aus dem Jahr 2019.
- Anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der FGSV und des VDV zu nennen.
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen.
- Befragungen, Zählungen und daraus abgeleitete Potenzialschätzungen.

5.2.1 Definition Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So / FT)

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit (NaVZ)

Tabelle 13: Definition der Verkehrszeiten

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Zeitfenster
Stadt Göttingen und Stadt-Umland-Verkehre			
Mo - Fr	Hauptverkehrszeit	HVZ	05:00 bis 20:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	20:00 bis 24:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 bis 05:00 Uhr
Sa	Schwachverkehrszeit	SVZ	05:00 bis 09:00 Uhr
	Nebenverkehrszeit	NVZ	09:00 bis 18:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	18:00 bis 24:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 bis 05:00 Uhr
So / Ft	Schwachverkehrszeit	SVZ	09:00 bis 24:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 bis 09:00 Uhr
Regionalverkehr			
Mo - Fr	Hauptverkehrszeit I	HVZ I	05:30 bis 08:30 Uhr
	Nebenverkehrszeit	NVZ	08:30 bis 15:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit II	HVZ II	15:30 bis 19:30 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	19:30 bis 23:30 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:30 bis 05:30 Uhr
Sa	Nebenverkehrszeit	NVZ	07:00 bis 19:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	19:00 bis 23:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:00 bis 07:00 Uhr
So / Ft	Schwachverkehrszeit	SVZ	09:00 bis 19:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	19:00 bis 09:00 Uhr

In der vorangestellten Tabelle werden die Verkehrstage in die verschiedenen Verkehrszeiten unterteilt. Die Zeitfenster definieren die Gültigkeit der Verkehrszeiten am jeweiligen Verkehrstag. Die Anwendung der Verkehrstage und Verkehrszeiten gilt grundsätzlich im gesamten Geltungsbereich des NVP, differenziert nach der räumlichen Aufteilung. Nur in begründeten Einzelfällen kann ein

Abweichen von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für etwaige Angebote zur NaVZ⁷, zur stärkeren Berücksichtigung von Schichtzeiten im Berufsverkehr oder für die Belange der ausschließlichen Schülerbeförderung sowie zur besseren Abbildung der spezifischen, örtlichen ÖPNV-Nachfrage am Wochenende und an Feiertagen. Insbesondere im Hinblick auf den Übergang der Zeiten ist jedoch festzuhalten, dass die dargestellten Zeiten als Richtwerte verstanden werden sollen. Die verkehrlichen Notwendigkeiten in den unterschiedlichen Bedienungsgebieten bedingen oftmals einen flexiblen Umgang im zeitlichen Übergang.

5.2.2 Standards der Bedienungsqualität

Allgemein

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzenden verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotsfrequenz (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters einer Verkehrszeit) und Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit möglichst stündlich wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von besonderer Bedeutung. Ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für eine einfache Merkbarkeit des Fahrplans sowie bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen (ITF-Prinzip) durch die Verkehrsunternehmen.

Die Standards zur Bedienungsqualität gelten grundsätzlich im gesamten Geltungsbereich des NVP auf den jeweils definierten Relationen der Netzhierarchie. Hierzu wird eine Taktzeit als Mindestbedienung für jede Korridorkategorie, differenziert nach Verkehrszeiten, formuliert. Diese gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Anforderungen an die Qualität von Umsteigevorgängen sind im Kapitel 5.2.4 formuliert.

Zu beachten ist, dass sich die Taktzeit sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann. Ferner fließt bei der späteren Bewertung der Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchisierung sowohl das Fahrtenangebot auf den Buslinien als auch auf den SPNV-Linien mit ein.

Grundsätzlich ist ein Unterschreiten der Standards nur zulässig, wenn nachweislich bei Angebotseinführung und entsprechender Laufzeit von ca. ein bis drei Jahren keine ausreichenden Fahrgastpotenziale gehoben werden konnten. Eine Unterschreitung der Mindestbedienungsfrequenzen ist zudem an den Linienenden der Korridore in Abstimmung mit den Aufgabenträgern zulässig,

⁷ Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten spricht insbesondere Fahrgäste im Freizeitverkehr an. Eine relevante Nachfrage ist im Gebiet des ZVSN nur auf zentralen Verbindungen zwischen den Zentren größerer Städte zu erwarten. Eine etwaige Bedienung in dieser Zeit sollte sich auf die nachfragestärkeren Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und ggf. in den Nächten vor Feiertagen auf den Achsen und evtl. auf den Hauptverbindungen konzentrieren.

ebenso gilt dies für jahreszeit- und schulferienbedingte Anpassungen an den Bedarf.

Regionalverkehr

Der SPNV stellt das Grundgerüst für den regionalen ÖPNV dar. Dementsprechend ist auf den einzelnen Linien des SPNV ein stündlich getaktetes Mindestangebot zu sichern, wobei alle Bahnhöfe gleichermaßen bedient werden sollten. Auf Relationen mit erhöhter Nachfrage ist eine Angebotsverdichtung (30-Min.-Takt) anzustreben. Im Gebiet des ZVSN ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60-Minuten-Takt vorherrschend und anzustreben (vgl. auch Kapitel 2.2. SPNV-Konzept 2030+ und 2040+). Wegen der leichten Merkbarkeit und der Möglichkeit zur Verdopplung bzw. Halbierung des Angebotes bei Nachfrageänderungen ist daher das Taktraster von 30 / 60 / 120 Minuten im ÖPNV einzuhalten. Dies gilt im Besonderen für die Achsen und Hauptverbindungen.

Wo nicht andere planerische Ziele (Herstellung von Umsteigemöglichkeiten bzw. Anschlüssen) entgegenstehen, sind die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abzustimmen, dass es zu einer Taktverdichtung kommt, also dass z. B. in einem von zwei im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien bedienten Streckenabschnitt die Linien um 30 Minuten versetzt verkehren, sodass ein 30-Minuten-Takt in den definierten Korridoren besteht. Bei einer Linien-Bedienung im 120-Minuten-Takt ist bei der Planung besonderes Augenmerk auf Anschlüsse zu legen, um z. B. den Umstieg zwischen zwei im 120-Minuten-Takt verkehrenden Linien zu gewährleisten. Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den SPNV sind die Angebote des SPNV und ÖPNV im Sinne des planerischen Gegenstromprinzips aufeinander bestmöglich abzustimmen.

Aufgrund der höheren Fahrgastnachfrage ist in der Hauptverkehrszeit (HVZ) ein dichter Takt als in der Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) anzubieten. Die Anforderungen der Schülerbeförderung führen i. d. R. zu zusätzlichen Fahrtenangeboten (Einsatz- bzw. Verstärkerfahrten), die das vorhandene Angebot verdichten.

Stadt-Umland-Verkehr

Die Bedienqualität für den Stadt-Umland-Verkehr orientiert sich zum einem an den städtischen Verkehren der Stadt Göttingen und zum anderen an der im regionalen Kontext höchsten Netzkategorie, den Achsen. Somit sind auch die entsprechenden SPNV-Verbindungen dem Stadt-Umland-Verkehr zuzurechnen. Die Stadt-Umland-Verkehre fungieren somit als Bindeglied zwischen dem qualitativ hochwertigen Stadtverkehr in der Stadt Göttingen und dem Regionalverkehr in seiner höchsten Ausprägungsform.

Stadtverkehr Göttingen

Die Verkehre in der Stadt Göttingen sind in ihrer Bedienqualität anders als der Regionalverkehr zu betrachten, aufgrund der stärker erschließenden Charakteristik des Stadtbusverkehrs. Generell weist der Stadtbusverkehr in Göttingen

eine deutlich höhere Bedienqualität bzw. Angebotshäufigkeit als der Regionalverkehr auf.

Die Bedienung im Stadtverkehr soll als Taktverkehr gleichmäßig über alle Stunden der Bedienungszeiten sichergestellt sein. Im Fall von Taktüberlagerungen oder von einer Bedienung des jeweiligen Gebietes durch mehrere Linienverläufe werden die Fahrtenzahlen der Linien im Sinne des Bedienungsangebotes addiert (hierzu zählen auch einbrechende Linien und insbesondere die Angebote des Stadt-Umland-Verkehrs). Dabei soll zwischen den Fahrten der unterschiedlichen Linien eine deutliche zeitliche Verschiebung erkennbar sein, ergänzende Takte hierüber erzielt und Kolonnenbildung vermieden werden. Das definierte Bedienungsangebot ist an den Haltestellen zu gewährleisten, die eine ausreichende Erschließung der jeweiligen Gebiete sicherstellen.

In den folgenden Tabellen 14 und 15 werden die Standards der Bedienungsqualität definiert.

Tabelle 14: Standards der Bedienungsqualität Stadtverkehre

Netzkategorie	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)			
	HVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
A – Oberzentrum	T 15 (4FP/h)	T 15 (4FP/h)	T 30 (2FP/h)	T 60 *
B – Oberzentrum	T 30 (2FP/h)	T 30 (2FP/h)	T 60 (1FP/h)	bedarfsge- rechte Be- dienung
C – Oberzentrum	T 60 (1FP/h)	T 60 (1FP/h)	T 60 (1FP/h)	kein Ange- bot
Mittelzentren mit ei- genem Stadt- busangebot**	T 60 (1FP/h)	T 60 (1FP/h)	bedarfsge- rechte Be- dienung	bedarfsge- rechte Be- dienung
* In den Nächten auf Samstag und Sonntag bzw. Sonntag früh ** Finanziert werden die Stadtbusverkehre in den Mittelzentren durch die Städte, wes- halb hier nur die aus Sicht der Aufgabenträger wünschenswerte Bedienungsqualität be- schrieben werden kann. Die letztendliche Ausgestaltung hängt vom jeweiligen Finanz- rahmen der Städte ab.				

Tabelle 15: Standards der Bedienungsqualität Regional- und Stadt-Umland-Verkehr

Netzkategorie	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)			
	HVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
Achse und Stadt- Umland-Verkehr	T 30	T 30	T 60	Bedarfsge- rechtes An- gebot
Hauptverbindung	T 60	T 60	T 120***	Bedarfsge- rechtes An- gebot
Nebenverbindung	T 60	T 120***	T 120***	-
Erschließungsver- kehr (mit Bezug zu den Achsen, Haupt- und Ne- benverbindungen)	bedarfsge- rechte Be- dienung	bedarfsge- rechte Be- dienung	bedarfsge- rechte Be- dienung	-
Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrs- zeit; NVZ = Nebenverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVZ = Nachtverkehrszeit. ***generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden ver- kehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsge- steuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umge- wandelt werden.				

In einzelnen Netzabschnitten kann die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV- und Bus-Linien, zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten. Vielmehr wird dadurch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt:

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele und Verknüpfungspunkte
- parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen aufgrund hoher Nachfrage sowie
- Erschließung und Bedienung von Zwischenbereichen ohne SPNV-Haltepunkt.

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch die Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Dies gilt bspw. für Ausnahmefälle, z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten, Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln oder aufgrund spezieller Fahrgastbedarfe. Hier kann von der festen Taktfolge abgewichen werden. Diese Abweichungen sind jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn damit für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist.

Auf Grund ausbleibender ÖPNV-Nachfrage wurden in den vergangenen Jahren Fahrtenangebote zu bestimmten Uhrzeiten nicht mehr realisiert. Von einer entsprechenden Wiederaufnahme dieser Angebote vor dem Hintergrund der dargestellten Standards kann abgesehen werden, wenn die Nachfragestruktur nachweislich unverändert ist.

5.2.3 Erschließungsqualität - Erreichbarkeit

Das Themenfeld der Erschließungsqualität wurde im Kapitel 3.3 erörtert. Abweichend zu der in der Analyse dargestellten aggregierten Betrachtung von Verkehrsmittel, Takt und Erreichbarkeit erfolgt für eine verbesserte Operationalisierung auf Ebene der Anforderungen, eine disaggregierte Definition der einzelnen Parameter.

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr, einen Bahnhof bzw. Haltepunkt im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist u. a. die fußläufige Entfernung zu dieser Zugangsstelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur bzw. von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut vom öffentlichen Verkehr erschlossen sein.

Für die Beurteilung der Erschließungsqualität insbesondere der Wohngebiete ist die Lage der Orte zu den Schienenstrecken bzw. Bahnhöfen ein wesentlicher

Faktor. Eine Raumschließung ist aus verkehrlicher Sicht im Umkreis von 1.000 m um Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV gegeben, wobei ein Fußweg von max. 15 Minuten unterstellt wird. Bei Benutzung des Fahrrades kann in der gleichen Zeitspanne ein ca. dreifacher Weg (ca. 3.000 m) zurückgelegt werden (das Wetter und topografische Gegebenheiten, die einer Nutzung des Fahrrades ggf. entgegenstehen, bleiben hierbei unberücksichtigt). Ein erweiterter Einzugsbereich kommt bei Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen ebenfalls zum Tragen (es bestehen jedoch keine gesicherten Erkenntnisse zu konkreten, verallgemeinerbaren Werten des erweiterten Radius bei der Rad-/Busverknüpfung).

Bei entsprechender flacher Topografie oder geeigneten E-Bikes kann auch eine Distanz von mehr als 3 km in Betracht gezogen werden, wenn die entsprechenden sicheren Abstellanlagen vorhanden sind. Intermodales Pendeln mit E-Radverkehr und ÖV findet insbesondere dann statt, wenn außer einer gut getakteten Verbindung der Zielort dann noch weit genug von der Einstiegstelle entfernt ist (mind. 10 km)⁸.

Für den Nachtverkehr werden größere Einzugsradien zugelassen, da aufgrund der geringeren Nachfrage weitere Fußwege (oder die Nutzung eines anderen Zugangsverkehrsmittels, zum Beispiel des Fahrrades) zumutbar sind.

Tabelle 16: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Bushaltestelle im Stadtbusverkehr	300 m - 500 m
Bushaltestelle im Regionalbusverkehr	300 m - 500 m (Einzugsbereich erweitert sich bei Einrichtung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage)*
Bushaltestellen im Nachtverkehr	600 m
SPNV-Haltepunkte	1.000 m
SPNV-Haltepunkte mit hochwertiger Fahrradabstellanlage**	3.000 m*
* Durch das etwaige Vorhalten von bspw. Leihfahrrädern mit Elektroantrieb an den Haltestellen bzw. Haltepunkten können sich die Einzugsbereiche der Haltestellen noch deutlich erweitern. Zu berücksichtigen bleibt, dass nicht alle Nachfragegruppen im ÖPNV ein entsprechendes Angebot nutzen können. ** Eine hochwertige Fahrradabstellanlage ist eine Anlage zur sicheren, komfortablen und geordneten Abstellung von Fahrrädern. Sie erfüllt hohe Qualitätsstandards in Bezug auf Sicherheit, Witterungsschutz, Nutzerfreundlichkeit und Kapazität. Wesentliche Merkmale einer hochwertigen Fahrradabstellanlage sind: ▪ Diebstahlschutz durch stabile Rahmenhalterungen und die Möglichkeit, den Fahrradrahmen und das Vorderrad sicher anzuschließen. ▪ Videoüberwachung oder Beleuchtung für zusätzliche Sicherheit.	

⁸ siehe Ergebnisse Projekt Schaufenster Elektromobilität „E-Mobilität vorleben“ 2016 (<https://www.landkreisgoettingen.de/themen-leistungen/verkehr-mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/forschungsprojekt-e-mobilitaet-vorleben>)

- Überdachung oder geschlossene Anlagen zum Schutz vor Regen, Schnee und direkter Sonneneinstrahlung.
- Leichte Erreichbarkeit und ausreichend Platz zwischen den Abstellplätzen.
- Höhenversetzte oder schräg gestellte Ständer zur besseren Raumnutzung.
- Teilweise auch Lademöglichkeiten für E-Bikes.
- Kapazität & effiziente Platzgestaltung.
- Effiziente Nutzung des Raumes, z. B. durch Doppelstockparker oder platzsparende Systeme.
- Reparaturstationen, Schließfächer oder digitale Buchungssysteme.
- Integration in Mobilitätsstationen oder ÖPNV-Knotenpunkte.

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (z. B. Gewässer oder Schienenstrecken) im Einzelfall auch geringere Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.

5.2.4 Netz- und Fahrplangestaltung, Netzverknüpfungen, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst geringen Wartezeiten zu gewährleisten. Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie, neben umsteigenden Fahrgästen, auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern insgesamt auf. Wesentliches Kennzeichen der Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant, sondern auch in der Praxis gesichert werden, z. B. bei Verspätungen⁹.

Allgemein Netz- und Fahrplangestaltung

Die Netz- und Fahrplangestaltung orientiert sich an folgenden Leitsätzen:

- Die Festlegung der Angebotsstandards im Sinne der ausreichenden Bedienung erfolgt gemäß der vorangestellten Hierarchisierung der Verkehrskorridore, der Verkehrszeiten und der Standards der Bedienungsqualität.
- Sämtliche Verkehre sind einprägsam und übersichtlich zu strukturieren. Dies gilt auch für die Erschließungsverkehre und bedarfsgerechten Verkehre mit Bezug zu den Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen.
- Die Einrichtung von Direktverbindungen zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren im jeweiligen Verflechtungsbereich ist Umsteigeverbindungen

⁹ Für die Stadt Göttingen gilt: Im Rahmen der Anschlusssicherung sollten Linienbusse nicht länger als 3 Minuten auf einen verspäteten Zubringer warten, um den bereits im Fahrzeug befindlichen Fahrgästen keine zu große Verspätung zuzumuten.

vorzuziehen. Sollten Umsteigeverbindungen erhebliche Reisezeitvorteile generieren, sind diese umzusetzen.

- Parallelverkehre sind zu vermeiden (Ausnahme: gezielte Angebotsverdichtung auf Teilstrecken durch z. B. Fahrten im 30-Min.-Abstand (z. B. Linien 160/170 von Göttingen nach Ebergötzen)).
- Direkte Anbindungen der Region an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), insbesondere des ICE-Halts Göttingen, sind zu sichern.

Vom regulären Fahrplan abweichende Linienwege sind nur dann zulässig, wenn Sonderziele (z. B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu wenigen Tageszeiten angefahren werden müssen und wenn zeitlich parallele Fahrten (Verstärker, Schnellkurse etc.) eine Beschleunigung durch Arbeitsteilung erzielen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, zusätzliche Fahrten (Schülerfahrten, Schnellkurse, Verstärker) können hiervon abweichen.

Übergeordnetes Ziel ist es, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (Liniennummern des Regionalen Hauptnetzes: xx0 oder Verwendung bestimmter Nummernkreise) zu erkennen ist. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

Netzverknüpfung Regionalverkehr und Stadt-Umland-Verkehr

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. Die Festlegung resultiert hauptsächlich, vor dem Hintergrund einer optimalen Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren, aus möglichst vielen Teilbereichen des Verbundraums.

Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Im Folgenden sind die Verknüpfungspunkte dargestellt, die aus konzeptioneller Sicht für das ÖPNV-Gesamtangebot und die Verknüpfung der Teilräume von besonders hoher Bedeutung sind und an denen die Anbindung bestehender und künftiger lokaler Mobilitätsangebote prioritär erfolgen sollte.

Für alle weiteren Umsteigepunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV ebenfalls sinnvoll aufeinander abzustimmen sind, unter Berücksichtigung, dass Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten gemäß nachfolgender Tabelle Priorität haben. Integrale Taktfahrpläne mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Geltungsbereich des NVP vor allem auf den Achsen und Hauptverbindungen vorzusehen, die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen sind daran auszurichten.

Die im Folgenden definierten Umsteigezeiten berücksichtigen dabei die Umstände, dass verschiedene Kundengruppen unterschiedliche Anforderungen

an die Umsteigezeiten haben, sowie die räumliche und bauliche Situation des jeweiligen Verknüpfungspunktes. Vor diesem Hintergrund werden die Umsteigezeiten als Zeitfenster angegeben, welches den Rahmen für die spätere Fahrplangestaltung definiert.

Die Festlegung der bedeutsamen Verknüpfungspunkte ist im Zusammenhang mit der später dargestellten Tabelle 21: Kategorisierung der Haltestellen zu betrachten.

Tabelle 17: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit

Verknüpfungspunkt	Umsteigezeit Bus/Schiene in Min. ¹⁰	Umsteigezeit Bus/Bus in Min. ⁹
Stadt-Umland-Verkehr Göttingen		
Adelebsen Bf.	5 – 12	5 – 12
Dransfeld Grundschule bzw. Teichstraße	-	3 – 10
Ebergötzen Seeburger Str.	-	3 – 10
Friedland Bf.	3 – 10	3 – 10
Gleichen: Diemarden Bahnstraße im Zusammenhang mit Klein Lengden, Kirche (vgl. Kapitel 4.1)	-	3 – 10
Göttingen Bf./ZOB	10 – 20	5 – 12
Hardeggen Rathaus	-	3 – 10
Nörten-Hardenberg Bf./ZOB	7 – 15	3 – 10
Rosdorf Rischenweg bzw. Spickenweg	(15 – 20 bei Reaktivierung Bf. Rosdorf)	3 – 10
Regionalverkehr Landkreis Göttingen		
Duderstadt ZOB	-	3 – 10
Gieboldehausen Hahlestr.	-	3 – 10
Göttingen Bf./ZOB	10 – 20	5 – 12
Hann. Münden Bf.	7 – 15	3 – 10
Bad Sachsa Bf.	3 – 10	3 – 10
Gittelde Bf.	3 – 10	-
Herzberg Bf.	5 – 12	3 – 10
Osterode Mitte	7 – 15	3 – 10

¹⁰ Hinweis: Da verschiedene Linien an mehrere Verknüpfungspunkte gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen.

Verknüpfungspunkt	Umsteigezeit Bus/Schiene in Min. ¹⁰	Umsteigezeit Bus/Bus in Min. ⁹
Walkenried Bf.	3 – 10	-
Regionalverkehr Landkreis Northeim		
Bad Gandersheim Domänenhof	-	3 – 10
Bodenfelde Bf.	5 – 12	3 – 10
Einbeck Mitte/ZOB	5 – 12	3 – 10
Einbeck-Salzderhelden Bf.	7 – 15	-
Kreiensen Bf.	7 – 15	3 – 10
Moringen Amtsfreiheit	-	3 – 10
Northeim Bf./ZOB	7 – 15	3 – 10
Uslar Bf.	3 – 10	-
Uslar Neustädter Platz bzw. Zur Schwarzen Erde	-	3 – 10
Regionalverkehr Landkreis Holzminden		
Holzminden Bf.	5 – 12	3 – 10
Bevern Mitte	-	3 – 10
Bodenwerder Im Hagen	-	3 – 10
Holzminden Haarmannplatz	-	3 – 10
Polle Unter der Burg	-	3 – 10
Stadtoldendorf Bf.	3 – 10	3 – 10
Stadtoldendorf Teichtorplatz	-	3 – 10

Die Fahrpläne der Buslinien sind auf die Zugankunfts- und Zugabfahrtszeiten abzustimmen. Integrale Taktfahrpläne sind vorbehaltlich der Bedürfnisse spezieller Nutzergruppen einzuführen bzw. zu erreichen.

Abweichungen von den oben dargestellten Standards können im Einzelfall durch die Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Von der Anforderung einer betrieblichen Anschlusssicherung bei Taktfolgen von 30 Minuten oder länger kann an einzelnen Verknüpfungspunkten abgewichen werden, sofern die Fahrplangestaltung und die Gestaltung wirtschaftlicher Fahrzeugumläufe diesem Ansatz entgegenstehen. In diesem Fall ist eine geeignete Rückfallebene zu entwickeln, die verloren gegangene Umsteigevorgänge der Fahrgäste kompensiert.

Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen [durch die Baulastträger] an den Verknüpfungspunkten vorzusehen (vgl. hierzu Kapitel 5.2.6 sowie Hinweise zu hochwertigen

Radabstellanlagen im Kapitel 5.2.3). Die Bedeutung einer inter- und multimodalen Verknüpfung an den zentralen Verknüpfungspunkten muss vor allem vor dem Hintergrund der Ableitung des Netzes und der Einführung der Erschließungs- und bedarfsgerechten Verkehre (mit Bezug zu den Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen) betont werden. Der Zugang zum verlässlichen ÖPNV-Angebot auf den definierten Bedienungskorridoren muss aus sämtlichen räumlichen Teilbereichen spätestens an den Verknüpfungspunkten realisiert werden, unabhängig davon, welches Mobilitätsangebot für den Weg zum Verknüpfungspunkt gewählt wurde.

Grundlegende Ausstattungsmerkmale einer Mobilitätsstation sind die Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsmitteln (vorzugsweise in Kombination mit dem ÖPNV), ein einheitliches Design als Wiedererkennungsmerkmal, Pkw- und Fahrradabstellanlagen sowie Witterungsschutz. Aufgrund von unterschiedlich räumlichen Kontexten und Nutzungspotenzialen bietet sich jedoch die Umsetzung eines hierarchisierten Systems (modulares Baukastensystem) an.

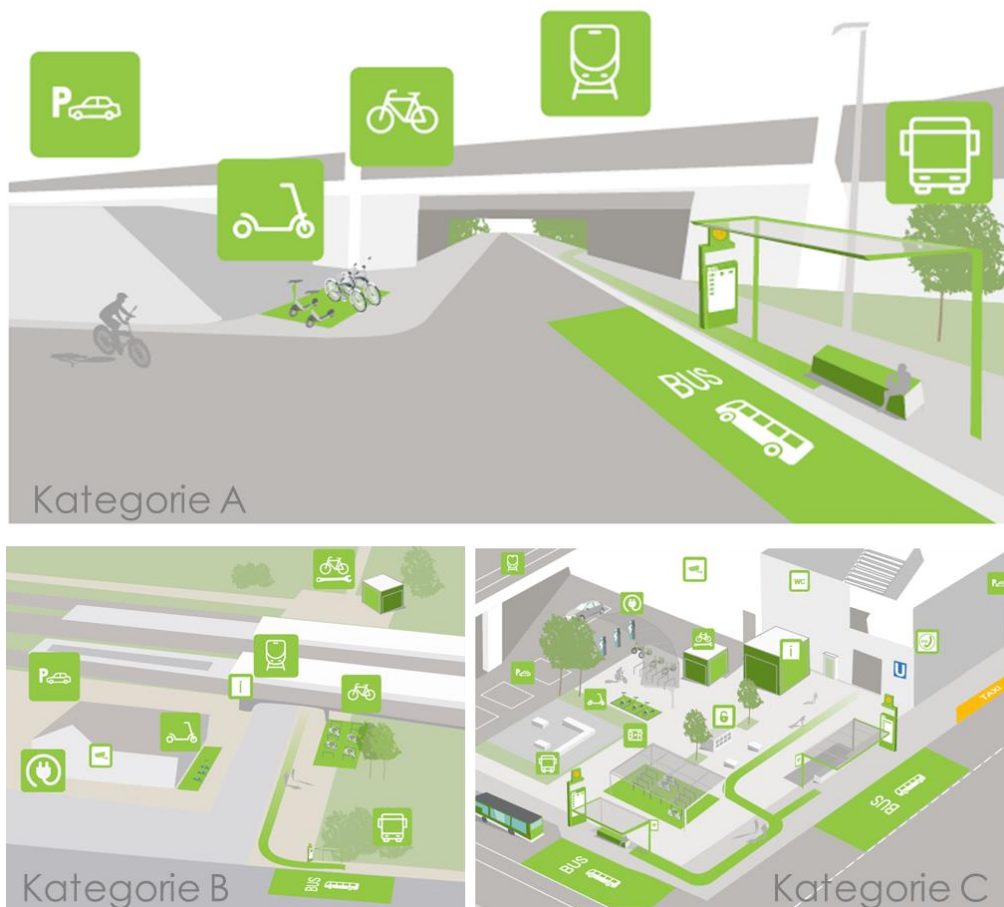
Dieses System wird losgelöst von den im Göttinger Stadtgebiet vorgesehenen Mobilitätsstationen betrachtet und in Abstimmung mit den am NVP beteiligten Organisationseinheiten erarbeitet. Neben der Grundausstattung (Stationstyp Kategorie A, siehe nachfolgende Abbildung) eines Verknüpfungspunktes ist die weiterführende infrastrukturelle Ausstattung je nach räumlichem Kontext und den unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, Nutzungspotenzialen und der Flächenverfügbarkeit vorzunehmen. Dabei können einzelne Ausstattungselemente variabel an den jeweiligen Standort und den entsprechenden bestehenden Rahmenbedingungen modular ergänzt oder ggf. auch weggelassen werden. Bei der Gestaltung sollten zudem die städtebauliche Integration, die Aufenthaltsqualität und ein einheitliches, wiedererkennbares Design sowie Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden.

Folgende Planungsgrundsätze sollten bei der Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen berücksichtigt und möglichst durch die jeweiligen Partner (bei Bedarf mit Unterstützung der Stadt Göttingen, des ZVSN und der Verkehrsunternehmen) standortbezogen konkretisiert werden:

- Gutes ÖV-Angebot und gute ÖV-Qualität ist essenziell für die erfolgreiche Verkehrsverlagerung und somit maßgebend für die Standortentscheidung. Vorrangig ist die Weiterentwicklung der in Tabelle 17 benannten Verknüpfungspunkte.
- Neue Angebote von B+R-Anlagen und Mobilitätsstationen müssen möglichst nah an der Reisequelle entwickelt werden.
- Sharing-Angebote sind bei der Entwicklung von P+R-Anlagen/Mobilitätsstationen bedarfsorientiert mit einzuplanen.
- Digitale Informationsmöglichkeiten über die Angebote und Kapazitäten von B+R und Mobilitätsstationen (und den verknüpften ÖPNV-Angeboten) sind umzusetzen.

- Übersichtliche, gut beleuchtete und einsehbare sowie einfach befahrbare Konzeption und Gestaltung der B+R-Anlagen und Mobilitätsstationen mit kurzen Umsteigewegen sind für den Erfolg wichtige Kriterien.
- Ein Mix aus gesicherten und ungesicherten B+R-Abstellmöglichkeiten für die verschiedenen Fahrradtypen ist vorzusehen.
- Erweiterungsbedarfe ergeben sich aus den vorhandenen Auslastungen und zu erwartenden/erwünschten Nachfragesteigerungen.

Abbildung 39: Beispielhafte Darstellung von Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe



Eigene Darstellung

Reisezeit und Umsteigehäufigkeit Stadtverkehr Göttingen

Aufgrund des stärker erschließenden Charakters und des insgesamt höheren Taktangebots des Stadtverkehrs (sowie die Ergänzung des Fahrplanangebots durch einbrechende Verkehre) spielt die fahrplanmäßige Verknüpfung im Stadtverkehr Göttingen eine weniger zentrale Rolle als im Regionalverkehr. Demgegenüber spielt die möglichst direkte Erreichbarkeit der zentralen Ziele in Göttingen eine bedeutende Rolle.

Fahrten mit dem ÖPNV sollten möglichst direkt sein. Jedoch kann nicht jeder Stadtteil direkt an alle Ziele, die außerhalb der Innenstadt gelegen sind,

angebunden werden, weshalb maximale Umsteigevorgänge für die entsprechenden Ziele festgelegt werden. Die maximale Zahl der zulässigen Umsteigevorgänge umfasst die Erreichbarkeit ausgewählter Ziele von allen Haltestellen im Stadtgebiet.

Um möglichst kurze Reisezeiten für die Fahrgäste zu gewährleisten, werden Beförderungszeiten als Mindeststandard definiert. Sie geben die Zeit an, die ein Fahrgast benötigt, um von seiner Starthaltstelle zu seiner Zielhaltstelle zu kommen, einschließlich möglicher Umsteigezeiten.

Tabelle 18: Beförderungszeit und Anzahl an Umsteigevorgängen im Stadtverkehr Göttingen in der HVZ

Ziel	Haltestelle im Bereich des Ziels	Max. Beförderungszeit von jeder Haltestelle im Stadtgebiet	Max. Anzahl an Umsteigevorgängen von jeder Hst. im Stadtgebiet
Bahnhof oder Innenstadt	Bahnhof A+D, Landgericht/Bahnhof, Groner Straße, Markt, Kornmarkt, Judenstraße, Weender Straße (Ost und West), Theaterstraße, Friedrichstraße	30 min	0 ¹¹ (muss mindestens durch eine Linie eines Linienpaares erfüllt sein) 1 (gilt für Haltestellen die ausschließlich von Tangentiallinien, ohne direkten Zentrumsbezug bedient werden)
Neues Rathaus	Hiroshimaplatz, Neues Rathaus, Bürgerstraße, Geismartor	30 min	1
Krankenhaus Weende	Krankenhaus Weende, Zimmermannstraße, Hermann-Rein-Straße	45 min	1
Klinikum	Klinikum	40 min	1
Uni Geisteswissenschaftliches Zentrum (GWZ)	Auditorium, Campus, Blauer Turm, Platz der Göttinger Sieben	30 min	1
Uni Nord	Tammannstraße, Kellnerweg, Burckhardtweg	45 min	1

¹¹ Ausnahmen sind möglich für die äußeren Ortsteile, wenn die Bedienung durch ein besser an den Bedarf angepasstes System erfolgt, bspw. durch einen Quartiersbus, ein Linientaxi oder eine On-Demand-Bedienung. Begründete Ausnahmen zur Umsteigehäufigkeit sind zulässig (zum Beispiel ein notwendiger Umstieg zur Innenstadt, wenn die Linien, die die Innenstadt bedienen, vor 08:00 Uhr zum Bahnhof fahren).

Reisezeit- und Umsteigehäufigkeit Stadt-Umland-Verkehr und Regionalverkehr

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV. Die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge sind deshalb so gering wie möglich zu halten. Im NVP werden Grenzwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die Ziele erreichen soll.

Tabelle 19: Anforderungen an die Erreichbarkeit, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit

Kategorie	Standards / Messgrößen	
Erreichbarkeit	▪ Umsteigefreie Anbindung aller Orte mindestens an das zugehörige Grundzentrum oder höherwertige Zentren ▪ Erreichbarkeit mindestens des nächstgelegenen Mittelzentrums bzw. des Oberzentrums innerhalb von 45 Minuten mit dem ÖPNV ▪ Anbindung aller Mittel-/Grundzentren an die nächstgelegenen Oberzentren in der HVZ und NVZ ▪ Erreichbarkeit mindestens der zentralen Orte im Spätverkehr ▪ Erreichbarkeit der Arbeitsplatz- und Einkaufsschwerpunkte sowie der überörtlich bedeutsamen Ziele auch außerhalb der HVZ, abhängig von den Nachfragezeiten der Einrichtungen auch in der SVZ (z. B. Krankenhäuser) ▪ Erreichbarkeit eines SPNV-Halts aus allen Siedlungsbereichen innerhalb von 30 Minuten mit dem Bus und/oder Fahrrad (das Taktangebot bleibt dabei unberücksichtigt).	
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Achse und Stadt-Umland-Verkehr	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
	Hauptverbindung	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,8 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Nebenverbindung	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Erschließungsverkehr / bedarfsgerechter Verkehr (mit Bezug zu den Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen)	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
Umsteigehäufigkeit	▪ direkte Erreichbarkeit des Ober- oder Mittelzentrums bzw. max. ein Umsteigevorgang (Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen)	

5.2.5 Qualitätsanforderungen bedarfsgesteuerter Systeme

Bedarfsgesteuerte Angebotsformen wie bspw. AST-Verkehre, Rufbusverkehre oder On-Demand-Verkehre haben bereits heute eine Relevanz in Südniedersachsen. Auch zukünftig werden diese Verkehre in einem verstärkten Maße benötigt werden, um eine qualitätsvolle Flächenerschließung auch in dünner besiedelten Siedlungseinheiten gewährleisten zu können. Um ein Höchstmaß an Flexibilität gewährleisten und für jede räumliche Einheit das passende Angebot kreieren zu können, sollte zwar keine pauschale Festlegung auf eine bestimmte Bedienungsform erfolgen, allerdings zieht der ZVSN den Einsatz von fahrplangestützten flexiblen Bedienformen aufgrund z. B. der Verlässlichkeit ggü. vollflexiblen Systeme vor. Vor dem Hintergrund grundsätzlich anderer Raumstrukturen in Stadt und Region, können demgegenüber klassische On-Demand-Systeme im städtischen Kontext Vorteile besitzen.

Im Folgenden werden definierte Qualitäten zu verschiedenen Angebotsparametern festgelegt, die bei der Ausgestaltung der konkreten Verkehre einen einheitlichen Rahmen vorgeben. Im Einzelnen gilt somit:

- Wird das bestehende Haltestellennetz um virtuelle Zugangspunkte ergänzt (kein klassischer Haltestellenausbau, sondern digitaler Zugangspunkt zu einer bedarfsgesteuerten Angebotsform), werden diese Punkte mit einer Erreichbarkeit von max. 250 m festgelegt.
- Das bedarfsgesteuerte Angebot wird in hohem Maße auf Verknüpfungspunkte zum ÖPNV und insbesondere auf Anschlüsse im SPNV ausgerichtet (Bezugnahme zur Netzhierarchie gemäß Kapitel 5.1).
- Definition der maximalen Abweichung vom Fahrweg im Bedarfsverkehr (bspw. Richtungsbandbetrieb oder On-Demand-Verkehr) zur Ermöglichung von höherem Pooling (Zulässige Fahrtzeit zwischen Start und Ziel als Verhältnis zu einer Fahrt im MIV: max. Verdopplung zulässig)
- Definition der maximalen Wartezeit zwischen Buchung und realisiertem Verkehrsangebot im Bedarfsverkehr (Zeitabweichung zur Anfrage): 60 Minuten
- Definition von Fahrgastwechselzeiten zur genaueren Berechnung der maximalen Leistungsfähigkeit der Bedarfsverkehre und zur Fahrgastkommunikation: 30 Sekunden für Einstieg, 20 Sekunden für Ausstieg, zusätzlich eine Minute für Rollstuhl- oder Kindermitnahme
- Im Bedarfsverkehr sollen möglichst barrierefreie Fahrzeuge (Rollstuhlplatz mit Rampe bzw. Kinderwagenplatz etc.) zum Einsatz kommen. Die Fahrzeuge sind so zu kennzeichnen und zu gestalten, dass es direkt für Fahrgäste erkennbar ist, dass sie Teil des ÖPNV-Angebots sind.
- Bedarfsgesteuerte Angebote müssen digital (App und/oder Internet) buchbar sein; gleichzeitig sollte es auch eine telefonische Buchungsmöglichkeit geben

- Voll flexible On-Demand-Verkehrsangebote sind nur dann buchbar, wenn ggf. bestehende parallele Angebot im klassischen ÖPNV nicht kannibalisiert werden. Softwareseitig muss eine Definition von Zeitfenstern vorgesehen werden, die vor bzw. nach einem klassischen ÖPNV-Fahrplanangebot keine bedarfsgesteuerte Fahrt anbietet: z. B. 15 Minuten vor und nach einem Fahrtenangebot

5.2.6 Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen

Haltestellen sind Visitenkarten des ÖPNV, an denen Nutzende und potenzielle Kunden die Qualität und Attraktivität des ÖPNV-Systems messen. Deshalb ist der Zugang zum System einfach und attraktiv einzurichten. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie dem Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Sie sollten barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Die Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen beschreiben unter anderem die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung der Haltestellen. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten. Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Geltungsbereich des NVP. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger zuständig. Seit 2006 verantwortet und kofinanziert der ZVSN das Haltestellenausbauprogramm in den Landkreisen. Bei Ausbaumaßnahmen wird das LNVG-Förderprogramm genutzt, wodurch ein 25%iger Eigenanteil bei der Finanzierung der Maßnahmen berücksichtigt werden muss.

Barrierefreiheit und Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar gegensätzlich sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren. Das bedeutet, die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen verändert werden, wenn dadurch spürbare Nachteile für andere Fahrgäste entstehen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des universellen Designs prioritär zu berücksichtigen sind.

Tabelle 20: Grundanforderungen an die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ¹²	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ¹³
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	▪ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bussteigkante ▪ niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug ▪ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug ▪ Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen ▪ rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	▪ (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente ▪ (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) ▪ durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante ▪ Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren ▪ Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit ▪ Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)
Personen mit Rollstuhl	▪ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen)

¹² nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹³ nach: ebenda; Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>); VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

	▪ niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug ▪ niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich wie des Witterungsschutzes ▪ niveaugleiche, nahezu stufenfreie und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug ▪ ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Aufzügen (180°-Wende ermöglichen) ▪ niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik ▪ leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) ▪ ausreichende Durchfahrtsbreiten ▪ horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen ▪ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	▪ Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) ▪ visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Greifbehinderte Personen	▪ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) ▪ leichtgängige Benutzbarkeit von Bedienelementen ▪ Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	▪ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen ▪ Erreichbarkeit/ Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten ▪ Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten

	▪ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	▪ Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Aufzügen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen ▪ ausreichende Bewegungsflächen¹⁴ ▪ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. ▪ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen¹⁵)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	▪ ausreichend breite Bewegungsflächen ▪ zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) ▪ Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	▪ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. ▪ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) ▪ standardisierte Informationen (Piktogramme) ▪ leichtverständliche Sprache/ Schrift

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Es sind die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes zu beachten.

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung als Optimallösung von besonderer Bedeutung:

¹⁴ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

¹⁵ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

- Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind abhängig von derverkehrlichen Situation gegenüber Busbuchten in der Regel zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle begünstigen und damit bessere Einstiegsverhältnisse ermöglichen.
- Die barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestelle aus dem Haltestellenumfeld muss sichergestellt werden. Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen). Bei der barrierefreien Gestaltung wird eine Längsneigung von deutlich unter den vorgeschriebenen sechs Prozent angestrebt.
- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs mit sicheren Überquerungsstellen, die zu den Haltestellen führen (zum Beispiel an Lichtsignalanlagen).
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege insbesondere an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion.
- Kontrastierende, taktile Leit- und Orientierungssysteme für blinde und sehbehinderte Personen. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem und visuellem Weg. Die Bodenindikatoren sollen kontrastreich gestaltet werden. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen.
- Orientierungshilfen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen.
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge im zulässigen Rahmen zu halten; Einsatz niederflurgerechter Bordsteine zur Sicherung des zulässigen Restspaltes am Einstieg.
- Sitzgelegenheiten, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind.
- Transparenter Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzende. Einbauten und Möblierungen wie zum Beispiel Haltestellenschilder, Fahrradständer, Abfallbehälter etc. sollten so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen und somit kein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen darstellen.
- Umsetzung einer ausreichenden und blendfreien Beleuchtung.
- Ausstattung mit geeigneter akustischer und visueller Fahrgastinformation (Darreichung der Fahrgastinformation im „Zwei-Sinne-Prinzip“).
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Die Qualitätsstandards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Ein wesentliches Kriterium ist dabei die Höhe des Fahrgastaufkommens (Anzahl der einsteigenden

und aussteigenden Fahrgäste). Daneben erweist es sich als sinnvoll, vor dem Hintergrund der erweiterten Funktion von Haltestellen als Verknüpfungs- und Sammelpunkt in der Fläche sowie limitierter Platzverhältnisse und beschränkter Infrastrukturverfügbarkeit (insbesondere im Stadtgebiet Göttingen) zwischen Haltestellen im regionalen und städtischen Kontext zu differenzieren. Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen auf Ebene der Landkreise und anschließend auf städtischer Ebene.

Haltestellen im regionalen Kontext

Abbildung 40 veranschaulicht beispielhaft die unterschiedlichen Haltestellenkategorien im Regionalverkehr. In der anschließenden Tabelle 22 werden die bedeutsamsten Haltestellen in den Landkreisen den Kategorien I und II zugeordnet.

Abbildung 40: Beispielhaltestellen im Regionalverkehr

Beispielhaltestelle Kategorie I (Northeim Bahnhof/ZOB)	Beispielhaltestelle Kategorie II (Bodenwerder Im Hagen)
	
Beispielhaltestelle Kategorie III (Lutterbeck Lindenstraße)	Beispielhaltestelle Kategorie IV (Moringen Glockenborn)
	

Tabelle 21: Kategorisierung der Haltestellen

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
Kategorie I	Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen Bus/Bus in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) sowie Verknüpfungspunkte im Stadt-Umland-Verkehr. Hohes Fahrgastaufkommen und/oder hohe Zahl an Umsteigern	Adelebsen Bahnhof
		Dransfeld Grundschule bzw. Teichstraße
		Duderstadt ZOB
		Ebergötzen Seeburger Straße
		Einbeck Mitte/ZOB
		Friedland Bahnhof
		Diemarden Bahnhofsstraße im Zusammenhang mit Klein Lengden, Kirche (vgl. Kapitel 4.1)
		Göttingen Bahnhof/ZOB
		Hann. Münden Bahnhof
		Hardeggen Rathaus
		Holzminden Bahnhof
		Herzberg Bahnhof
		Northeim Bahnhof/ZOB
		Northeim Markt
		Nörten-Hardenberg Bahnhof/ZOB
		Osterode Mitte
		Rosdorf Rischenweg
Kategorie II	Haltestellen mit hohem bis mittleren Fahrgastaufkommen und nur moderater Umsteigebedeutung. Im Weiteren dezentrale Verknüpfungspunkte (Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Umsteigehaltestellen Bus/Bus).	Adelebsen Rathaus
		Bad Gandersheim Bahnhof bzw. Bad Gandersheim Domänenhof
		Bad Lauterberg Postplatz
		Bad Sachsa Am Kurpark
		Bad Sachsa Bahnhof
		Barbis Bahnhof Nordseite
		Bevern Mitte
		Bodenfelde Bahnhof
		Bodenwerder Im Hagen

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
		Bovenden Breite Straße
		Bovenden Feldtorweg
		Dassel Rathaus
		Einbeck Möncheplatz
		Einbeck Neustädter Kirchplatz
		Echte Am Bahnhof
		Eschershausen Mitte
		Friedland Bahnhof/Westseite
		Groß Schneen Schulzentrum
		Gieboldehausen Hahlestraße
		Gittelde Bahnhof
		Hann. Münden Schloss
		Herzberg Schloss
		Holzminden Haarmannplatz
		Katlenburg Bahnhof
		Katlenburg Northeimer Straße
		Klein Lengden Kirche
		Kreiensen Bahnhof
		Landwehrhagen Rathaus
		Lauenförde Bahnhof
		Moringen Amtsfreiheit
		Northeim Am Mühlenanger
		Northeim Gardekürassierstraße
		Polle Unter der Burg
		Rhumspringe Mühlenbrücke
		Salzderhelden Bahnhof
		Scheden Schulstraße
		Stadtoldendorf Bahnhof
		Stadtoldendorf Teichtorplatz
		Uslar Bahnhof
		Uslar Neustädter Platz und Zur Schwarzen Erde

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
		Waake Hacketalstraße
		Walkenried Bahnhof
		Wulften Bahnhof bzw. Anger
Kategorie III	Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören) Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen	nicht separat aufgeführt
Kategorie IV	Haltestellen mit sehr eingeschränktem Busangebot (bspw. Haltestelle in Ortsrandlage) und sehr geringer Fahrgastnachfrage	nicht separat aufgeführt
Kategorie V	Rein virtuelle oder nur mit kleinem Schild (z. B. an einem Laternenmast) markierte Einstiegspunkte für flexible Bedienformen mit Kleinbussen	nicht separat aufgeführt

In Tabelle 22 werden die Ausstattungsstandards für die verschiedenen Kategorien festgelegt.

Ausnahmen von Barrierefreiheit

Für das Stadtgebiet Göttingens bestehen derzeit keine Ausnahmen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Aufgrund des eingeschränkten Angebots, der begrenzten Fahrgastnachfrage und einer etwaigen wegfallenden Bedienung in Zukunft (bspw. durch Schulabgängerinnen und Schulabgänger und ausbleibender Neueinschulung) an den Haltestellen der Kategorie IV des Regionalverkehrs ist hier in der Regel kein barrierefreier Ausbau vorzusehen. Es ist jedoch zu beachten, dass in jeder Ortschaft mindestens eine barrierefreie Haltestelle vorzusehen ist. Haltestellen der Kategorie V sind ebenfalls nicht barrierefrei auszubauen, allerdings sollte nach Möglichkeit darauf geachtet werden, dass zumindest mit Hilfe des Fahrpersonals und ggf. einer Fahrzeugrampe ein einfacher Einstieg auch mit Rollstühlen, Kinderwagen etc. möglich ist, z. B. durch Wahl des Einstiegspunktes an einem Bürgersteig.

Ebenfalls werden generell Haltestellen von der Barrierefreiheit ausgeklammert, die vor dem besonderen Hintergrund des Wandertourismus und zur

zielgerichteten Aufnahme von Wandernden auf freier Strecke eingerichtet wurden, insbesondere im Bereich des Harzes sowie der Solling-Vogler-Region. Viele dieser Haltestellenbereiche verfügen über keine Anschlussinfrastruktur wie Gehwege etc., sodass im Einzelfall entschieden werden muss, ob der barrierefreie Ausbau der Haltestelle als lösungsorientierter Ansatz zu bewerten ist. Es sei angemerkt, dass viele weitere Haltestellen im Linienvverlauf barrierefrei ausgebaut sind und somit auch Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Zugangspunkte zur naturnahen Erholung und zu entsprechenden POIs mit dem ÖPNV bieten.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
 - anzustrebende Ausstattung
 - 1 im Einzelfall zu prüfen
 - nicht erforderliche Ausstattung
 - * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen erforderliche Ausstattung
- Haltestellen der Kategorie V werden hier nicht aufgeführt, da für diese keine Infrastruktur vor Ort vorhanden sein muss.

Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Haltestellen für Neubau und grundhaftem Ausbau

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Fahrgastinformation				
Haltestellenschild mit Name, Haltestellenzeichen, Verbund- und Linienkennzeichen mit Richtungsangabe, QR-Code Abfahrtsmonitor (Echtzeitinformationen über Smartphone abrufbar)	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation ¹⁶	■	○ ¹	-	-
Aushänge (Aushangfahrpläne, Tarifinformation)	■	■	■	■
Umgebungskarte, Wegweisung	■	○	-	-
Informationen über Anschlussfahrten	■	○	-	-
Barrierefreiheit				
Barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	1
Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarekeit	■	■	■	1

¹⁶ Im Rahmen einer Digitalisierungsstrategie ist das die Nutzung eines QR-Codes als DFI-Light-Variante alternativ umzusetzen. Ein QR-Code an der Haltestelle führt per Scan mit dem Smartphone auf eine mobile Website oder App, auf der die nächsten Abfahrten in Echtzeit angezeigt werden, ggf. Verspätungen oder Ausfälle sichtbar sind, weitere Infos wie Netzpläne, Umsteigemöglichkeiten oder Ticketinfos angeboten werden.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Hochbord mit einer Höhe von 16 – 18 cm ¹⁷	■	■	■	1
Taktils Leitsystem mit Auffindestreifen, Einstiegsfeld an Tür 1 und Leitstreifen parallel zur Haltestellenkante (entsprechend DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)	■	■	○*	1
Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	-	-	-
Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte	■	○*	-*	-
Kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	○*	1
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	○	-	-
Ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer/innen (insbesondere im Bereich der Tür 2)	■	■	○*	-
Komfort				
Witterungsschutz / Unterstand mit transparenten Wänden ¹⁸	■	■	■	-
Sitzgelegenheiten	■	■	○	-
Sanitäre Einrichtungen ¹⁹	○	○	-	-
Sauberkeit und Sicherheit				
Beleuchtung	■	■	○	-
Befestigte Wartefläche	■	■	■	○
Abfallbehälter (in Abstimmung mit Kommune)	■	■	■	○
Inter- und multimodale Verknüpfung				
Fahrradabstellanlagen	■	○	-	-
Fahrradboxen	■	○	-	-
Fahrradverleihsystem	○	-	-	-
Ladestationen für E-Bikes	○	-	-	-
Park+Ride-Stellplätze	○	-	-	-
Carsharing-Stellplätze	○ ¹	-	-	-

¹⁷ In Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten

¹⁸ Beim Ausbau ist ggf. zwischen Überwiegenden Einstiegs- und Ausstiegshaltestellen zu differenzieren. Einstiegshaltestellen sind prioritär mit einem Witterungsschutz auszubauen, bei reinen Ausstiegshaltestellen kann auf einen Witterungsschutz verzichtet werden

¹⁹ Die Einrichtung sanitärer Anlagen sollten insbesondere an Linienendpunkten vorgesehen werden, um dadurch den Anforderungen des Fahrpersonals Rechnung zu tragen.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Kurzzeitparkzonen	■	○	-	-
Fahrkartenverkauf				
Kundenzentrum oder Verkaufsstelle oder Fahrkartenautomat	○ ¹	○ ¹	-	-

Haltestellen im städtischen Kontext Göttingens

Zur Festlegung der Mindestausstattung der Haltestellen innerhalb Göttingens wurde eine Klassifizierung der bestehenden Haltestellen vorgenommen. Ein wesentliches Kriterium ist dabei die Höhe des Fahrgastaufkommens (Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste). Es kann unterschieden werden zwischen:

- Typ A1: Haltestelle mit hoher Bedienungsqualität und/oder Umsteigehaltestelle mit sehr hohem Informationsbedarf (>1.000 Fahrgäste/Tag), Haltestelle mit Verknüpfungsfunktion auch zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.
- Typ A2: Haltestelle mit hoher Bedienungsqualität und/oder Umsteigehaltestelle mit sehr hohem Informationsbedarf (>200 Fahrgäste/Tag)
- Typ B: Haltestelle mit mittlerer Bedienungsqualität mit hohem Informationsbedarf (>100 Fahrgäste/Tag)
- Typ C: einfache Haltestelle mit geringem Informationsbedarf (<100 Fahrgäste/Tag)
- Typ D: virtuelle Haltestelle für flexible Bedienformen (rein virtuelle oder nur mit kleinem Schild (z. B. an einem Laternenmast) markierte Einstiegspunkte für flexible Bedienformen/On-Demand-Verkehr mit Kleinbussen)

Abbildung 41: Beispielhaltestellen im Stadtverkehr Göttingen

Beispielhaltestelle Kategorie A1 (Markt)	Beispielhaltestelle Kategorie A2 (Groner Straße)
	
Beispielhaltestelle Kategorie B (August-Spindler-Str.)	Beispielhaltestelle Kategorie C (Liegkitzer Straße)
	

Gemäß Klassifizierung müssen die Haltestellen folgende Ausstattungselemente aufweisen:

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung

Haltestellen der Kategorie D werden hier nicht aufgeführt, da für diese keine Infrastruktur vor Ort vorhanden sein muss.

Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Haltestellen für Neubau und grundhaftem Ausbau

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	A1	A2	B	C
Fahrgastinformation				
Haltestellenschild mit Haltestellenname, Haltestellenzeichen, Verbund- und Linienkennzeichen mit Richtungsangabe/Fahrtziel sowie sonstige Hinweise (z. B. auf Bike&Ride-Anlagen mittels Piktogrammen)	■	■	■	■
Aushangfahrplan mit Linienverlauf	■	■	■	■
Linienetzplan, evtl. Ausschnitt	■	■	■	○
Stadtplan (evtl. Ausschnitt), Umgebungsplan	○	○	○	○
Tarifübersicht	■	○	○	○
Service-Hinweise (Verkaufsstellen)	■	○	○	○
Dynamische Fahrgastinformation mit Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen (zum Beispiel per Text-to-speech auf Anforderung)	■	○	○	-
Fahrgastinformationsvitrine (integriert) (bei Modellen ab dem Baujahr 2018)	■	■	○	-
Wegweisung zwischen Haltepositionen (z. B. Bahnhof/ZOB)	■	○	○	-
Wartefläche, Ein-/Ausstieg, Fahrgastunterstand, Beleuchtung				
Barrierefreie Ausstattung, u. a. niveaugleiches Einsteigen und Zuwegung	■	■	■	■
Befestigung	■	■	■	■
Unterstand mit transparenten, mit visuellen Elementen versehenen Rück- und Seitenwänden, Einbau Werbevitrine zulässig, beleuchtet	■	■	○	-
Sitzgelegenheit (integriert)	■	■	○	-
Beleuchtung per separater Leuchtmasten, Anzahl in Abhängigkeit der Länge der Haltestelle und der Ausleuchtung durch vorhandene Straßenbeleuchtung	■	■	■	-

5.2.7 Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Über die Fahrzeuge wird sowohl eine direkte Schnittstelle zum Kunden geschaffen und durch die Investitionsentscheidungen der Verkehrsunternehmen in diesem Bereich langfristige Festlegungen zum Qualitätsniveau getroffen werden. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr.

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle. Darüber hinaus soll zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV den anerkannten Regeln der Technik und bei Neubeschaffung dem Stand der Technik, den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BOKraft und BOStrab sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sind grundsätzlich die EU-Richtlinien und die Förderrichtlinie des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung²⁰ zu beachten.

In der folgenden Tabelle wird die Qualitätsanforderung an die Fahrzeugausstattung zusammenfassend dargestellt.

²⁰ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), RdErl. d. MW vom 02.03.2022

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung
- X nicht zulässige Ausstattung

Tabelle 24: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Stadtverkehr Göttingen	A: Stadt-Um- land-Verkehr u. regelmä- ßig bediente Hauptlinien	B: Ergän- zungsnetz	C: Einsatz- fahrten
Alter				
■ Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse: 14 Jahre* ■ Durchschnittsalter der eingesetzten Flotte je Teilnetz: maximal 8 Jahre* * Abweichungen in Absprache mit dem AT möglich				
Ein- und Ausstieg				
Niederflurtechnik für stufenlo- sen Ein- und Ausstieg bei Stan- dardlinienbussen (Länge >= 12 m)	■	siehe unten	siehe unten	siehe unten
Niederflurtechnik für stufenlo- sen Ein- und Ausstieg / ggf. als Low Entry-Bus	X	■	■	○
Manuelles Kneeling – Einrich- tung zur Einstiegsseite	■	■	■	■
Ausklappbare mechanische Rampe an Tür 2 (alternativ: Lift)	■	■	■	○
Rufeinrichtung (Tasten) für mo- bilitätseingeschränkte Fahr- gäste außen an / bei Tür 2	■	○	○	○
Gut erreichbare Haltewunsch- tasten an jeder zweiten Sitz- reihe und an senkrechten Hal- testangen ohne Vertriebstech- nik, an den Behindertensitz- plätzen und im Bereich der Sondernutzungsflächen	■	■	■	■
Türen				
Anzahl Türen: ▪ On-Demand-Verkehre und weitere bedarfsgesteuerte Verkehre mit Kleinfahrzeug- betrieb: eine Tür ▪ Klein- und Midibus: mindestens zwei Türen				

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Stadtverkehr Göttingen	A: Stadt-Um- land-Verkehr u. regelmä- ßig bediente Hauptlinien	B: Ergän- zungsnetz	C: Einsatz- fahrten
- Standardlinienbus: zwei Türen, Stadtverkehr Göttingen drei Türen - Gelenkbus: mindestens drei Türen				
Anfahrsperrung: Alle Fahrzeuge müssen mit einer Anfahrsperrung im Falle nicht ordnungsgemäß geschlossener Türen ausgerüstet sein	■	■	■	■
Türautomatik: Türautomatik an Tür 3/4	■	■	-	-
Zentrales Schließen: Zentrales Schließen verbindlich für alle Gelenkbusse und Standardlinienbusse. Zentrale Türöffnungsfunktion Tür 1-3 bzw. 4. Parallel zum Türschließen muss sofort ein Warnsummer im Intervallton so lange an sein, bis die Tür komplett geschlossen ist	■	■	■	■
Die Türen 2+3+4 sind bei Neufahrzeugen mit Türkameras auszustatten	■	○	○	-
Farbige (Gelb) Bodenbelagsabsetzung an Tür 1+2+3 und ggf. 4 im Türbereich	■	■	■	○
Fahrgastraum				
Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 2 (z. B. für Rollstuhlfahrer/innen und Kinderwagen, bei Neuanschaffung „Scooter-Platz“ mit mind. 200 cm Länge)	■	■	■	■
Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 3 (nur bei Gelenkbus-Neufahrzeugen): Ausgewiesene Sondernutzungsfläche (Stehperron) mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm	■	■	-	-
Bei den Fahrzeugen sind 4 ausgewiesene Behindertensitze vorzusehen. Die Sitze sind nahe der zum Ein-/Ausstieg geeigneten Tür 1 anzubieten	■	■	■	-

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Stadtverkehr Göttingen	A: Stadt-Um- land-Verkehr u. regelmä- ßig bediente Hauptlinien	B: Ergän- zungsnetz	C: Einsatz- fahrten
Haltestangen und Haltegriffe: für alle Körpergrößen/Armlän- gen der Fahrgäste, ggf. Halte- möglichkeiten auf Radkasten	■	■	■	■
Farblich kontrastreiche Gestal- tung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte	■	■	■	■
Der Türbereich ist bei geöffne- ten Türen zusätzlich auszu- leuchten (zum Beispiel Spots)	■	■	■	■
Fahrgastinformation				
Digitale visuelle Haltestellen- anzeige (innen)	■	■	■	○
Akustische Haltestellenansage (innen)	■	■	■	○
Umsteigehinweise (innen)	■	○	○	○
Netzplan Stadtverkehr Götting- en (mindestens Format DIN A 3 quer)	■	-	-	-
Verspätungsinformationen (in- nen)	○	○	○	○
Digitale visuelle Fahrgastinfor- mationssysteme (Anzeige von Fahrtziel bzw. Liniennummer an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahr- zeugheck (außen))	■	■	■	■
Ausstattung				
Klimaanlage	■	■	■	○
ausreichende Belüftungsmög- lichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz) sowie Heizung im Gesamtfahrzeug	■	■	■	■
automatisches Fahrgastzähl- system (AFZS)	Bei allen Neufahrzeu- gen	>50% der Flotte		
Blendfreie Beleuchtungsmög- lichkeit (innen)	■	■	■	○
Möglichkeit zur Kommunika- tion während des Betriebes	■	■	■	■

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Stadtverkehr Göttingen	A: Stadt-Um- land-Verkehr u. regelmä- ßig bediente Hauptlinien	B: Ergän- zungsnetz	C: Einsatz- fahrten
Abfallbehälter	-	■	■	■
Fahnenhalter: Die Fahrzeuge sind in Fahrtrichtung vorne mit Fahnenhaltern auszustatten. Nach Vorgabe des Aufgabenträgers sind die Fahrzeuge zu entsprechenden Anlässen und Ereignissen zu beflaggen	○	○	-	-
Fahrkartenerwerb				
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht	■	■	■	■
Fahrkartenentwerter	○	○	○	-
Sonstiges				
Die Fahrradmitnahme im Bus ist grundsätzlich möglich. Sofern keine weiteren Transportmittel wie Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sind, kann das Fahrrad auf der Sondernutzungsfläche abgestellt werden. Ein Anspruch auf die Fahrradmitnahme besteht nicht. Bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen von Beklebungen so freizuhalten, dass die Fahrgäste eine freie Sicht aus den Fenstern haben sowie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden (maximal zu 33% beklebt; im Regionalverkehr ist eine Beklebung der Fensterflächen generell untersagt). Eine auf den Fensterflächen aufgebrachte Werbung hat grundsätzlich in durchsichtiger Lochfolie zu erfolgen, die im Notfall das Einschlagen der Scheibe nicht behindert. Die Fahrzeugfront ist von der Werbung ausgeschlossen. Nicht zulässig sind folgende Werbeinhalte: ▪ Nikotinwaren, ▪ Drogen oder sonstige berauschende Mittel, ▪ politische oder religiöse Inhalte, ▪ pornografische, sexuelle oder gewaltverherrlichende Inhalte, ▪ frauenfeindliche oder andere gruppendifferenzierende Werbung.				

Im bedarfsgesteuerten Verkehr bzw. bei flexiblen Bedienformen mit Kleinbussen gelten folgende Qualitätsstandards:

- 8-Sitzer,
- barrierefrei als (Mittel-)Niederflurfahrzeug,

- mit Mehrzweckraum und Rampe,
- Seitengang neben oder zwischen den Sitzen, so dass alle Sitzplätze (ggf. Doppelsitzplätze) direkt erreichbar sind (also keine „Klappsitze“, um hintere Plätze zu erreichen, so dass andere Fahrgäste erst aufstehen müssten),
- Fahrgastinformationen zur Linie (Zielschild vorne),
- Fahrzeuge sollen als ÖPNV erkennbar sein, welches idealerweise mit VSN-Branding oder über (austauschbare) Magnettafeln zu lösen ist (insbesondere ist der Einsatz neutraler Kleinbusse zu vermeiden),
- Fahrzeuge sollen möglichst mit Bordrechner und ggf. auch mit AFZS ausgerüstet werden.

Entsprechende Regelungen sind mit dem jeweiligen Mobilitätsanbieter im Einzelfall abzustimmen, um teilweise Einzelunternehmungen, die sich als Partner anbieten, nicht zu überfordern.

Seit dem 31. Dezember 2012 (Typprüfung) bzw. seit dem 31. Dezember 2013 (Serienprüfung) gilt die Abgasnorm Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge und Omnibusse (EG Nr. 595/2009 im Amtsblatt der Europäischen Union). Vor dem Hintergrund, dass seit Juni 2015 die Beschaffung von Omnibussen für den Einsatz im ÖPNV durch das Land Niedersachsen gefördert wird, werden daran geknüpfte Bedingungen in den Standards der Ausstattungsmerkmale, der im Geltungsbereich des ZVSN verkehrenden Fahrzeuge berücksichtigt, um diese Förderleistungen in Anspruch nehmen zu können. Ebenso ist es aus Gründen des Umweltschutzes ein Ziel, die sukzessive Nachrüstung bzw. Neuanschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen, welche Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen, zu realisieren. Eine Konkretisierung dieser Ziele wurde durch die Änderung der Richtlinie 2009/33/EG zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge – der „Clean Vehicles Directive“ (CVD) – geschaffen. In der Richtlinie wird zum einen geregelt, wann ein Fahrzeug sauber („clean“) und emissionsfrei („zero-emission“) ist, und zum anderen gibt es konkrete Vorgaben für die Mitgliedstaaten, wie groß der Anteil an sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen bei der Fahrzeugbeschaffung im öffentlichen Bereich und bei der Vergabe von Aufträgen im ÖPNV ab Mitte 2021 sein muss. Die Umsetzung und das Herunterbrechen der hiermit geforderten Quoten (siehe folgende Aufzählungspunkte) wird durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz geregelt (vgl. Kapitel 2.1):

- Erste Periode (2. August 2021 bis 31. Dezember 2025): 45 Prozent der neu zu beschaffenden Fahrzeuge sollen saubere Busse sein, mindestens die Hälfte davon soll einen emissionsfreien Antrieb haben
- Zweite Periode (1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030): die Quote für saubere Fahrzeuge steigt auf 65 Prozent, erneut soll mindestens die Hälfte davon emissionsfrei angetrieben werden

Neuanschaffung und Ersatzbeschaffung

Stadtverkehr Göttingen:	Grundsätzlich sind von den Verkehrsunternehmen (einschließlich Subunternehmen) nur Fahrzeuge einzusetzen, die den Klimaschutzzielen der Stadt Göttingen entsprechen. Bei Neuanschaffung sind gemäß Beschluss des Rates der Stadt Göttingen vom 18.08.2017 nur noch Elektrobusse/Hybridbusse anzuschaffen.
Weitere Stadtverkehre:	Sukzessive Umstellung auf Elektrofahrzeuge bei Neubeschaffung
Regionalverkehr:	Bei Neuanschaffungen ist darauf zu achten, dass ausschließlich Fahrzeuge angeschafft werden, die der aktuellen Abgasnorm entsprechen (aktuell EURO VI). Durch dieses Vorgehen kann eine sukzessive Verbesserung der Fahrzeugflotten hinsichtlich ihrer Emissionswerte erreicht werden. Dies wird dadurch begünstigt, dass Neuanschaffungen von Bussen mit der aktuellen Abgasnorm durch das Land Niedersachsen förderfähig sind. ²¹

Beschaffung von Gebrauchtfahrzeugen

Gebrauchte Fahrzeuge dürfen zum Zeitpunkt der Anschaffung höchstens fünf Jahre alt (Zulassungsalter) sein. Gebrauchtfahrzeuge sind nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr nur bei Ersatzbeschaffungen förderfähig.

Zielwerte Abgasnorm für die Teilnetze des Regionalverkehrs

Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, dauerhaft zu vermindern. Die Lärm- und Schadstoffemissionen im ÖPNV sollen deutlich gesenkt werden. Ziel ist die Verringerung des Ausstoßes von Feinstaub und Stickoxiden sowie beim CO₂-Ausstoß eine Konstanz der Emissionswerte, mittelfristig eine Verringerung der CO₂-Emissionswerte. Die beiden wesentlichen Ansatzpunkte dafür sind die Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte sowie die Steigerung des Nutzeranteils im ÖPNV am gesamten Verkehrsgeschehen.

²¹ Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt.

Tabelle 25: Zielwerte Abgasnorm Regionalverkehr der in den Teilnetzen eingesetzten Fahrzeugen

	Abgas-norm 0-III	Abgas-norm IV	Abgas-norm V	Abgas-norm VI / EEV / konform gemäß CVD	Gesamt
2025 – 2028	-/-	-/-	20%	80%	100%
2029 ff	-/-	-/-	-/-	100%	100%

5.2.8 Qualitätsanforderungen Fahrpersonal, soziale Standards

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens, der Hilfsbereitschaft, des Fahrverhaltens etc. sind ähnlich bedeutend einzuschätzen wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge.

Tabelle 26: Standards Fahrpersonal

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
■ Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache²² ■ Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen ■ Die rechtlichen Vorgaben (BO-Kraft, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden ■ Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes.	■ Für das eingesetzte Personal gilt der Tarif gemäß Niedersächsischem Tariftreue- und Vergabegesetz. ■ Regelmäßige Schulung des Fahrpersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung) ■ Einbeziehung des Fahrpersonals bei der Dienstplanung/persönliche Wünsche berücksichtigen ■ Das Fahrpersonal wird insbesondere in der Ortskenntnis und für

²² siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“.

■ Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte) ■ Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können ■ Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten ■ Tragen von sauberer, einheitlicher und ordentlicher Kleidung. Einheitliche Dienstkleidung im Stadtverkehr Göttingens ■ Über die tariflichen Übergangsbereiche (im Regionalverkehr) und über Sonderangebote jederzeit richtig Auskunft geben können ■ Über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z. B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können.	den VSN-Tarif besonders geschult. ■ Schulung des Fahrpersonals zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. ■ Schulung des Fahrpersonals zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen und Kunden ■ Das Fahrpersonal ist regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen ■ Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal ist Service- / Sicherheitspersonal einzusetzen. ■ Für das Fahrpersonal ist an mindestens einem Linienendpunkt der aktuell bedienten Linie eine Toilette vorzuhalten.
--	---

5.2.9 Anforderungen an Information und Vertrieb

Vertrieb

Die verkehrspolitischen und -planerischen Vorgaben im Bereich Information und Vertrieb haben zum Ziel, dass

- die derzeitigen Fahrgäste dem ÖPNV (unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung) erhalten bleiben,
- die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und neuer Kundengruppen für den ÖPNV (und damit Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV) auf geeigneten Relationen initiiert wird, d. h. vorrangig auf den Hauptachsen der Verkehrsnachfrage und in geeigneten Nachfragesegmenten, z. B. im Berufs- und im Freizeitverkehr,
- die Weiterentwicklung des Verbundtarifs unter Berücksichtigung des Ordnungsrahmens im ÖPNV erfolgt und
- die Digitalisierung der Ticketverkäufe vorangetrieben wird.

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potenziellen) Fahrgäste ist entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien zu nutzen. Dies sind Auskunftssysteme im Internet, digitale Informationskanäle (Social Media, Websites, TFTs, DFIs etc.), gedruckte Informationen und die persönliche Auskunft und Information per Telefon.

Unter „Vertrieb“ werden alle Dienstleistungen verstanden, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten und der Weitergabe von Informationen stehen. Beschrieben werden die Vertriebswege und Vertriebsstätten.

Es kommen folgende Vertriebswege in Betracht:

- Verkaufsstellen und Service-Center
- Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen
- App-basierter Fahrscheinerwerb (perspektivisch auch "Account Based Ticketing" oder "Open Payment")
- Stationäre Fahrscheinautomaten (an SPNV-Haltepunkten)

Fahrscheinkontrollen:

- Die Kontrollmöglichkeiten für elektronische Tickets (nicht nur Sichtkontrolle) sind sicherzustellen.
- Es müssen regelmäßig Fahrscheinkontrollen durch geschultes Personal durchgeführt werden.

Tarif

- Anwendung des Verbundtarifs in der Region Südniedersachsen durch alle Verkehrsunternehmen im ÖPNV
- Erhalt und Weiterentwicklung des Verbundtarifs:
 - Abbau von Tarifungerechtigkeiten
 - Erhalt und Verbesserung der Tarifiergiebigkeit
 - Anpassung und Entwicklung des Fahrausweissortiments mit dem Ziel, vorhandene Fahrgäste zu binden und neue Nutzergruppen durch Tarifvereinfachungen und ggf. durch digitale Tarife zu gewinnen, um die Tarifeinnahmen zu erhöhen
- Weiterentwicklung der tariflichen Kooperationen mit den Nachbarregionen unter Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen und Ausbau bestehender Angebote, insbesondere des „Übergangstarifs Harz“
- In Abhängigkeit von der dauerhaften Sicherung des Deutschlandtickets ist das VSN-Ticketsortiment zu prüfen und ggf. zu vereinfachen

- Nutzung von eTickets²³ oder mit Barcode (z. B. aus Apps wie DB Navigator und FahrPlaner) im VSN sowie die Bezahlung von Fahrkarten unbare im Bus (z. B. kontaktlos per Bankkarte oder per NFC-Mobiltelefon-Bezahlungsfunktion))²⁴
- Zentraler Verkauf und Vertrieb für Abonnement-/Jahreskarten
- Fortführung, Sicherung und ggf. zu erweiterndes HATIX-Angebot

Marketing und Kommunikation

- Neuausrichtung und Umsetzung einer Marketingstrategie für den Verbundraum:
 - Vermittlung von Grundinformationen über das vorhandene ÖPNV-Angebot und den Verbundtarif
 - Effizienter Einsatz des Marketings mit dem Ziel, zufriedene Fahrgäste, nachhaltige Fahrgastzuwächse und zusätzliche Erlöse verzeichnen zu können
 - Eindeutige Zuordnung der Aufgabenschwerpunkte und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Verbundpartnern
 - Nachhaltige und messbare Erhöhung des Wirkungsgrades der Maßnahmen durch die Nutzung geeigneter Marketingansätze, z. B. digitales Marketing, Nutzung von digitalen Auswertungstools, Umfragen z. B. zum Angebot über QR-Codes sowie Direktmarketing
- Verbesserung der Information über Fahrgastpotenziale und Kundenbedürfnisse durch entsprechende Marktforschungsaktivitäten
- Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplan- und Tarifauskunft, digitaler Info-Kanäle bzw. digitale Kundenkommunikation
- In der Region: Prüfung der Einrichtung von Informations- und Servicestellen an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen
- Weiterer Ausbau des Corporate Design des Verbundes z. B. bei der Herausgabe von lokalen und linienbezogenen Fahrplaninformationen, der Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung usw.
- Regelmäßige Durchführung von Erhebungen zur Erfolgskontrolle und zum Qualitätsmonitoring. Systematische Nutzung von AFZS (Automatische Fahrgastzählung).

²³ Gespeichert wird ein eTicket auf einem Chip, der über ein standardisiertes Funkverfahren beschreib- und lesbar ist. Auf unterschiedlichen Nutzermedien umzusetzen: Smartphone, Plastikkarte, oder auch Wearables wie Smartwatches

²⁴ Verkauf von VSN-Fahrkarten erfolgt auch über DB Vertrieb (DB Navigator) und über die FahrPlaner-App (VBN)

Zusätzliche Anforderungen für den Stadtverkehr Göttingen

Stadt Göttingen
Vertrieb ■ Das Verkehrsunternehmen engagiert sich personell oder finanziell in einem Kundenzentrum für den Verkauf jeglicher Fahrscheine des VSN-Sortiments sowie für Fahrplan- und Fahrpreisauskünfte persönlich vor Ort in zentraler Lage oder per Telefon zu den üblichen Öffnungszeiten. ■ Im Stadtgebiet sind mindestens zehn Vorverkaufsstellen (Agenturen) vorzuhalten, in denen die Fahrscheine des VSN-Tarifs erhältlich sind. Sowohl innenstadtnahen und dezentrale Standorte sind vorzuhalten. ■ In jedem Bus ist ein Fahrscheinverkaufsgeschäft für den Vertrieb des VSN-Bar-Sortiments durch das Fahrpersonal vorzusehen. ■ Prüfung weiterer zukunftsfähiger Möglichkeiten des digitalen Ticketverkaufs mit dem Ziel der entsprechenden Umsetzung
Dialog mit Kundinnen und Kunden ■ Kundenanliegen sind vom Verkehrsunternehmen schriftlich (postalisch wie elektronisch) sowie über ein Kundenzentrum schriftlich (postalisch wie elektronisch), mündlich und telefonisch entgegenzunehmen. ■ Alle Anliegen sind innerhalb von zehn Werktagen zu bearbeiten und zu beantworten, außer der Kunde lehnt dies ausdrücklich ab. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist ein Zwischenbescheid zu versenden. ■ Das Beschwerdemanagement berichtet regelmäßig den zuständigen Abteilungen, damit diese daraus Qualitätsverbesserungen vornehmen und sicherstellen können. ■ Über die eingegangenen Beschwerden ist eine Statistik unter Berücksichtigung festgelegter Parameter zu führen. Auf Anforderung ist dem Aufgabenträger unter Wahrung des Datenschutzes Einblick in die Statistik zu gewähren und eine Auswertung zur Verfügung zu stellen. ■ Die hier benannten Ansätze sind mehrsprachig umzusetzen (mindestens englisch)
Jährliche Durchführung einer Kundenbefragung Ein ÖV-Kundenbarometer soll mittels einer Befragung der Fahrgäste jährlich erstellt werden.
Fahrgastinformationsmedien Das Verkehrsunternehmen muss für die Information der Fahrgäste mindestens folgende Medien aktiv bereitstellen: ■ Versorgung mit Soll-Daten

- Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zur Datendrehscheibe des VBN
- Hinweis in Echtzeitauskunft bei Fahrtausfall
- Störungsinformationen online auf Homepage
- Nutzung digitaler Medien und Kanäle (z. B. Social-Media-Kanäle oder die TFT-Infodisplays in den Bussen)

Dynamische Fahrgastinformation (DFI):

- Errichtung, Unterhalt und Betrieb von DFI-Anzeigern an Haltestellen
- Schnelles Abmelden der Fahrzeuge bei Abfahrt an Haltestelle
- Störungsinformation (geplant und ungeplant) per Lauftext auf DFI-Anzeigern
- Fahrtspezialtext bei Verspätungen, Ausfall
- Anbindung von Anzeigern anderer Hersteller über Datendrehscheibe
- Vorbereitung zur Darstellung Fahrten von Dritten
- Die hier benannten Informationen sind mehrsprachig anzubieten (mindestens englisch)

Infotainment in den Fahrzeugen:

- Perlschnur mit nächsten Haltestellen
- Darstellung des „Wagen hält“-Signals

Statische Fahrgastinformation:

- An Haltestellen
- In Fahrzeugen

Information bei Betriebsstörungen

- Über Betriebsstörungen und Fahrtausfälle wird schnellstmöglich über DFI, App und ggf. Homepage informiert.
- Das gesamte diensthabende Betriebspersonal ist in diesen Fällen auf dem Laufenden zu halten.

5.2.10 Qualitätsstandards der Schülerbeförderung

Die Festlegung von verbindlichen Anforderungen an die Ausgestaltung erfolgt durch die jeweiligen Satzungen über die Schülerbeförderung der Landkreise. Vor diesem Hintergrund ist folgenden Aspekten eine besondere Bedeutung beizumessen:

- Bedienungsangebot
- Warte- und Umsteigezeiten
- Reisezeit

- Fahrtenhäufigkeit
- Erschließung

Dabei ist im Sinne eines verständlichen Liniennetzes und Fahrplanangebots insbesondere Folgendes zu beachten:

- Die Bedienung der für die Schülerbeförderung genutzten Haltestellen erfolgt möglichst auf dem Hauptlinienweg einer Linie. Abweichungen vom regulären Linienweg mit der Bedienung weiterer Haltestellen speziell im Rahmen der Schülerbeförderung können in Ausnahmefällen erfolgen.
- Grundsätzlich sollen die Linien entlang der Achsen und Hauptverbindungen in der Taktlage, die für die Aufnahme der Verknüpfungen z. B. zum SPNV relevant sind, verkehren. Abweichungen hiervon -für schulische Belange- sind auf diesen Linien auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Für die abseits der Achsen und Hauptverbindungen gelegenen Bereiche sollen lokale Ergänzungslinien für die Belange der Schülerbeförderung beibehalten bzw. eingerichtet werden, wenn die Integration der Schülerfahrten in eine reguläre Linie deutliche Abweichungen des Hauptlinienwegs mit einem wenig transparenten Fahrplan ergeben würde.

6 Bewertung der Angebotsqualität

6.1 Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung der verschiedenen Raumstrukturen und Siedlungsgrößen das vorhandene ÖPNV-Angebot analysiert. Die konkreten Bewertungskriterien sind in Kapitel 5.2.2 definiert.

Auf folgenden Relationen werden die definierten Standards zu den dargestellten Zeiten nicht erreicht:

Tabelle 27: Defizite Bedienungsqualität in der Region und im Stadt-Umland-Verkehr

Relation	Mo-Fr	Sa	So
Landkreis Göttingen			
Duderstadt - Gleichen	Fehlende Bedienung nach 20:00 Uhr (nur über Umwege mit hoher Reisezeit und Umstieg)	Bedienung ab 18:22 Uhr mit erhöhter Fahrzeit und einem Umstieg (T60 bis T120)	-
Duderstadt – Herzberg a.H.	Fehlende Bedienung nach 21:00 Uhr	Fehlende Bedienung nach 21:00 Uhr	-
Gieboldehausen – Herzberg a.H.	Kein adäquates Angebot, viele Umstiege und hohe Reisezeiten	Kein adäquates Angebot, viele Umstiege und hohe Reisezeiten	Kein adäquates Angebot, viele Umstiege und hohe Reisezeiten
Landkreis Göttingen – weitere Landkreise/Stadt Göttingen			
Duderstadt – Leinefelde	Fehlende Bedienung in der SVZ	NVZ: T120 statt T60 SVZ: keine Bedienung	-
Dransfeld – Göttingen	Fehlende Bedienung resultierend aus höheren Anforderungen aus Stadt-Umland-Verkehr	Fehlende Bedienung resultierend aus höheren Anforderungen aus Stadt-Umland-Verkehr	Fehlende Bedienung resultierend aus höheren Anforderungen aus Stadt-Umland-Verkehr
Gleichen – Göttingen	Fehlende Bedienung resultierend	Fehlende Bedienung resultierend	Fehlende Bedienung resultierend

Relation	Mo-Fr	Sa	So
	aus höheren Anforderungen aus Stadt-Umland-Verkehr	aus höheren Anforderungen aus Stadt-Umland-Verkehr	aus höheren Anforderungen aus Stadt-Umland-Verkehr
Osterode a.H – Clausthal-Zellerfeld	Fehlende Bedienung in SVZ	Fehlende Bedienung in SVZ	-
Bad Lauterberg – St.-Andreasberg	Takt in HVZ T120 statt T60	Fehlender Bedienung nach 19:00 Uhr	-
Landkreis Northeim			
Dassel - Markoldendorf	-	Fehlende Bedienung vor 8:00 Uhr und nach 18:00 Uhr, NVZ: weniger als T120 statt T60	Fehlende Bedienung nach 17:30 Uhr
Echte - Northeim	Fehlende Bedienung nach 19:00 Uhr	Fehlende Bedienung nach 15:30 Uhr	Keine Bedienung
Kalefeld - Bad Gandersheim	Fehlende Bedienung nach 19:00 Uhr	Fehlende Bedienung zwischen 16:30 und 1:00 Uhr	Keine Bedienung
Kalefeld - Northeim	Fehlende Bedienung nach 19:00 Uhr	Fehlende Bedienung nach 16:00 Uhr	Keine Bedienung
Lindau - Katlenburg	Fehlende Bedienung nach 19:00 Uhr	Fehlende Bedienung nach 14:00 Uhr	Keine Bedienung
Markoldendorf - Einbeck	Fehlende Bedienung nach 20:00 Uhr	Ganztägig Takt nicht ausreichend, nur Einzelfahrten	fehlende Bedienung nach 18:00 Uhr
Moringen - Hardeggen	Fehlende Bedienung nach 21:00 Uhr	Fehlende Bedienung nach 21:00 Uhr	Fehlende Bedienung vor 12:00 Uhr

Relation	Mo-Fr	Sa	So
Moringen - Northeim	Fehlende Bedienung nach 20:00 Uhr	Takt für Hauptverbindung nicht ausreichend, T120, fehlende Bedienung zwischen 20:00 und 02:00 Uhr	Fehlende Bedienung vor 10:30 Uhr, Bedienung mit ALT im T120 oder über Göttingen mit erhöhter Fahrzeit
Landkreis Northeim – Landkreis Holzminden			
Uslar - Holzminden	Takt nicht ausreichend: HVZ T120 statt T60	-	-
Stadtdendorf – Dassel	Fehlende Bedienung nach 19:30 Uhr	Nur Einzelfahrt vor 11:00 Uhr, kein Angebot in der SVZ	Ganztätiges Bedienungsdefizit
Landkreis Holzminden			
Boffzen – Holzminden	Fehlende Bedienung nach 19:00 Uhr	Fehlende Bedienung vor 8:00 Uhr Und nach 19:00 Uhr	Keine Bedienung
Boffzen – Lauenförde	Fehlende Bedienung nach 20:00 Uhr	Fehlende Bedienung nach 20:00 Uhr	Keine Bedienung
Holzminden – Bevern	Fehlende Bedienung nach 20:00 Uhr	Fehlende Bedienung nach 18:00 Uhr	Keine Bedienung vor 10:00 Uhr und nach 19:00 Uhr
Bevern - Stadtdendorf	Keine Bedienung nach 20:00 Uhr	Keine Bedienung nach 20:00 Uhr	Keine Bedienung vor 11:00 Uhr und nach 19:00 Uhr
Bevern – Eschershausen	-	Keine Bedienung nach 18:00 Uhr	Keine Bedienung vor 10:00 Uhr und nach 18:00 Uhr
Eschershausen – Delligsen	Takt nicht ausreichend, keine Bedienung nach 19:00 Uhr	Keine Bedienung nach 19:00 Uhr	Keine Bedienung nach 17:00 Uhr

Relation	Mo-Fr	Sa	So
Eschershausen – Bodenwerder	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr	Keine Bedienung nach 16:30 Uhr	Keine Bedienung
Bodenwerder – Polle	Keine Bedienung nach 20:30 Uhr	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr	-
Polle – Holzminden	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr	Keine Bedienung nach 18:40 Uhr	Keine Bedienung vor 10:40 Uhr und nach 18:40 Uhr
Landkreis Holzminden – weitere Nachbarlandkreise			
Delligsen – Alfeld	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr in Richtung Alfeld	Takt nicht ausreichend (T120 statt T60), keine Bedienung nach 19:30 Uhr	Keine Bedienung nach 17:30 Uhr
Bodenwerder – Hameln	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr	Keine Bedienung vor 9:30 Uhr und nach 19:30 Uhr
Bodenwerder – Bad Pyrmont	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr	Keine Bedienung nach 19:30 Uhr	Keine Bedienung vor 9:30 Uhr und nach 19:30 Uhr
Boffzen – Hötter	Keine Bedienung nach 19:00 Uhr	Keine Bedienung nach 19:50 Uhr	Keine Bedienung
Lauenförde – Bad Karlshafen	Keine Bedienung nach 21:00 Uhr	Keine Bedienung nach 21:00 Uhr	-

6.2 Bewertung der Erschließungsqualität

Der Ansatz zur Bewertung der Erschließungsqualität wurde im Kapitel 3.3 dezi-
diert dargestellt. Für die Bewertung der Erschließungsqualität wurden darüber
hinaus die in Kapitel 5.2.3 dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche herange-
zogen.

Die Erschließungsqualität im Verbandsgebiet ist aufgrund der Haltestellen-
dichte insgesamt als gut zu bewerten. Die zentralen Bereiche der Orte sind wei-
testgehend erschlossen. Defizite bestehen insbesondere in Siedlungsrandlagen
und hier oftmals im Bereich jüngerer Baulandausweisungen.

In folgenden räumlichen Situationen bestehen größere Bereiche, die gemäß
den definierten Standards nicht vom ÖPNV erschlossen sind und einen erkenn-
baren Handlungsbedarf aufzeigen. Ebenfalls werden Teilbereiche benannt, für

die gemäß Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden eine geplante Siedlungsflächenentwicklung angezeigt wurde und für die aufgrund von Größe und Lage ein zukünftiges Defizit ableitbar ist:

Tabelle 28: Bereiche mit ÖPNV-Erschließungsdefiziten und möglichen Maßnahmen

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Landkreis Göttingen		
Adelebsen - Heinrich-Sohnrey-Str. / Burckhardt-str. etc.	EFH / DH / RH / MFH - ca. 200 Wohneinheiten	mittlerer bis hoher Handlungsbedarf, jedoch fahrdynamisch für sämtliche großvolumige Busse schwer zu durchfahren → Prüfung alternative Erschließung über Ortsverkehr oder Linientaxi und/oder hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Rathaus (hier jedoch nur begrenztes Platzangebot)
Adelebsen - Am Bärengrund / Ostlandstraße	EFH/DH - ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung alternative Erschließung über Ortsverkehr oder Linientaxi und/oder hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Bergstraße (hier jedoch nur begrenztes Platzangebot)
Bad Grund - Eisdorf - südliches Siedlungsgebiet	EFH/DH - ca. 50 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung eines Haltestellenpaares auf der Frankfurter Straße auf Höhe Sösewinkel
Bad Lauterberg – Butterbergstraße	EFH/RH – ca. 75 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung eines Haltestellenpaares im Bereich Friedhofsweg oder

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
		Hüttenstr./Wiesenbek bei entsprechender Linienführung der Linie 471 (vgl. Kapitel 9.2.8)
Bad Lauterberg – westlich der Lutterstraße	EFH – ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer bis hoher Handlungsbedarf → Prüfung der Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Bahnhofstraße (durch hohen Steigungsgrad eher für E-Bikes attraktiv)
Bad Sachsa	Planung: Steinstraße ca. 50 Wohneinheiten	Mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch nicht lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Uffepplatz oder Schulzentrum
Bovenden – Sonnenberg (nur Westseite)	EFH/DH - ca. 65 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung eines zusätzlichen Haltestellenpaares an der Göttinger Straße
Bovenden - Untere Straße	EFH - ca. 60 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung eines Haltestellenpaares im Bereich Vor dem Tore, im Zusammenhang mit einem verbesserten Angebot der Linie 186 (vgl. Kapitel 9.2.8)
Herzberg a. H. – Auf der Heide-Nord)	Planung: Industriegebiet (ca. 24.500m²)	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch aufgrund Lage an Bundesstraße und

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
		Sackgassensituation schwer lösbar.
Landkreis Northeim		
Bad Gandersheim – Subecksweg	EFH/DH/RH - ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch nicht lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Gandestraße, Domänenhof und / oder Bahnhof
Einbeck - Andershäuser Kirchweg / Am Steinbruch / Mühlenbergstraße	EFH/DH/RH - 250 Wohneinheiten	hoher Handlungsbedarf → Prüfung Einrichtung Haltestellenpaar am Ortsausgang (Kreuzung Andershäuser Str. / Andershäuser Kirchweg)
Einbeck - Walkemühlenweg	Planung: EFH/MFH: ca. 90 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Errichtung eines zusätzlichen Haltestellenpaars im Walkemühlenweg (Höhe Hoher Weg) bei Realisierung des Vorhabens
Gieboldehausen - Paterhofstraße	Planung: Wohnen, ca. 7.500m ²	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch aus dem Bestand schwer lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Hahlestraße oder in räumlicher Nähe
Moringen – Buchenweg / Kastanienweg / Birkenweg	EFH/DH/RH - ca. 150 Wohneinheiten	mittlerer bis hoher Handlungsbedarf → Prüfung einer alternativen bzw.

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
		alternierenden Linienführung (Linie 220) über Buchenweg/ Hagenbergstraße, Einrichtung von ein bis zwei neue Haltestellen auf der neuen Wegeführung. Alternativ Haltestelle gegenüber von Buchenweg 38; hierbei entsteht ein Verlust von Parkflächen
Moringen - westliches Siedlungsgebiet	EFH/DH/RH - ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch schwer lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen in zentraler Ortslage
Nörten-Hardenberg - Zur Eichenburg / Bus-sardstraße	EFH/DH/RH - ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch schwer lösbar. Prüfung zur Anpassung der hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Bahnhof/ZOB
Uslar - südliches Siedlungsgebiet (Komponentenviertel)	EFH/MFH - ca. 170 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch nicht lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen Neustädter Platz oder Auf der Höhe sowie am Bahnhof Uslar
Uslar – Eschershäuser Str. / Goethestraße	EFH/DH - ca. 150 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
		auf Höhe Karl-Ilse-Str. oder Goethestr.
Landkreis Holzminden		
Bevern	Naturbad	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung eines Haltestellenpaares im Bereich Jahnstraße / Breslauer Str.
Boffzen, Ost (Hoppenberg)	EFH – ca. 300 Wohneinheiten (und Seniorenheim, Tennisplätze etc.)	hoher Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch schwer lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen
Grünenplan – Neue Welt	EFH/RH/MFH – ca. 130 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch schwer lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Forsthaus oder Markeldissen
Kaierde, Südwesten (Wellenspringstraße)	EFH – ca. 70 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Kaierde Ort
Delligsen, Nord (Am Freibad)	EFH – ca. 70 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle und Wendemöglichkeit am Freibad
Lauenförde, Nord (Meinbrexer Straße)	EFH, DH – ca. 50 Wohneinheiten sowie Gewerbegebiet (INTERPANE, Kleinschmidt etc.)	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Sohnreystraße / Raabestraße

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Neuhaus im Solling – Heinrich-Sohnrey-Straße und Wiesengrund	EFH – ca. 130 Wohneinheiten (sowie Senioren- und Pflegeheim + Kinderheim)	hoher Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen (Schlosspark)
Stadtdoldendorf, West (Ernst-Krösche-Straße)	EFH, RH – ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf für die einzelnen Teilbereiche. Insgesamt wird jedoch die → Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen empfohlen
Stadtdoldendorf, Nordost (Holeburgweg)	EFH, DH – ca. 50 Wohneinheiten	
Stadtdoldendorf, Nordost (Mardieksweg)	EFH – ca. 150 Wohneinheiten	
Stadtdoldendorf, Ost (Kellbergstraße)	EFH – ca. 35 Wohneinheiten	

6.3 Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen / Defizite

Haltestellen sind eines der wichtigen Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente für den Komfort, die Fahrgastinformation und für die Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit hat das Thema schon in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Dabei geht es sowohl um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen als auch um barrierefreie Fahrgastinformationen.

Der ZVSN wird ab 2025 ein Haltestellenkataster für seine drei Landkreise grundlegend neu aufsetzen. Die vollständige Dokumentation aller Ausstattungsmerkmale und der baulichen Ausgestaltung sämtlicher Haltestellen ermöglicht eine detaillierte Bewertung der einzelnen Haltestellen. Darüber hinaus sollen die Daten in ein landesweites Haltestellenkataster integriert und selektiert für Auskunftssysteme im Internet zur Verfügung gestellt werden können, je nach Bedarf und Nutzen für Fahrgäste und relevante Stellen (Landkreise, Gemeinden, Verkehrsunternehmen). Das Haltestellenkataster ist kontinuierlich zu aktualisieren und um die Informationen der Stadt Göttingen zu ergänzen.

Bewertung der Haltestellen allgemein

Die Bushaltestellen in den Landkreisen sind grundsätzlich mit einem Haltestellenschild mit Haltestellenname und den dort verkehrenden Buslinien ausgestattet. Zur Standardinformation gehört ein Fahrplan, vielerorts sind auch Tarifinformationen als zusätzlicher Hinweis dargestellt.

An vielen Haltestellen sind zumindest in einer Richtung ein Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten vorhanden. Mancherorts werden notwendige Wartungs- und Reinigungsarbeiten jedoch nicht zeitnah durchgeführt. Teilweise sind an Haltestellen veraltete Informationen (Fahrplan nicht aktualisiert) vorzufinden, die nicht entsprechend den Vereinbarungen zeitnah ausgetauscht wurden.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist in den Landkreisen Göttingen und Northeim im Vergleich zu anderen Regionen in Niedersachsen sehr weit vorangeschritten und wird auch in den kommenden Jahren kontinuierlich fortgesetzt. Auch im Landkreis Holzminden sind bereits viele Haltestellen barrierefrei ausgebaut, wenn auch noch nicht in dem Umfang wie in den anderen beiden Landkreisen. Die Begründung hierfür ist, dass der Landkreis Holzminden erst 2020 dem ZVSN beigetreten ist und der barrierefreie Ausbau im Landkreis Göttingen und Northeim schon wesentlich früher unter Regie des ZVSN begonnen wurde. Aus der nachfolgenden Tabelle 29 wird aber ersichtlich, dass der Ausbau im Landkreis Holzminden in den letzten Jahren deutlich forciert wurde.

Auch in den letzten Jahren wurde mit dem Haltestellenausbauprogramm bis zum heutigen Stand (Februar 2025) ein hoher Anteil an auszubauenden Haltestellen mit Hochborden ausgestattet. Im Landkreis Göttingen liegt die Ausbaquote der Barrierefreiheit bei ca. 75%, im Landkreis Northeim leicht darunter. Die nachfolgende Tabelle dokumentiert den Ausbaustand inkl. des Ausbaujahres 2024:

Tabelle 29: Barrierfreier Ausbau der Haltestellen in den Landkreisen

Gemeinde	Haltestellenpositionen insgesamt	Vom Umbau ausgeschlossene Positionen	barrierefrei ausgebaut (Stand 2024)	bereits fertig gestellter Ausbau in Prozent ²⁵ (→ Entwicklung)
Landkreis Göttingen				
Adelebsen	39	5	26	76,5
Bad Grund	50	7	32	72,1 → 74,4
Bad Lauterberg	55	0	48	83,6 → 87,3
Bad Sachsa	33	0	29	81,8 → 87,9
Bovenden	69	10	56	81,4 → 94,9
Duderstadt	122	17	90	77,1 → 85,7
Friedland	52	4	43	87,5 → 89,6
Gleichen	87	18	52	69,6 → 75,4
Hann. Münden	151	20	110	72,5 → 84,0

²⁵ Die vom Umbau ausgeschlossenen Haltestellen (Kategorie 4) werden in dieser Berechnung nicht berücksichtigt

Gemeinde	Haltestellen- positionen insgesamt	Vom Umbau ausgeschlos- sene Positio- nen	barrierefrei ausgebaut (Stand 2024)	bereits fertig gestellter Aus- bau in Pro- zent ²⁵ (→ Entwicklung)
Herzberg	62	6	50	80,4 → 89,3
Osterode	119	14	83	73,3 → 79,1
Rosdorf	78	7	56	71,8 → 78,9
SG Dransfeld	54	8	40	87,0
SG Giebolde- hausen	68	4	57	84,4 → 89,1
SG Hattorf	28	2	22	73,1 → 84,6
SG Radolfshau- sen	56	8	41	81,3 → 85,4
Staufenberg	63	5	50	77,6 → 86,2
Walkenried	40	4	28	77,8
Landkreis Northeim				
Bad Ganders- heim	58	6	44	73,1 → 84,6
Bodenfelde	25	2	18	78,3
Dassel	66	4	57	90,3 → 91,9
Einbeck	209	27	155	77,5 → 85,1
Hardeggen	68	9	47	79,7
Kalefeld	45	6	32	76,9 → 82,1
Katlenburg- Lindau	38	5	25	72,7 → 75,8
Moringen	44	7	27	70,3 → 73,0
Nörten-Harden- berg	42	6	31	83,3 → 86,1
Northeim	198	15	140	73,2 → 76,5
Uslar	96	12	71	78,6 → 84,5
Landkreis Holzminden				
Delligsen	45	11	4	11,8 → 20,6
Holzminden	125	15	57	41,8 → 51,8
SG Bevern	47	10	12	16,2 → 32,4

Gemeinde	Haltestellenpositionen insgesamt	Vom Umbau ausgeschlossene Positionen	barrierefrei ausgebaut (Stand 2024)	bereits fertig gestellter Ausbau in Prozent ²⁵ (→ Entwicklung)
SG Bodenwerder-Polle	168	46	35	20,5 → 28,7
SG Boffzen	40	10	5	0,0 → 16,7
SG Eschershausen-Stadtoldendorf	136	25	29	16,2 → 26,1

Für die Ausgestaltung der Haltestellen mit weiteren barrierefreien Elementen liegen aktuell noch keine auswertbaren Daten vor. Diese Auswertung kann mit der vollständigen Neuaufnahme des Haltestellenkatasters erfolgen. In den vergangenen Jahren sind einige Nachrüstungen mit taktilen Leitelementen vollzogen worden.

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen in der Stadt Göttingen

In der Stadt Göttingen gibt es derzeit 492 Haltestellenpositionen, wovon bis Ende 2024 299 barrierefrei umgebaut waren und für 16 weitere der komplette Umbau sowie die Nachrüstung von taktilen Leitsystemen an weiteren drei weiteren Haltestellen im Jahr 2025 fest eingeplant ist bzw. waren. Damit sind bereits ca. 65 % der Haltestellen barrierefrei umgebaut. Weitere 15 Haltestellen werden im Rahmen größerer Straßenbaumaßnahmen ebenfalls umgebaut, hierzu gehören die Weender Landstraße, die Bürgerstraße und die Grätzelstraße.

Für 2026 sind 16 Haltestellen zum Umbau vorgesehen und bei der LNVG angemeldet. Weitere rund 120 Haltestellen haben bereits einen Sonderbord, es fehlen jedoch noch taktile Leitstreifen. Dies soll schwerpunktmäßig ab 2027 nachgerüstet werden.

6.4 Bewertung von Parallelverkehren

Im Verbandsgebiet gibt es Relationen, auf denen ein Busverkehr über eine längere Strecke parallel zu einem Schienenverkehrsangebot verkehrt. Die im Folgenden dargestellten Relationen werden über eine längere Strecke von Bus und Bahn bedient. Aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben der beiden Systeme besteht dort kein Parallelverkehr im Sinne eines konkurrierenden Angebotes.

Tabelle 30: Parallele Angebote im ÖPNV

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
Buslinie 130 und RB 83/87	Friedland - Göttingen 130: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Obernjesa, Klein Schneen, Sieboldshausen etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher.	nicht konkurrierend
Buslinie 212 und RB 81	Uslar - Hardegsen 212: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Gierswalde, Schlarpe, Delliehausen etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher.	nicht konkurrierend
Buslinie 210 und RB 85	(Uslar -) Offensen - Adelebsen - Göttingen 210: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Schoningen, Verliehausen, Erbsen etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher.	nicht konkurrierend
Buslinien 230 und RE 2/RB 82	Einbeck - Salzderhelden - Northeim 230: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Vogelbeck, Hohnstedt, Edesheim etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher.	nicht konkurrierend
Buslinie 471 und RB 80/81	Bad Lauterberg – Bad Sachsa 470: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Bartolfelde, Osterhagen und Steina) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn und zu den Zentren sicher.	nicht konkurrierend
Buslinien 530, 531, 540 und RB 84	Holzminden – Stadtoldendorf Die Buslinien 531 und 540 übernehmen Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte	nicht konkurrierend

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
	(bspw. für Bevern, Arholzen, Deensen etc.).	

Alle Buslinien übernehmen dabei die Bedienung abseits der Bahnkorridore und verknüpfen die Angebote an bestimmten Haltepunkten. Etwaige parallele Angebote von Bus und Schiene sind zeitlich so zu vertakten, dass sich in der Bedienungsstunde ergänzende Angebote ergeben (zwei 60-Minuten-Takte werden zu einem sich ergänzenden und angenäherten 30-Minuten-Takt).

6.5 Analyse der schulrelevanten Verkehre

Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung führen vor allem in peripheren, ländlich geprägten Bereichen zu einem quantitativen Rückgang der Schülerzahlen, wobei der Schulverkehr in entsprechenden Räumen eine zentrale Rolle bei der Finanzierung des ÖPNV einnimmt. Demgegenüber bleiben die Zentren (und hier insbesondere die Stadt Göttingen) attraktive Bildungsstandorte, nicht nur für die Kinder und Jugendlichen aus der jeweiligen Stadt, sondern auch aus den weiteren Bereichen der Landkreise.

Sowohl Neueinrichtungen, Schließungen, Zusammenlegungen als auch die Neuorganisation von Schulstandorten haben in der Vergangenheit zu einem gesteigerten Verkehrsaufwand und längeren Beförderungswegen geführt. Im ländlichen Kontext vor allem deshalb, weil der Anteil der fahrtberechtigten Schülerinnen und Schülern, bei insgesamt rückläufigen Gesamtmengen, deutlich angestiegen ist. Ebenso wirken immer differenziertere Stundenpläne und die damit verbundenen notwendigen Rückfahroptionen im Schulverkehr leistungserhöhend.

In der Stadt Göttingen soll ein Schulstandort reaktiviert werden, in Bodenwerder und Stadtoldendorf wurde die Zusammenlegung von Schulen beschlossen oder das Schulzentrum Auf der Klappe in Duderstadt wird deutlich erweitert. Diese und vergleichbare Planungen werden die Schullandschaft neu prägen und die Schülerbeförderung muss hierauf reagieren.

Die allgemeine Betrachtung der Schülerbeförderung zeigt, dass die Erbringung dieser Verkehre mit hoher Wirtschaftlichkeit und Qualität erfolgt. Die relevanten Planungsabläufe hierfür befinden sich weitgehend in der Hand des ZVSN und können durch den NVP - aufgrund seiner langfristigen Anlage - nicht in dem Maße beeinflusst werden, sodass er Antworten für aktuelle Problemfälle bietet. Einzelne problematische Sachverhalte sind ad hoc zwischen Aufgabenträger, den Verkehrsunternehmen (inkl. Subunternehmer), den Schulen und der Kommune zu erörtern und zu klären. Entsprechende Sachverhalte, die unter anderem durch die Online-Beteiligung gemeldet wurden (z. B. fehlende Kapazitäten in den Fahrzeugen, zu lange Wartezeiten bis zum Unterrichtsbeginn, fehlendes Fahrtenangebot etc.) wurden bereits an den ZVSN übermittelt.

Die in Kapitel 5.2.10 formulierten Anforderungen an den Schulverkehr werden (bis auf wenige Sonderfälle) flächendeckend eingehalten und in vielen

Bereichen sogar übererfüllt. Der hohe Standard in den Schulverkehren ist positiv zu bewerten, auch im Hinblick auf eine langfristige Kundenbindung. Das Niveau sollte vor der Fragestellung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung des ÖPNV zukünftig jedoch nicht ausgeweitet werden, vielmehr sollten Möglichkeiten der Unterrichtszeitstaffelung für einen wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz zu Spitzenzeiten eruiert werden (vgl. Kapitel 9.2.1, G-P-1).

7 Verkehrsprognose

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird versucht zu prognostizieren, wie sich die Verkehrsmengen für den Gesamtraum in den kommenden 5 bis 10 Jahren entwickeln werden, wobei zu beachten ist, dass nicht für alle relevanten Entwicklungen synchrone Prognosen vorliegen. Es werden die wesentlichen verkehrsrelevanten Entwicklungen in den Kreisen und der Stadt Göttingen betrachtet, die Auswirkungen auf die zukünftige Mobilität und Verkehrsnachfragen haben werden.

Für eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung kann auf folgende Basisdaten zurückgegriffen werden:

- Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen (kreis-, stadt- und gemeindespezifisch)
- Entwicklung der Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur)
- Planungsvorhaben der benachbarten Aufgabenträger mit Relevanz für Verkehrsverflechtungen

7.1 Bevölkerungsprognose

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung wird für den Prognosezeitraum von Stagnation gekennzeichnet sein, mit einer sehr heterogenen Entwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden. In den meisten Städten, Samtgemeinden, Gemeinden und Flecken des Verbandsgebietes werden nur schwache Verschiebungen der Einwohnerzahlen zu verzeichnen sein. Lediglich für wenige Städte und Gemeinden ist ein deutliches Wachstum (bspw. Nörten-Hardenberg und Bovenden) ablesbar.

Demgegenüber treten besonders starke Rückgänge häufiger auf, insbesondere für Kalefeld und Bad Grund. Aber auch in Adelebsen, Bad Lauterberg, Bodenfelde, Hattorf oder Osterode a. H. ist mit deutlichen Bevölkerungsrückgängen zu rechnen. Die folgende Tabelle gibt über die prognostizierten Entwicklungen einen Überblick:

Tabelle 31: Bevölkerungsprognose für die Landkreise und die Stadt Göttingen

Gemeinde	2023	Prognose 2032	Veränderung absolut	Veränderung Prozentual
Landkreis Northeim	133.258	133.630	372	+0,28
Bad Gandersheim	9.552	8.924	-628	-6,57
Bodenfelde	3.061	2.983	-78	-2,55
Dassel	9.698	9.754	56	+0,58

Gemeinde	2023	Prognose 2032	Veränderung absolut	Veränderung Prozentual
Einbeck	30.728	30.336	-392	-1,28
Hardegsen	7.715	7.873	158	+2,05
Kalefeld	6.089	5.565	-524	-8,61
Katlenburg-Lindau	7.144	7.322	178	+2,49
Moringen	6.988	7.030	42	+0,60
Nörten-Hardenberg	8.669	9.625	956	+11,03
Northeim	29.440	30.226	786	+2,67
Uslar	14.174	13.952	-222	-1,57
Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)	202.570	199.299	-3.271	-1,61
Adelebsen	6.224	5.986	-238	-3,82
Bad Grund	8.114	7.454	-660	-8,13
Bad Lauterberg	10.297	10.085	-212	-2,06
Bad Sachsa	7.406	7.343	-63	-0,85
Bovenden	14.124	15.192	1.068	+7,56
Duderstadt	20.286	19.840	-446	-2,20
Friedland	7.442 ²⁶		k. A.	k. A.
Gleichen	8.807	8.761	-46	-0,52
Hann. Münden	23.530	22.952	-578	-2,46
Herzberg a. Harz	12.829	12.435	-394	-3,07
Osterode am Harz	21.446	20.162	-1.284	-5,99
Rosdorf	12.047	12.255	208	+1,73
Staufenberg	7.811	7.785	-26	-0,33
Walkenried	4.499	4.573	74	+1,64
SG Dransfeld	9.240	9.116	-124	-1,34
SG Gieboldehausen	13.694	13.660	-34	-0,25

²⁶ Die kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung folgt einer landeseinheitlichen Methodik, welche lediglich die Entwicklung der vorangegangenen 5 Jahre in die Zukunft fortschreibt. Durch die Besonderheit von Friedland, mit äußerst dynamischem Wandergeschehen (resultierend aus der Funktion als Erstaufnahmeeinrichtung für Asylbewerber), stößt die verwendete Methodik an ihre Grenzen und liefert unplausible Ergebnisse. Aus diesem Grund kann für Friedland aktuell keine Prognose erfolgen.

Gemeinde	2023	Prognose 2032	Veränderung absolut	Veränderung Prozentual
SG Hattorf am Harz	7.146	6.888	-258	-3,61
SG Radolfshausen	7.628	7.370	-258	-3,38
Landkreis Holzminden	71.001	70.581	-420	-0,59
Delligsen	7.763	7.337	-426	-5,49
Holzminden	20.120	20.120	0	+/- 0
SG Bevern	5.825	5.729	-96	-1,65
SG Boffzen	6.687	6.483	-204	-3,05
SG Bodenwerder-Polle	14.885	15.061	176	+1,18
SG Eschershausen-Stadtoldendorf	15.721	15.851	130	+0,83
Stadt Göttingen	118.946	117.526	-1.420	-1,19

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsens Gemeinden

Die Prognose zur Bevölkerungsverteilung innerhalb der verschiedenen Altersgruppen beruht ebenfalls auf den Zahlen der kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnung und wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 32: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen in den Landkreisen

Entwicklung 2022 – 2032				Veränderung	
Landkreis	2022	2027	2032	Absolut	in Prozent
0-15-jährige					
Göttingen ²⁷	42.728	44.991	45.779	3.051	+7,14
Northeim	17.471	18.655	19.161	1.690	+9,67
Holz Minden	9.275	9.957	10.281	1.006	+10,85
			Gesamt	5.747	+8,27
15-45-jährige					
Göttingen	118.492	118.071	117.154	-1.338	-1,13
Northeim	40.968	41.389	42.119	1.151	+2,81
Holz Minden	22.118	22.216	22.282	164	+0,74
			Gesamt	-23	-0,01
45- 65- jährigen					
Göttingen	90.615	82.986	76.551	-14.064	-15,52
Northeim	40.153	35.889	31.912	-8.241	-20,52
Holz Minden	20.709	18.743	16.963	-3.746	-18,09
			Gesamt	-26.051	-17,20
65 Jahre und älter					
Göttingen	76.623	83.674	91.502	14.879	+19,41
Northeim	34.666	37.511	40.438	5.772	+16,65
Holz Minden	18.809	19.830	21.055	2.246	+11,94
			Gesamt	22.897	+17,60

Die Bevölkerungsverteilung innerhalb der verschiedenen Altersgruppen wird sich gegenüber der heutigen Situation und der Entwicklung der vergangenen fünf Jahre noch einmal verschieben. Es wird ein deutlicher Zuwachs von ca. 18% für die Gruppe der über 65-jährigen prognostiziert. Damit steigt der Anteil der mobilen Senioren und Hochbetagten an der Gesamtbevölkerung noch einmal deutlich an.

Für die Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahren wird ebenfalls ein starker Zuwachs von ca. 8% bis 2032 prognostiziert.

Die Altersgruppe der 15-45-jährigen wird insgesamt stagnieren, jedoch ergibt sich ein heterogenes Bild für die unterschiedlichen Landkreise.

²⁷ Inkl. Stadt Göttingen

In der Gruppe der 45- 65-jährigen muss demgegenüber von einem sehr starken Rückgang der Bevölkerung um knapp 18% ausgegangen werden.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Zahlen, ist insbesondere mit einem Zuwachs bei den Gruppen auszugehen, die im Besonderen auf den ÖPNV angewiesen sein könnten (Kinder und Senioren).

7.2 Entwicklung der Schülerzahlen

Der ÖPNV wird in erheblichem Maß von der Schülerbeförderung geprägt, in manchen peripheren Lagen beträgt der Anteil der Schülerinnen und Schüler am Fahrgastaufkommen über 95%. Deshalb tragen Änderungen der Schullandschaft in erheblichem Umfang zu Veränderungen der ÖPNV-Ströme bei.

Landkreis Northeim

Die Schülerentwicklung im Landkreis Northeim zeigt in den letzten Jahren differenzierte Trends. Während die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen leicht ansteigt, gibt es bei den einzelnen Schulformen unterschiedliche Entwicklungen. Im Schuljahr 2023/24 besuchen insgesamt 8.080 Schülerinnen und Schüler die allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Northeim. Bis zum Schuljahr 2027/28 wird ein Anstieg auf etwa 8.560 Schülerinnen und Schüler erwartet. Dieser Zuwachs ist unter anderem auf höhere Einschulungszahlen zurückzuführen, die durch Zuzüge, insbesondere von Flüchtlingskindern, beeinflusst werden.

Landkreis Holzminden

Gemäß Statistikbericht des Landkreis Holzminden besuchten im Schuljahr 2024/2025 insgesamt 5.350 Schülerinnen und Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Holzminden. Dies entspricht einem Zuwachs von 107 Schülerinnen und Schülern im Vergleich zum Vorjahr. Besonders bemerkenswert ist der Anstieg an den Grundschulen, wo die Schülerzahl von 2.506 im Schuljahr 2022/2023 auf 2.688 im Schuljahr 2024/2025 gestiegen ist. Seit dem Schuljahr 2022/2023 ist ein leichter, aber stetiger Anstieg der Schülerzahlen zu verzeichnen.

Trotz des aktuellen Anstiegs der Schülerzahlen gibt es langfristige Prognosen, die einen Rückgang erwarten lassen. So wird beispielsweise für das Jahr 2029 ein Rückgang der Einschulungen um bis zu 30 % prognostiziert.

Landkreis und Stadt Göttingen

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Göttingen wurde zuletzt für die Jahre 2018–2021 fortgeschrieben. Aktuelle Schülerzahlen für das Schuljahr 2023/2024 sind öffentlich nicht verfügbar. Die Stadt Göttingen rechnet ab dem Schuljahr 2026/2027 mit einem jährlichen Zuwachs von bis zu 200 Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen. Diese Prognose basiert auf einem

Gutachten, welches die Stadtverwaltung veranlasst hat²⁸. Als Reaktion auf den erwarteten Anstieg plant die Stadt die Errichtung einer neuen Gesamtschule.

Während in der Stadt Göttingen ein Anstieg der Schülerzahlen erwartet wird, gibt es in ländlicheren Gebieten des Landkreises, wie beispielsweise in der Gemeinde Gleichen, einen Rückgang der Schülerzahlen. Dies hat bereits zu organisatorischen Maßnahmen geführt, wie der Einführung von jahrgangsübergreifenden Kombiklassen an Grundschulen.

7.3 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Gegenüber der im alten NVP beschriebenen positiven Entwicklung des Arbeitsmarktes in Südniedersachsen muss durch die nationalen und globalen Entwicklungen und Krisen eine eher eingetrübte Gesamtsituation konstituiert werden. So schreibt bspw. die IHK Niedersachsen im Rahmen ihrer Konjunkturberichte: „[...]Konsum und Investitionen sind nach wie vor in der Flaute. Die anhaltenden Strukturprobleme bremsen weiterhin“ oder „[...] Die Konjunkturindikatoren für Niedersachsen sind im dritten Quartal auf das Niveau früherer Krisenjahre abgesackt“. Der Arbeitsmarkt in Südniedersachsen zeigte im Jahr 2024 dennoch eine insgesamt stabile Entwicklung, steht jedoch vor strukturellen Herausforderungen wie dem demografischen Wandel und dem Fachkräftemangel.

Im Agenturbezirk Göttingen lag die Arbeitslosenquote im Februar 2025 bei 6,8 %, was einem leichten Anstieg von 1,5 % gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht. Die Gesamtzahl der Arbeitslosen blieb mit 16.738 Personen nahezu konstant gegenüber Januar 2025. Im Dezember 2024 betrug die Arbeitslosenquote in der Stadt Göttingen 6,6 %. Die Region Göttingen hat in den letzten Jahren sowohl Arbeitsplatzverluste als auch -gewinne erlebt. Während Unternehmen wie Sartorius nach einem starken Wachstum während der Pandemie Personal abbauen mussten, haben andere Unternehmen wie Bosch ihre Produktionslinien angepasst, um den Standort zu stärken.

Im Landkreis Northeim waren im Dezember 2024 4.394 Personen arbeitslos gemeldet, was einem Anstieg von 10,8 % gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht. Ein bedeutender Faktor für den Anstieg in den letzten Jahren war die Insolvenz größerer Unternehmen, wie des Matratzenherstellers Breckle in Northeim, bei der rund 300 Arbeitsplätze verloren gingen. Die Arbeitslosenquote lag bei 6,2 % und damit über dem Landesdurchschnitt von 5,8 %. Besonders betroffen sind Langzeitarbeitslose und ausländische Arbeitskräfte.

Im Landkreis Holzminden blieb die Arbeitslosenquote im Oktober 2024 stabil bei 6,9 %, ebenfalls aber über dem Landesdurchschnitt. Der Wärmepumpenhersteller Stiebel Eltron mit Hauptsitz in Holzminden verzeichnete 2024 einen erheblichen Umsatzrückgang sowie eine gesunkene Nachfrage nach Wärmepumpen. Als Reaktion darauf wurden mehrere Hundert Arbeitsplätze abgebaut. Im November 2023 wurde das Agaplesion Evangelische Krankenhaus Holzminden geschlossen. Zum Zeitpunkt der Insolvenz waren etwa 400 Mitarbeitende beschäftigt. Der Landkreis Holzminden erlebte in den letzten fünf Jahren

²⁸ Siehe: <https://www.goettingen.de/portal/meldungen/stadt-plant-neue-gesamtschule-mit-schwerpunkt-berufsorientierung-900003343-25480.html>

signifikante Arbeitsplatzverluste. Gleichzeitig zeigen die positiven Beschäftigungszahlen von 2023, dass andere Branchen und Unternehmen im Landkreis zur Stabilisierung des Arbeitsmarktes beigetragen haben.

Folgenden Aspekten muss Beachtung geschenkt werden:

- Durch den Verlust von bedeutsamen Arbeitsplätzen vor Ort kann es zu erhöhten Aufwänden in der Mobilität der Berufspendelnden kommen. Notwendiges Pendeln und weiteres Pendeln kann Resultat dieser Entwicklung sein. Um die negativen Umwelteffekte abzufedern, kommt dem ÖPNV hier eine besondere Aufgabe zu.
- Die Stadt Göttingen hat für den Gesamttraum eine übergeordnete Bedeutung mit den meisten Arbeitsplätzen.
- Langzeitarbeitslose und ausländische Arbeitskräfte können ein besonderes Potenzial für den Arbeitsmarkt darstellen. Da der Arbeitsmarkt sich dynamisch entwickelt und Arbeitsplätze nicht immer wohnortsnah zu finden sind, kann der ÖPNV eine besondere Rolle für die Mobilität der benannten Gruppen spielen.
- Durch seine räumliche Ausdehnung zeigt Südniedersachsen eine hohe Pendlerdynamik auch in Bezug zu seinen kommunalen Nachbarn. Dementsprechend sind gute ÖPNV-Verbindungen bspw. in Richtung Goslar, Hannover, Hildesheim, Höxter oder Kassel von besonderer Bedeutung.
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schüler für Ausbildungsberufe geht seit Jahren kontinuierlich zurück (dafür höherer Anteil an Studierenden). Auf eine attraktive ÖPNV-Anbindung zu potenziellen Ausbildungsbetrieben und den Berufsschulen ist zu achten, um verkehrlich dieser Entwicklung einen Ausgleich zu bieten und positive Anreize zu setzen.
- Wie in der Raumstrukturanalyse dargestellt, finden Gewerbeflächenentwicklungen an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt (z. B. Dransfeld, Gewerbegebiet östlich der Stadt (entlang der B 3); Einbeck, Gewerbegebiet Nordwest; Herzberg, Auf der Heide Nord; Moringen, Gewerbegebiet Güterbahnhofstraße; Nörten-Hardenberg, Interkommunales Gewerbegebiet AREA 3 Ost; Rosdorf, Gewerbegebiet Siekweg West; Staufenberg, Gewerbegebiet am Autohof Lutterberg). Nicht immer wird bei der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV hinreichend berücksichtigt. Der damit einhergehenden Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen kommt somit eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das ÖPNV-Angebot zu. Die Planungen sind dementsprechend früh mit dem ÖPNV zu koordinieren und Bedarfe rechtzeitig anzumelden.

Die dargestellten Aspekte zeigen auf, dass die Arbeitsplatzmobilität heute von besonderer Bedeutung in Südniedersachsen ist. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen etc.) sind sowohl Arbeitnehmende als auch Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird. Das geringere Potenzial an zukünftigen Auszubildenden (in der Regel kein Führerscheinbesitz bzw. keine

Pkw-Verfügbarkeit) und eine entsprechende Nachfrage an Auszubildenden durch die Arbeitgeber ist nur ein Beispiel hierfür.

7.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Einzelhandel und soziale Infrastruktur

In Südniedersachsen sind in den kommenden Jahren kaum nennenswerte Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte und der sozialen Infrastruktur vorgesehen, auf die der ÖPNV im besonderen Maße reagieren müsste. Absehbare Entwicklungen haben fast ausschließlich lokale Bedeutung (bspw. Einbeck, Hullerser Landstraße (ca. 1.700 m² Verkaufsfläche) oder Rhumspringe, Bau eines Seniorenwohnheims mit ca. 2.600 m². Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Analyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus

Regionalbedeutsame Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind an einigen Orten geplant. Folgende Entwicklungen sind zu benennen:

- Bad Sachsa: Neubau eines Hotels, Planung eines Freizeitparks sowie Erweiterungen und Sanierungen im Bereich Ravensberg
- Bevern: Neugestaltung des Naturbads
- Friedland: Erweiterungsbau des Museums (Landeseinrichtung)

Darüber hinaus wurde vielerorts der Wunsch geäußert, bereits bestehende Strukturen mit Bedeutung für Tages- und Übernachtungstourismus besser in den ÖPNV einzubinden.

7.5 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens

Die Pkw-Dichte, also die Anzahl an Personenkraftwagen (Pkw) pro 1.000 Einwohner, variiert in Niedersachsen je nach Region. Für die Stadt Göttingen, den Landkreis Göttingen, den Landkreis Northeim und den Landkreis Holzminden liegen folgende Daten vor:

- | | |
|------------------------|-----|
| ■ Stadt Göttingen | 465 |
| ■ Landkreis Göttingen | 547 |
| ■ Landkreis Northeim | 547 |
| ■ Landkreis Holzminden | 511 |

Damit liegt die gesamte Region unter dem Bundesdurchschnitt von 580 Pkw pro 1.000 Einwohnern und Niedersachsen mit 607 Pkw pro 1.000 Einwohnern. Anzumerken ist, dass die Pkw-Dichte in den vergangenen 10 Jahren aber leicht

angestiegen ist. In der Stadt Göttingen bleibt die Pkw-Dichte aufgrund urbaner Strukturen und einer hohen Studierendenzahl vergleichsweise niedrig.

Maßgeblich für die Entwicklung der Motorisierung und das Verkehrsverhalten ist unter anderem die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die geplanten Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sind in den entsprechenden Bedarfsplänen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan „BVWP“) und des Landes dokumentiert. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtsschaffung vorgesehen) und des weiteren Bedarfs (Erlangung des Planungsrechts).

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Entwicklungen im Bereich der Straßeninfrastruktur und der Mobilitätskultur, in der das Auto weiterhin eine bedeutungsvolle Rolle einnehmen wird, und der sich in der Regel nur langsam verändernden Mobilitätsroutinen, ist davon auszugehen, dass sich auch in den kommenden Jahren die Nutzung des Pkw nicht grundlegend verändern wird. Somit wird auch der Grad der Motorisierung der Bevölkerung unverändert bleiben. Dennoch ist deutschlandweit der Trend zu beobachten, dass der Autobesitz und auch die Autonutzung bei jungen Menschen rückläufig sind und das Auto in der jüngeren Generation häufig kein Statussymbol mehr ist. Somit ist für die Zukunft davon auszugehen, dass nur eine langsame Verschiebung zu Gunsten des Umweltverbundes und somit auch vom MIV zum ÖPNV in Südniedersachsen zu erwarten ist. Diese Entwicklung sollte aber schon jetzt mit attraktiven ÖPNV-Angeboten unterfüttert werden.

7.6 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV

Die heterogene Entwicklung der Schülerzahlen führte in der Vergangenheit zu Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen. Auch in Zukunft wird dieser Aspekt von einer hohen Dynamik geprägt sein, wobei nun auch örtlich begrenzt die Wiederaufnahme von Standorten diskutiert wird (siehe zum Beispiel neue Gesamtschule am Standort der ehemaligen Heinrich-Heine-Schule in Göttingen²⁹).

Hinsichtlich Effizienz und notwendigem Fahrtenangebot konnten die Fahrten der Schülerbeförderung jedoch nicht im gleichen Maße von den Entwicklungen profitieren. Durch die Veränderung der Schullandschaft (bei gleichbleibender disperser Siedlungsstruktur) waren und sind Anpassungen auf den für die Schülerbeförderung relevanten Relationen notwendig und führen fast immer zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reiseweiten. Die aktuellen Entwicklungen der Schülerzahlen lagen für die Bearbeitung des NVP nicht flächendeckend vor, jedoch kann für die vergangenen Jahre festgehalten werden, dass die Fahrschülerquote (Anteil fahrtberechtigter Schüler an der Gesamtschülerzahl) kontinuierlich gestiegen ist.

Aus deutschlandweiten Trendbetrachtungen kann abgelesen werden, dass die hochmobile Altersgruppe der 19-25-Jährigen sich aktuell durch einen

²⁹ <https://www.goettingen.de/portal/meldungen/stadt-plant-neue-gesamtschule-mit-schwerpunkt-berufsorientierung-900003343-25480.html>

rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es notwendig, dass sich der ÖPNV auch auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt. Hierbei sind auch nachbarschaftliche Relationen mit einem entsprechenden Aufkommensanteil zu berücksichtigen, wie bspw. von/nach Clausthal-Zellerfeld (Technische Universität).

Der Rückgang der Erwerbstätigen und die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr weiter abflachen.

Durch die bereits heute starke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit und in sich sehr heterogene Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr weiterhin an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Ticketangebote – zurückgegangen, da Senioren länger den eigenen PKW nutzen.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status quo kaum mit dem ÖPNV. Dies liegt in der eingeschränkten körperlichen Mobilität, zum Teil an der mangelnden Barrierefreiheit, in der (gefühlten) Komplexität der Nutzung des ÖPNV sowie an verfügbaren bequemeren Alternativen begründet.
- „Silver-Agers“ stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Damit sind sie nicht zwingend zeitgleich zu den Hauptaufkommenszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs Fahrgäste des ÖPNV. Aufgrund der Wahlfreiheit wird jedoch ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot benötigt, da bspw. der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.

7.7 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung

- Die insgesamt leicht negative Bevölkerungsentwicklung wird dazu führen, dass zukünftig in Summe absolut weniger Wege zurückgelegt werden. Demgegenüber kann festgehalten werden, dass die Pendelintensität in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat und weiter zunehmen wird. Weniger Menschen werden demnach längere Wege zurücklegen, was insgesamt zu einer Zunahme der Personenkilometer führen kann.

- Die Lage Südniedersachsens, vor allem mit räumlicher Nähe zu Hannover und Kassel, führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Die angrenzenden Großstädte, aber auch die Stadt Göttingen selbst, haben in die Kreise hinein Bedeutung. Göttingen ist Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und somit auch wichtiger Arbeitsplatzstandort für den Großteil Südniedersachsens. Die Anziehungskraft wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen und zu einer weiterhin steigenden Verkehrsnachfrage auf diesen Relationen führen. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen, aber auch wegbrechende Bereiche und Unternehmungen, bestimmen maßgebend das zukünftige Mobilitätsverhalten und -nachfrage. Einen Bedeutungsüberschuss haben aktuell die Städte und Gemeinden im Süden (hier: Göttingen und Duderstadt). Der voranschreitende Strukturwandel und die aktuelle Krise (bspw. in der Automobilbranche mit etwaigen Auswirkungen auf Zulieferer, wie Continental in Northheim) können diese Effekte verstärken. Zukünftig erscheinen verstärkte Binnenpendelbeziehungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Bereich der Region wahrscheinlich.
- Geplante Infrastrukturmaßnahmen, wie der Ausbau oder die Sanierung von Straßen und Brücken, werden das Verkehrsaufkommen beeinflussen. Auch die zunehmende Verbreitung von Elektromobilität und die Perspektive bzgl. autonomen Fahrzeugen könnte das Verkehrsaufkommen und die bestehenden Verkehrsmuster verändern.
- Wie dargestellt nimmt der Pkw nach wie vor eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität in der Region ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto aus. Der Führerschein ist in Regionen mit gutem ÖPNV längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor einigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.

Vor dem Hintergrund der dargestellten und teilweise gegenläufigen Entwicklungen ist davon auszugehen, dass kurz- und mittelfristig (ca. in den nächsten fünf Jahren) keine nennenswerte Veränderung bzgl. der Verkehrsentwicklung eintreten wird.

Eine darüberhinausgehende Prognose kann vor dem Hintergrund der Effekte, die mit

- dem Deutschlandticket und dessen Fortbestand,

- der schwierigen wirtschaftlichen Gesamtsituation (lokal und national),
- der unsicheren Entwicklung der Energiepreise,
- der Perspektive des autonomen Fahrens (kann einerseits Staus reduzieren oder neue Verkehrsbewegungen erzeugen) sowie der Möglichkeiten der Digitalisierung (z. B. Smart Traffic Management),
- ggf. getroffenen politischen Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen,
- der gesellschaftlichen Akzeptanz neuer Mobilitätsformen
- usw.

nicht seriös getroffen werden. Die zukünftige Verkehrsmengenentwicklung wird eine Kombination dieser Faktoren widerspiegeln. Sie hängt stark von den politischen Entscheidungen, den erzielbaren technologischen Fortschritten sowie von der Annahme der Angebote und individuellen Mobilitätspräferenzen ab.

Die Vorhaltung attraktiver ÖPNV-Angebote stellt jedoch für viele Menschen einen wichtigen Schlüssel für die gesellschaftliche Teilhabe sowie notwendige Grundvoraussetzung für die aktive Wahrnehmung des Arbeitsmarktes dar, insbesondere im Bereich der betrieblichen Ausbildung. Auch wenn der ÖPNV mit hohen Kosten verbunden ist, ist die Rolle im Sinne der volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung und für die Wertschöpfungskette in Südniedersachsen als sehr hoch und wichtig einzuschätzen.

8 Hinweise zum SPNV

Neben den nachfolgend konkret beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträgen (vgl. Kapitel 9 ff.) mit weiterem Untersuchungsbedarf im Handlungsfeld Netz und Angebot bestehen zum Ausbau des SPNV-Netzes und -Angebotes Anregungen des ZVSN und der Stadt Göttingen. Folgende Maßnahmen und Planungen für die Weiterentwicklung des SPNV sind relevant:

- Unterstützung der formulierten Angebotsverbesserungen gemäß SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ (vgl. Kapitel 2.2), jedoch notwendiger Planungsdialog zwischen LNVG und ZVSN/Stadt Göttingen für eine verbesserte Berücksichtigung lokaler Mobilitätsbelange (insbesondere Beibehaltung umsteigefreier Verbindungen zu touristischen Zielen sowie Sicherung direkter Anbindungen der Region an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), insbesondere des ICE-Halts Göttingen.
- Sicherung und Fortführung der heutigen Angebotsqualität sowie 60-Minuten-Takt als Regelangebot auf allen SPNV-Strecken.
- Wunsch eines früheren Fahrtangebots der RB 85 Mo-Fr in Richtung Höxter-Ottbergen, um insbesondere Berufstätigen aus Adelebsen (erstes Fahrtenangebot um 6:20 Uhr), Bodenfelde (erstes Fahrtenangebot um 6:40 Uhr) und Lauenförde (erstes Fahrtenangebot um 7:12 Uhr) mit entsprechendem Richtungsbezug ein adäquates Angebot im ÖV offerieren zu können.³⁰
- Reaktivierung der SPNV-Station Rosdorf.
- Einrichtung eines neuen Bahnhalt punktes Northeim-Mühlentor (vergleiche ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim)
- Verstetigung des SPNV-Angebotes bis nach Einbeck, BBS (RB 86) an allen Wochentagen.
- Planerische Unterstützung durch die lokalen Aufgabenträger und ggf. Anpassung von ÖPNV-Bestandslinien bei etwaiger Umsetzung oder Reaktivierung von SPNV-Stationen wie bspw. Uslar-Verliehausen, Moringen und vergleichbarer möglicher Haltepunkte (bspw. im Verlauf der RB 80/81 im Bereich des Südharzes).

³⁰ Hinweis der LNVG im Rahmen des Anhörungsverfahrens: Ab dem Fahrplan 2026 ist montags bis freitags eine neue frühere Fahrt geplant, die um 05:56 Uhr in Bodenfelde startet und Höxter-Ottbergen um 06:21 Uhr erreicht

9 Ziele und Maßnahmenvorschläge zur Ausgestaltung des ÖPNV

Vorhandene Strukturen sollen unter Berücksichtigung der in den Zielsetzungen definierten Standards modifiziert und punktuell weiterentwickelt werden. Dabei werden neben der Sicherung der Grundmobilität die Ziele der Stärkung des ÖPNV am Gesamtverkehrsmarkt sowie die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste durch ein attraktives Angebot und eine entsprechende Vermarktung verfolgt.

Das Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV beinhaltet Handlungsansätze, die als kontinuierlicher Prozess, als Maßnahme oder als Prüfauftrag gekennzeichnet sind.

Erläuterung für die nachfolgenden Steckbriefe (mittleres Kürzel der Steckbriefbezeichnung (z. B. G-**K**-1):

K = Kontinuierlicher Prozess

M = Maßnahme: konkrete Planungsvorhaben zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitrahmen des NVP umgesetzt werden sollen.

P = Prüfauftrag (Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungsbedarf zur Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen. Die ergebnisoffene Prüfung soll innerhalb des Zeitrahmens des NVP durchgeführt werden. Bei einer möglichen Umsetzung sind ein Zeitrahmen und ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten.)

Die Bearbeitung der Prüfaufträge und Planungsprojekte wird durch den ZVSN oder die Stadt Göttingen initiiert und koordiniert. Um zielführende Ergebnisse zu erhalten, ist die Mitwirkung der jeweils genannten Beteiligten erforderlich.

Für den Umsetzungszeitpunkt wird eine Einordnung in kurz-, mittel- und langfristig vorgenommen. Eine kurzfristige Umsetzung ist zeitnah anzustreben, möglichst in den ersten 1-2 Jahren (im Idealfall bis zum jeweiligen Fahrplanwechsel) nach Beschluss des NVP. Von einer mittelfristigen Umsetzung wird gesprochen, wenn die Maßnahme in den nächsten drei Jahren umzusetzen ist. Eine langfristige Einordnung bedeutet die Umsetzung bis zum Ende der Gültigkeit des NVP bzw. ggf. auch erst danach.

9.1 Nachfragedaten als dezidierte Planungsgrundlage

Für die Bewertung des bestehenden und für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes sind Nachfragedaten unabdingbar. Basisinformationen für die Analyse, für die Planung und auch für eine spätere Einnahmeverteilung sind linienbezogene Nachfragezahlen und die Ein- und Aussteiger nach Haltestellen. Aus diesen Daten können wesentliche Grundinformationen zur Bedeutung der Linien (Bewertung der Angebotsqualität, Überbedienung, Unterbedienung) und der Haltestellen (z. B. im Zusammenhang mit den Ausstattungsstandards) abgeleitet werden.

Ist eine zeitlich differenzierte Nachfrage auf den Linien (z. B. nach Stunden-
gruppen) vorhanden, können z. B. genauere Aussagen zu den Verkehrszeiten
und dem entsprechenden Bedarf bzw. den vorzuhaltenden Kapazitäten ge-
troffen werden. Aber auch die Detailplanung von Linien- und bedarfsgesteuer-
ten Verkehren, in Abhängigkeit der tageszeitlich sich verändernden Fahrgast-
nachfrage, kann mit dieser Grundlage effizienter erfolgen. Insbesondere auch
im Hinblick auf die Entwicklung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs sind sol-
che Detailinformationen zur Nachfrage relevant.

Entsprechende Daten sollen und können durch verschiedene Methoden erho-
ben werden. Hierzu zählen Ein- und Aussteigerzählungen in den Fahrzeugen
mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS), manuelle Haltestellenzählun-
gen bspw. als Vollerhebung für alle Fahrten, Stichprobenerhebungen mit der
Festlegung von bestimmten Zeitintervallen sowie entsprechender Hochrech-
nung auf Tageswerte oder Nutzung von Bewegungsdaten aus bestehenden
App-Anwendungen.

Für eine detaillierte Analyse der ÖPNV-Nachfrage und den Abgleich mit dem
vorhandenen Angebot sind die Quelle-Ziel-Relationen der Fahrgäste von Be-
deutung. Mit diesen Informationen können wesentliche Strukturen des Linien-
netzes überprüft und überplant werden. Quelle-Ziel-Relationen können bspw.
über eine Haushaltsbefragung erhoben werden. Um Aussagen über die Ent-
wicklung der unterschiedlichen Verkehrszwecke treffen zu können, ist es hilf-
reich, die Wegezwecke der heutigen und potenziellen Fahrgäste zu kennen.
Daraus können weitere Potenziale für den ÖPNV abgeschätzt werden, auch
dieses wird über eine Haushaltsbefragung ermittelt. Die Daten können in ihrer
Weiterentwicklung dafür genutzt werden, um Maßnahmen für besondere Sied-
lungsformen (bspw. verdichtete Neubauquartiere, periphere Streusiedlungen,
hochverdichtete Bestandsquartiere etc.) in den Landkreisen oder auch im
städtischen Kontext abzuleiten.

Vor diesem Hintergrund wird folgender Prüfauftrag formuliert:

N-P-1: Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs

- Es soll eine regelmäßige, standardisierte Aufnahme der Fahrgastnachfrage
(bspw. mittels AFZS) zur Überprüfung der verkehrlichen und wirtschaftlichen
Qualität erfolgen. Mit der Einrichtung eines umfassenden Fahrgastzählsys-
tems werden die Voraussetzungen geschaffen, um relevante Nachfrageda-
ten für die Analyse der Nutzung und Planung der Verkehre zu ermitteln und
aussagekräftige Datengrundlagen zu erstellen für das Reporting und die Er-
folgsmessung der Maßnahmen im NVP und zur Ableitung von Anpassungen
und Veränderungen im Netz und Angebot.
- Sollte AFZS nicht zeitnah umsetzbar sein, sind manuelle Erhebungen zur Fahr-
gastnachfrage umzusetzen.

- Nutzung von GPS-Trackingdaten für eine Einordnung freizeittouristischer Hotspots und entsprechender Angebotsoptimierung im ÖPNV im Sinne einer verbesserten touristischen Erreichbarkeit.
- Evaluation des ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs, zum Beispiel
 - mit Untersuchung der Akzeptanz der Änderung im ÖPNV-Angebot bei Fahrgästen,
 - mit Betrachtung der Auswirkungen bei der Einrichtung zusätzlicher Fahrten oder dem Einsatz größerer Fahrzeuge auf die Wirtschaftlichkeit der Linie insgesamt (ggf. auch auf weitere Linien bei Umlaufverbünden der eingesetzten Fahrzeuge) oder
 - die Prüfung der Auswirkungen auf die Verständlichkeit und Systematisierung eines vertakteten Fahrtenangebotes (inklusive der Verknüpfungsmöglichkeiten).
- Vor dem Hintergrund von zu erwartenden hohen Kosten, wird ein kooperatives Vorgehen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Erstellung der entsprechenden Untersuchungen als zielführend erachtet.

Beteiligte:

ZVSN, Stadt Göttingen, Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

Mittelfristig bzw. konsequente Fortsetzung der bereits erfolgten Umsetzung auf Seite der Stadt Göttingen und der GöVB

9.2 Maßnahmenprogramm Netz und Fahrplan

9.2.1 Generelle und übergeordnete planerische Ansätze

G-K-1 Stetige Überprüfung und Anpassung der Fahrpläne in der Schülerbeförderung

Hintergrund:

- Sich verändernde Schullandschaft (Eröffnung, Schließung und Zusammenlegung von Schulstandorten)
- Jährlicher Wechsel der Schulformen für Schülerinnen und Schüler in den entsprechenden Jahrgängen
- Zeitgleiche Bedienung von Haltestellen zum Schulende, infrastrukturelle Probleme
- Berücksichtigung von Fahrtenbeziehungen am Nachmittag

Planungsansatz:

■ Stetige Überprüfung der Fahrpläne und ggf. Anpassung der Planung vor dem Hintergrund gemeldeter Veränderungen ■ Bei Bedarf Prüfung möglicher neuer Schülerverbindungen
Beteiligte: ZVSN, Schulträger, Schulen, Verkehrsunternehmen
Umsetzung: kontinuierlich

G-P-1 Prüfauftrag Unterrichtszeitstaffelung
Hintergrund: ■ Unter Unterrichtszeitstaffelung versteht man die zeitlich gestaffelte Gestaltung des Schulbeginns für verschiedene Schülergruppen oder Schularten. Das heißt: Nicht alle Schüler starten zur gleichen Uhrzeit, sondern es gibt unterschiedliche Anfangszeiten, z. B. beginnt die erste Gruppe um 7:30 Uhr, die zweite um 8:00 Uhr und die dritte um 8:30 Uhr. ■ Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülerinnen und Schülern zu den heute relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Unterrichtszeiten entzerrt werden, Fahrleistung umverteilt und eingespart werden, ein verbesserter Komfort in den Fahrzeugen angeboten und ein wirtschaftlicher ÖPNV-Betrieb umgesetzt werden.
Planungsansatz: ■ Prüfung der Möglichkeiten einer Unterrichtszeitstaffelung vor allem für Schuleinzugsgebiete, die sich in räumlicher Nähe zueinander befinden und durch gleiche Linien miteinander verbunden sind (bspw. Groß Schneen und Göttingen; Bovenden und Göttingen; Gieboldehausen und Duderstadt; Scheden und Dransfeld; verschiedene Oberschulen und Gymnasien in den Harzgemeinden; Dassel und Einbeck; Eschershausen und Stadtoldendorf) ■ Berücksichtigung der Unterrichtszeiten in den Nachbarlandkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind.
Verkehrliche Bewertung: ■ wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge in der Schülerbeförderung ■ Verbesserung des Komforts, räumliche Entzerrung der Schülerströme
Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen), ZVSN, sowie in Abhängigkeit des Gebietes: Stadt Göttingen, Landkreis Göttingen, Landkreis Holzminden, Landkreis Northeim, Nachbarkreise und Nachbarkommunen
Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs

G-P-2: Verbesserung des Bedienungsangebots im Verbundraum durch Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote

Hintergrund:

- Wiederaufnahme und Weiterentwicklung der Maßnahme gemäß NVP ZVSN 2021.
- Berücksichtigung Aussagen ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim
- Die Umsetzung bedarfsgesteuerter Bedienungsangebote hat bereits in der Vergangenheit dazu beigetragen, dass im Verbundraum für Räume und Zeiten mit schwächerer ÖPNV-Nachfrage Angebote entwickelt werden konnten, die auch für anspruchsvolle Situationen ein verlässliches und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot darstellen. Schon heute bestehen entsprechende Angebote mit differenzierten Produkten (AST-Verkehr, LinienTaxi, App-basierte On-Demand-Verkehre usw.) und werden sich zukünftig verändern oder erweitern. Da sämtliche hier benannte Angebotsformen Vor- und Nachteile besitzen, scheint es vor dem Hintergrund des heterogenen Planungsraums unwahrscheinlich, dass zukünftig eine Vereinheitlichung der Angebotsform stattfinden wird, sondern viel mehr sämtliche Angebotsformen in den Landkreisen und der Stadt Göttingen zum Tragen kommen werden.

Planungsansatz 1:

Der Aufbau einer einheitlichen App-basierten Buchungsoberfläche (sofern keine landesweite App-Lösung zur Verfügung steht) für verschiedene bedarfsgesteuerte Angebotsformen im ÖPNV ist anzustreben, um folgende Vorteile für Nutzende umsetzen zu können:

- Ein zentraler Zugangspunkt für alle öffentliche Mobilitätsangebote.
- Reduzierte Notwendigkeit, mehrere Apps herunterzuladen und zu verwalten.
- Intuitive Bedienung und einheitliches Design erleichtern die Nutzung.
- Schnelle Buchung und Bezahlung in einer App.
- Echtzeitinformationen zu Verfügbarkeiten und Fahrtzeiten.
- Mögliche Kombination von bedarfsgesteuerten Angeboten mit regulären Linienverkehren.
- Einheitliche Standards können barrierefreie Funktionen fördern (z. B. Text-to-Speech, einfache Bedienung für ältere Menschen).
- Einheitliche Buchungssysteme schaffen gleiche Voraussetzungen für alle Nutzergruppen, unabhängig von Technikaffinität oder Einkommen.

Vorteile für Betreiber/Verkehrsunternehmen:

- Bündelung der Nachfrage verschiedener Dienste ermöglicht eine bessere Kapazitätsplanung.
- Anpassung der Routen durch datenbasierte Analysen

- Einsparungen durch den Betrieb einer zentralen Plattform statt mehrerer individueller Systeme.
- Einsparungen und Effizienzsteigerung durch gemeinsame Infrastruktur und Technologie
- Zentrale Erfassung und Auswertung von Nutzungsdaten zur Verbesserung des Angebots.
- Identifikation von Nachfragetrends und Verbesserungspotenzialen.
- Einfache Integration neuer Mobilitätsangebote oder Partner in die bestehende Plattform.

Planungsansatz 2:

Überprüfung der Fahrgastnachfrage auf bestehenden Fahrten im Linienverkehr und ggf. Einstellung der Fahrten im Linienverkehr mit geringer bzw. sehr geringer Nachfrage und Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes in die nächstgelegenen Zentren und zu definierten Verknüpfungspunkten (Ansatz eines Richtungsbandbetriebs bzw. Sektorbetriebs als bedarfsgesteuerte Angebotsform bzw. On-Demand-Angebot im städtischen Kontext).

Ggf. Verbesserung des Bedienungsangebots an Wochenenden, Feiertagen und zu Ferienzeiten mittels bedarfsgesteuerter Bedienungsangebote abseits des regionalen Haupt- und Nebennetzes, vor dem Hintergrund des festgestellten fehlenden Angebots in verschiedenen Teilräumen.

Der hier dargestellte Planungsansatz kommt für verschiedene Teilräume im Verbundraum in Frage, so zum Beispiel für:

- Verkehrsraum A (nördliches Einbeck)
- Verkehrsraum B (nördliches Bad Gandersheim)
- Verkehrsraum H (westliches Nörten-Hardenberg)
- Verkehrsraum K (Niemetal bzw. nordwestlicher Bereich der Samtgemeinde Dransfeld sowie südlicher Bereich des Flecken Adelebsens (Eberhausen und Güntersen))
- Verkehrsraum L (zentrales Gleichen)
- Verkehrsraum N (westliches Friedland sowie südliche Bereiche der Einheitsgemeinde Rosdorf)
- Ortsteile der Stadt Northeim (siehe ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim (A-M7 und A-M8))

Der hier vorgestellte Planungsansatz wird im Prüfauftrag **LKG-P-1 (PILOTPROJEKT RUFBUSFLÄCHENSYSTEM)** konkretisiert. Eine etwaige Umsetzung in den anderen Verkehrsräumen kann sukzessive erfolgen, wenn hinreichend Erfahrungen zur Disposition (siehe Planungsansatz 1) sowie zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Implementierung des Angebots gesammelt wurden.

Für verschiedene bedarfsgesteuerten Angebotsformen ist das Vorhandensein eines leistungsfähigen Verkehrs- bzw. Taxi- oder Mietwagenunternehmens in den Teilräumen Grundvoraussetzung.

Ebenfalls sollte geprüft werden, ob die Ausweitung bereits bestehender nachbarschaftlicher Angebote für den Verbundraum bzw. für einzelne Städte und Gemeinden attraktiv, sinnvoll und umsetzbar erscheint (zum Beispiel Holibri Höxter als Erweiterung für Holzminden). Insbesondere die Frage der Finanzierung etwaiger Angebote ist frühzeitig zu klären, ebenso wie die Integrationsfähigkeit des Angebots in das weitere ÖPNV-Angebot.

Beteiligte:

ZVSN, Landkreise, ggf. Nachbaraufgabenträger, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, Taxi- und Mietwagengewerbe

Umsetzung:

Mittel- bis langfristige Umsetzung, da detaillierte Planungen und Nachfrageuntersuchungen im Vorfeld einer jeden Umsetzung notwendig werden.

G-P-3: Verknüpfung von ÖPNV ergänzenden Mobilitätsangeboten an den definierten Verknüpfungspunkten

Hintergrund:

Die in Kapitel 5.1 definierten nachfrageschwächeren Teilbereiche sind möglichst effizient mit dem definierten Netz aus Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen zu verknüpfen. Ziel ist es, ein starkes Liniennetz durch intelligente Zu- und Abbringerangebote zu stärken und umwegige Fahrten für nur wenige Fahrgäste in abseitig gelegenen Teilbereichen im Hauptnetz zu vermeiden..

Die Flächenerschließung wird schon heute nicht mehr vollumfänglich durch klassische Linienverkehre erbracht, sondern durch andere Mobilitätsangebote ergänzt. Die Erschließung der Fläche kann dabei durch eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätsangebote umgesetzt werden, welche auch unter dem Sammelbegriff des „Gemeinschaftsverkehrs“ zusammengefasst werden können. Die Grundidee hinter dem Begriff des Gemeinschaftsverkehrs ist es, Mobilitätsbedürfnisse speziell in dünnbesiedelten Räumen gemeinschaftlich zu erfassen und zu bedienen, um eine ökonomisch tragbare, die sozialen Bedürfnisse respektierende und zur ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs beitragende Lösung zu erreichen. Gemeinschaftsverkehre integrieren öffentliche, privatwirtschaftliche und bürgerschaftliche Ressourcen.³¹

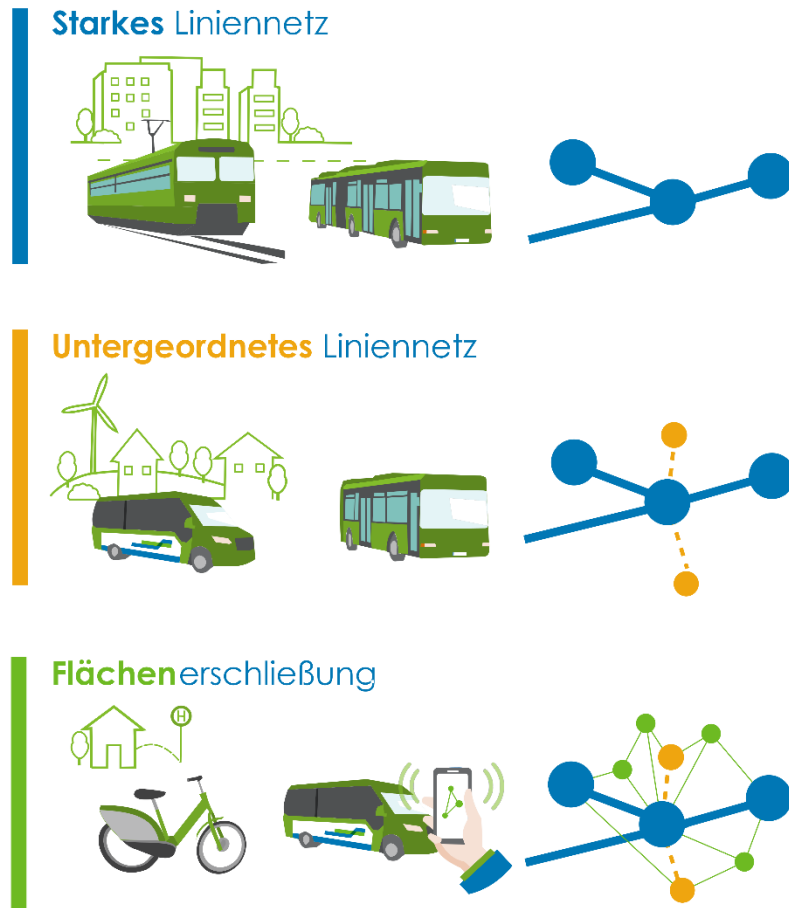
Im Kapitel 5.2.4 wurden die Verknüpfungspunkte im Gesamtliniennetz definiert, an denen der klassische Linienverkehr mit den Angeboten des Gemeinschaftsverkehrs verzahnt werden soll. Von der Verknüpfung profitieren beide Seiten, da zum einen die Erreichbarkeit aus der Fläche heraus erheblich verbessert werden kann und zum anderen der Linienverkehr Fahrgastgewinne durch die abgestimmten Zubringerverkehre erzielen kann.

³¹ vgl. Schiefelbusch, Martin (2014): ÖPNV von unten: Ländliche Mobilität als ein Gemeinschaftswerk. In: Der Nahverkehr, Heft 7-8/2014, S. 7-13

Planungsansatz:

Die generelle Strukturierung des ÖPNV-Liniennetzes folgt prinzipiell dem Ansatz der folgenden Abbildung:

Abbildung 42: Übergeordnete Netzlogik in Südniedersachsen



Von den definierten, zentralen Verknüpfungspunkten sind die Fahrpläne im ÖPNV und SPNV so auszugestalten, dass Anschlüsse systematisch geplant werden und die Prinzipien eines integralen Taktfahrplans³² (ITF) Anwendung finden.

Zur verbesserten Verknüpfung aller weiteren Mobilitätsangebote (bspw. EIN-HARZ e-CarSharing für Harz und Harzvorland, Pedelec Verleih Bike and Park, Bürger fahren Bürger Nörten-Hardenberg und weitere) kommt der baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte eine besondere Bedeutung zu. Bei der Konzeption der Gemeinschaftsverkehre ist auf die Verortung der Angebote

³² Unter einem integralen Taktfahrplan (ITF) wird ein Konzept verstanden, bei dem die Fahrpläne einzelner Linien an definierten Verknüpfungspunkten zu einem netzweiten, vertakteten Angebotssystem verknüpft werden. Der ITF gilt damit nicht nur auf einer einzelnen Linie oder einen Umsteigepunkt, sondern für das gesamte Planungsgebiet. Der Fokus beim integralen Taktfahrplan liegt auf mehreren zentralen Umsteigepunkten, für deren Realisation bestimmte Fahrzeiten erreicht werden müssen. Der ITF kann dabei als Ausweitung eines Rendezvous-Konzepts auf möglichst viele Umsteigepunkte verstanden werden.

bzw. auf die verkehrliche Verknüpfung an den Verknüpfungspunkten zu achten.

Beteiligte:

ZVSN, Landkreise, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, private Mobilitätsanbieter

Umsetzung:

Kontinuierliche Umsetzung (in verschiedenen Teilräumen bereits realisiert)

9.2.2 Planungen für den Landkreis Holzminden

LKH-M-1: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards

Hintergrund:

Herstellung der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV entsprechend der definierten Qualitätsstandards bzw. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite.

Planungsansatz:

Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten pro Verkehrstag	Fahrplankilometer pro Jahr
Lauenförde – Boffzen – Holzminden	515	Mo-Fr Sa So+Fe	4 6 12	+ ca. 46.000
Holzminden – Bevern – Eschershausen ³³	530	Mo-Fr Sa So+Fe	2 4 2	+ ca. 18.000
Holzminden – Bevern – Stadtoldendorf	540	Mo-Fr Sa So+Fe	2 4 2	+ ca. 11.000
Eschershausen – Bodenwerder	523	Mo-Fr Sa So+Fe	2 6 12	+ ca. 30.000
Bodenwerder – Polle – Holzminden	520	Mo-Fr Sa	2 4	+ ca. 27.000

³³ Hier Prüfauftrag LKH-W-P-1 beachten. Die Umsetzung eines entsprechenden Angebots könnte das bestehende Defizit ebenfalls beheben

Beteiligte:
■ ZVSN, Landkreis Holzminden, Verkehrsunternehmen
Umsetzung:
■ Langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten

LKH-M-2: Durchgängiges Angebot zwischen Holzminden und Hameln
Hintergrund: Die Linien 520 (Holzminden – Bodenwerder) und 522 (Bodenwerder – Hameln) sind maßgeblich für das Gesamtangebot auf der Relation Holzminden – Hameln. Sie sind fahrplanseitig in Bodenwerder (Haltestelle Im Hagen) miteinander verknüpft bzw. fahren tlw. als jeweils andere Linie weiter. Im Sinne eines durchgängigen und transparenten Angebots für die Fahrgäste, sollten an allen Wochentagen sämtliche Fahrten durchgebunden werden und unter einheitlicher Linienbezeichnung auf dem gesamten Korridor angeboten werden.
Planungsansatz: ■ Kombination der Linien 520 und 522 zu einer durchgängigen Linie 520
Mehrkilometer: ■ Leistungsneutral
Beteiligte ■ ZVSN, Öffis Nahverkehr Hameln-Pyrmont, Landkreis Holzminden, Landkreis Hameln-Pyrmont, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Kurzfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Fahrplanseitige Herstellung des Anschlusses zur S 5 nach und von Hannover in Emmerthal und an die RB 77 in Hameln von und nach Elze und Löhne ■ Prüfung notwendiger und möglicher Beschleunigung der Linie 520, z. B. Vermeidung Stichfahrt nach Grave etc. ■ Abhängig vom Ergebnis zur Beschleunigung und auf Grundlage von durchzuführenden Reisezeitmessungen ggf. Potenzial als landesbedeutsame Buslinie und damit Qualifizierung für eine entsprechende Förderung ■ Realisierung ist vor dem Hintergrund der seinerzeit durchgeführten Trennung der Linie aus wirtschaftlichen, vergabeseitigen und betrieblichen Gründen zu prüfen.

9.2.3 Planungen für den Landkreis Holzminden im Übergang zum Landkreis Northeim

LKH-LKN-P-1: Weiterentwicklung Linie 510
Hintergrund: Weiterentwicklung Linie 510 für eine schnelle Verbindung zwischen Holzminden und Northeim sowie zwischen Holzminden und Göttingen, durch fahrplanseitig verbesserte Verknüpfung mit dem SPNV
Planungsansatz: ■ Angebotsausweitung für einen durchgängigen (angenäherten) 60-Minuten-Takt zwischen Holzminden und Uslar mit stündlich alternierender Verknüpfung mit den Angeboten der RB 81 in Uslar sowie mit der RB 85 in Offensen
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Holzminden, Landkreis Northeim, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Kurzfristige Prüfung, bei positivem Prüfergebnis mittelfristig umzusetzen
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Vor dem Hintergrund der gegebenen direkten Verbindung zwischen zwei Mittelzentren Prüfung der möglichen Förderung als landesbedeutsame Buslinie

LKH-LKN-P-2: Verlängerung der Linie 254
Hintergrund: Verlängerung der Linie 254 über Stroitz hinaus nach Delligsen, mit Umsteigeoptionen zu den Linien in Richtung Alfeld, insbesondere bei etwaiger Umsetzung einer landesbedeutsamen Buslinie gemäß LKH-W-P-1 (siehe Kapitel 9.2.4)
Planungsansatz: ■ Verlängerung der Fahrten über Ammensen und Varrigsen nach Delligsen ■ Fahrplanoptimierte Verknüpfung mit den Linien in Delligsen für attraktive Zu- und Abbringerverkehre von und nach Alfeld
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Holzminden, Landkreis Northeim, RVH, Ilmebahn
Umsetzungsperspektive: ■ Mittelfristige Prüfung, bei positivem Prüfergebnis langfristig umzusetzen
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Es sollten anstelle der Verlängerung nach Delligsen täglich 7 oder 8 Fahrtenpaare auf der Gesamtstrecke Einbeck - Naensen - Kreiensen verkehren. Zusätzlich zur Erreichung des SPNV ist auch der Schulstandort Greene an die

Linie angebunden. In Naensen könnte eine Verknüpfung mit der Linie Del-ligsen - Ammensen erfolgen

9.2.4 Planungen für den Landkreis Holzminden im Übergang zu wei-teren Nachbarlandkreisen

LKH-W-M-1: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungs-standards

Hintergrund:

Herstellung der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV entsprechend der definierten Qualitätsstandards bzw. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite.

Planungsansatz:

Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilo- meter pro Jahr
Bodenwerder – Hameln	520	Mo-Fr	4	+ ca. 26.000 (davon ca. 9.000 km im Lkr. Holzminden)
		Sa	4	
Bodenwerder – Bad Pyrmont	524	Mo-Fr	4	+ ca. 67.000 (davon ca. 40.000 km im Lkr. Holzmin- den)
		Sa	10	
		So+Fe	12	

Beteiligte:

- ZVSN, Öffis Nahverkehr Hameln-Pyrmont, Landkreis Holzminden, Verkehrsun-ternehmen

Umsetzung:

- Langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten

LKH-W-M-2: Verlängerung der Linie 515 nach Höxter

Hintergrund:

In Höxter bedient die Linie 515 heute lediglich die Haltestelle „Höxter Brückfeld Weserbrücke“ auf der östlichen Seite der Weser. Derzeit ist die Weserquerung durch die Brückensanierung nach Höxter nicht möglich. Nach Ende der Bau-stelle soll die Linie 515 (wieder) bis nach Höxter (Haltestelle Höxter Rat-haus/Bahnhof) fahren.

Planungsansatz:

- Verlängerung sämtlicher Fahrten der Linie 515 bis nach Höxter

Mehrkilometer:
■ ca. 8.500 km/a
Beteiligte
■ ZVSN, NPH, Landkreis Holzminden, Stadt Höxter, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive:
■ Kurzfristig nach Wiederbefahrbarkeit der Brücke

LKH-W-P-1: Neues grenzüberschreitendes Linienangebot Höxter – Holzminden – Eschershausen – Alfeld (Leine)

Hintergrund:

Einrichtung eines neuen Direktangebotes zwischen drei Landkreisen mit verschiedenen Vorteilen:

- Neue direkte Linie 500 zwischen Höxter – Holzminden – Eschershausen – Delligsen und Alfeld (Leine), mit Anschluss an den RE 2 nach/aus Hannover und damit schnelle Verbindung Hannover - Holzminden
- Erstmalige Direktanbindung der Gemeinde Delligsen an die Kreisstadt Holzminden
- Stärkung der Relation Holzminden - Höxter mit ggf. direkter Anbindung des UNESCO-Weltkulturerbes Corvey (Linienverlauf und Fahrzeiten sind im Umsetzungsfall im Detail zu prüfen)
- Mögliche Förderung als Landesbuslinie auf niedersächsischem Gebiet
- Herstellung der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV entsprechend der definierten Qualitätsstandards für die Relation Eschershausen – Delligsen – Alfeld sowie Eschershausen – Holzminden

Planungsansatz:

- Bedienung der Relation im T120 (Mo – Sa, HVZ und NVZ)
- Sonntägliche Bedienung in Abhängigkeit des Prüfauftrages zur Einbindung

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Holzminden, Landkreis Hildesheim, Kreis Höxter, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Direkte Anbindung des UNESCO-Weltkulturerbes Corvey
- Erzielbare Einsparungen auf Bestandslinien (insbesondere Linie 530) bei Umsetzung der neuen Linie

- Prüfung alternativer Linienvverläufe

9.2.5 Planungen für den Landkreis Northeim

LKN-M-1: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards

Hintergrund:

Herstellung der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV entsprechend der definierten Qualitätsstandards bzw. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite.

Planungsansatz:

Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten pro Verkehrstag	Fahrplankilometer pro Jahr
Dassel – Einbeck ³⁴	250	Sa	8	+ ca. 9.000
		So+Fe	2	
Northeim – Echte – Bad Gandersheim	260	Mo-Fr	4	+ ca. 56.000
		Sa	6	
		So+Fe	14	
Lindau – Katlenburg	241	Mo-Fr	4	+ ca. 9.000
		Sa	10	
		So+Fe	12	
Moringen – Hardegsen	220	Mo-Fr	2	+ ca. 8.000
		Sa	2	
		So+Fe	4	
Moringen – Northeim	225	Mo-Fr	2	+ ca. 10.000
		Sa	2	
		So+Fe	6	

Beteiligte:

- ZVSN, Landkreis Northeim, Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

- langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten

³⁴ Behebung des Defizits durch Umsetzung der Maßnahme LKN-M-2 möglich

LKN-M-2: Umsetzung einer neuen Linie auf der Relation Einbeck – Dassel – Uslar

Hintergrund:

Derzeit besteht keine direkte Verbindung zwischen Dassel und Uslar. Im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde sehr häufig der Wunsch für die Einrichtung einer entsprechenden Direktverbindung geäußert. Insbesondere mit Bezug zu den Berufsschulen in Einbeck stellt diese Relation eine bedeutende Verbindung dar.

Planungsansatz:

- Schaffung einer neuen Linie 255 auf der Relation Einbeck – Dassel – Uslar (Neustädter Platz) im T120 (Mo – Fr)
- Zur Beschleunigung des Linienwegs sollen im Unterschied zur Linie 250 die Ortschaften Krimmensen und Ellensen zwischen Dassel und Einbeck nicht angefahren werden.
- In der morgendlichen HVZ können die Busse fahrplanseitig in Einbeck auf die Züge mit Abfahrzeit 06:13, 07:16, 08:18 nach Einbeck-Salzderhelden bzw. Göttingen ausgerichtet werden.

Mehrkilometer:

- ca. 120.000 km/a

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Northeim, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- mittelfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Prüfung zur Einrichtung eines Wochenendangebots
- Prüfung einer etwaigen Verlängerung der Linie bis Bodenfelde mit dortiger Anbindung an den Taktnoten der RB 85, dadurch ggf. Fördermöglichkeit als landesbedeutsame Buslinie (Anbindung Einbeck – Bodenfelde – Paderborn in den Taktlücken der RB 81)
- Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten im Rahmen der potenziellen Weiterentwicklung und Erweiterung der Linie 250

LKN-M-3: Verlängerung der Linie 234 bis Moringen

Hintergrund:

Derzeit besteht kein direktes Fahrtenangebot zwischen Einbeck und Moringen, da die Linie 234 von Einbeck kommend bereits in Iker bzw. mit Weiterfahrt nach Drüber endet (hier verkehrt auch die Linie 235). Im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde sehr häufig der Wunsch für die Einrichtung einer entsprechenden Direktverbindung geäußert. Vor dem Hintergrund des fehlenden Lückenschlusses von ca. 6,5 km Strecke und der nachbarschaftlichen

Beziehung, insbesondere aus Perspektive Moringens zum Mittelzentrum Einbeck, wird die Verlängerung der Linie 234 zur Haltestelle Moringen Amtsfreiheit empfohlen (hier mit Verknüpfungsmöglichkeiten zu weiteren Linien in Richtung Northheim oder nach Hardeggen).
Planungsansatz: ■ Verlängerung aller Fahrten der Linie 234 bis Moringen, abgesehen von schulrelevanten Fahrten mit Bezug zur Grundschule Drüber, so diese nicht über Einsatzfahrten abgedeckt werden. ■ Möglichst direkter Linienweg bei Fahrten zwischen Einbeck und Moringen (keine Bedienung Buensen)
Mehrkilometer: ■ ca. 11.000 km/a
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Northheim, Städte Einbeck und Moringen, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Kurzfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Mögliche Verlängerung der Linie bis Hardeggen Rathaus ■ Umsetzung des Linienangebots auch als Richtungsbandbetrieb denkbar, zur besseren und nachfragegerechten Einbindung der einzelnen Ortschaften abseits des Hauptkorridors

LKN-M-4: Neuorganisation Stadtverkehr Einbeck
Hintergrund: Neuorganisation des Stadtbusses in Einbeck vor dem Hintergrund der Umsetzung der CVD sowie einer Fahrgasterhebung aus November 2023.
Planungsansatz: ■ Das Stadtbusangebot in Einbeck soll zukünftig auf zwei Linienäste (Wegfall Linie 203, Rückbenennung beider Linienäste als gemeinsame Linie 259) beschränkt (Mo-Fr ca. 6.00 - 21.00 Uhr im 60-Min.-Takt) angeboten werden. ■ Stadtbus am Samstag ca. 09.00 - 18.00 Uhr im 60-Minuten-Takt ■ Neukonzeption des Stadtbusses als reines Elektrobusnetz (Kleinbusse mit ca. 18 Sitzplätzen) und auf Depotladung der Busse ausgelegt. ■ Zusätzliche Befahrung der Schwammelwitzer Straße (Gewerbegebiet Südwest) und der Kolberger Straße (Seniorenzentrum)
Mehrkilometer:

■ Leistungsneutrale Umstellung im Bereich des Stadtbusses durch Entfall der Linie 203, bei gleichzeitiger Ausweitung des Linienwegs
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Northeim, Stadt Einbeck, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Kurzfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Verdichtung des Stadtbusangebots auf einen 30-Minuten-Takt (Mo – Fr 06.00 – 18.00 Uhr) ■ Prüfung einer verbesserten Erschließung im Bereich Andershäuser Kirchweg, Carl-Diem-Weg unter Einsatz der vorgesehenen kleineren Fahrzeuge ■ Prüfung einer zusätzlichen Bedienung des Bereiches Hallenbad (Befahrung Schützenstraße, Münsterkamp und Langer Wall), sobald ein zukünftiger Fahrplan der RB 86 diesen Umweg ermöglichen sollte.

LKN-M-5: Anbindung des Friedhofs Einbeck über Linie 235 (Entfall 203)
Hintergrund: ■ Derzeit werden der Weinbergsweg und der Friedhof in Einbeck über die Linie 203 angebunden. Im Rahmen der Untersuchungen zum Stadtverkehr Einbeck konnte festgestellt werden, dass die Linie 203 auf vielen Fahrten ohne Fahrgastnachfrage bleibt und die Bedienung über den Stadtverkehr hier zukünftig entfallen soll. ■ Außerhalb der arbeits- und schichtrelevanten Zeiten (bspw. für KWS) soll die Linie 235 die Bedienung der Relation Otto-Hahn-Straße – Weinbergsweg – Kapellenstraße übernehmen
Planungsansatz: ■ Entfall Linie 203 ■ Anbindung des Friedhofs außerhalb der Spitzenzeiten mit der Linie 235
Mehrkilometer: ■ ca. 8.000 km/a
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Northeim, Stadt Einbeck, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Kurzfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Anbindung Friedhof ggf. auch über Linie 275 möglich

LKN-P-1: Einführung einer Linie 264 (nördliches Bad Gandersheim)

Hintergrund:

Die heutige Angebotssituation im ÖPNV für die nördlich von Bad Gandersheim gelegenen Ortsteile ist aus Fahrgastperspektive nicht optimal, da die abseits der Hauptroute (Bad Gandersheim – Brunshausen – Altgandersheim – Gehrenrode – Lamspringe) gelegenen Ortsteile (Wolperode, Ackenhausen, Gremshaus etc.) nur sporadisch zu Zeiten der Schülerbeförderung regulär bedient werden.

Der Prüfauftrag baut auf dem Ansatz „G-P-2: Verbesserung des Bedienungsangebots im Verbundraum durch Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote“ (siehe 9.2.1) auf.

Planungsansatz:

- Einführung einer neuen Linie 264 Bad Gandersheim – Altgandersheim nach Lamspringe
- Midibus-Einsatz für eine möglich Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Bad Gandersheim, welcher mit einem Solobus aufgrund infrastruktureller Limitierung nicht anfahrbar ist.
- Die Linie soll einen festen Linienweg zwischen Bad Gandersheim und Brunshausen sowie zwischen Gehrenrode und Lamspringe erhalten sowie in einen bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb übergehen, um für andere Ortsteile ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot bieten zu können.

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Northeim, Landkreis Hildesheim, RVHI

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristige Prüfung, langfristige Umsetzung

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Ggf. Rückführung der RVHI-Linien (41 und 61) auf die schulverkehrsrelevanten Fahrten

LKN-P-2: Weiterentwicklung des Fahrtenangebots und Linienwegs der Linie 253

Hintergrund:

Anregung der Stadt Dassel im Rahmen der offiziellen Anhörung.

Am Rande der Ortschaft Lauenberg, oberhalb des bestehenden Naturbadeses gibt es Planungen zur Schaffung eines Ferienpark-Gebietes mit bis zu 150 kleinen Übernachtungseinheiten. Der Rat der Stadt Dassel hat mit den Aufstellungsbeschlüssen für die Änderung von Flächennutzungs- und Bebauungsplan im Februar 2025 über den Beginn des Verfahrens und die Prüfung zur Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen entschieden. In diesem

Zusammenhang wurde aufgrund der touristischen/infrastrukturellen Bedeutung auch die Verbindung zwischen den Ortschaften Lauenberg und Fredelsloh über die ehem. Kreisgrenze gefordert. Hierzu sollte eine Verlängerung der Linie 252 Einbeck – Lauenberg – Sievershausen – Dassel oder Einrichtung einer neuen Linie unter Einbindung von Fredelsloh geprüft werden.
Planungsansatz: ■ Bei Realisierung und Konkretisierung der skizzierten Planungen, Prüfung zur Veränderung der Linie 252 für eine optimierte Andienung des Ferienpark-Gebietes, entweder durch Veränderung des Linienvverlaufs und Einrichtung entsprechender Haltestellenpositionen.
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Northeim, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden
Umsetzungsperspektive: ■ Mittelfristige Prüfung, langfristige Umsetzung
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Einrichtung einer zusätzlichen Linie (Moringen / Hardeggen) – Fredelsloh – Lauenberg – Dassel

LKN-P-3: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Northeim
Hintergrund: Anregung der Stadt Northeim im Rahmen der offiziellen Anhörung. Übernahme einzelner Maßnahmen und Prüfaufträge des ÖPNV-Konzept für die Stadt Northeim Die folgenden Planungsansätze unterliegen einem Finanzierungsvorbehalt. Die Stadt Northeim ist für die Finanzierung des Stadtbusangebots in Northeim verantwortlich. Die etwaige Umsetzung einzelner Maßnahmen unterliegt einer auf den Einzelfall bezogenen politischen Zustimmung.
Planungsansatz 1: Netzanpassungen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung ■ Im Rahmen einer Neujustierung des Stadtbusangebotes im Vorfeld der Konzessionsneuvergabe 2029 sollte das Liniennetz dahingehend geprüft und ggf. angepasst werden, dass alle Siedlungsgebiete sowie bedeutende Arbeitsplatzstandorte und öffentlicher Ziele innerhalb der Kernstadt maximal 300 Meter von der nächsten Bushaltestelle mit einem regelmäßigen Fahrtenangebot entfernt liegen. Ein Handlungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich der Bereiche Oststadt / Nördlicher Wieter, Südlicher Wieter, Gewerbegebiet Süd und Neustädter Ring.

- Handlungsoption: Einrichtung fünfte Stadtbuslinie als Ringlinie Bahnhof – Blumenviertel – Südstadt – Südlicher Wieter – Freiherr-vom-Stein-Straße – Nördlicher Wieter – Oststadt/Harztor – Markt – Bahnhof

Planungsansatz 2: Ausdehnung der Betriebszeiten

- Im Rahmen einer Neujustierung des Stadtbusangebotes im Vorfeld der Konzessionsneuvergabe 2029 sollte geprüft werden, die Betriebszeiten auf weitere Tagesstunden auszudehnen. Eine mindestens stündliche Bedienung Mo-Sa zu den hier im NVP definierten Haupt- und Nebenverkehrszeiten (vgl. 5.2.1) wird hierbei empfohlen.
- Eine darüberhinausgehende Taktverdoppelung (durchgehendes halbstündliches Angebot) erscheint mittelfristig zwar nicht umsetzbar, sollte dennoch langfristig anvisiert werden.

Planungsansatz 3, Fahrplanoptimierungen:

- **Verbesserung der Stadtbusanschlüsse am Markt,**
- **Verbesserung der Verknüpfung zwischen Linie 1 und dem SPNV** sowie
- **Optimierung der Umsteigezeiten zwischen Bus und SPNV am Bahnhof Northeim**
- Im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes wurde aufgezeigt, dass explizit zu den drei benannten Themenfeldern Defizite bestehen bzw. Verbesserungspotenzial durch Veränderung der Fahrplanausgestaltung erzielt werden kann. Überprüft werden soll:
 - Mögliche Einrichtung eines Rendezvous-Prinzips an der Haltestelle Markt.
 - Möglichkeiten prüfen, die Verknüpfung zwischen der Stadtbuslinie 1 und dem SPNV am Bahnhof Northeim zu verbessern. Im Fokus sollte eine Minimierung der Umsteigewege stehen.
 - Stärkere Ausrichtung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinien im Taktverkehr auf die relevanten Zuganschlüsse am Bahnhof Northeim, um optimale Umsteigezeiten (7 bis 15 Minuten) auf Bus-Schiene-Reis Ketten zu erzielen.

Planungsansatz 4, Einrichtung eines AST-Angebotes im Spätverkehr:

- Die Stadt Northeim sollte die Einführung eines bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebotes in den Abendstunden prüfen, welches täglich (Mo-So) zwischen 20:00 und 24:00 Uhr das gesamte Stadtgebiet erschließt, mit Ausrichtung eines AST-Angebotes auf die Zuganschlüsse von/nach Göttingen.

Beteiligte

- ZVSN, Stadt Northeim, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristige Prüfung, langfristige Umsetzung

9.2.6 Planungen für den Landkreis Northeim im Übergang zum Landkreis Holzminden

siehe Kapitel 9.2.3

9.2.7 Planungen zwischen den Landkreisen Northeim und Göttingen

LKN-LKG-M-1: Verlängerung Linienweg der Linie 221	
Hintergrund:	Die Linie 221 verkehrt derzeit nur zu ausgewählten Zeiten aus Hardeggen kommend bis zum Bahnhof nach Löttingsen, eine direkte Anbindung nach Adelebsen ist derzeit nicht gegeben. Zur Verbesserung der Stadt-Umland-Beziehungen Göttingens im ÖPNV, stellt die Verlängerung der Linie 221 bis nach Adelebsen (dort Verknüpfung mit den Angeboten der Linien 110, 210 und RB 85) eine attraktive Möglichkeit der Angebotsverbesserung für die Ortsteile Asche, Ellierode, Hettensen und Lichtenborn durch zusätzliche Fahrtenoptionen dar.
Planungsansatz:	■ Führung der Linie im T120 über Löttingsen und weiter bis Adelebsen
Mehrkilometer:	■ ca. 26.000 km/a
Beteiligte	■ ZVSN, Landkreis Northeim, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive:	■ Mittelfristig
Zusätzliche Prüfaufträge:	■ Umsetzung des Linienangebots auch als Richtungsbandbetrieb denkbar, zur besseren und nachfragegerechten Einbindung der einzelnen Ortschaften abseits des Hauptkorridors

LKN-LKG-M-2: Änderung des Linienwegs der Linie 210 über Esebeck und Übernahme der Bedienung Esebecks durch die Linie 110	
Hintergrund:	■ Verbesserung im Stadt-Umland-Verkehr Göttingens. ■ Verbesserte Erschließung und Anbindung von Emmenhausen. Die Linie 210 fährt derzeit im 60-Minuten-Takt von Uslar über Adelebsen und Emmenhausen nach Göttingen. Zwischen Emmenhausen und Göttingen werden außer zu einer Schulfahrt und im Abendverkehr keine weiteren Haltestellen

LKN-LKG-M-2: Änderung des Linienwegs der Linie 210 über Esebeck und Übernahme der Bedienung Esebecks durch die Linie 110

bedient. Die Ortschaft Esebeck wird derzeit von der Linie 110 und von der Linie 71 (Stadtverkehr Göttingen) jeweils im 60-Minuten-Takt angebunden.

Planungsansatz:

- Die Linie 210 soll im 60-Minuten-Takt durch Emmenhausen über den Esebecker Weg nach Esebeck geführt werden und sich zwischen Esebeck und Göttingen Bahnhof/ZOB mit der Linie 110 zu einem 30-Minuten-Takt ergänzen (bzw. zwei Fahrtenpaare pro Stunde).
- Die Linie 210 würde demnach über Elliehausen (analog zur 110) und weiter über die Hermann-Kolbe-Straße bis zur Haltestelle Wilhelm-Berg-Straße fahren und ab dort ihren gewohnten Linienweg wieder aufnehmen.
- Hinweis: Die Linie 71 verkehrt auch im Ausbildungsverkehr und ist somit relevant für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler Richtung Göttingen. Bei der Übernahme der Fahrten durch die Linie 210 ab Esebeck muss bei dieser zu schulrelevanten Zeiten mit einem Mehraufkommen von Fahrgästen gerechnet werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Linie 210 bereits auf dem Weg von Uslar Richtung Göttingen Schülerinnen und Schüler aufnimmt und somit die Kapazität der Linie in den Stoßzeiten bei den Planungen berücksichtigt werden muss. Weiterhin ist zu prüfen, ob der Esebecker Weg (Tonnenbeschränkung 7,5 t, aber für Buslinienverkehr frei gegeben) für den ganzjährigen Betrieb einer Hauptlinie tatsächlich geeignet ist.

Mehrkilometer:

- 210 bezüglich der km leistungsneutral (da Linienweg annähernd identisch zur Linienlänge im Status quo), aber deutliche Fahrzeitverlängerung (mit dem laufenden Verkehrsvertrag nicht vereinbar)
- 110: Verdichtung des Angebots durch Anforderungen die aus der Stadt Umland Bedienung erwachsen: ca. 49.000 km
- Minderleistung Linie 71: ca. - 38.000 km

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Göttingen, Landkreis Northeim, Stadt Göttingen, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Durch die freiwerdenden Kapazitäten der Linie 71 können andere Bereiche der Stadt Göttingen, bspw. der neu entwickelte Bereich in Grone besser an die Kernstadt angebunden werden oder eine einheitliche Bedienung für Elliehausen erfolgen.

LKN-LKG-M-2: Änderung des Linienwegs der Linie 210 über Esebeck und Übernahme der Bedienung Esebecks durch die Linie 110

- Prüfung der Einstellung des gesamten Linienastes, da auf dem Abschnitt El-
liehausen – Bahnhof Parallelverkehr herrscht.

LKN-LKG-P-1: Neuordnung der Verkehre im Bereich Northeim, Gieboldehausen, Ebergötzen, Herzberg am Harz und Osterode am Harz

Hintergrund:

Die **Linie 240** verkehrt derzeit auf der Relation Northeim – Katlenburg – Bilshausen – Gieboldehausen. Dabei endet die Linie meist in Lindau oder Bilshausen, nach Gieboldehausen verkehrt sie nur mit ausgewählten Fahrten.

Personen aus Ebergötzen können derzeit mit der **Linie 171** über Krebeck, Renshausen, Bodensee, Bilshausen, Wulften und Hattorf am Harz ohne Umstieg nach Gieboldehausen fahren. Die direkte Relation Ebergötzen – Gieboldehausen wird daneben über die Linien 162 und 170 angeboten, womit für Bodensee, Krebeck, Renshausen auch verschiedene Umsteigeoptionen (sowohl in Bilshausen als auch in Ebergötzen) für eine schnellere Fahrt nach Gieboldehausen bestehen. Direkte Fahrtmöglichkeiten nach Osterode und Herzberg am Harz bestehen jedoch nicht.

Die **Linie 453** verkehrt derzeit auf der Relation Osterode am Harz – Wulften – Hattorf am Harz – Herzberg am Harz. Dabei bindet sie kleinere Ortschaften (wie bspw. Schwiegershausen) an den SPNV und an die nächstgrößeren Orte an. Osterode am Harz und Herzberg am Harz sind zudem über den SPNV und die Linie 457 miteinander verbunden. Somit ist eine Verbindung der beiden Städte durch die Linie 453 bzw. ohne Umstieg nicht zwingend notwendig.

Verbesserte Verbindungen in den Harz für eine optimierte ÖPNV-Angebotssituation aus touristischer Perspektive.

Berücksichtigung des ÖPNV-Konzeptes der Stadt Northeim. Aussage zur Verbesserung des Regionalbusangebotes (Linie 240).

Planungsansatz 1: Linie 240

- Die Linie 240 soll als neue starke Achse auf der Relation Northeim – Katlenburg – Bilshausen – Gieboldehausen fungieren. Dazu wird die Linie auf einen tagesdurchgängigen T60 auf der gesamten Relation verdichtet.

Planungsansatz 2: Linie 171 (neu 453)

- Umbenennung zur Linie 453 und Zuordnung zum Teilnetz 21
- Die neue Linie 453 soll von Ebergötzen kommend über Wulften und Hörden nach Herzberg am Harz geführt werden (Übernahme des Linienwegs zwischen Wulften und Herzberg der heutigen Linie 453).
- Bestehende und notwendige Ergänzungsfahrten, zur Sicherung der Ganztagsbetreuung in Hattorf am Harz für Grundschüler aus Hörden, sind zu berücksichtigen und anlog zur heutigen 453 sicherzustellen.
- Die Linie 453 soll gemäß heutigem Fahrplanangebot im T120 verkehren.

LKN-LKG-P-1: Neuordnung der Verkehre im Bereich Northeim, Gieboldehausen, Ebergötzen, Herzberg am Harz und Osterode am Harz

- Die Abfahrtszeiten der Linie sollen mit den Abfahrtszeiten der Linie 240 in Bils-
hausen in Richtung Gieboldehausen abgestimmt werden.
- Auf der Relation Wulften – Ebergötzen sollen sich die zukünftigen Linienan-
gebote zu einem angenäherten T60 ergänzen.

Planungsansatz 3: Linie 453 (neu 464)

- Umbenennung zur Linie 464 und Zuordnung zum Teilnetz 11
- Der Verlauf der neuen 464 wird mit den Neuplanungen der Linie neuen Linie
453 angepasst und statt von Wulften nach Herzberg am Harz nach Ebergöt-
zen geführt.
- Die Linie 464 soll auf der Relation im T120 verkehren.
- Die Abfahrtszeiten der Linie sollen insbesondere mit RB80/81 in Wulften von
und nach Northeim abgestimmt werden
- Die Linien 453 und 464 ergänzen sich so auf der Relation Ebergötzen – Wulf-
ten zu einem T60 (siehe Planungsansatz 2)

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Northeim, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

LKN-LKG-P-2: Verlängerung Linienweg der Linie 172 nach Nörten-Hardenberg

Hintergrund:

- Die dauerhafte und langfristige Flüchtlingsunterbringung in Germershausen
bedarf einer optimierten Anbindung von Germershausen an das ÖPNV-Ge-
samtnetz.
- Erstmalige Einrichtung einer Tangentialverbindung zwischen Duderstadt und
Nörten-Hardenberg.
- Wiederaufnahme einer ÖPNV-Bedienung durch das Rodetal zwischen Rey-
ershausen und Nörten-Hardenberg und damit zusätzliche SPNV-Anbindung
für Holzerode, Reyershausen, Spanbeck und sämtliche weitere Orte und Ort-
steile im Linienverlauf einer verlängerten Linie 172.

Planungsansatz:

- Entwicklung einer neuen Direktverbindung Duderstadt – Nörten-Hardenberg
mit Verknüpfungsfunktion zum SPNV
- Verlängerung der Linie über Ebergötzen hinaus, bei Beibehaltung des heuti-
gen Fahrplanangebots

■ Enge Abstimmung des Linienangebots mit der Bestandslinie 185 und integrierte Angebotsentwicklung
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Göttingen, Landkreis Northeim Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Kurzfristige Prüfung, mittelfristige Umsetzung

LKN-LKG-P-3: Neustrukturierung der Linie 195 (Arbeitstitel Linie 125)
Hintergrund: Der NVV steht Überlegungen offen gegenüber, die NVV-Buslinie 195 von Hann. Münden nach Wesertal-Gieselwerder zu einem geeigneten Zeitpunkt in die Verantwortung des ZVSN zu übergeben. Hiermit bestünde dann auch die Möglichkeit einer generellen Neukonzeption der Linie. Aufgrund der touristischen Bedeutung wäre hier eine Förderung als Landesbuslinie für den niedersächsischen Abschnitt möglich.
Planungsansatz: ■ Prüfung zur Umsetzung eines zweistündlichen Busangebots von Bodenfelde über Lippoldsberg nach Hann. Münden ■ Bus stellt in Bodenfelde Anschluss an den Bahnknoten her ■ In Lippoldsberg erhält die Linie Anschluss von einem Bus aus Uslar ■ Die Linie stellt in Hann. Münden Anschluss an die RB Richtung Göttingen her. ■ Umbenennung der Linie zur Linie 125 ■ Zuordnung zum Teilnetz 62
Beteiligte ■ NVV, ZVSN, Landkreis Northeim, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Mittelfristige Prüfung, langfristige Umsetzung
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Belange der Schulbeförderung sind bei einem etwaigen Wechsel der Linie vom NVV zum ZVSN zu beachten ■ Es soll geprüft werden, ob angesichts des starken Fahrradtourismus' gerade in diesem Bereich der Oberweser auch eine Möglichkeit geschaffen werden kann, eine größere Anzahl von Fahrrädern auf dieser Linie zu transportieren.

LKN-LKG-P-4: Prüfauftrag Direktbus Osterode - Echte - Kalefeld - Kreiensen

Hintergrund:

In der Stunde, in der nicht mit dem Zug zwischen Osterode und Kreiensen direkt in Seesen umgestiegen werden kann, kann ein Direktbus im T120 von Osterode über Kalefeld nach Kreiensen fahren. Damit ergäbe sich erstmals ein guter Anschluss in Richtung Holzminden und eine schnelle Verbindung nach Hannover mit nur einen Umstieg.

Zudem wird der RE 2 nach Süden erreicht, wo u.a. in Einbeck-Salzderhelden auch nach Einbeck Mitte umgestiegen werden kann. Außerdem kann aus dem Bereich Kalefeld/Echte erstmals direkt und ohne Umweg über Northeim nach Norden gefahren werden.

Planungsansatz:

- Einrichtung einer zweistündlichen Direktbuslinie 270 (Mo – Fr) zwischen Osterode – Willershausen – Echte – Kalefeld und Kreiensen mit fahrplanoptimierter SPNV-Verknüpfung

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Northeim, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

Mittelfristige Prüfung, langfristige Umsetzung

Zusätzlicher Prüfauftrag:

- Prüfung Wochenendangebot
- Im Abschnitt Kreiensen – Sebexen – Echte könnte eine neue Linie 270 ggf. Leistungen der Linie 263 übernehmen

9.2.8 Planungen für den Landkreis Göttingen

LKG-M-1: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards				
Hintergrund: Herstellung der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV entsprechend der definierten Qualitätsstandards bzw. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite.				
Planungsansatz:				
Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten pro Verkehrstag	Fahrplankilometer pro Jahr
Göttingen - Dransfeld	120, 121 und 122	Mo-Fr Sa So+Fe	5 7 7	+ ca. 27.000
Friedland - Göttingen	140	Sa	12	+ ca. 10.000
Göttingen Gleichen	150, 154, 155	Mo-Fr Sa So+Fe	8 8 8	+ ca. 30.000
Duderstadt – Herzberg a. H.	454	Mo-Fr Sa	2 2	+ ca. 14.000
Beteiligte: ■ ZVSN, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen				
Umsetzung: ■ langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten				

LKG-M-2: Neupositionierung der Verkehre im Bedienungskorridor Hann. Münden – Dransfeld – Göttingen
Hintergrund: Verbesserung des Gesamtangebots im Gesamtkorridor und im Stadt-Umland-Verkehr Göttingen. Die Relation Hann. Münden – Göttingen wird derzeit über die Linie 120 bedient. Ergänzend verkehren die Linie 121 zwischen Göttingen und Scheden (über Dransfeld, Jühnde und Meensen/Barlissen), die Linie 122 auf dem Abschnitt Scheden – Dransfeld – Göttingen (über Dankelshausen, Bühren, Ellershausen, Varlosen, Löwenhagen, Imbsen und mit einzelnen Fahrten über Ossenfeld, Knutbühren und Hetjershausen) sowie die Linie 123 zwischen Scheden und

LKG-M-2: Neupositionierung der Verkehre im Bedienungskorridor Hann. Münden – Dransfeld – Göttingen

Hann. Münden. Aus dem Stadtverkehr Göttingens verkehrt die **Linie 61** bis Hetjershausen und wird vom **Linientaxi 61** bis Knutbühren ergänzt.

Es soll ein verbessertes und einheitliches ÖPNV-Angebot insbesondere für die Gemeinden und Ortsteile abseits der B3 unter Beibehaltung des 30-Minuten-Taktes zwischen Göttingen und Dransfeld sowie zwischen Dransfeld und Hann. Münden erreicht werden.

Planungsansatz 1: Linie 120

- Beibehaltung des Fahrtenangebots der Linie 120 für einen tagesdurchgängigen 60-Minuten-Takt auf der Relation Hann. Münden – Dransfeld – Göttingen. Durch Abstimmung mit den Angeboten der Linien 121, 122 und 123 wird auf der Gesamtrelation ein tagesdurchgängiger 30-Minuten-Takt gewährleistet.

Planungsansatz 2: Linie 121

- Führung der Linie von Göttingen im 120-Minuten-Takt über Hetjershausen, Knutbühren, Ossenfeld und Varmissen nach Dransfeld und von dort nach Jühnde. Linienende ist alternierend in Scheden oder in Barlissen
- Die Linie übernimmt mit der Linie 122 die Anbindung der Ortsteile Hetjershausen und Knutbühren von der Linie 61 (GöVB)
- Zwischen Göttingen und Dransfeld Montag – Sonntag: 120-Minuten-Takt zu allen Verkehrszeiten (HVZ, NVZ, SVZ)
- Zwischen Dransfeld und Jühnde (bzw. Scheden / Barlissen): bedarfsgerechte Bedienung (Erschließungsverkehr, vgl. Tabelle 15)
- Notwendige Einrichtung einer beidseitigen Haltestelle im Kreuzungsbereich Knutbührener Weg / Hasenwinkel / Am Winterberg / Brunnenbreite

Planungsansatz 3: Linie 122

- Führung der Linie von Göttingen im 120-Minuten-Takt über Hetjershausen, Knutbühren, Ossenfeld und Varmissen nach Dransfeld und von dort nach Scheden.
- Die Linie übernimmt mit der Linie 121 die Anbindung der Ortsteile Hetjershausen und Knutbühren von der Linie 61 (GöVB)
- Zwischen Göttingen und Dransfeld Montag – Samstag: 120-Minuten-Takt zur HVZ und NVZ

Planungsansatz 4: Linie 123

- Fortführung Status quo

Planungsansatz 5: Linie 61 GöVB

LKG-M-2: Neupositionierung der Verkehre im Bedienungskorridor Hann. Münden – Dransfeld – Göttingen

- Derzeit fährt die Linie 61 des Göttinger Stadtverkehrs über Groß Ellershausen nach Hetjershausen und als Linientaxi zwischen Knutbühren und Hetjershausen.
- Durch die Neuordnung der dortigen Verkehre übernehmen die Linie 121 und 122 die Anbindung von Knutbühren und Hetjershausen, sodass die Linie 61 in Groß Ellershausen oder am Kauf Park (oder ggf. noch eher eingekürzter Linienast) enden kann.
- Hinweis: Die Linie 61 wickelt derzeit die Schülerbeförderung der Ortschaften Hetjershausen und Knutbühren ab. Bei einer Kürzung des Linienwegs der Linie 61 und einer Anpassung des Linienwegs der Linie 121 müssen die Kapazitäten in der Schülerbeförderung zu den Stoßzeiten bei der Planung berücksichtigt werden. Es ist damit zu rechnen, dass die Linien 121 und 122 bereits durch die Anbindung anderer Orte zu Zeiten der Schülerbeförderung stark ausgelastet sind.

Mehrkilometer:

- Linie 121 und 122 resultierend aus längerem Linienweg: + ca. 13.000 km/a
- Zusatzangebot gemäß Stadt-Umland-Verkehr: siehe LKG-M-1
- Minderleistung 61/T61: ca. -40.000 km/a (Linienende Kaufpark)
ca. -14.000 km/a (Linienende Gr. Ellershausen, inkl. Schleifenfahrt)

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Göttingen, Stadt Göttingen, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich Friedhof Hetjershausen / Am Elstal
- Es sollte geprüft werden, ob Fahrtzeitgewinne im Linienverlauf der Linie 121 realisiert werden können, aufgrund knapper Fahrzeit, die durch die Neuankündigung der Ortschaften Ossenfeld, Knutbühren und Hetjershausen entsteht. Beispielsweise ist eine alternative Anbindung von Barlissen zu prüfen.
- 120-Minuten-Takt der Linie 122 auch in der SVZ für einen 60-Minuten-Takt in Hetjershausen (und in Folge auch für Knutbühren und Ossenfeld) oder Zusatzangebot durch Flow oder anderes bedarfsgesteuertes Angebot.

LKG-M-3: Verlängerung der Linie 140 zum Bahnhof nach Friedland
Hintergrund: Verbesserung im Stadt-Umland-Verkehr Göttingens. Entwicklung eines einheitlichen Verknüpfungspunktes am Bahnhof Friedland, mit mindestens zwei Fahrtenpaaren pro Stunde von und nach Göttingen (SPNV und ÖPNV).
Planungsansatz: ■ Verlängerung sämtlicher Fahrten der Linie 140 zum Bahnhof Friedland
Mehrkilometer: ■ ca. 23.000 km/a
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Mittelfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Verlängerung der Fahrten bis zum Bahnhof Eichenberg

LKG-M-4: Anbindung der Linie 141 an den Bahnhof Friedland
Hintergrund: Entwicklung eines einheitlichen Verknüpfungspunktes am Bahnhof Friedland, mit mindestens zwei Fahrtenpaaren pro Stunde nach Göttingen (SPNV und ÖPNV) und Zuführung relevanter Linien zu diesem Angebot.
Planungsansatz: ■ Führung aller Fahrten der Linie 141 zum Bahnhof Friedland ■ Schulrelevante Fahrten in Richtung Groß Schneen werden weiterhin direkt zum Schulzentrum geführt
Mehrkilometer: ■ ca. 14.000 km/a
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Mittelfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Verlängerung der Fahrten bis zum Bahnhof Eichenberg

LKG-M-5: Verlängerung der Fahrten der Linie 185 nach Ebergötzen

Hintergrund:

Die Fahrten der Linie 185 enden größtenteils in Holzerode, eine Anbindung an Ebergötzen ist nicht mit jeder Fahrt gegeben. Die Verbindungsmöglichkeiten in Ebergötzen in Richtung Duderstadt, Harz (siehe auch M-18) sowie weitere Fahrtmöglichkeiten in Richtung Göttingen sind jedoch hoch attraktiv und wurden im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sehr deutlich bestätigt.

Planungsansatz:

- Verlängerung aller Fahrten außerhalb der Linie 185 von Spanbeck oder Holzerode nach Ebergötzen. LinienTaxi-Fahrten nach Spanbeck unverändert

Mehrkilometer:

- ca. 50.000 km/a

Beteiligte

- Landkreis Göttingen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Berücksichtigung des **Prüfauftrags LKN-LKG-P-2**, ggf. können planerische Vorteile realisiert werden, insbesondere im Hinblick auf die Anbindung von Holzerode und Spanbeck durch die Linie 172 und 185.

LKG-M-6: Verbesserung des Fahrtenangebots der Linie 186

Hintergrund:

Derzeit verkehrt die Linie 186 nur unregelmäßig im Schulverkehr. Zu einer besseren Anbindung der Ortsteile Emmenhausen, Harste und Lengern an ihren Hauptort Bovenden sowie zur Stärkung der Tangentialrelation Adelebsen – Bovenden insgesamt soll das Angebot auf der Linie verdichtet werden.

Planungsansatz:

- Die Fahrten der Linie 186 sollen auf einen tagesdurchgängigen T120 verdichtet werden (sechs zusätzlich Fahrtenpaare Mo-Fr sowie Grundangebot am Samstag (vier Fahrtenpaare zwischen 8.00 und 14.00 Uhr)).
- Zusätzliche Fahrten (außerhalb der Schülerbeförderung) beginnen/enden am Bahnhof Adelebsen
- Zusätzliche Fahrten (außerhalb der Schülerbeförderung) beginnen/enden in Bovenden, Breite Straße

LKG-M-6: Verbesserung des Fahrtenangebots der Linie 186
■ In Löttingen, Erbsen, Emmenhausen und Lengeln sollen nur die Haltestellen auf dem direkten Linienweg bedient werden
Mehrkilometer: ■ ca. 56.000 km/a
Beteiligte ■ Landkreis Göttingen
Umsetzungsperspektive: ■ Langfristig

Die im Anhörungsentwurf des NVP dargestellte Maßnahme LKG-M-7 wurde gelöscht, da diese bereits zum 05.02.2025 umgesetzt wurde.

LKG-M-8: Verlängerung der Linie 131
Hintergrund: Für eine verbesserte Verknüpfung der Linien untereinander, einen besseren Anschluss der Ortsteile Olenhusen, Settmarshausen und Klein Wiershausen an das Kernnetz sowie für Verbesserungen in der Schülerbeförderung ist die Linie 131 über Varmissen bis nach Dransfeld (Grundschule) zu verlängern.
Planungsansatz: ■ Verlängerung der Linie 131 bis nach Dransfeld
Mehrkilometer: ■ ca. 7.500 km/a
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Kurzfristig

LKG-P-1 (PILOTPROJEKT RUFBUSFLÄCHENSYSTEM): Anpassung des Linienwegs der Linie 154, Überführung der Linie 173 in flächenhaften Bedarfsverkehr
Hintergrund: In der Einheitsgemeinde Gleichen bestehen eine Vielzahl an Wünschen zu Verbindungen, die im klassischen Linienverkehr nicht einfach zu realisieren sind und durch die anspruchsvolle Siedlungsstruktur an ihre Grenzen stößt (einzelne Ortsteile erfordern immer wieder Stichfahrten, welche zeitintensiv und unkomfortabel für weiterfahrende Fahrgäste sind). Dazu wird aus Sattenhausen,

LKG-P-1 (PILOTPROJEKT RUFBUSFLÄCHENSYSTEM): Anpassung des Linienwegs der Linie 154, Überführung der Linie 173 in flächenhaften Bedarfsverkehr
Rittmarshausen, Beienrode etc. der Wunsch geäußert, eine Direktverbindung nach Duderstadt vorzusehen. Behebung des Angebotsdefizits zwischen Duderstadt und Gleichen
Planungsansatz 1: ■ Die Linie 154 verkehrt zukünftig auf direkterem Linienweg nach Duderstadt (Göttingen – Diemarden – Klein Lengden – Benniehausen – Wöllmarshausen – Rittmarshausen – Westerode – Duderstadt) ■ Mo – Fr: Erweiterung des Fahrplanangebots um ein zusätzliches Fahrtenpaar im Spätverkehr zur Behebung des Angebotsdefizits (siehe 6.1) ■ Sa: Erweiterung des Fahrplanangebots um drei zusätzliche Fahrtenpaare zur Behebung des Angebotsdefizits (siehe 6.1)
Planungsansatz 2: ■ Die Linie 173 wird (außerhalb der schulrelevanten Zeiten) zu einem Rufbusflächensystem als Sektorbetrieb weiterentwickelt. Der Rufbus bringt die Fahrgäste aus den einzelnen Ortsteilen zu entsprechenden Umsteigehaltestellen innerhalb der Teilfläche oder zu allen anderen Haltestellen innerhalb der Teilfläche. Die Fahrten des Rufbusses werden fahrplanseitig auf direkte Fahrten zur Umsteigehaltestelle der Linien 160, 170 in Waake, der 150 in Wöllmarshausen oder der 154 in Rittmarshausen abgestimmt. ■ Die Fahrt im Rufbus bedarf einer Voranmeldung per App oder Telefon. ■ Die Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen etc. soll ermöglicht werden. ■ Das Bedienungsgebiet dieses Rufbusses soll sich auf die Orte Bösinghausen, Waake, Mackenrode, Potzwenden, Falkenhagen, Sattenhausen, Niedeck, Benniehausen, Gelliehausen, Wöllmarshausen, Rittmarshausen, Kerstlingero, Beienrode, Sennickerode und Appenrode beschränken.
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden
Umsetzungsperspektive: ■ Langfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Alternative: Ohne Verlängerung der Linie 154 nach Duderstadt, sondern Ausgestaltung des Rufbusflächensystems nur als Zubringerverkehr zur Linie 150, 160 und 170 und hierüber Anbindung an Duderstadt. ■ Alternative: Verlängerung der Linie 173 über Landolfshausen und Seulingen nach Duderstadt, bzw. Sektorbetrieb ab Ebergötzen über Seulingen nach Duderstadt

LKG-P-2: Wiedereinführung AST Adelebsen
Hintergrund: Rückmeldung der Bürgerinnen und Bürger aus Adelebsen im Rahmen der On-line-Beteiligung
Planungsansatz: ■ Wiedereinführung des AST Adelebsen ■ Finanzierung des Angebots muss durch den Flecken Adelebsen sichergestellt sein ■ Koordinierende Unterstützung durch den ZVSN
Beteiligte ■ ZVSN, Landkreis Göttingen, Flecken Adelebsen, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ In Abhängigkeit der Finanzierungsbereitschaft durch den Flecken Adelebsen

9.2.9 Planungen für den Landkreis Göttingen im Übergang zu weiteren Nachbarlandkreisen

LKG-W-M-1: Verlängerung der Linie 451
Hintergrund: Wie in LKG-M-8 dargestellt, wird die zukünftige Anbindung Lonaus über die 452 sichergestellt. Die freiwerdenden Kapazitäten auf der Linie 451 sollen für ein Kreisgrenzen überschreitendes Direktangebot nach St. Andreasberg genutzt werden. Verbesserte Verbindungen in den Harz für eine optimierte ÖPNV-Angebotsituation aus touristischer Perspektive (Herzberg – St. Andreasberg stündlich alternierend über Sieber oder Bad Lauterberg).
Planungsansatz: ■ Verlängerung der Linie 451 über Sieber bis nach St. Andreasberg ■ (Teil-)Finanzierung über HATIX bei möglichem Beitritt der Stadt Herzberg
Mehrkilometer: ■ ca. 30.000 km/a (davon ca. 12.000 auf dem Gebiet des Landkreis Göttingen und ca. 18.000 auf dem Gebiet des Landkreis Goslar)
Beteiligte ■ ZVSN, Verkehrsunternehmen Landkreis Göttingen, Regionalverband Großraum Braunschweig, Landkreis Goslar
Umsetzungsperspektive:

LKG-W-M-1: Verlängerung der Linie 451

- Mittelfristig

LKG-W-M-2: Umsetzung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Herzberg und Braunlage

Hintergrund:

Im Status quo verbindet die Linie 450 Herzberg und Bad Lauterberg mit St. Andreasberg sowie über einen anderen Linienweg Herzberg und Bad Lauterberg mit Braunlage. In der Regel wird dabei die Verbindung nach Braunlage Mo – Fr nicht angeboten, sondern nur am Samstag und Sonntag. Im Interesse des landesweiten Ausbaus überregionaler Verkehrsangebote im ÖPNV zur räumlichen und qualitativen Ergänzung des Schienenpersonennahverkehrs soll diese Relation aufgewertet werden.

Planungsansatz:

- Trennung der Linienäste der Linie 450 (alt) in 450 (neu) Herzberg – Bad Lauterberg – Braunlage (landesbedeutsame Buslinie) und 455 (neu) Herzberg – Bad Lauterberg – Sankt Andreasberg
- Einrichtung eines durchgängigen 120-Minuten-Takts (Montag bis Sonntag) zwischen Herzberg, Bad Lauterberg und Braunlage, zwischen ca. 05.00 und 22.00 Uhr (wobei das Angebot am Samstag und Sonntag bis auf wenige Fahrten zum Tagesende bereits besteht)

Mehrkilometer:

- ca. 82.000 km/a (davon ca. 43.000 auf dem Gebiet des Landkreises Göttingen und ca. 39.000 auf dem Gebiet des Landkreises Goslar)

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Göttingen, LNVG, Verkehrsunternehmen, Regionalverband Großraum Braunschweig, Landkreis Goslar

Umsetzungsperspektive:

- Die Umsetzung erfolgt kurzfristig, geplant für Oktober 2025

LKG-W-P-1: Schnellbusangebot Northeim – Osterode am Harz – Clausthal-Zellerfeld – Goslar

Hintergrund:

Aufbau einer neuen landesbedeutsamen Buslinie Northeim – Osterode – Clausthal-Zellerfeld – Goslar. Die Linie trägt zum einen den Anforderungen Rechnung, ein verbessertes Angebot zwischen den Mittelzentren Northeim und Osterode zu etablieren, zum anderen bestehen Bedarfe im Landkreis Goslar für Verbesserungen auf der Relation Goslar – Clausthal-Zellerfeld – Osterode. Dies Bedarfe resultieren insbesondere aus der Verkehrsnachfrage der TU in Clausthal-

LKG-W-P-1: Schnellbusangebot Northeim – Osterode am Harz – Clausthal-Zellerfeld – Goslar

Zellerfeld (Studierende und Mitarbeitende an der TU) sowie aus dem Tourismus. Damit verbesserte Verbindung in den Harz für eine optimierte ÖPNV-Angebots-situation aus touristischer Perspektive.

Über die Entwicklung einer entsprechenden Linie kann auch das heute beste-hende Bedienungsdefizit zwischen Osterode und Clausthal-Zellerfeld in der SVZ (Mo – Sa) (vgl. 6.1) kompensiert werden.

Planungsansatz:

- Ggf. Anpassung und Integration von Teilen des Bedienungsangebots der heutigen Linie 440
- Ggf. Anpassung und Integration von Teilen des Bedienungsangebots der heutigen Linie 830 (Landkreis Goslar), die schon heute mit einem dichten Taktangebot angeboten wird, tlw. aber an ihre Belastungsgrenzen stößt
- Stündlicher oder zweistündlicher Bus zwischen Northeim über Osterode und dann auf schnellstem Weg (Bundesstraße) nach Clausthal-Zellerfeld und Goslar
- In Northeim Anschluss an den RE 2 aus und in Richtung Göttingen

Beteiligte

- ZVSN, Regionalverband Braunschweig, Landkreis Göttingen, Landkreis Nor-theim, Landkreis Goslar, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Bei der Entwicklung der o. g. Relation sind parallele Angebotsstrukturen durch Überlagerung bestehender Verkehrsangebote zu vermeiden und gleichzeitig bestehende Verkehrsangebote nicht zu schwächen. Darüber hinaus ist eine künftige finanzielle Ausgestaltung zwischen den Aufgabenträ-gern eng abzustimmen.

LKG-W-P-2: Landesbedeutsame Linie – Leinefelde-Worbis – Duderstadt

Hintergrund:

Maßnahme des Landkreises Eichsfeld: Im Landkreis Eichsfeld sollen mit der regi-onal bedeutsamen Verbindung Leinefelde-Worbis – Duderstadt die Verbindun-gen zwischen den benachbarten Zentralen Orten sichergestellt werden, zudem die Anbindung von Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Gemeindefunkti-onen an zentrale Orte sowie an das Schienennetz.

Über ein entsprechendes Angebot kann auch das heute bestehende Bedie-nungsdefizit zwischen Duderstadt und Leinefelde (vgl. 6.1) kompensiert werden.

LKG-W-P-2: Landesbedeutsame Linie – Leinefelde-Worbis – Duderstadt

Planungsansatz:

- Partnerschaftliche Unterstützung der Bemühungen des Landkreises Eichsfeld
- Kofinanzierung des Ansatzes über Fördermittel zur Sicherstellung der ganzheitlichen Bedienung und Vermeidung einer etwaigen Lücke zwischen Landes- bzw. Kreisgrenze und Duderstadt

Beteiligte

- ZVSN, Landkreis Eichsfeld, Landkreis Göttingen, LNVG, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Prüfung einer möglichen Durchbindung nach Herzberg (SPNV-Anschluss) oder auch Göttingen (Anschluss Fern- und Nahverkehr)

LKG-W-P-3: Verlängerung der Linie 462 bis Altenau

Hintergrund:

Für eine verbesserte Aufnahme touristischer Nachfrageströme und für ein allgemein verbessertes Angebot zwischen dem Landkreis Göttingen und dem Landkreis Goslar soll geprüft werden, ob die Linie 462 bis Altenau verlängert werden kann.

Planungsansatz:

- Verlängerung sämtlicher Fahrten der Linie 462 von Riefensbeek-Kamschla-cken in die Bergstadt Altenau

Beteiligte

- ZVSN, Regionalverband Braunschweig, LNVG, Landkreis Göttingen, Landkreis Goslar

Umsetzungsperspektive:

- Mittelfristig

LKG-W-P-4: Veränderung Linienführung der Linie 465 (sowie 460 und 463)

Hintergrund:

In Ergänzung zur geplanten Einführung einer neuen Linie 400 (Northeim – Osterode – Clausthal-Zellerfeld – Goslar) soll eine verbesserte Bedienung des Bereichs Bad Grund, Gittelde, Eisdorf, Förste und Dorste erzielt werden. Die Orte sind heute über die Linien 460, 463 und 465 auf unterschiedlichen Linienwegen und tlw. mit notwendigen Umstiegen an Osterode, Clausthal-Zellerfeld oder Katlenburg angebunden.

LKG-W-P-4: Veränderung Linienführung der Linie 465 (sowie 460 und 463)
Verbesserte Verbindungen in den Harz für eine optimierte ÖPNV-Angebotsituation aus touristischer Perspektive.
Planungsansatz: ■ Verlegung des Linienwegs der Linie 465 auf den Korridor Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Dorste – Katlenburg ■ Neukonzeption und Vereinheitlichung der Linien 460 und 463 als Folgeplanung
Beteiligte ■ ZVSN, Regionalverband Braunschweig, LNVG, Landkreis Göttingen, Landkreis Goslar
Umsetzungsperspektive: ■ Mittelfristig

LKG-W-P-5: Verbesserung des Fahrtenangebots der Linie 33 (OrtsBus Staufenberg)
Hintergrund: Die Linie 33 fährt vormittags im T60, nachmittags ist das Angebot auf einen T120 ausgedünnt.
Planungsansatz: ■ Umsetzung eines tagesdurchgängigen 60-Minuten-Takts
Beteiligte ■ ZVSN, NVV, Landkreis Göttingen, Landkreis Kassel, Verkehrsunternehmen
Umsetzungsperspektive: ■ Langfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Prüfung der Verbesserung des morgendlichen Angebots durch Einführung von zusätzlichen Frühfahrten (30-Minuten-Takt zu Aufkommensschwerpunkten). ■ Prüfung der etwaigen Bedienung des Bahnhofs Speele durch die Linie 33 mit entsprechender Fahrplanabstimmung zum SPNV, für eine verbesserte Anbindung Staufenberg in Richtung Hann. Münden.

9.2.10 Planungen für die Stadt Göttingen

G-M-1: Kürzung des Linienwegs der Linien 61/62
Hintergrund: Siehe Maßnahme LKG-M-2 (Kapitel 9.2.8) Neupositionierung der Verkehre im Stadt-Umland-Verkehr Göttingens. Die Linien 121 und 122 übernehmen zukünftig die Anbindung der Göttinger Ortsteile Knutbühren und Hetjershausen.
Planungsansatz: ■ Erweiterte Linien 121 und 122 übernehmen die Bedienung von Hetjershausen und Knutbühren. ■ Führung der Linien 61 nur bis Gr. Ellershausen oder Kaufpark (oder ggf. noch eher eingekürzter Linienast).
Einsparung Linie 61/62: ■ Minderleistung 61/T61: ca. -40.000 km/a (Linienende Kaufpark) ca. -14.000 km/a (Linienende Gr. Ellershausen, inkl. Schleifenfahrt)
Beteiligte ■ ZVSN, Stadt Göttingen, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen, GöVB
Umsetzungsperspektive: ■ Mittelfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Feinerschließung Hasenwinkel nicht über die Linien 121 und 122 möglich. Kompensation über verbesserte Haltestelleninfrastruktur im Sinne einer Mobilitätsstation ist zu prüfen. ■ „120-Minuten-Takt der Linie 122 auch in der SVZ für einen 60-Minuten-Takt in Hetjershausen (und in Folge auch für Knutbühren und Ossenfeld) oder Zusatzangebot durch Flow oder anderes bedarfsgesteuertes Angebot.“

G-M-2: Kürzung des Linienwegs der Linie 71
Hintergrund: Siehe Maßnahme LKN-LKG-M-2 (Kapitel 9.2.7) Neupositionierung der Verkehre im Stadt-Umland-Verkehr Göttingens. Die Linien 110 und 210 übernehmen zukünftig die Anbindung des Göttinger Ortsteils Esebeck. Durch die freiwerdenden Kapazitäten der Line 71 können andere Bereiche der Stadt Göttingen, bspw. der neu entwickelte Bereich in Grone besser an die

G-M-2: Kürzung des Linienwegs der Linie 71
Kernstadt angebunden werden oder eine einheitliche Bedienung für Elliehausen erfolgen.
Planungsansatz: ■ Veränderte Linie 210 übernimmt die Bedienung von Esebeck in Kombination mit der Linie 110 (hierüber werden zwei Fahrten pro Stunde bzw. ein 30-Minuten-Takt für Esebeck sichergestellt) ■ Führung der Linien 71 nur bis Elliehausen und einheitliche Bedienung Elliehausens im Zusammenspiel mit der Linie 72
Einsparung Linie 71: ■ Minderleistung: ca. - 38.000 km
Beteiligte ■ ZVSN, Stadt Göttingen, Landkreis Göttingen, Verkehrsunternehmen, GÖVB
Umsetzungsperspektive: ■ mittelfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Prüfung der Einstellung des gesamten Linienastes, da auf dem Abschnitt Elliehausen – Bahnhof Parallelverkehr herrscht.

G-M-3: Einrichtung einer neuen Linie 13 (Holtenser Berg Nord – Eiswiese)
Hintergrund: Maßnahme gemäß Beschlusslage zum Projekt Taktverdichtung. Verdichtung des Angebots Holtenser Berg – Weststadt – Bahnhof/ZOB – Südstadt (im Zusammenspiel mit den weiteren Linien) auf einen 10-Minuten-Takt. Angebotsausweitung mit Bezug und im Vorlauf zum Entwicklungsgebiet Europaquartier Göttingen. Direktes ÖPNV-Angebot zwischen Bahnhof und Eiswiese.
Planungsansatz: ■ Einrichtung einer 30-Minuten-Takt-Linie (Mo-Sa, HVZ und NVZ) mit dem Linienverlauf: Holtenser Berg Nord – Lindenweg – Grätzelstraße – Schützenplatz – Bahnhof/ZOB – Marienstraße – Walkemühlenweg – Lotzestraße – Badeparadies Eiswiese (mit anschließender Wendefahrt über Sandweg und Lotzestraße für die Rückrichtung) ■ Abstimmung des Fahrplanangebots mit den Linien 11 und 12 für einen angenäherten 10-Minuten-Takt zwischen Holtenser Berg und Bahnhof
Mehrkilometer: ■ ca. 168.000 km/a

G-M-3: Einrichtung einer neuen Linie 13 (Holtenser Berg Nord – Eiswiese)
Beteiligte ■ Stadt Göttingen, GöVB
Umsetzungsperspektive: ■ langfristig
Zusätzliche Prüfaufträge: ■ Zu prüfen ist eine möglichst störungsarme und schnelle Andienung des Bahnhofs/ZOB entweder über Landgericht/Bahnhof oder über Bahnhofsallee (→ Reaktivierung Haltestelle Bahnhofsallee notwendig) und Groner Landstraße ■ Prüfung einer zusätzliche Halteposition in der Lotzestraße, Höhe Greifswalder Weg, für eine direkte Anbindung der Südstadt

G-M-4: Einrichtung einer neuen Linie 24 (Weende - Geismar)
Hintergrund: Maßnahme gemäß Beschlusslage zum Projekt Taktverdichtung. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung der Stadt Göttingen hat verdeutlicht, dass wechselseitig viele Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen Weende und Geismar besteht. Ein direktes Fahrtenangebot im ÖPNV, zur Befriedigung dieser Wegebeziehungen, besteht jedoch nicht. Auch die Verflechtungen zwischen Geismar und der Südstadt sind ebenfalls eng Eine neue Linie zwischen Weende und Geismar erweitert das Fahrplanangebot auf dem nördlichen Linienast für die Linien 21/22 und 31/32 und auf dem südlichen Ast für die Linien 13 (siehe G-M-3) und 91/92 und verdichtet so das Taktangebot zu einem 10-Minuten-Takt in diesen Bereichen.
Planungsansatz: ■ Einrichtung einer 30-Minuten-Takt-Linie (Mo-Sa, HVZ und NVZ) mit dem Linienverlauf: Friedhof Junkerberg – Freibad Weende – Kreuzberg Ring – Bahnhof/ZOB – Marienstr. – Walkemühlenweg – Lotzestraße – Badeparadies Eiswiese – Danziger Straße – Kiefernweg – Kurmainzer Weg – Charlottenburger Straße – Grete-Henry-Straße ■ Abstimmung des Fahrplanangebots mit den Linien 21/22 bzw. 31/32, bzw. 91/92 sowie Linie 13 (siehe G-M-3) für einen angenäherten 10-Minuten-Takt in den entsprechenden Abschnitten
Mehrkilometer: ■ ca. 275.000 km/a
Beteiligte ■ Stadt Göttingen, GöVB

G-M-4: Einrichtung einer neuen Linie 24 (Weende - Geismar)

Umsetzungsperspektive:

- langfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Verlauf über Bahnhofsallee anstelle Bahnhof/ZOB möglich, zur besseren Anbindung der Lokhalle, Cinemaxx und der Rückseite des Bahnhofs.

G-M-5: Verlängerung der Linie 50 sowie Veränderung des Linienverlaufs

Hintergrund:

Maßnahme gemäß Beschlusslage zum Projekt Taktverdichtung.

Beschleunigung der Linie 50 zur Sicherung der Betriebsstabilität sowie notwendige Anbindung des Entwicklungsgebiets Lange Rekesweg durch eine Linie mit Bezug zur Innenstadt (über Haltestelle Auditorium).

Planungsansatz 1:

- Neue Führung der Bestandslinie vom Albaniplatz über Theaterplatz, Bühlnstr., Nikolausberger Weg, Auditorium, Landgericht Bahnhof und Bahnhofsallee oder Bahnhof/ZOB (siehe zusätzlicher Prüfauftrag)
- Deutliche Verringerung der Fahrtzeit im Bereich der Oststadt durch Auslassen der Haltestellen Hainbündstr., Ewaldstr., Jugendherberge (weiterhin Bedienung durch Linie 80), Nonnenstieg (weiterhin Bedienung durch Linie 80), Eichendorffplatz und Dahlmannstr.
- Einrichtung einer Haltestelle auf der Herzberger Landstr., Höhe Albrechtstr.

Planungsansatz 2:

- Verlängerung der Linie ab Bahnhofsallee oder Bahnhof/ZOB zum Entwicklungsgebiet Lange Rekesweg über Greitweg oder über Kasseler Landstraße möglich

Mehrkilometer:

- ca. 73.000 km/a

Beteiligte

- Stadt Göttingen, GöVB

Umsetzungsperspektive:

- Verlängerung der Linie in Abhängigkeit der Umsetzung des Entwicklungsgebietes Lange Rekesweg

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Verlauf über Bahnhofsallee anstatt Bahnhof/ZOB möglich, zur besseren Anbindung der Lokhalle, Cinemaxx und der Rückseite des Bahnhofs.

G-M-6: Nachfrageorientierte Fahrplangestaltung der Linie 33

Hintergrund:

Aufnahme der Maßnahme gemäß Projekt Taktverdichtung.

Die Linie 33 verknüpft den Holtenser Berg mit den Kliniken, der Neuen IGS sowie der Wilhelm-Henneberg-Schule. Im Bestand ist es die am schwächsten nachgefragte Linie im gesamten Göttinger Liniennetz. Bereits heute ist der Fahrplan auf ihre maßgebliche Bedeutung in der Schülerbeförderung ausgerichtet. Eine Nachfragespitze besteht lediglich am Morgen. Angesichts der begrenzt verfügbaren finanziellen Ressourcen ist eine Reduzierung des Angebotes der Linie 33 auf einen Fahrplan entsprechend der Schichtzeiten des UMG bzw. der HVZ und der Schülerbeförderung umzusetzen. Die eingesparten Mittel können in die Angebotsausweitung in anderen Bereichen des Netzes fließen.

Planungsansatz:

- Rückführung des Fahrplanangebots auf HVZ-, Schicht- und Schulangebot

Minderleistung:

- Minderleistung: ca. - 70.000 km

Beteiligte

- Stadt Göttingen, GÖVB

Umsetzungsperspektive:

- kurzfristig

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Zusatzangebot durch Flow oder anderes bedarfsgesteuertes Angebot prüfen, auch in Richtung Weende

G-P-1: Prüfauftrag Nachtbus

Hintergrund:

Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzsituation sind die Optionen zur Fortführung des heutigen Nachtbusangebots (exklusive der Fahrten am Sonntagmorgen) zu überprüfen. Zwar wurde im Rahmen der Online-Beteiligung deutlich, dass es einen deutlichen Wunsch für ein verbessertes Angebot in diesem Segment gibt, jedoch ist die heutige Nachfragesituation im Nachtbusverkehr deutlich geringer als im Tagverkehr (Besetzung pro Fahrt), sodass das Angebot des Tagverkehrs nicht zu Gunsten des Nachtverkehrs eingeschränkt werden sollte.

Beteiligte

- Stadt Göttingen, GÖVB

Umsetzungsperspektive:

- Kurzfristige Prüfung

G-P-1: Prüfauftrag Nachtbus

Zusätzliche Prüfaufträge:

- Begriffliche Trennung des reinen Nachtbusverkehrs und des Verkehrs am Sonntagmorgen, für eine Abgrenzung der unterschiedlich zu bewertenden Angebote.

G-P-2: Verlängerung der Linie 63 zum Bahnhof Rosdorf

Hintergrund:

Eine etwaige Verlängerung der Linie 63 nach Rosdorf ist aufgrund folgender Aspekte zu prüfen:

- Verbesserte Andienung des Entwicklungsgebietes Luhbach Auen
- Reaktivierung des Bahnhaltdepunktes in Rosdorf
- Direkter Linienweg im ÖPNV aus Rosdorf zum benachbarten Arbeitsplatzschwerpunkt Siekweg/Siekanger

Planungsansatz:

- Linienführung über den Siekweg und Weiterführung der Linie über den Linienverlauf der heutigen 61 und 62 (Freibad, Obere Straße, Hagenbreite, Spickenweg oder Bahnhof Rosdorf)
- Hieraus ergibt sich die Option den Linienverlauf der 61 und/oder 62 in Rosdorf einzukürzen und hierüber Einsparungen zu realisieren (insbesondere im Zusammenhang mit der Maßnahme G-M-1 bzw. LKG-M-2 (Kapitel 9.2.8)) oder für einen stabileren Linienbetrieb Sorge zu tragen.

Beteiligte

- Stadt Göttingen, GöVB, Landkreis Göttingen

Umsetzungsperspektive:

- Kurzfristige Prüfung, mittelfristige Umsetzung bei positivem Prüfergebnis

9.3 Maßnahmenprogramm Infrastruktur / Fahrzeuge

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im NVP für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und für betriebliche Verbesserungen formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des NVP konkret bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten sowie der Barrierefreiheit

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des NVP formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Bushaltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen sukzessiv angepasst werden. Die dargestellten Ausstattungsstandards sollen beim Um- oder Neubau von Haltestellen vorgesehen werden. Die Planung und Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit sollen sukzessive weitergeführt werden.

Einrichtung neuer Haltestellen

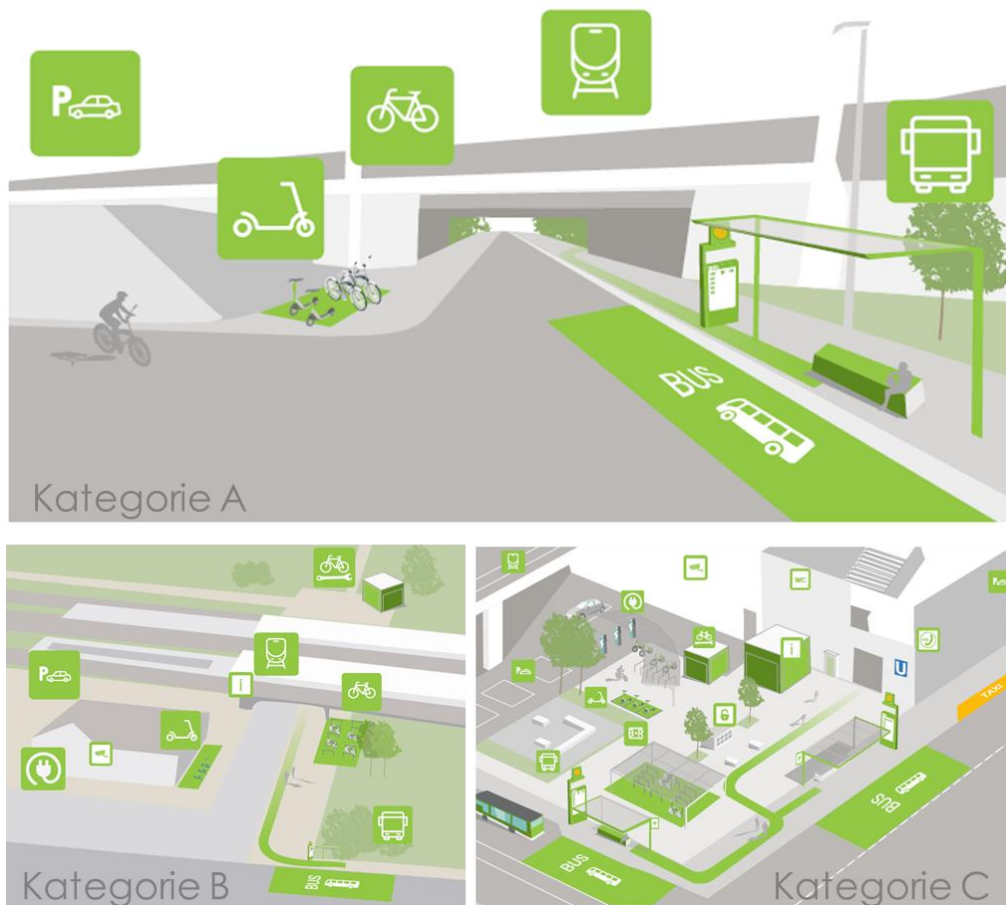
Die Einrichtung neuer Haltestellen wird dort im Rahmen von Prüfaufträgen vorgeschlagen, wo Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können. Erschließungslücken finden sich gemäß Kapitel 6.2 in wenigen Bereichen des Verbundraums, jedoch wurden im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger verschiedene Vorschläge eingebracht. Neue Haltestellen können auch im Zuge neuer Linien und Linienverläufe eingerichtet werden, um die Erreichbarkeit in den neu erschlossenen Bereichen (neue Siedlungsbereiche, Arbeitsplatzstandorte oder Freizeitziele) zu ermöglichen. Die letztendlichen Haltestellenlagen sind zwischen den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und den Baulastträgern abzustimmen.

Errichtung von Mobilitätsstationen

Damit die Verknüpfung von ÖV und weiteren Mobilitätsangeboten gut funktioniert und nachgefragt wird, sind attraktive, als Mobilitätsstation ausgebauten Haltestellen entscheidend. Der Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten zu Mobilitätsstationen ist neben der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsdienstleistern und der Entwicklung digitaler Mobilitätsplattformen (vgl. G-P-2) eine wesentliche Möglichkeit, die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu verbessern. Die Anforderungen an die Gestaltung und Flächennutzung solcher Mobilitätsstationen gehen daher deutlich über die bisherigen Ansätze intermodaler Verknüpfung in Form vor allem von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sowie Taxistellplätzen hinaus. Neben der Integration von Sharing-Angeboten steht auch die Einbeziehung von Angeboten für privat genutzte (Elektro-)Mobilität im Fokus der Diskussion, beispielsweise in Form von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur vor allem für Pedelecs.

Im Kapitel 5.2.6 bzw. in Tabelle 21 wurden die entsprechenden Haltestellen nach ihrer Wichtigkeit kategorisiert dargestellt sowie in Tabelle 22 Ausstattungsstandards hierfür definiert. Dennoch werden im jeweiligen Einzelfall standortgerechte Lösungen zu entwickeln sein, da die räumlichen Grundvoraussetzungen und Limitierungen berücksichtigt werden müssen. Dementsprechend empfiehlt es sich die Umsetzung als „modulares Baukastensystem“ vorzusehen und zwischen Ausbaustufen in unterschiedlichen Kategorien zu differenzieren.

Abbildung 43: Mobilitätsstationen als Baukastensystem



Quelle: Eigene Darstellung

Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe

Gemäß des SaubFahrzeugBeschG müssen die für den Linienverkehr eingesetzten Busse auf emissionsarme/-freie Antriebe umgestellt werden. In den Landkreisen muss dies sukzessive geschehen unter Berücksichtigung einer Strategie zur Bereitstellung notwendiger Ladeinfrastruktur bzw. Eigenerbringung durch die Verkehrsunternehmen (vgl. hierzu Kapitel 2.2, Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Einführung alternativer Antriebsformen im Verbundraum des ZVSN (Landkreise Göttingen, Northeim, Holzminden) 2023).

Wie aufgezeigt, besteht auf Grundlage der Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Einführung alternativer Antriebsformen im Verbundraum des ZVSN eine planerische Grundlage, die zukünftig die Technik batterieelektrischer Fahrzeuge ggü. der Wasserstofftechnik favorisiert. Hieran hängen weitere Grundsatzentscheidungen, die kurzfristig beantwortet werden müssen, insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zur Ladung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen), aber auch auf Qualitätsthemen (Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.). Das Gutachten gibt hierzu Empfehlungen, die mittelfristig einer politischen

Entscheidung bedürfen, damit entsprechende Prozesse zeitnah begonnen werden können.

Abhängig von der Entscheidung über das weitere Vorgehen zum Themenfeld „Alternative Antriebsform“ gilt es sowohl die organisatorischen, die finanziellen als auch die technischen Rahmenbedingungen für das gesamte Verbundgebiet zu konkretisieren. Insbesondere die Frage zur Strategie der Transformation seitens des privaten Busgewerbes (Auftragnehmer) ist derzeit noch unbeantwortet.

Für die Stadt Göttingen ist gemäß den definierten Anforderungen (siehe Kapitel 5.2.7, Neuanschaffung und Ersatzbeschaffung) ein klares Vorgehen für die kommenden Jahre dargestellt.

I-1: Fortführung barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

Hintergrund:

Fortschreibung der Maßnahme gemäß NVP ZVSN 2021 sowie NVP Stadt Göttingen 2019

Hinweise gemäß ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim

Planungsansätze:

- Weiterer Ausbau auf Basis eines zu entwickelnden Haltestellenkatasters (siehe im Folgenden) und den Anforderungen zur Haltestellenausstattung gemäß Festlegungen hier im NVP (vgl. Kapitel 5.2.6)
- Fortführung des Programms zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen mit Prioritätenreihung und Zeitplan: In Abhängigkeit der Haltestellenfrequentierung und der Bedeutung der Haltestelle (z. B. Verknüpfungshaltestelle, Mobilitätsstation, Haltestellen an relevanten Einrichtungen)
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit allen relevanten Beteiligten
- Bisher nicht ausgebaute Haltestellen der Kategorie I und II (in den Landkreisen) sowie A1 und A2 in der Stadt Göttingen sind mit höchster Priorität auszubauen
- Ausbau von Haltestellen mit besonderer Priorität innerhalb der jeweiligen Kommunen, wie zum Beispiel barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle Krankenhaus in Northeim (siehe ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim, B-M4)

Verkehrliche Bewertung:

- Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV
- verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Optimierung der Umsteigesituation

- Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
- Erfüllung der hier definierten Qualitätsstandards

Beteiligte:

- Straßenbaulastträger (ZVSN, Stadt Göttingen, Städte und Gemeinden, ggf. weitere Straßenbaulastträger), Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreterinnen und -vertreter

Umsetzung:

- Fortlaufend

I-2: Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen

Hintergrund:

Rückmeldung der Städte und Gemeinden sowie Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie notwendige Veränderungen im Rahmen Netzgestaltung zur Verbesserung der Erschließungsqualität.

Planungsansatz:

Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen:

■ Landkreis Göttingen:

- Bad Grund - Frankfurter Straße auf Höhe Sösewinkel
- Bad Lauterberg - Friedhofweg oder Hüttenstr./Wiesenbek
- Bovenden – Göttinger Straße (Bereich Sonnenberg)
- Bovenden – Vor dem Tore
- Duderstadt – Bahnhofsstraße/Sachsenring (Feilenfabrik)
- Imbsen – Hauptstr. (Linie 115)

■ Stadt Göttingen:

- Beethovenstr. / Friedrich-Jenner-Str.
- Elliehausen, Gesundbrunnen (Netto, Baumschule)
- Groß Ellershausen, Friedhof
- Grone, am Kreisel Hermann-Kolbe-Str. und/oder Hermann-Kolbe-Str. / Willi-Eichler Str.
- Hetjershausen, Knutbührener Weg
- Holtensen, Eisenbreite
- Rosdorfer Weg / Leinestr.

▪ Waldweg / Kreuzberggring ■ Landkreis Holzminden: ▪ Bevern - Jahnstraße / Breslauer Str. ▪ Delligsen – Freibad ▪ Lauenförde - Sohnreistraße/Raabestraße ■ Landkreis Northeim: ▪ Bad Gandersheim – Heckenbecker Str. / Hinter dem Meierhofe ▪ Dassel – Sollingtor / Im Hai ▪ Einbeck - Kreuzung Andershäuser Str. / Andershäuser Kirchweg ▪ Kreiensen Billerbecker Str. / Bebelstr. ▪ Stadt Northeim: Herstellung einer befestigten Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer aus Berwartshausen zur Haltestelle „Bundesstraße“ und ggf. aus Schnedinghausen zur rund 900 Meter entfernt gelegenen Haltestelle „Emilienhof Bundesstraße“ ▪ Uslar - Höhe Karl-Ilse-Str. oder Goethestr.
Verkehrliche Bewertung: ■ Erhöhung der Erschließungsqualität und der Feinerschließung durch den ÖPNV
Beteiligte: ■ ZVSN, Stadt Göttingen, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, GöVB
Umsetzung: ■ In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen und finanziellen Möglichkeiten

I-3: Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

Hintergrund:

Grundlegende Funktion einer Mobilitätsstation ist die örtliche Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsmitteln (vorzugsweise in Kombination mit dem ÖPNV). Im Sinne des Systemgedankens des Umweltverbundes sollte hierfür ein einheitliches Design bzw. bestehende Corporate Identity, mit entsprechenden Signalfarben, als Wiedererkennungsmerkmal verwendet werden. Aufgrund von unterschiedlichen räumlichen Kontexten und Nutzungspotenzialen bietet sich die Umsetzung als „modulares Baukastensystem“ an.

Neben der Grundausstattung eines barrierefreien Verknüpfungspunktes ist die weiterführende infrastrukturelle Ausstattung abhängig von den räumlichen Gegebenheiten, den auf die Örtlichkeit bezogenen Mobilitätsanforderungen, Nutzungspotenzialen und der Flächenverfügbarkeit. Dabei können einzelne Ausstattungselemente variabel an den jeweiligen Standort und den bestehenden Rahmenbedingungen modular angepasst werden. Bei der Gestaltung sollen die städtebauliche Integration, die Aufenthaltsqualität und ein einheitliches, wiedererkennbares Design sowie Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Wichtig sind somit:

- Gut sichtbare Wegeleitung zu den Bushaltestellen sowie zwischen etwaigen Umsteigehaltestellen (auch z. B. vom SPNV zu Bushaltestellen und umgekehrt) und zu den ergänzenden Mobilitätsangeboten
- Anordnung ergänzender Mobilitätsangebote im nahen Umfeld der Haltestellen des ÖPNV, um die Umsteigewege zwischen dem ÖPNV-System und ergänzenden Angeboten wie z. B. Leihfahrrädern, Carsharingangeboten und E-Tretroller kurz zu halten
- Sämtliche Angebote sowie die Station als solche sollten unter einer kommunikativen Dachmarke umgesetzt werden.

Planungsansatz:

Abhängig von der Größe der jeweiligen Mobilitätsstation können unterschiedliche Ausstattungsmerkmale (neben der Andienung durch den ÖPNV) zum Tragen kommen. Große Stationen (im folgenden Kategorie A) besitzen dabei ein umfassendes Ausstattungsportfolio, kleinere Anlagen entsprechend weniger.

In der folgenden Tabelle wird eine mögliche Zuordnung zu drei verschiedenen Stationsgrößen angeregt:

Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Einheitliches Design	Einheitliches Design	Einheitliches Design
Radstation, Fahrradparkhaus oder Fahrradabstellanlage (B+R) und Fahrrad-/Pedelec-Verleih	Fahrradabstellanlage (B+R) und Fahrrad-/Pedelec-Verleih	Fahrradabstellanlage (B+R)
Wegweisung	Wegweisung	Wegweisung
Witterungsschutz	Witterungsschutz	Witterungsschutz
Sitzgelegenheit	Sitzgelegenheit	Sitzgelegenheit
DFI-Anzeige	DFI-Anzeige	DFI-Anzeige
W-LAN-Punkt	W-LAN-Punkt	W-LAN-Punkt

Kfz-Abstellanlage (P+R)	Kfz-Abstellanlage (P+R)	
Ladestation Pedelec/Pkw	Ladestation Pedelec/Pkw	
Carsharing-Angebot	Carsharing-Angebot	
Servicepunkt oder Kiosk		
öffentliches WC		

Daneben sind zu berücksichtigen:

- Digitale Informationsmöglichkeiten über die Angebote und Kapazitäten der Mobilitätsstationen (und den verknüpften ÖPNV-Angeboten)
- Übersichtliche, gut beleuchtete und einsehbare sowie einfach befahrbare Mobilitätsstationen mit kurzen Umsteigewegen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten
- barrierefreier Zugang sowie die weiteren Ausstattungsstandards der Haltestellen gemäß Kapitel 5.2.6

Im Fokus des Ansatzes sollten insbesondere die ZOBs und zentrale Haltestellen in den Landkreisen stehen, für die schon seit geraumer Zeit Verbesserungsmaßnahmen oder ein Neubau geplant sind. Dies sind u. a.:

- Duderstadt ZOB,
- Dassel Paul-Gerhardt-Schule
- Einbeck Mitte/ZOB,
- Holzminden Bahnhof,
- Northeim Gardekürassierstraße (siehe hierzu auch ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim),
- Eschershausen Mitte

In der Stadt Göttingen werden u. a. folgende mögliche Standorte für innerstädtische Mobilitätsstationen vorgeschlagen:

- Friedländer Weg
- Goßlerstraße
- Hauptstraße (insbesondere zusätzliche Verknüpfung mit Regionalverkehr außerhalb des Zentrums im Sinne des Stadt-Umland-Ansatzes)
- Knochenmühle/B27
- Prinzenstraße

Verkehrliche Bewertung:

- Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes (Umstieg von PKW-Nutzung auf intermodale Wege)
- Verkehrsverlagerung, dadurch sinkende Lärm- und Schadstoffemissionen sowie besserer Verkehrsfluss insbesondere zu den Spitzenzeiten
- Ordnung und Bevorrechtigung von Flächen für unterschiedliche Mobilitätsangebote
- Notwendige Komplementärmaßnahme bei der Reduktion von Pkw-Stellplätzen

Beteiligte:

- ZVSN, Stadt Göttingen, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, GöVB, DB InfraGO

Umsetzung:

- In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen, örtlicher Gegebenheiten und finanzieller Möglichkeiten

I-4: Prüfauftrag - Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV

Hintergrund:

Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrtzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrtzeiten im ÖPNV zu beschleunigen. Dies trifft insbesondere auf die städtischen Verkehre zu

Planungsansatz:

Es ist ein umfassendes Programm zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV zu konzipieren und umzusetzen. Dieses Programm soll Maßnahmenkonzepte zur Optimierung und Stabilisierung des Betriebsablaufs beinhalten, z. B. durch:

- Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren (ggf. auch Spuren mit temporärer und dynamischer Freigabe für den Busverkehr), mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann (geregelter Ein-/Durchfahrtbeschränkungen z. B. durch Schranken, Poller etc.). ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) entfalten die höchste Wirksamkeit zur Verminderung der Behinderungen/ Störungen durch den MIV auf den Streckenführungen. Die Realisierung von Busspuren ist jedoch meist mit längeren Planungs- und Abstimmungsverfahren verbunden, häufig wirken ausgeprägte Akzeptanzprobleme umsetzungshindernd. Sind Busspuren nicht oder nur langfristig realisierbar, sind

Lösungen vorzusehen, die in ihrer Wirksamkeit der Bestlösung möglichst nahekommen.

Als (jedoch nicht gleichwertige) Alternative für die Einrichtung von Busspuren ist die Realisierung der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ anzusehen. Das Prinzip beruht auf einer temporären Trennung der Verkehrsarten im Verlauf eines Streckenabschnittes mit Mischverkehr Bus/MIV. Der Bus wird dazu an LSA und Haltestellen (meist als sog. Busschleuse) bevorrechtigt und kann anschließend als Pulkführer den nachfolgenden Abschnitt durchfahren. Bei konsequenter Anwendung und im Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen (insbesondere Kaphaltestelle in Verbindung mit Busschleusen vor den Knotenpunkten) kann in begrenzten Streckenabschnitten der Bus störungsarm geführt werden.

Busspuren bedürfen der Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, d. h. das Befahren und/oder Beparken durch den MIV und durch Lieferverkehr ist konsequent zu unterbinden. Handlungsansätze sind:

- bauliche Trennung zwischen Busspur und MIV-Spuren,
 - Optimierung der Ein- und Ausfahrten, insbesondere durch Signalisierung,
 - Abbau der Behinderungen durch widerrechtlich auf den Busspuren parkende und haltende Fahrzeuge (z. B. Halteverbote, Einrichtung von [ggf. temporären] Ladezonen),
 - konsequente Ahndung von Parkverstößen insbesondere durch schnellstmögliche Entfernung der Fahrzeuge.
- Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen: Die Bevorrechtigung kann durch Busschleuse an LSA-geregelten Knotenpunkten mit hohem Verkehrsaufkommen sinnvoll sein. Dies gilt insbesondere, wenn ein störungsfreies Linksabbiegen für den Bus gesichert werden soll. Hier tritt der Bus anschließend als Pulkführer auf.
 - Anlage von Haltestellenkaps: Bei Haltestellenkaps reicht die Haltestelle bis an den Fahrbahnrand, um zeitintensives Einfädeln in den fließenden Verkehr zu verringern. Der Bus kann so fast komplett gerade die Haltestelle anfahren³⁵.
 - Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten
 - Bevorrechtigung und Ausnahmeregelungen für Busse in Tempo-30-Zonen.
 - Durch einen signalgesicherten Fahrstreifenwechsel vor Knotenpunkten ist ein störungsfreier Spurwechsel möglich. Allerdings geht damit einher, dass die Haltestelle nicht direkt am Knotenpunkt positioniert werden kann.

³⁵ Buskaps besitzen darüber hinaus den Vorteil, dass diese leichter und kostengünstiger als barrierefreie Haltestellen eingerichtet werden können, da barrierefreie Busbuchten eine sehr große Länge von über 80 m benötigen. Entsprechend hoch sind die Baukosten, der Flächenbedarf und die Flächenversiegelung.

Dadurch entstehen ggf. längere Fußwege für die Fahrgäste zum Überqueren der Fahrbahn. ■ Einrichtung dynamischer und lastrichtungsbezogener Busspuren in Göttingen
Verkehrliche Bewertung: ■ Reduzierung der Fahrtzeit sowie Erreichung von mehr Fahrplanstabilität ■ Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ■ Verbesserte Kundenakzeptanz
Beteiligte: ■ Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen
Umsetzung: ■ In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen und finanziellen Möglichkeiten ■ Im Rahmen von Straßensanierungen auch kurzfristig umsetzbar

I-5: Aufbau eines gemeinsamen Haltestellenkatasters für Südniedersachsen

Hintergrund:

Ein Haltestellenkataster dient der Bestandserfassung aller Haltestellen im Verbundgebiet inkl. der Stadt Göttingen. Das Haltestellenkataster bietet die Grundlage für einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur – insbesondere der Barrierefreiheit. Die systematische und flächendeckende Erfassung der Ausstattungsmerkmale muss kontinuierlich fortgesetzt werden, neue oder sich in der Lage veränderte Haltestellen sind fortlaufend zu aktualisieren. Die Daten fließen in eine umfassendere Mobilitätsdatenbank ein, die bspw. für die Allgemeinheit geöffnet werden kann, für eine barrierefreie Reiseplanung oder um Bsp. Mängel melden zu können. Als Beispiel hierfür kann das Informationsangebot des Nachbaraufgabenträgers NVV herangezogen werden, siehe:

<https://hms-nvv.etc-consult.de/hms-nvv/home>

Bei Veränderungen an Haltestellen (z. B. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau) übermitteln die Baulastträger entsprechende Informationen, um das Haltestellenkataster aktuell zu halten.

Planungsansatz:

- Erstellung eines vollumfänglichen Haltestellenkatasters
- Implementierung in eine übergreifende Mobilitätsplattform

■ Definieren von Verantwortlichkeiten und Prozessen zur verlässlichen Pflege und Aktualisierung der Datenbank.
Verkehrliche Bewertung: ■ Verbesserte Information, Kommunikation und integrierte Planungskultur
Beteiligte: ■ ZVSN, Stadt Göttingen, weitere Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen
Umsetzung: ■ Langfristig

I-6: Prüfauftrag direkter Zugang zur Godehardstr. von den Gleisen 4,5 und 6,7 des Bahnhofs in Göttingen

Hintergrund:

Für kürzere Übergangszeiten zwischen SPNV und ÖPNV in Göttingen (Haltestelle Landgericht/Bahnhof) sowie für eine verbesserte Zugänglichkeit des Bereichs Landgericht und Finanzamt zum SPNV

Planungsansatz:

- Einrichtung von Treppenabgängen und Fahrstuhl von den Gleisen 4,5 und 6,7 zur Godehardstraße

Verkehrliche Bewertung:

- Verkürzung des Fußwegs zur Haltestelle Landgericht/Bahnhof um ca. 300m, hierdurch verbesserte Verknüpfung SPNV/ÖPNV durch höhere Anschlusssicherheit

Beteiligte:

- DB InfraGO, ZVSN, Stadt Göttingen

Umsetzung:

- Langfristig

I-7: Prüfauftrag P+R

Hintergrund:

Eine gemeinschaftliche verkehrspolitische Zielsetzung ist die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote. Da nicht immer und überall leistungsfähige ÖPNV-Anbindungen zur Verfügung stehen, kann ein zusätzlicher Baustein auch die Verknüpfung des Pkw-Verkehrs mit den leistungsstarken Korridoren des ÖPNV, insbesondere des Schienenverkehrs, mittels Park+Ride (P+R) sein. Auch so können intermodale Reiseketten mit attraktiven Fahrzeiten ermöglicht werden. P+R-Stationen übernehmen darüber hinaus noch weitere Aufgaben in der intermodalen Verknüpfung bspw. als Umsteigeknoten für Fahrgemeinschaften und Mitfahrdienste und können als Mobilitätshubs für weitere ergänzende Mobilitätsangebote wichtige Schnittstellen darstellen.

P+R-Anlagen dienen in erster Linie Pendlerinnen und Pendlern, eine Haltestelle des ÖPNV oder SPNV mit dem privaten Pkw anzusteuern, in der Nähe der Haltestelle den Pkw auf einer hierfür ausgewiesenen Fläche abzustellen und daraufhin mit dem ÖPNV oder SPNV zum eigentlichen Ziel des Wegs zu gelangen.

P+R-Anlagen sind vorrangig im regionalen Kontext wirksam, indem der Pkw außerhalb der größeren Zentren (insbesondere außerhalb der Stadt Göttingens) stehen gelassen wird und die Anreise mit dem ÖV erfolgt.

Die Investitionskosten für ebenerdige P+R-Anlagen belaufen sich auf rund 3.200 Euro pro Stellplatz. Für Parkpaletten liegen die Kosten bei ca. 10.000 Euro je Stellplatz; zzgl. Planungs- und Baunebenkosten, Marketingkosten und jährliche Betriebskosten für Reinigung, Winterdienst, Grünpflege, Entwässerung, Beleuchtung, Abfallbeseitigung, Inspektion und Wartung.

Planungsansatz:

- Der Ausbau von bestehenden P+R-Anlagen ist zu prüfen, ebenso wie ggf. die Neueinrichtung von Anlagen. Bestandsweiterentwicklung ist gegenüber dem Neubau jedoch zu priorisieren.
- Die Anlage von P+R-Plätzen sollte an verkehrlich sinnvollen Schnittstellen als Ergänzung zum bestehenden ÖV-Angebot erfolgen, nicht jedoch als Konkurrenz zu öffentlichen Zubringerverkehren (Verminderung der Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre, erhöhte Verkehrsbelastung).
- In der Planung von P+R-Anlagen zu berücksichtigen sind die Flächenverfügbarkeit und Flächenkonkurrenz (zu anderen und ggf. höherwertigen Nutzungen im Umfeld einer guten ÖPNV-Erschließung), das Risiko der Erzeugung lokaler Parksuchverkehre (v. a. bei nicht ausreichend dimensionierten Anlagen) sowie die Etablierung langfristig funktionierender Betreiber- und Finanzierungsmodelle. Die Minimierung der Fremdnutzung von P+R-Anlagen ist ein weiteres wichtiges Erfolgskriterium für die mit P+R

avisierten Ziele und kann bspw. durch eine Bewirtschaftung umgesetzt werden.
Verkehrliche Bewertung: ■ Verschiebung des Modal Splits pro ÖPNV (Pendlerinnen und Pendler steigen von reiner PKW-Nutzung auf intermodale Wege um) ■ Verkehrsverlagerung, dadurch sinkende Lärm- und Schadstoffemissionen sowie besserer Verkehrsfluss insbesondere zur HVZ ■ Komplementäre Maßnahmen zum Angebotsausbau ÖV
Beteiligte: ■ DB InfraGO, Verkehrsunternehmen (SPNV und ÖPNV), ZVSN, Stadt Göttingen, Städte und Gemeinden, Landkreise, potenzielle Betreiber der Anlagen
Umsetzung: ■ Langfristig

I-8: Sukzessive Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe
Hintergrund: Gemäß des SaubFahrzeugBeschG müssen die für den Linienverkehr eingesetzten Busse auf emissionsarme/-freie Antriebe umgestellt werden. Es sind Umsetzungsstrategien für die einzelnen Teilnetze zu erarbeiten, auf welche Antriebsformen umgestellt werden soll, unter Berücksichtigung der bestehenden bzw. (durch die Maßnahmenkonzeption des NVP) anzupassenden Linienführungen, Fahrpläne und Umlaufplanungen. Der Fokus sollte dabei verstärkt auf erneuerbare Energien gelegt werden, um eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen. Davon abhängig sind weitere Fragestellungen insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zur Ladung oder Betankung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen bzw. -betankung) zu beantworten, auch bezogen auf Fragestellungen für eventuelle Vergaben (z. B. zur Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.). In Abhängigkeit der Entscheidung über die Wahl der Antriebsform gilt es, sowohl die organisatorischen, die finanziellen als auch die technischen Rahmenbedingungen für die einzelnen Teilnetze zu konkretisieren.
Planungsansatz: ■ Bei der Umstellung der Fahrzeugflotte auf andere Antriebsformen sind die infrastrukturellen und finanziellen Folgen zu berücksichtigen (z. B.

Ladestationen, zusätzliche Anlagen auf dem Betriebshof bzw. Um- oder Neubau des gesamten Betriebshofs, veränderte Sicherheitsvorkehrungen, Fahrzeugmehraufwand, Vorhaltung weiterer Reservefahrzeuge, zusätzliche Investitionen und finanzieller Aufwand für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger). ■ Ggf. sind die Linienführungen und Fahrzeugumläufe den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen (kürzere Laufzeiten, veränderte Wartungszeiträume, Ladeerfordernis etc.). ■ In der Stadt Göttingen ist die bereits begonnene Umstellung der Fahrzeugflotte konsequent fortzuführen.
Bewertung: ■ Konkretisierung der unter 2.1 dargestellten Grundlagen (Klimaschutz bzw. Klimagesetz) ■ Verbesserte Umweltwirkung des ÖPNV
Beteiligte: ■ ZVSN, Verkehrsunternehmen, LNVG , sonstige Fördermittelgeber
Umsetzung: ■ Sukzessive

I-9: Prüfauftrag B+R

Hintergrund:

Eine gemeinschaftliche verkehrspolitische Zielsetzung ist die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote. Das VSN-Verbandsgebiet mit seiner überwiegend ländlichen Prägung, den vielen kleinen Ortschaften sowie der zum Teil geringen Bevölkerungsdichte pro Quadratkilometer erschweren eine ausreichende Mobilitätsversorgung der Menschen des VSN-Verbandsgebiets allein durch den ÖPNV.

Das Fahrrad sowie das Pedelec/E-Bike können bei der Kapillarerschließung der Fläche eine bedeutsame Rolle spielen. Für Ortschaften ohne bzw. mit schlechtem ÖPNV-Anschluss kann das Fahrrad bzw. Pedelec/E-Bike als Zu- und Abbringer zu den Haltestellen im Bereich der leistungsstarken Korridore des ÖPNV-Netzes dienen. Eine zusätzliche soziale Komponente bei der Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel besteht darin, dass fast alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten Zugriff auf diese haben und somit von deren Verknüpfung profitieren.

Gut ausgebaute B+R-Anlagen an den Haltestellen geben die Möglichkeit, das Fahrrad bzw. Pedelec/E-Bike sicher beim Übergang zum ÖPNV abzustellen, wobei je nach Bedarf unterschiedliche Ausbauvarianten der B+R-Anlagen denkbar sind. Je nach Ausbauvariante besteht ein Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl. Ohne diese Sicherheiten würden viele Eigentümerinnen und Eigentümern von Fahrrädern bzw. Pedelecs/E-Bikes nicht auf solche intermodale Verknüpfungen zurückgreifen, da Fahrräder, aber vor allem Pedelecs/E-Bikes heute oftmals einen hohen Wert darstellen. In Kombination mit zusätzlichen ergänzenden Mobilitätsangeboten können B+R-Anlagen als Hubs wichtige Schnittstellen der regionalen und lokalen Mobilität darstellen.

Die Investitionskosten für B+R-Anlagen variieren je nach Ausbauvariante. Planungs- und Baunebenkosten, Marketingkosten und jährliche Betriebskosten für Reinigung, Winterdienst, Grünpflege, Entwässerung, Beleuchtung, Abfallbeseitigung, Inspektion und Wartung sind zusätzlich zu berücksichtigen.

Planungsansatz:

- Der Ausbau von bestehenden B+R-Anlagen ist zu prüfen, ebenso wie ggf. die Neueinrichtung von Anlagen. Bestandsweiterentwicklung ist gegenüber dem Neubau jedoch zu priorisieren.
- Die Anlage von B+R-Plätzen sollte an verkehrlich sinnvollen Schnittstellen als Ergänzung zum bestehenden ÖV-Angebot erfolgen.
- In der Planung von B+R-Anlagen zu berücksichtigen sind die Flächenverfügbarkeit und Flächenkonkurrenz (zu anderen und ggf. höherwertigen Nutzungen im Umfeld einer guten ÖPNV-Erschließung) sowie ggf. die Etablierung langfristig funktionierender Betreiber- und Finanzierungsmodelle. Ebenso zu berücksichtigen die Größe und Ausbauvariante der Abstellanlagen. Die Reduzierung der Blockade von B+R-Anlagen durch dauerhaftes Abstellen bzw. die Nichtnutzung von gebuchten Abstellplätzen sind weitere wichtige Erfolgskriterien für die mit B+R avisierten Ziele und können bspw. durch eine Bewirtschaftung verhindert werden.

Verkehrliche Bewertung:

- Verschiebung des Modal Splits pro ÖPNV (Pendlerinnen und Pendler steigen von reiner PKW-Nutzung auf intermodale Wege um)
- Vermeidung von Elterntaxifahrten für Kinder und Jugendliche
- Verkehrsverlagerung, dadurch sinkende Lärm- und Schadstoffemissionen sowie besserer Verkehrsfluss insbesondere zur HVZ
- Komplementäre Maßnahmen zum Angebotsausbau ÖV
- Verbesserte Mobilitätserschließung in der Fläche für bestimmte Bevölkerungsgruppen

Beteiligte:

- DB InfraGO, Verkehrsunternehmen (SPNV und ÖPNV), ZVSN, Stadt Göttingen, Städte und Gemeinden, Landkreise, potenzielle Betreiber der Anlagen

Umsetzung:

- Langfristig

9.4 Maßnahmenprogramm Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit

F-1: Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation

Hintergrund:

Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) bieten den wartenden Fahrgästen aktuelle und auf die Situation angepasste Informationsangebote. Über digitale Anzeigen können sie so über Ankünfte, Abfahrten, Verspätungen, Ausfälle oder andere Veränderungen im ÖPNV-System informiert werden. Verknüpfungspunkte und zentrale Haltestellen sollen weiterhin mit dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet werden. Eine Stromversorgung über Solarenergie kann geprüft werden.

Als Alternative können auch QR-Codes vorgesehen werden, über die eine Echtzeitauskunft über das eigene Smartphone möglich ist. Diese ergänzen die Fahrplanaushänge und können beliebige weitere Informationen darstellen.

Planungsansatz:

- Vorantreiben des DFI-Ausbaus an hochfrequentierten Haltestellen und Umsetzung gemäß eines Prioritätenkatalogs
 - 1. Priorität: Haltestellen an den nachfragestarken Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung
 - 2. Priorität: Haltestellen an weiteren Verknüpfungspunkten sowie weiteren aufkommensstarken Haltestellen in den Städten und Gemeinden
 - 3. Priorität: weitere Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen
 - Festlegung der Haltestellen nach nachfragerlevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Gemeinden/Städten (z. B. Gardekürassierstr. und Am Mühlenanger in Northeim (gemäß ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim), Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten

■ An weiteren Haltestellen wird ein individueller QR-Code angebracht, der von Fahrgästen mit einem Smartphone gescannt werden kann. Der QR-Code führt zu einer mobilen Webseite oder App, die Echtzeitdaten zur jeweiligen Haltestelle anzeigt.
Verkehrliche Bewertung: ■ Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn
Beteiligte: ■ ZVSN, Stadt Göttingen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, VSN
Umsetzung: ■ Kontinuierlich

F-2: Ausweitung FAIRTIQ auf den gesamten VSN
Hintergrund: In der Stadt Göttingen nutzen die Göttinger Verkehrsbetriebe (GöVB) seit Mai 2019 das FAIRTIQ-Luftlinientarif-System, als einfaches, digitales Ticketsystem. Mit dem System kann man per App im ÖPNV ein- und auschecken, woraus eine automatische Preisberechnung auf Basis der Luftlinienentfernung erfolgt. Das System verfügt über einen Tagesdeckel bei den Kosten, eine Mitnahme- sowie eine Smart-Stop-Funktion (automatische Beendigung der Fahrt, falls das Auschecken vergessen wird).
Planungsansatz: ■ Ausweitung FAIRTIQ auf den gesamten VSN
Verkehrliche Bewertung: ■ Zeitersparnis: Kein Ticketkauf im Fahrzeug notwendig, was die Pünktlichkeit weniger belastet ■ Transparente Preisgestaltung für den Fahrgast, keine Tarifenntnis notwendig und dadurch verbesserte Systemzugänglichkeit
Beteiligte: ■ VSN, ZVSN, Stadt Göttingen, Landkreise, Verkehrsunternehmen, FAIRTIQ
Umsetzung:

- Mittelfristig

F-3: Weiterentwicklung der FahrPlaner-App

Hintergrund:

Die FahrPlaner-App soll sukzessive zu einer anbieterübergreifenden multimodalen Schnittstelle weiterentwickelt werden, über die bspw. auch sämtliche bedarfsgesteuerten Angebote gebucht werden können (siehe Kapitel 9.2.1, G-P-2).

Planungsansatz:

- Weiterentwicklung zu einer multimodalen App, mit der alle öffentlichen Mobilitätsangebote in Südniedersachsen und zu den benachbarten Zentren genutzt werden können (z. B. SPNV, ÖPNV, Sharingangebote, Nutzung Mobilitätsstationen sowie Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze)
- Verbunden sein soll diese multimodale Buchungsmöglichkeit mit durchgehenden Tarifangeboten/FAIRTIQ/Flatrate für die verbesserte Nutzbarkeit der multimodalen Reisekette
- Mögliche Integration von Zusatzservices und Personalisierung der App
 - Vorschläge auf Basis individueller Präferenzen (z. B. barrierefreie Verbindungen, CO₂-arme Routen).
 - Push-Nachrichten zu Störungen oder Alternativen.
 - Mögliche Integration von Eventtickets, Parkplätzen oder touristischen Angeboten

Verkehrliche Bewertung:

- Zeitersparnis: Kein Ticketkauf im Fahrzeug notwendig, was die Pünktlichkeit weniger belastet.
- Transparente Preisgestaltung für den Fahrgast, keine Tarifenkenntnis notwendig und dadurch verbesserte Systemzugänglichkeit.
- Routenplanung über Verkehrsmittel hinweg und somit ggf. auch Anschlussicherung und Hinweise zu alternativen Mobilitätsangeboten im Störfall.
- Förderung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln durch bessere Zugänglichkeit.
- Höhere Nutzerfreundlichkeit steigert die Nutzung öffentlicher und geteilter Mobilität.

Beteiligte:

- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, VSN, ZVSN, Stadt Göttingen, Landkreise, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister

Umsetzung:

- Sukzessive

F-4: Verbesserung Kundeninformationsportal/Beschwerdemanagement

Hintergrund:

Das Beschwerdemanagement bedarf einer kontinuierlichen Analyse und bietet hierüber Raum für Verbesserungen. Für die Verbesserung der Kundeninformation soll die Online-Kommunikation gestärkt und ein digitaler Feedbackkanal für die Echtzeitkommunikation ausgebaut werden, um tag-aktuelle Informationen schnell und direkt übermitteln zu können. Dabei können verstärkt auch zielgruppenspezifische Kampagnen in den Fokus genommen werden.

Planungsansatz:

- Einfacher Zugang über verschiedene digitale und analoge Medien
- Schnelle Reaktionszeiten: Automatische Eingangsbestätigung, kurze Bearbeitungsdauer

Verkehrliche Bewertung:

- Direktere Kundenkommunikation, höhere Kundenzufriedenheit und langfristige Kundenbindung
- Nutzung digitaler Möglichkeiten für eine höhere Servicequalität

Beteiligte:

- VSN, ZVSN, Stadt Göttingen, Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

- Mittelfristig

F-5: Liniennetzplan für das Stadtgebiet Northeim

Hintergrund:

ÖPNV-Konzept der Stadt Northeim: Bis in die 2010er Jahre wurde ein Liniennetzplan für den Stadtverkehr Northeim publiziert, in welchem die Linienverläufe und Haltestellen der Stadtbuslinien schematisch dargestellt waren. Dieser enthielt darüber hinaus Hinweise zu Umsteigepunkten, Betriebszeiten und Barrierefreiheit. Für das heutige (Stadt-)Busnetz wird diese übersichtliche Darstellungsform nicht mehr bereitgestellt, was es den Nutzern erschwert, sich einen Überblick über das bestehende ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet zu verschaffen.

Planungsansatz:

- Die Stadt Northeim soll in Kooperation mit dem für den Kundendialog verantwortlichen VSN einen Liniennetzplan für die Stadt Northeim erarbeiten.

Verkehrliche Bewertung:

- Erhöhung der Verständlichkeit und Transparenz des bestehenden ÖV-Angebotes
- Verbesserung der Fahrgastinformationen vor Fahrtbeginn

Beteiligte:

- Stadt Northeim, VSN, ZVSN

Umsetzung:

- Kurzfristig

F-6: Umstellung Gästekarte / HATIX als digitales Produkt

Hintergrund:

Prüfung der technischen Machbarkeit der Digitalisierung der Gästekarte im Harz und damit Digitalisierung der HATIX-Fahrberechtigung

Planungsansatz:

- Derzeitige Gästekarte aus Papier auf ein digitales Produkt umstellen - Digitales HATIX mit UIC-Barcode

Verkehrliche Bewertung:

- Verbesserte Zugänglichkeit des ÖPNV für Touristen

■ Hohe Akzeptanz durch modernes Produkt ■ Nutzungsmöglichkeit von HATIX bereits bei Anreise mit ÖV.
Beteiligte: ■ Tourismusverbände, VSN, HARZ AG, Kommunen
Umsetzung: ■ Mittelfristig, Bad Lauterberg und Walkenried arbeiten bereits zusammen mit der HARZ AG an der Umsetzung

F-7: Anregungen für verbesserte Angebote im ÖPNV für die Zielgruppe der Touristen
Hintergrund: Rückmeldungen zum ÖPNV im Rahmen des Anhörungsprozesses zum Entwurf des NVP, die noch nicht in den vorangestellten Maßnahmen und Prüfungsaufträgen behandelt wurden.
Planungsansätze und Ideen im Bereich Information: ■ Länderübergreifende Vernetzung der Informationsangebote im Eichsfeld (VSN & EW Bus): Liniennetz auf einer Karte und für den Gast so gestalten, dass ersichtlich ist, in welchem Netz er fährt ■ Informationsangebot auf Gäste ausrichten: z. B. Mit welchen Linien komme ich zu welchen Ausflugszielen in Printprodukten als auch für Webseite und Social Media ■ Bessere Kommunikation über die Mitnahme von Fahrrädern/E-Rollern in Bussen
Konkrete Planungsansätze und Ideen für ausgewählte Linien und Orte: ■ Linie 161: Verbindung Duderstadt ZOB – Gut Herbigshagen als besonderes Ausflugsziel (Fuhrbach Rote Warte Straße): Angebot am Samstag und Sonntag ausbauen ■ Gerblingerode – Duderstadt (sehr viele Übernachtungsgäste bei Kolping): Prüfung eines Ergänzungsangebots zur Linie 1 ■ Schnellbuslinie DUD-GÖ ggf. schneller gestalten ■ Rittmarshausen mit seiner Lage und Infrastruktur (Arzt, Bäcker, Edeka, Apotheke, Garte-Krug, Kulturscheune Rittmarshausen) ■ Osterode – Torfhaus

■ Bad Lauterberg – Goslar und Bad Lauterberg – Wernigerode
Konkrete Planungsansätze und Ideen im Bereich Tarif und Ticket: ■ Anreizsystem zur häufigeren Nutzung des ÖPNV entwickeln: z.B. regionales Busticket/Gästekarte mit Vergünstigungen für Gäste, die in der Region übernachten (Eintritte Museen, Stadtführungen etc.) ■ Analog zum HATIX weiteres Angebot für den ZVSN: GöttingerLand card ■ Online-Ticketbuchungsmöglichkeit über die VSN-Internetseite mit Bezahlungsfunktion (Kreditkarte, Bankkarte, Paypal, Klarna etc.) ■ Darstellung und Ticketbuchungsmöglichkeit über die VSN Grenzen hinaus auf den Internetseiten des VSN
Beteiligte: ■ Tourismusverbände, VSN, ZVSN, Nachbarlandkreise
Umsetzung: ■ Langfristig

10 Kosten- und Finanzierungsübersicht

10.1 Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV

Für die Abschätzung der finanziellen Wirkungen werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption führt zu Leistungsveränderungen in den einzelnen Regionen, bezogen auf die derzeit im Verbandsgebiet und der Stadt Göttingen erbrachten Leistungen und Fahrplankilometer:

Tabelle 33: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption Linienverkehr Bus

Summe der Maßnahmen	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/Jahr]	Finanzwirksamkeit [zusätzliche Fahrplankilometer x 4,50 Euro im Regionalverkehr, im Stadtverkehr Göttingen 6,00 Euro]
Landkreis Göttingen	231.500	1.041.750
Landkreis Göttingen – Landkreis Northeim (davon Landkreis Göttingen)	10.000	45.000
Landkreis Göttingen – Landkreis Northeim (davon Landkreis Northeim)	16.000	72.000
Landkreis Göttingen – Landkreis Goslar (Anteil Landkreis Göttingen)	55.000	247.500
Landkreis Holzminden	132.000	594.000
Landkreis Holzminden – Landkreis Hameln-Pyrmont (Anteil Landkreis Holzminden)	49.000	220.500
Landkreis Northeim	234.000	1.053.000
Stadt Göttingen	446.000	2.676.000
Summe Landkreis Göttingen	296.500	1.334.250
Summe Landkreis Holzminden	181.000	814.500
Summe Landkreis Northeim	250.000	1.125.000
Summe Stadt Göttingen	446.000	2.676.000

Tabelle 34: Veränderungen im Stadt-Umland-Verkehr (Übernahme Bedienung Esebeck, Hetjershausen und Knutbühren durch Regionalbusverkehr)

Summe der Maßnahmen	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/Jahr]	Finanzwirksamkeit [zusätzliche Fahrplankilometer x 4,50 Euro im Regionalverkehr, im Stadtverkehr Göttingen 6,00 Euro]
Landkreis Göttingen	62.000	279.000
Stadt Göttingen	-51.000 oder -77.000 (abhängig von der Umsetzungsvariante zur Linie 61)	-306.000 bzw. -462.000

Insgesamt werden für den Regionalverkehr Mehrleistungen in Höhe von rund 790.000 Fahrplankilometer pro Jahr ermittelt und ca. 400.000 Fahrplankilometer für den Stadtverkehr Göttingen. Dabei handelt es sich um reine Fahrplankilometer.

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Regionalbusverkehre (4,50 Euro/km) sowie für Stadtbusverkehre (6,00 Euro/km) wird durch die Umsetzung der gesamten Maßnahmenkonzeption (Grundlage sind hier die Fahrplankilometer) eine Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 3.555.000 Euro pro Jahr auf Ebene der Landkreise abgeschätzt ³⁶ und 2.400.000 Euro pro Jahr im Stadtverkehr Göttingen. Zu berücksichtigen bleibt, dass hierbei sämtliche Leistungen mit einem einheitlichen Kostensatz im Linienverkehr berechnet wurden.

Vor dem Hintergrund, dass verschiedene Teilleistungen im Regionalverkehr auch als bedarfsgesteuerte Verkehre erbracht werden könnten, können sich Ersparnisse ergeben, wenn einerseits kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden und andererseits nicht sämtliche im Fahrplan dargestellte Fahrten abgerufen werden.

Die vorgenannten Angaben sind als Richtwerte bzw. Größenordnung zu verstehen und stellen keine abschließenden Preise dar, die durch Verkehrsunternehmen so kalkuliert werden. Mögliche Veränderungen bei den allgemeinen Kostenstrukturen, veränderte Fahrzeugumläufe und der Fahrpersonaleinsätze, die in der Bearbeitungstiefe des NVP nicht ermittelbar sind, können zu abweichenden Preisen und damit auch Kosten führen. Ferner sind beispielsweise

³⁶ Die Annahme erfolgt auf der Grundlage pauschalierter Kostensätze für das gesamte Verbandsgebiet, berücksichtigt einen konservativen Kalkulationsansatz sowie einen Umsetzungszeitpunkt, der aufgrund des Ausschreibungsfahrplanes ggf. erst in einigen Jahren liegen kann (inkl. Steigerung Energiepreise).

Leistungen in der Hauptverkehrszeit in der Regel mit deutlich höheren Kosten als in übrigen Zeiten verbunden.

Vor dem Hintergrund des aktuell bestehenden Deutschlandtickets werden keine maßgeblichen Steigerungen bei den Erlösen erwartet. Ebenfalls muss beachtet werden, dass die Wirkungen einer gesteigerten Fahrgastnachfrage durch die Verbesserung des Bedienungsangebotes tlw. durch den Rückgang der Fahrgastnachfrage in Folge der demographischen Entwicklung wettgemacht werden.

Zu berücksichtigen bleibt fernerhin, dass zukünftige Steigerungen der Energiepreise und der Lohnkosten nicht seriös abgeschätzt werden können.

10.2 Finanzierung

Die Finanzierung des straßengebundenen Nahverkehrs in Südniedersachsen obliegt der Stadt Göttingen und dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) als zuständigen Aufgabenträgern.

Die erzielten Einnahmen aus Fahrkarten decken nur einen kleinen Teil der tatsächlichen Betriebskosten, so dass daher ein hoher Anteil ÖPNV-Finanzierung aus Haushaltsmitteln der Stadt Göttingen und des ZVSN bzw. der Kreismittel erfolgt. Weitere wichtige Finanzierungsquellen sind die Regionalisierungsmittel, die das Land Niedersachsen nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) gemäß §§ 7 ff. des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) an die Aufgabenträger weitergibt. Hierbei handelt es sich um:

- NNVG-Finanzhilfen gem. § 7 Abs. 4 zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung des Nahverkehrsplanes,
- NNVG-Finanzhilfen gem. § 7 Abs. 5 NNVG zur Verbesserung des ÖPNV,
- NNVG-Finanzhilfen gem. § 7a NNVG zum Ausgleich der Mindererlöse für den Ausbildungsverkehr,
- NNVG-Finanzhilfen gem. § 7b für Angebotsverbesserungen
- NNVG-Finanzhilfen gem. § 7e als Ausgleichsmittel für die Einführung eines regionalen Schüler- und Azubitickets, welches für das gesamte Tarifgebiet gilt sowie
- die Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter ÖPNV-Ausgaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket.

Den beiden Aufgabenträgern ist es an dieser Stelle wichtig zu betonen, dass ein Großteil der Finanzhilfen nach §7 ff. NNVG keiner Dynamisierung unterliegt und somit der kommunale Finanzierungsanteil bei gleichbleibenden Landesmitteln jährlich ansteigt.

Neben der allgemeinen Beteiligung des Landes an der ÖPNV-Finanzierung der Aufgabenträger bestehen weitere spezifische Förderprogramme, die ebenfalls durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) bewirtschaftet werden. Exemplarisch seien im Folgenden zwei relevante Förderprogramme genannt:

1. Programm zur Grunderneuerung von Einzel- und Mehrfachhaltestellen

Die beiden Aufgabenträger nutzen dieses Programm gezielt, um den Anteil barrierefrei ausgebauter Haltestellen schrittweise zu erhöhen. Gefördert werden Haltestellen (je Fahrtrichtung) bis zu einem förderfähigen Kostenrahmen von 100.000 Euro. Die Förderquote beträgt 75 Prozent, der verbleibende Eigenanteil wird von den jeweiligen Aufgabenträgern getragen.

2. Programm zur Beschaffung von Linienbussen

Im Rahmen der Fahrzeugneubeschaffung wurden die förderberechtigten Verkehrsunternehmen im jeweiligen Verkehrsgebiet von den Aufgabenträgern angewiesen, dieses Förderprogramm zu nutzen. Die Höhe der Förderung sowie die maximalen Förderbeträge sind dabei differenziert nach Fahrzeugart und Antriebstechnologie ausgestaltet.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) stellt zudem sogenannte Stellvertreteranträge bei der LNVG – insbesondere dann, wenn zum Antragsstichtag das künftig beauftragte Verkehrsunternehmen (z. B. im Zuge wettbewerblicher Vergaben) noch nicht feststeht. Diese werden dann nach Zuschlagserteilung an das beauftragte Verkehrsunternehmen übertragen.

Darüber hinaus bestehen noch Förderprogramme von EU und Bund, die das Ziel haben, z. B. technische Entwicklungen in Sachen Antriebswende zu unterstützen. Grund hierfür ist, dass der Gesetzgeber durch gesetzliche Vorgaben und Klimaziele zunehmend auf emissionsfreie Antriebstechnologien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) setzt.

Aus Sicht der Aufgabenträger ist jedoch problematisch, dass die Finanzierung dieser technologiebedingten Mehrkosten primär über befristete, antragsgebundene Förderprogramme erfolgt. Die Umsetzung übergeordneter Ziele darf nicht zu einer dauerhaften finanziellen Mehrbelastung der Aufgabenträger führen. Stattdessen bedarf es im Sinne des Konnexitätsprinzips einer auskömmlichen, verlässlichen und dauerhaft gesicherten Finanzierung, um die politisch gewünschten technologischen Veränderungen im ÖPNV nachhaltig und flächendeckend realisieren zu können – ohne Abhängigkeit von temporären Förderkulissen und unsicheren Mittelzuweisungen.

11 Linienbündelung

Die mehrere Linien umfassende, gebündelte Erteilung von Konzessionen findet ihre rechtliche Grundlage in § 9 Abs. 2 PBefG. Sie dient der Sicherung einer kostengünstigen Verkehrsbedienung und soll eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung dauerhaft ermöglichen, beispielsweise durch betriebliche Effizienzsteigerung.

Bei der Linienbündelung (hier: Teilnetzbildung) ist die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien zu beachten. Zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit orientiert sich die Linienbündelungskonzeption nicht gezielt an den betrieblichen Strukturen der einzelnen vorhandenen Verkehrsunternehmen.

Aufbauend auf der Linienbündelung gemäß NVP ZVSN 2021 sowie NVP Stadt Göttingen 2019 - 2023 gibt die folgende Tabelle einen Überblick über die Aufteilung des Busangebotes in Linienbündel sowie entsprechender Änderungen. Bei der Aktualisierung haben folgende Kriterien Berücksichtigung gefunden:

- Die zentralörtliche Gliederung und die damit verbundene verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z. B. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Effizienzpotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien an gemeinsamen betrieblichen Verknüpfungspunkten) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

Tabelle 35: Linienbündel Stadtverkehr Göttingen

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungslaufzeit
Stadtverkehr Göttingen	63 Bahnhof – Siekanger	11/26
	N1 Holtenser Berg – Zentrum	
	N2 Weende-Nord – Zentrum	
	N3 Weende-Ost – Zentrum	
	N4 Nikolausberg – Zentrum	
	N5 Zietenterrassen – Zentrum	
	N6 Geismar-Schöneberger Straße – Zentrum	
	N7 Südstadt – Zentrum	
	N8 Grone – Zentrum	
	N9 Klausberg – Zentrum	
	N10 Leineberg – Zentrum	
	On Demand Göttingen – westliche Stadtteile	11/27
	23 Faßberg – Bahnhof	

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	11 Holtenser Berg – Zietenterrassen 12 Holtenser Berg – Zietenterrassen, Vor dem Walde 21 Nikolausberg – Zietenterrassen 22 Nikolausberg – Zietenterrassen, Vor dem Walde 31 Weende-Nord – Kauf Park 32 Weende-Nord – Grone Kauf Park 33 Holtensen – Weende, Theodor-Heuss-Straße 34 Bovenden – Zentrum 41 Weende-Ost – Grone-Nord 42 Papenberg – Grone-Nord 50 Rohns – Bahnhof 61 Knutbüren – Rosdorf 62 Rosdorf – Groß Ellershausen 71 Esebeck – Zietenterrassen 72 Grone Kauf Park – Zietenterrassen 73 Holtenser Berg – Zietenterrassen 80 Klausberg – Leineberg 91 Roringen – Geismar, Schöneberger Straße 92 Herberhausen – Geismar, Schöneberger Straße → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept ▪ Verkürzung des Linienwegs der Linie 61 bis Gr. Ellershausen oder Kaufpark ▪ Verkürzung des Linienwegs der Linie 71 bis Ellershausen ▪ Einrichtung einer neuen Linie 13 Holtenser Berg – Eiswiese ▪ Einrichtung einer neuen Linie 24 Weende – Geismar ▪ Verlängerung Linie 50 bis Grone-West ▪ Mögliche Neustrukturierung Nachtbusangebot	11/34

Erläuterungen für die nachfolgende Tabelle:

(1) Aufgabenträger ist die Stadt Hann. Münden.

(2) Teilnetze, die nicht in der Zuständigkeit des ZVSN liegen, jedoch Linienleistungen beinhalten, die räumlich das Verbandsgebiet des ZVSN betreffen.

→ Planungen und Veränderungen gemäß Maßnahmenkonzept

Tabelle 36: Teilnetzbildung im ZVSN - Linienzuordnung und Laufzeiten der PBefG-Genehmigungen

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungslaufzeit
11	<i>Osterode - Bad Grund - Clausthal-Zellerfeld</i> 440 Osterode - Clausthal-Zellerfeld 460 Osterode - Gittelde - Bad Grund - Clausthal-Zellerfeld 462 Osterode - Riefensbeek-Kamschlacken 463 Förste - Eisdorf - Badenhausen 465 Osterode - Förste - Dorste - Katlenburg → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept ▪ Einführung einer neuen Linie 400 Northeim – Osterode – Clausthal-Zellerfeld (– Goslar) (als landesbedeutsame Buslinie) ▪ Verlegung des Linienwegs der Linie 465 auf Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Dorste – Katlenburg ▪ Einführung einer neuen Linie 464 Osterode – Wulften – Bilshausen – Ebergötzen ▪ Verlängerung der Linie 462 bis Altenau	07/29
12	<i>Osterode - Katlenburg-Lindau - Northeim</i> 240 Northeim - Katlenburg - Lindau - Bilshausen - Gieboldehausen 241 Katlenburg - Gillersheim - Lindau 242 Katlenburg - Berka - Lindau	07/29
21	<i>Osterode - Herzberg - Bad Lauterberg - St. Andreasberg</i> 450 Herzberg - Bad Lauterberg - St. Andreasberg /- Braunlage 451 Herzberg - Lonau - Sieber 452 Herzberg - Krankenhaus - Lonau 453 Herzberg - Hörden - Hattorf - Wulften - Osterode 454 Herzberg - Pöhlde - Rhumspringe - Duderstadt 457 Herzberg - Düna – Osterode → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept	07/29

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	- Trennung der Linienäste der Linie 450 (alt) in 450 (neu) Herzberg – Bad Lauterberg – Braunlage (landesbedeutsame Buslinie) und 455 (neu) Herzberg – Bad Lauterberg – Sankt Andreasberg - Verlängerung der Linie 451 über Sieber hinaus nach St. Andreasberg, aber nicht mehr nach Lonau - Linie 452 Verlängerung nach Lonau - Veränderung des Linienwegs der Linie 453 auf Osterode – Wulften – Ebergötzen	
22	Bad Lauterberg - Bad Sachsa - Walkenried - Braunlage 470 Bad Sachsa - Walkenried - Zorge - Braunlage 471 Bad Lauterberg - Barbis - Steina - Bad Sachsa 472 Bad Sachsa - Walkenried - Wieda - Braunlage	07/29
30	Stadtverkehr Northeim 1 Hillerse - Höckelheim - Bf. - Markt - Verdisträße 2 Bahnhof - Wieterviertel - Markt - Krankenhaus 3 Bühle - Sudheim - Bf. - Markt - Dieselstraße 4 Gewerbegebiet Süd - Markt - Langenholtensen 7 Bahnhof – Gardekürassierstraße - Schulzentrum 8 Hillerse - Höckelheim - Bf. - Markt - Verdisträße / Krankenhaus 9 Sudheim - Bf. - Markt - Langenholtensen	07/29
31	Göttingen - Bovenden - Nörten-Hardenberg - Northeim 180 Göttingen - Bovenden - Nörten-Hardenberg 181 Nörten-Hardenberg - Elvese / Großenrode - Northeim 182 Nörten-Hardenberg - Hardeggen 184 Nörten-Hardenberg - Sudershausen 185 Göttingen - Bovenden - Reyershausen - Holzerode (-Ebergötzen) 186 Bovenden - Lengeln - Harste – Emmenhausen AST 9180 Göttingen – Flecken Nörten-Hardenberg AST 9186 Göttingen – Flecken Bovenden → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept Verlängerung der Linie 186 bis Adelebsen Bahnhof	07/34

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
32	<i>Göttingen - Hardegsen - Moringen - Northeim</i> 220 Göttingen - Lengler - Hardegsen - Moringen 221 Hardegsen - Hettensen (- Lödingsen) 222 Moringen - Fredelsloh - Hardegsen 223 Moringen - Großenrode - Behrensen 225 Moringen – Northeim AST 9220 Göttingen – Stadt Hardegsen → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept ▪ Verlängerung der Linie 221 bis Adelebsen Bahnhof	07/34
41	<i>Göttingen - Adelebsen – Uslar</i> 110 Göttingen - Barterode - Adelebsen 112 Erbsen - Lödingsen - Wibbecke - Adelebsen 115 Dransfeld -/ Barterode - Güntersen - Eberhausen - Adelebsen 210 Göttingen - Adelebsen – Uslar AST 9115 Göttingen – Flecken Adelebsen	07/32
42	<i>Hardegsen - Uslar – Bodenfelde/Holzminden</i> 211 Uslar - Offensen - Fürstenhagen 212 Hardegsen - Uslar 213 Uslar - Bollensen - Vahle - Eschershausen - Uslar 214 Uslar - Bodenfelde - Amelith 510 Uslar – Holzminden 515 Holzminden - Boffzen – Beverungen AST 9510 Holzminden – Samtgemeinde Boffzen → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept ▪ Rückverlängerung der Linie 510 zum Bahnhof Offensen	07/32
51	<i>Göttingen - Gieboldehausen – Duderstadt</i> 161 Duderstadt - Hilkerode - Rhumspringe 162 Duderstadt - Rhumspringe - Gieboldehausen - Ebergötzen 163 Duderstadt - Gerblingerode 170 Göttingen - Gieboldehausen – Duderstadt 171 Ebergötzen - Bilshausen - Wulften / Gieboldehausen 172 Ebergötzen - Seeburg - Duderstadt 173 Waake - Bösinghausen - Mackenrode – Falkenhagen AST 9173 Göttingen - Samtgemeinde Radolfshausen → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept ▪ Wegfall der Linie 171, die in der neuen Linie 464 (TN 11) und einer Verstärkung der Linie 240 (TN 12)	07/34

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	zwischen Bilshausen und Gieboldehausen auf- geht. Verlängerung Linie 172 über Reyershausen nach Nörten-Hardenberg	
52	Göttingen - Gleichen – Duderstadt 150 Göttingen - Seulingen - Desingerode - Duderstadt 154 Göttingen - Rittmarshausen – Sattenhausen - Beienrode 155 Göttingen - Reinhausen - Nesselröden - Duderstadt 156 Westerode - Esplingerode - Werxhausen - Nesselröden 157 Westerode – Mingerode AST 9154 Göttingen – Gemeinde Gleichen → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept Verlängerung Linie 154 nach Duderstadt	07/34
53	Landesbedeutsame Buslinie 160 160 Göttingen – Duderstadt	07/29
60	Stadtverkehr Hann. Münden 101 Bf. - Hermannshagen - Lippoldshausen - Hedemünden 102 Bf. - Schloss - Neumünden 103 Bf. - Schloss - Entenbusch - Vogelsang 104 Bf. - Schloss - Vogelsang - Tannenkamp 105 Bf. - Auefeld/BBS - Bonaforth 106 Bf. - Schloss - Bonaforth	07/35 (1)
61	Göttingen - Rosdorf – Friedland 130 Göttingen - Rosdorf - Obernjesa - Dramfeld - Friedland - Groß Schneen 131 Mengershausen - Settmarshausen - Varmissen 134 Groß Schneen - Friedland - Deiderode - Atzenhausen - Dramfeld 140 Göttingen - Niedernjesa - Groß Schneen 141 Groß Schneen - Reiffenhausen - Ischenrode – Bremke AST 9130 Göttingen – Gemeinde Rosdorf AST 9140 Göttingen – Gemeinde Friedland → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept - Verlängerung der Linie 131 auf den Linienweg Göttingen – Rosdorf – Settmarshausen – Varmissen – Dransfeld - Verlängerung der Linie 140 über Groß Schneen hinaus nach Eichenberg oder Friedland	07/29

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	Führung der Linie 141 bis zum Bahnhof Friedland	
62	<i>Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden</i> 120 Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden 121 Göttingen - Dransfeld - Jühnde - Scheden 122 Göttingen - Dransfeld - Niemetal – Scheden 123 Hann. Münden - Volkmarshausen - Scheden → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept Einführung einer Linie 125 Hann. Münden – Gieselwerder – Bodenfelde (landesbedeutsame Buslinie) als Ergänzung oder Ersatz zur Linie 195	07/29
63	<i>Hann. Münden - Staufenberg - Niestetal - Kassel</i> 30 Kassel - Niestetal - Landwehrhagen - Hann. Münden 33, 33.1, 33.2 Niestetal - Staufenberg 34 Kaufungen – Nieste – Staufenberg	12/30 (2)
NVV 110		
NVV 111	<i>Bereich Fulda</i> 42 Kassel - Fulda - Hann. Münden (NVV 40, 41)	12/32 (2)
64	<i>Hann. Münden - Reinhardshagen / Wesertal – Bodenfelde</i> 190 Hofgeismar - Reinhardshagen - Hann. Münden 194 Bodenfelde - Lippoldsberg - Oedelsheim - Gieselwerder 195 Hann. Münden - Hemeln - Oedelsheim - Gieselwerder (NVV 191, 192, 193) → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept Linie 195: Integration als neue Linie 125 ins Teilnetz 62	12/31 (2)
NVV 101		
70	<i>Stadtverkehr Einbeck</i> 201 Möncheplatz - Mitte - Kühner Höhe - Mitte 202 Mitte - Möncheplatz - Südstadt - Möncheplatz 203 Möncheplatz - Mitte - Friedhof – Möncheplatz → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept Entfall Linie 203 und Rückbenennung der beiden Linienäste 201 und 202 als gemeinsame Linie 259	12/26
71	<i>Einbeck – Northeim</i> 230 Einbeck - Salzderhelden - Northeim 234 Einbeck - Edemissen - Iber - Drüber 235 Einbeck - Drüber - Northeim	12/26

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	→ Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept Verlängerung der Linie 234 nach Moringen	
72	Einbeck – Dassel 250 Einbeck - Markoldendorf - Dassel - Neuhaus 252 Einbeck - Lauenberg - Sievershausen - Dassel 253 Einbeck - Lüthorst - Markoldendorf – Dassel 254 Einbeck - Stroitz - Kreiensen 256 Wellersen - Markoldendorf → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept - Verlängerung der Linie 254 über Stroitz hinaus nach Delligsen - Neue Linie 255 Uslar – Dassel – Einbeck	12/26
81	Northeim - Kalefeld - Kreiensen / - Bad Gandersheim 260 Northeim - Echte - Bad Gandersheim 261 Echte - Willershausen - Wiershausen – Harriehausen - Bad Gandersheim 262 Northeim - Kalefeld 263 Greene – Sebexen 275 Einbeck - Greene - Kreiensen - Bad Gandersheim 276 Sievershausen - Greene - Erzhausen - Kreiensen → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept - Einführung einer neuen Linie 270 Kreiensen – Echte – Willershausen – Osterode - Einführung einer neuen Linie 264 Bad Gandersheim – Altgandersheim nach Lamspringe	07/34
90	Stadtverkehr Holzminden 501 Nordring (Haarmannplatz - Bülte - Hungerborn - Haarmannplatz) 502 Südring (Haarmannplatz - Bahnhof - Münchhausenstr. Wilhelmshütte - Haarmannplatz) 509 Holzminden schulbezogene Fahrten	07/32
91	Holzminden – Polle – Bodenwerder	07/32

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	520 Holzminden - Polle - Bodenwerder 521 Holzminden - Polle - Bad Pyrmont 522 Bodenwerder - Hameln 523 Stadtoldendorf - Eschershausen - Bodenwerder 524 Bodenwerder - Ottenstein - Bad Pyrmont 525 Bodenwerder - Halle - Heyen 526 Bürgerbus Bodenwerder 528 Holzminden - Rühle - Bodenwerder AST 9520 Holzminden – Samtgemeinde Bodenwerder-Polle → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept ▪ Zusammenfassung der Linien 520 und 522 zur neuen Linie 520 Holzminden – Bodenwerder – Hameln	
92	<i>Holzminden – Stadtoldendorf – Eschershausen</i> 530 Holzminden - Bevern; Stadtoldendorf - Eschershausen - Holzen 531 Holzminden - Golmbach – Stadtoldendorf 533 Eimen – Holzen – Lenne 540 Holzminden - Stadtoldendorf / Eschershausen - Einbeck 542 Stadtoldendorf - Wangelstedt - Denkierhausen 543 Stadtoldendorf - Dassel AST 9530 Holzminden – Samtgemeinde Eschershausen- Stadtoldendorf → Änderungen gemäß Maßnahmenkonzept ▪ Prüfung zur Einführung einer neuen Linie 500 (Höx- ter –) Holzminden – Stadtoldendorf – Eschershausen – Delligsen – Alfeld (landesbedeutsame Busli- nie)	07/32
Stadt Göttingen	61,62 Göttingen - Rosdorf 34 Göttingen - Bovenden	(2)
LK Eichsfeld	1 Dingelstädt - Leinefelde - Worbis - Duderstadt 25 Großbodungen - Ecklingerode - Duderstadt	(2)
LK Hildesheim	Linie 41 Bodenburg - Lamspringe - Bad Gandersheim. Linie 61 Alfeld - Freden - Bad Gandersheim.	(2)

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
LK Hildes- heim	62 Alfeld - Delligsen – Ammensen 63 Alfeld - Delligsen - Grünenplan - Eschershausen 64 Alfeld - Hohenbüchen - Duingen - Thüste 642 Duingen - Delligsen - Grünenplan / Ammensen	(2)
LK Hameln- Pyrmont	40 Hameln - Kirchohsen - Lichtenhagen - Ottenstein 44 Hameln/Kirchohsen - Esperde - Heyen - Börry - Kirchoh- sen/Hamel 51 Hameln - Bisperode - Harderode - Bremke - Halle - Bo- denwerder 59 Salzhemmendorf - Harderode - Heyen / Bodenwerder - Hehlen	(2)
nph	R 21 Höxter - Stahle – Holzminden R 22 Höxter - Beverungen - Lauenförde - Bad Karlshafen R 36 Borgentreich - Beverungen - Lauenförde R 37 Warburg - Beverungen - Lauenförde - Bad Karlshafen	(2)
LK Nord- hausen	25 Hohenstein – Bad Sachsa-Neuhof – Nordhausen 251 Hohenstein – Bad Sachsa-Neuhof - Ellrich	(2)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation	28
Abbildung 2: Darstellung der einzelnen Planungsräume im Planungsgebiet....	29
Abbildung 3: Auf Grids aggregiertes Wegeaufkommen im Planungsgebiet (startende Wege).....	30
Abbildung 4: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet auf Basis der Mobilitätssimulation	31
Abbildung 5: Modal Split im Planungsgebiet.....	31
Abbildung 6: Modal Split im Landkreis Holzminden (Gesamtverkehr)	32
Abbildung 7: Modal Split im Landkreis Northeim (Gesamtverkehr).....	32
Abbildung 8: Modal Split im Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)	33
Abbildung 9: Modal Split in der Stadt Göttingen (Binnenverkehr)	33
Abbildung 10: Modal Split in der Stadt Göttingen (Gesamtverkehr)	34
Abbildung 11: Kriterien zur Ermittlung der Erschließungsqualität	35
Abbildung 12: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien	36
Abbildung 13: Erschließungsqualität im Landkreis Holzminden	38
Abbildung 14: Erschließungsqualität im Landkreis Northeim	38
Abbildung 15: Erschließungsqualität im Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)	39
Abbildung 16: Erschließungsqualität in der Stadt Göttingen.....	40
Abbildung 17: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage und der Anzahl der Abfahrten im Planungsgebiet	42
Abbildung 18: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV	43
Abbildung 19: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV im kompletten Planungsgebiet.....	45
Abbildung 20: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV im kompletten Planungsgebiet ohne die Stadt Göttingen	45
Abbildung 21: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV in der Stadt Göttingen (Binnenverkehr)	46
Abbildung 22: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV in der Stadt Göttingen (Gesamtverkehr)	47
Abbildung 23: Vergleich der Reisezeitverhältnisse (ÖV/MIV) in den Städten Göttingen und Kassel.....	47
Abbildung 24: Vergleich der Reisezeitverhältnisse (ÖV/MIV) in den Städten Göttingen und Hildesheim.....	48
Abbildung 25: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Bahnhof/ZOB Northeim	50

Abbildung 26: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Northeim Markt	51
Abbildung 27: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Hann. Münden Bahnhof.....	52
Abbildung 28: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Herzberg am Harz Bahnhof.....	53
Abbildung 29: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Holzminden Bahnhof	54
Abbildung 30: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Einbeck Mitte	55
Abbildung 31: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Osterode am Harz Mitte.....	56
Abbildung 32: Umstiegshäufigkeit Haltestelle Duderstadt ZOB	57
Abbildung 33: Umstiegshäufigkeit Haltestellen Göttingen Bahnhof und ZOB ...	58
Abbildung 34: Abgrenzungskriterien für Stadtregionen	63
Abbildung 35: Pendelströme mit Bezug zu Göttingen	63
Abbildung 36: Festlegung Stadt-Umland-Bereich Göttingen.....	65
Abbildung 37: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV im Regionalverkehr.	71
Abbildung 38: Zuordnung der Stadtbezirke zu Raumkategorien	71
Abbildung 39: Beispielhafte Darstellung von Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe	85
Abbildung 40: Beispielhaltestellen im Regionalverkehr.....	94
Abbildung 41: Beispielhaltestellen im Stadtverkehr Göttingen.....	101
Abbildung 42: Übergeordnete Netzlogik in Südniedersachsen.....	153
Abbildung 43: Mobilitätsstationen als Baukastensystem.....	191

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Grundlegenden Daten für die Mobilitätssimulation	27
Tabelle 2: Bevölkerungszahlen in den Landkreisen im Planungsgebiet und der Stadt Göttingen (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2023)	29
Tabelle 3: Wegeaufkommen in den einzelnen Planungsräumen	30
Tabelle 4: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien	36
Tabelle 5: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung	37
Tabelle 6: Aggregation der Güteklassen der Erschließung auf die Bevölkerung in den einzelnen Gebietskörperschaften des Planungsgebiets	41
Tabelle 7: Betriebszeiten des ÖPNV in den Landkreisen Göttingen, Northeim und Holzminden	41
Tabelle 8: Betriebszeiten des ÖPNV in der Stadt Göttingen	42
Tabelle 9: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen	44
Tabelle 10: Relationen mit hoher Nachfrage sortiere nach Reisezeitverhältnis	49
Tabelle 11: Linien des Stadt-Umland-Verkehrs	65
Tabelle 12: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV für das Gebiet des ZVSN und angrenzender Bereiche	69
Tabelle 13: Definition der Verkehrszeiten	73
Tabelle 14: Standards der Bedienungsqualität Stadtverkehre	77
Tabelle 15: Standards der Bedienungsqualität Regional- und Stadt-Umland-Verkehr	77
Tabelle 16: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche	79
Tabelle 17: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit	82
Tabelle 18: Beförderungszeit und Anzahl an Umsteigevorgängen im Stadtverkehr Göttingen in der HVZ	86
Tabelle 19: Anforderungen an die Erreichbarkeit, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit	87
Tabelle 20: Grundanforderungen an die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	90
Tabelle 21: Kategorisierung der Haltestellen	95
Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Haltestellen für Neubau und grundhaftem Ausbau	98

Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Haltestellen für Neubau und grundhaftem Ausbau	102
Tabelle 24: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge	104
Tabelle 25: Zielwerte Abgasnorm Regionalverkehr der in den Teilnetzen eingesetzten Fahrzeugen	110
Tabelle 26: Standards Fahrpersonal	110
Tabelle 27: Defizite Bedienungsqualität in der Region und im Stadt-Umland-Verkehr.....	117
Tabelle 28: Bereiche mit ÖPNV-Erschließungsdefiziten und möglichen Maßnahmen.....	121
Tabelle 29: Barrierfreier Ausbau der Haltestellen in den Landkreisen.....	127
Tabelle 30: Parallele Angebote im ÖPNV	130
Tabelle 31: Bevölkerungsprognose für die Landkreise und die Stadt Göttingen	133
Tabelle 32: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen in den Landkreisen .	136
Tabelle 33: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption Linienverkehr Bus.....	212
Tabelle 34: Veränderungen im Stadt-Umland-Verkehr (Übernahme Bedienung Esebeck, Hetjershausen und Knutbühren durch Regionalbusverkehr)	213
Tabelle 35: Linienbündel Stadtverkehr Göttingen	216
Tabelle 36: Teilnetzbildung im ZVSN - Linienzuordnung und Laufzeiten der PBefG-Genehmigungen.....	218
Tabelle 37: Synoptische Zusammenfassung der Anregungen aus dem offiziellen Anhörungsverfahren	233

Literaturverzeichnis

- Braunschweig, R. G. (2019). *Nahverkehrsplan 2020 Großraum Braunschweig*.
- Eichsfeld, L. (2024). *Nahverkehrsplan - 5. Fortschreibung für den Zeitraum 2023-2027*. Heilbad Heiligenstadt.
- Hildesheim, S. u. (Stand: 11. Juni 2024). *Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 Teil "Landkreis Hildesheim"*.
- ioki GmbH. (2023). *On-Demand-Verkehre und potenzielle Bedienegebiete im ZVSN - Datenbasierte Analyse im Auftrag des Zweckverband Verkehrsbund Süd-Niedersachsen*.
- Landesnahverkehrsgesellschaft, L. (Juni 2024). *SPNV-Konzept 2030+ und 2040+*. Hannover.
- Landkreis Göttingen. (Januar 2024). *Bericht Vorreiterkonzept 2023*. Göttingen.
- Landkreis Göttingen. (Januar 2024). *Vorreiterkonzept 2023 - Maßnahmenkatalog*. Göttingen.
- Northeim, L. (Juli 2022). *Integriertes Klimaschutzkonzept für die eigenen Zuständigkeiten Landkreis Northeim 2022*. Northeim.
- Regionalstrategie Südniedersachsen*. (07 2024). Von SüdniedersachsenStiftung:
<https://www.suedniedersachsenstiftung.de/projekte/regionalstrategie/#:~:text=Die%20Regionalstrategie%20S%C3%BCdniedersachsen%202020%2D2025,wettbewerbsf%C3%A4higsten%20Regionen%20Deutschlands%20zu%20entwickeln> abgerufen
- SüdniedersachsenStiftung. (2020). *Regional Strategie 2020-2025*. Göttingen: SüdniedersachsenStiftung.
- Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH. (2014). *Regionaler Nahverkehrsplan Nordhessischer Verkehrsverbund - Fortschreibung 2013-2018*. Kassel.
- ZVSN. (2023). *Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Einführung alternativer Antriebsformen im Verbandgebiet des ZVSN (Landkreis Göttingen, Northeim, Holzminden)*.

Abkürzungsverzeichnis

AST – Anruf-Sammeltaxi
AT - Aufgabenträger
BGG - Behindertengleichstellungsgesetz
B+R - Bike and Ride
Bf. - Bahnhof
BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CVD – Clean Vehicles Directive
DH - Doppelhaus
DB - Deutsche Bahn
EEV - Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EFRE - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFH - Einfamilienhaus
EG - Europäische Gemeinschaft
ELER - Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
ESF - Europäischer Sozialfonds
EuGH - Europäischer Gerichtshof
EW - Einwohner
FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FT - Feiertag
FP - Fahrtenpaar
GZ - Grundzentrum
Hst - Haltestelle
HVZ - Hauptverkehrszeit
ITF - Integraler Taktfahrplan
LK - Landkreis
LNVG - Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP - Landes-Raumordnungsprogramm
MIV - motorisierter Individualverkehr
Mo - Fr - Montag bis Freitag
Mo - Fr (F) - Montag bis Freitag an Ferientagen
Mo - Fr (S) - Montag bis Freitag an Schultagen
MZ - Mittelzentrum
NaVZ - Nachtverkehrszeit
NNVG - Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
nph - Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
NVP - Nahverkehrsplan
NVV - Nordhessischer VerkehrsVerbund
NVZ - Normalverkehrszeit

ÖDA - Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV - öffentlichen Personennahverkehr
ÖV – öffentlicher Verkehr
OZ - Oberzentrum
PBefG - Personenbeförderungsgesetz
P+R - Park and Ride
RROP - Regionales Raumordnungsprogramm
RB - Regionalbahn
RBL - Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE - Regional-Express
RH - Reihenhause
ROG - Raumordnungsgesetz
Sa - Samstag
SaubFahrzeugBeschG - Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
SG - Samtgemeinde
So - Sonntag
SPNV - Schienenpersonennahverkehr
StVO - Straßenverkehrsordnung
SVZ - Schwachverkehrszeit
TN - Teilnetz
TP - Tarifpunkt
VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VSN - Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
VU - Verkehrsunternehmen
WE - Wohneinheiten
ZOB - zentraler Omnibusbahnhof
ZVSN - Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen

Anhang

Tabelle 37: Synoptische Zusammenfassung der Anregungen aus dem offiziellen Anhörungsverfahren

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
Städte und Gemeinden der Landkreise				
Landkreis Göttingen				
Gemeinde Hattorf am Harz	Kapitel 9.2.7	Die Linie 453 ist „Bestandteil“ der Umsetzung des Ganztags-schulkonzeptes der Samtgemeinde Hattorf am Harz. Um die für den Ganzttag zur Verfügung stehenden Ressourcen zu bündeln, soll der Ganzttag zentral in den Räumlichkeiten der Grundschule an der Sieber in Hattorf realisiert werden. Die Beschulung am Vormittag findet dabei weiterhin dezentral in den drei Grundschulen Hattorf am Harz, Wulften am Harz und Hörden am Harz statt. Der Transfer von den Grundschulen Wulften und Hörden zur Grundschule an der Sieber in Hattorf am Harz wird mittels ÖPNV sichergestellt. Für die Grundschüler der Grundschule Hörden am Harz, die am Nachmittag das Angebot der Grundschule Hattorf am Harz nutzen wollen, ist die Nutzung der Linie 453 zwingende Voraussetzung. Um dieses Schulmodell auch zukünftig umsetzen zu können, ist es zwingend erforderlich, dass auch zukünftig zu den genannten Zeiten Busverbindungen zwischen Hörden am Harz und Hattorf am Harz bestehen. Ich darf Sie bitten, dies bei der Umsetzung des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme / Ergänzung	Die Konzeption sieht vor, Linienäste zu tauschen, um im Jedermannverkehr attraktivere Verkehrsangebote mit neuen Direktlinien umzusetzen, bei ungefähr gleichbleibendem Leistungsvolumen. Im beschriebenen Fall würde die Linie 171 die Linie 453 auf dem beschriebenen Abschnitt Hörden – Hattorf ersetzen. Beide Linien besitzen einen identischen Grundtakt, notwendige Zusatzleistungen zur Sicherung der Schülerbeförderung sind analog auf der 171 umzusetzen. Ein entsprechender Hinweis wurde ergänzt.
Samtgemeinde Dransfeld	Kapitel 9.2.8	- Begrüßen die Planung zusätzlicher Fahrten pro Verkehrstag auf den Linien 120,121 und 122 - Beibehaltung des Stundentaktes auf der Linie 120 und Einführung des 30 Minutentaktes durch Kombination mit den Linien 121 und 122 zur Erreichbarkeit des Mittelzentrums Hann. Münden und des Oberzentrums Göttingen - Ein Entfall der Verbindung Scheden-Meensen ist problematisch durch die direkte Verbindung (gesellschaftlich und politisch) beider Ortschaften.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Berücksichtigung	- - Der Aspekt wurde verworfen

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		- Auch in Zeiten knapper finanzieller Mittel sollte diese Maßnahme kurzfristig erfolgen um die Akzeptanz und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum um das Oberzentrum Göttingen herum weiter zu stärken.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 5.2.5	Bitte auch den verstärkten Einsatz eines nicht-liniengebundenen öffentlichen Nahverkehrs auch im ländlichen Raum zu prüfen. Durch flexible Fahrzeiten und Linienführungen würde die Attraktivität deutlich gewinnen. Gerade in verkehrsschwachen Zeiten sollten voll flexible Systeme den fahrplan-gestützten flexiblen Bedienformen deutlich bevorzugt werden.	Berücksichtigung	Dransfeld wurde in der Maßnahme G-P-2: Verbesserung des Bedienungsangebots im Verbundraum durch Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote explizit benannt.
	Kapitel 6.5	Die Schülerverkehre müssen in Abstimmung mit den betroffenen Schulen in einem ständigen Austausch geregelt und gegebenenfalls angepasst werden. Hierbei sind die Bedarfe der Schule aber auch der Verkehrsunternehmen in einen sinnvollen Einklang zu bringen. Rechtzeitige Kommunikation zwischen den einzelnen Beteiligten ist der Schlüssel zu einem erfolgreichen Schulbusverkehr.	Kenntnisnahme	Die Anmerkung ist deckungsgleich mit dem Selbstverständnis des Aufgabenträgers. Weiterentwicklungsmöglichkeiten wurden unter anderem in Planungsansätzen G-K-1 und G-P-1 dargestellt.
	Kapitel 4.1	Dransfeld wurde bei der Betrachtung der Einpendelströme nicht berücksichtigt. Es ist unverständlich, da durch die gute verkehrliche Anbindung und die räumliche Nähe zu Göttingen hier sicherlich relevante Daten zu erwarten wären.	Erörterung	Dransfeld wurde selbstverständlich bei den Pendelströmen berücksichtigt, u. a. mit dem Ergebnis, dass Dransfeld definitorisch zum Stadt-Umland-Bereich gezählt wird. Die Abbildung 35 verdeutlicht mit den dunkelgrünen Pfeilen lediglich die Top-10-Relationen zu denen Dransfeld gemäß Statistik nicht zählt.
Grundschule Dransfeld	Schulbusverkehr	1. Pünktlichkeit: Die Busse sollten zuverlässig und rechtzeitig an den Haltestellen sowie an der Schule ankommen und abfahren.	Kenntnisnahme	Die Anmerkungen sind deckungsgleich mit dem Selbstverständnis des Aufgabenträgers zum Themenfeld

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		2. Abstimmung mit dem Stundenplan: Die Fahrzeiten sollten mit dem Stundenplan der Schule abgestimmt sein, um die Wartezeiten zu reduzieren. 3. Fahrer*innen: Die Fahrer*innen sollten mit Ihrer Fahrstrecke vertraut sein. 4. Änderungen: Bei geplanten Änderungen in den Routenplanungen oder Fahrzeiten bitten wir darum, die Schule frühzeitig mit einzubeziehen		Schülerbeförderung im Sinne einer gelebten Praxis. Ergänzung zu 4: Der Aufgabenträger ist bei der Planung des Verkehrsangebotes darauf angewiesen, dass er frühzeitig über Veränderungen der Unterrichtszeiten bzw. Schülerzahlen informiert wird.
Gemeinde Rosdorf	Kapitel 9.2.10 G-P-2	„Verlängerung der Linie 63 zum Bahnhof Rosdorf“ (werden unter dem Punkt Planungsansatz die Haltestelle Spickenweg und Bahnhof Rosdorf alternativ dargestellt. Es wird darauf hinweisen, dass die Haltestelle Spickenweg durch eine mögliche Einkürzung der Buslinien 61/62 nicht zu Gunsten der Anbindung des Rosdorfer Bahnhofs schlechter gestellt werden darf. Gerade im Umfeld dieser Haltestelle sind besonders viele Einwohner auf den öffentlichen Nahverkehr unbedingt angewiesen. Zudem wird um Prüfung einer Anbindung des überregionalen Busverkehrs an den zukünftigen Bahnhaltepunkt in Rosdorf gebeten.	Kenntnisnahme	Der Prüfauftrag stellt sich als langfristige Planungsoption dar, vor dem Hintergrund, dass die Reaktivierung des Bahnhof Rosdorf frühestens im Jahr 2030 fertiggestellt wird. Vor umfangreichen Änderungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungsintern die üblichen Beteiligungen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannte Maßnahme, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit vollzogen wurde. Die Prüfung einer Anbindung des überregionalen Busverkehrs an den zukünftigen Bahnhaltepunkt in Rosdorf wurde mit der Potentialanalyse zur Reaktivierung des Bahnhaltepunktes in Rosdorf vorgenommen, die

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
				Ergebnisse liegen dem Landkreis Göttingen vor.
Flecken Adelebsen	Kapitel 7.1	Die geplanten Maßnahmen im Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) zeigen ein klares Engagement für eine moderne, nutzerorientierte und nachhaltige Mobilitätsentwicklung in unserer Region. Der Aufbau einer einheitlichen App-basierten Buchungsoberfläche wird die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs deutlich vereinfachen und für mehr Komfort sorgen. Zudem trägt das Erstellen eines Haltestellenkatasters mit einem Auskunftssystem dazu bei, die Unterhaltung der Bushaltestellen durch die Gemeinden und die Orientierung für Fahrgäste zu verbessern.	Kenntnisnahme	-
		Die prognostizierte Abnahme der Einwohnerzahl um etwa 238 Personen ist eine zukünftige Entwicklung, die noch beobachtet werden muss. Der Flecken Adelebsen engagiert sich aktiv, um die Bevölkerungszahl zu stabilisieren bzw. zu fördern. In diesem Zusammenhang werden diverse Maßnahmen und Projekte umgesetzt, um die Attraktivität des Standortes zu erhöhen. Zuletzt wurde beispielsweise ein Bike + Ride Station am Bahnhof in Löttingsen eingerichtet, um den Umstieg zwischen Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern und somit die nachhaltige Mobilität zu fördern.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.1 / 9.2.8	Die Einstellung von Fahrten im Linienverkehr mit geringer Nachfrage sowie die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes sind wichtige Schritte, um Ressourcen effizient einzusetzen und gleichzeitig flexible Mobilitätslösungen anzubieten. Die Verbesserung der Bedienungsangebote an Wochenenden, Feiertagen und Ferienzeiten (auch im Flecken Adelebsen) zeigt das Bestreben, auch außerhalb der regulären Zeiten einen zuverlässigen Service zu gewährleisten. Diese Maßnahme wird sicherlich auf große Zustimmung stoßen. Dazu beitragen könnte, wie im Entwurf aufgezeigt, die Wiedereinführung des Anrufsammeltaxis in Adelebsen. Dies kann jedoch nur in Abhängigkeit der Finanzierungsbereitschaft des	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Flecken Adelebsen erfolgen. Hierzu trifft der Rat in seiner nächsten Sitzung eine Entscheidung.		
	Kapitel 6.2	Seitens des Flecken Adelebsen wird außerdem darauf hingewiesen, dass die verfügbaren Flächen für die Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen an den Bushaltestellen Adelebsen Bergstraße sowie insbesondere Adelebsen Rathaus begrenzt sind. Daher wird die Maßnahme mit der Anbindung von den Wohngebieten (Heinrich-Sohnrey-Straße und Burckhardstraße sowie Am Bäregrund und Ostlandstraße) an den Ortsverkehr begrüßt. Zudem sollte bei der Planung und Umsetzung Rücksicht auf die älteren Bewohnerinnen und Bewohner genommen werden, da diese vermehrt in den betroffenen Wohngebieten leben und sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß weniger mobil sind.	Berücksichtigung	Der Hinweis zum begrenzten Platzangebot wurde aufgenommen. Lokal ist die Umsetzung auch von kleinen Anlagen zu prüfen.
	Kapitel 9.2.7	Die geplanten Erweiterungen und Anpassungen, wie die Verlängerung der Linie 221 über Lödingsen bis nach Adelebsen, die Änderung der Linie 210 im 60-Minuten-Takt von Emmenhausen über Esebeck (analog zur 110) nach Göttingen sowie die langfristige Einführung zusätzlicher Fahrten der Linie 186 beginnend/endend am Bahnhof Adelebsen, sind zukunftsweisende Schritte und werden daher befürwortet.	Kenntnisnahme	-
Gemeinde Walkenried	Kapitel 8.	Position zum Konzept 2030+/2040+ der LNVG Das Konzept 2030+/2040+ wird als eine zu beachtende Rahmenbedingung des NVP bezeichnet. Wir sind jedoch – wie auch andere Kommunen – nicht bereit, den dort formulierten Vorstellungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der Regionalbahnen am Harzrand zu folgen. Unser Rat hat hierzu eine ablehnende Stellungnahme formuliert. Die Positionierung vieler Harzgemeinden, besonders was den Punkt „Kappung aller durchgehenden Züge von Nordhausen und Bad Harzburg nach Göttingen“ betrifft, ist seit längerem bekannt, wird jedoch nicht aufgegriffen, sondern vielmehr das Konzept 2030+/2040+ praktisch kritiklos übernommen. Damit würde der NVP dem Abhängen aller Orte östlich von Herzberg von der Kreisstadt, dem Oberzentrum und dem ICE-Knoten Göttingen Vorschub leisten. Wir vermögen nicht	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Der Themenkomplex wurde im Verbundraum bereits erörtert und es bestehen unterschiedliche Ansichten zur Sachlage (auch aus Sicht verschiedener Kommunen) die im Rahmen des NVP nicht final gelöst werden können. Neben der aus Sicht Walkenrieds nachvollziehbare Kritik enthält das Konzept auch viele positive Aspekte. Insoweit bieten sich ZVSN und Stadt Göttingen an, den notwendigen

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		nachzuvollziehen, dass die Unterstützung einer derartigen Verschlechterung der Verkehrsbeziehung eines Teils des Landkreises Ziel eines NVP sein soll, der doch eine Verbesserung bewirken soll. Die Position zu „2030+/2040+“ muss dringend nachgebessert werden, wenn der Eindruck, dass man das Abhängen eines ganzen Landstrichs von Göttingen im NVP mitträgt, vermieden werden soll. Hierbei geht es im Detail um folgende Punkte: a) Beibehaltung durchgehender Züge Nordhausen – Göttingen und Bad Harzburg – Göttingen nicht nur bei „touristischen Einzellagen“, sondern auch und gerade für den Berufsverkehr. Pendler nach Göttingen gibt es nicht nur von Herzberg bis Wulften, sondern auch in Bad Lauterberg, Bad Sachsa und Walkenried (sowie natürlich auch im Landkreis Nordhausen). Sie sind, was die Verbindungen nach Göttingen betrifft, mit denen aus den anderen Orten gleichzustellen. b) Einführung durchgehender Züge zwischen Paderborn und Nordhausen, hier vorrangig in touristisch relevanten Zeitlagen. Die Umsetzung von „2040+“ – und nur dort taucht die „Herzberger Kurve“ mit dem Stundentakt der RB89 auf – erfolgt in von heute an gerechnet 15 oder mehr Jahren. Sich hierauf in einem in wenigen Jahren fortzuschreibenden NVP zu beziehen, halten wir für abwegig. Die Fixierung auf eine Kurve, deren Bau noch nicht einmal ansatzweise finanziell gesichert ist, führt bedauerlicherweise zur Übernahme auch der anderen Positionen, die in „2030+“ stehen. Bei der Umsetzung dieser ersten Stufe der LNVG-Planungen erfährt der Südharz eine signifikante Verschlechterung des Angebots, die im Übrigen auch nicht mittels Busverkehren aufgefangen werden kann und auch gar nicht soll. Vielmehr ist die Sicherung des Status quo in „2030+“ für alle Anlieger der Bahnstrecke Northeim – Nordhausen geboten. Diesem Ziel sollte sich auch der NVP verpflichtet fühlen.		Planungsdialog mit der LNVG zu führen, um für eine verbesserte Berücksichtigung auch lokaler Mobilitätsbedarfe (wie hier bspw. durch die Gemeinde Walkenried angezeigt) Sorge zu tragen. Der Hinweis zur Sicherung direkter Anbindungen der Region an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), insbesondere des ICE-Halts Göttingen, wird im Kapitel 8 aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Auf Seite 80 wird im Punkt 5.2.4 folgender Grundsatz formuliert: „Direkte Anbindungen der Region an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), insbesondere des ICE-Halts Göttingen, sind zu sichern.“ Wird dieser Satz so ernst genommen, wie er sich geschrieben findet, wäre eine klare Positionierung des NVP zugunsten der durch „2030+“ massiv bedrohten Direktverbindungen Nordhausen – Göttingen und Bad Harzburg – Göttingen zu erwarten gewesen, die sich jedoch nirgendwo findet.		
	Kapitel 5.1	Auf Seite 70 (Karte) ist eine Achse Bad Sachsa – Braunlage als Nebenlinie dargestellt. Das ist schon einmal falsch, weil es nicht nur eine, sondern zwei Linien, eben die 470 und 472, gibt, die sich überlagern und ergänzen und die beide über Walkenried Bahnhof führen, wo Anschlüsse aus und in Richtung Göttingen und Nordhausen bestehen. Beide Linien zusammen bieten zwischen Bad Sachsa, Walkenried und Braunlage ein stündliches Angebot auch in Nebenverkehrszeiten, welches aus touristischen Gründen auch erforderlich ist. Das „Linienbündel“ 470 und 472 erfüllt somit die Voraussetzungen einer Hauptlinie und ist hinsichtlich des Angebots auch als solche einzustufen. Wir bitten in diesem Punkt dringend um Korrektur, damit nicht falsche Schlüsse hinsichtlich der künftigen Gestaltung des Angebots gezogen werden.	Erörterung / Berücksichtigung	Die Kartendarstellung stellt Korridore und nicht einzelne Linien dar. Ein Korridor kann dabei das Angebot mehrerer Linien mit unterschiedlichen Verläufen umfassen. Die Klassifizierung des Korridors wurde angepasst.
	Kapitel 5.2.4	Auf Seite 81 findet sich eine Tabelle mit der Darstellung notwendiger Umsteigezeiten Bus/Schiene und Bus/Bus, die für Bad Sachsa und Walkenried nicht den Tatsachen entspricht. Umsteigevorgänge Bus/Bus gibt es am Bahnhof Bad Sachsa nicht, wohl aber – zwischen den Linien 470 und 472 – am Bahnhof Walkenried. Wieso für den Bahnhof Bad Sachsa Zeiten von 3-10 Minuten angenommen werden, für den diesbezüglich ebenso günstig gelegenen Bahnhof Walkenried hingegen 5-12 Minuten, ist nicht nachvollziehbar – faktisch gibt	Erörterung / Berücksichtigung	Die definierten Umsteigezeiten berücksichtigen die Umstände, dass verschiedene Kundengruppen unterschiedliche Anforderungen an die Umsteigezeiten haben, sowie die räumliche und bauliche Situation des jeweiligen Verknüpfungspunktes. Vor diesem Hintergrund wurden die Umsteigezeiten als Zeitfenster

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		es in den bestehenden Fahrplänen genau diese 3-Minuten Übergang zwischen Zug und Bus, und sie reichen auch aus.		angegeben, welches auch für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, einen sicheren Umstieg ermöglicht. Aufgrund der lokalen Rückmeldung wurde der Wert angepasst.
Herzberg am Harz	Allgemeine Anmerkungen	Allgemeine Anmerkungen zum Nahverkehr in Herzberg am Harz: ■ Der ÖPNV sei nicht genug ausgebaut, um für den Pendelverkehr auf das Auto verzichten zu können, weshalb öfter auf das Auto zurückgegriffen wird, als gewünscht. Im Stadtgebiet (der Kernstadt) selbst könnten glücklicherweise viele Strecken zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. ■ Von Scharzfeld aus bestehe per Bus kein Anschluss an den Zug um 6:50 nach Göttingen, den allerdings viele Berufspendelnde gern nutzen würden. ■ Es fehle eine Busverbindung nach Gieboldehausen, um somit eine weitere nutzbare Verbindung Richtung Göttingen zu schaffen, die zudem andere Ortschaften anfare als der Schienenverkehr. ■ Viele Busverbindungen, die vom Bahnhof aus abfahren seien nicht ausreichend an die Zugfahrzeiten abgestimmt, bzw. scheinen die Fahrzeugführenden keinen ausreichenden Überblick darüber zu haben, ob alle Züge schon	Kenntnisnahme Erörterung Kenntnisnahme Kenntnisnahme	- Der um 06:19 Uhr aus Scharzfeld ankommende Bus stellt Anschlüsse nach Northeim (06:26), Nordhausen (06:30) und Braunschweig (06:34) sicher. Siehe LKN-LKG-P-1: Neuordnung der Verkehre im Bereich Northeim, Gieboldehausen, Ebergötzen, Herzberg am Harz und Osterode am Harz Fahrplanseitig sind die Verkehre aufeinander abgestimmt. Die Anforderungen zur Sicherung der Anschlüsse sind im Kapitel 5.2.4

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		angekommen seien, um alle Fahrgäste, die vom Zug auf den Bus umsteigen wollen, mitnehmen zu können. Die Taktung im Bus- und Schienenverkehr zu erhöhen sei unter der Woche unerlässlich, um die Südharzregion zukunftsfähig zu machen und für Berufspendelnde den Anschluss nach Osterode und Göttingen aufrechtzuerhalten/zu verbessern. Außerdem ist die touristische Erschließung der Region am Wochenende ein wichtiger Faktor für die Attraktivität und das Erreichen bedeutsamer Ausflugsziele.	Kenntnisnahme	beschrieben -
	Kapitel 9. ff.	Die Reaktionen auf die Neuerungen bzgl. neuer Buslinien und späterer Verbindungen im Nahverkehrsplan des ZVSN wurden grundlegend positiv aufgefasst und es wurde zur Kenntnis genommen, dass eine Änderung der Linienführung in Herzberg zwischen Bahnhof und Krankenhaus möglich sei.	Kenntnisnahme	-
	8.	Der Ausbau des ÖPNV und die Wiederbelebung des Bahnhofpunktes Scharzfeld sind auch als zentrale Maßnahmen für klimafreundliche Fortbewegung im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Herzberg am Harz genannt. Eine Unterstützung des ZVSN diesbezüglich (auch in Beratungen mit der LNVG) wird also auch seitens der Stadt Herzberg am Harz gewünscht.	Kenntnisnahme	-
Landkreis Göttingen, Referat 5 – Nachhaltige Regionalentwicklung/Tourismus	Kapitel 9. ff.	In Abstimmung mit Frau Fragel, Erste Kreisrätin des Landkreises Göttingen, möchte ich Sie bitten, die Gruppe der Touristen unter Punkt 7 der Verkehrsprognose als relevante Nutzergruppe mit aufzuführen und das Potenzial zu beschreiben. Hierfür übersende ich Ihnen in der Anlage eine Übersicht der Gäste- und Übernachtungszahlen in den drei Landkreisen und der Stadt Göttingen im Jahr 2024. 1.084.651 Millionen Übernachtungsgäste verweilten für 2.595.306 Millionen Übernachtungen im ZVSN-Gebiet. Die eigentliche Zahl der	Erörterung / Berücksichtigung	Die mit dem NVP vorgestellten Maßnahmen zielen auf die Verbesserung der Angebote im Jedermannverkehr ab und damit auch für die Belange des Tourismus. Erklärtes Ziel ist es, ein bestmögliches und durchgängiges Gesamtangebot im

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Überachtungsgäste/Urlauber und Übernachtungen dürfte erheblich darüber liegen, denn alle Gäste/Übernachtungen in nicht gewerblichen Betrieben wie z. B. Ferienwohnungen werden statistisch nicht erfasst, sind aber für eine ÖPNV-Planung relevant. In der Nahverkehrsprognose ist auch die nicht genau zu beziffernde Zahl der Tagestouristen mitzudenken, die um ein Vielfaches höher liegen dürfte und eine hohe Relevanz für den ÖPNV hat. Genaue Prognosen berechnet das dwif-Institut. Die freizeittouristischen Hotspots der touristischen Tagesgäste wird aber auch unsere digitale Besucheranalyse auf Basis von GPS-Trackingdaten liefern, die wir Ihnen ab 11/2025 zur Verfügung stellen können. Da die Gruppe der Touristen und Tagesausflugsgäste als Potenzial im Entwurf des Nahverkehrsplans nicht berücksichtigt wurden, fehlen auch die entsprechenden Maßnahmenprogramme unter Punkt 9, 9.1., 9.2., 9.2.8. Hier bitten wir Sie, den Nahverkehrsplan um entsprechende Planansätze nachzuarbeiten. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass: - touristische Ausflugsziele bedarfsgerecht erreicht werden, z. B. am Wochenende und in den Ferien/Urlaubszeiten Niedersachsens und der benachbarten Bundesländer - kreisübergreifende Abstimmungen der touristisch relevanten Linien mit Verknüpfungen in den Oberharz, das Obereichsfeld und ins Weserbergland erfolgen. - die Internationalität der touristischen Fahrgäste auch in den digitalen Informationen und an Haltestellen durch fremdsprachige Informationen bedient wird. - die nahtlose Mitnahme von Fahrrädern im ZVSN-Gebiet möglich ist.		Verbundraum anzubieten, welches durch die verschiedenen Nachfragegruppen in gleichem Maße zu unterschiedlichen Verkehrszeiten nachgefragt und genutzt wird, da hierdurch vor allem wirtschaftliche Vorteile in der Produktion der Leistungen erzielt werden können. Insoweit wurden bei der Planung die touristischen Belange bereits berücksichtigt, ohne sie entsprechend zu benennen. Da das Kapitel 7 die Verkehrsprognose darstellt und aktuell keine Prognosedaten zum Tourismus für die kommenden Jahre vorliegen, kann der Aspekt nicht berücksichtigt werden. Die Maßnahmen, die im besonderen Maße mit touristischer Nachfrage zusammenhängen, wurden in den benannten Kapiteln nachträglich inhaltlich angepasst. Die kreisübergreifende Abstimmung der touristisch relevanten Linien ist in den Maßnahmen über die benannte Einbeziehung der Akteure

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		- ein sukzessiver Ausbau von sicheren Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten geplant wird.		erfolgt (siehe hierzu auch Stellungnahmen der Nachbarlandkreise). Der Hinweis zur internationalen Kommunikation wurde im Kapitel 5.2.9 aufgenommen. Eine allgemeingültige nahtlose Mitnahme von Fahrrädern wird aus betrieblicher Perspektive des Busverkehrs (Fahrplanstabilität, Komfort, Sicherheit etc.) nicht aufgenommen. Das Themenfeld Fahrradabstellanlagen wurde im NVP bereits umfassend dargestellt. Es wurde eine Sammelmaßnahme F-7: Anregungen für verbesserte Angebote im ÖPNV für die Zielgruppe der Touristen im Kapitel 9.4 umgesetzt.
Stadt Göttingen				
Westliche Stadtbezirke Göttingen (Groß Ellershäusen/Hetjershausen/Knutbühren)	Kapitel 9.2.10	Sämtliche Verschlechterungen der Anbindung unserer Ortsteile an das Netz der Göttinger Verkehrsbetriebe im Rahmen des Nahverkehrsplans und anderer Planungen [sind] zu unterlassen. Konkret heißt das: Keine Beschneidungen der Linien 61 und 62, was Haltestellen, Linienführung und Taktung angeht! Beibehaltung des zusätzlichen Flow-Bus-Angebots!	Kenntnisnahme	Am im NVP dargestellten Planungskonzept (welches vom Aspekt der Takthäufigkeit keine Verschlechterungen ggü. dem Status quo mit sich bringt) wird festgehalten, da hierüber notwendige Synergien und wirtschaftliche Verbesserungen erzielt werden

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Wir fordern die Oberbürgermeisterin und den Rat der Stadt weiter auf, zu prüfen, wie eine Verbesserung der Anbindung unserer Ortsteile an das GöVB-Netz umgesetzt werden kann. Konkret heißt das: 30-Minuten-Taktung auch für Hetjershausen und Knutbühren. Wiederanbindung an den Kauf Park mit seinen vielfältigen Umsteigemöglichkeiten.		können, ohne die Angebots-häufigkeit herabzusetzen. Vor umfangreichen Ände-rungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungs-in-tern die üblichen Beteiligun-gen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannten Maßnahmen, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirt-schaftlichkeit vollzogen wor-den sind.
Elliehausen/ Esebeck	Kapitel 9.2.10	Linie 71 Esebeck ist Teil der Stadt Göttingen und die Stadtbusanbin-dung muss zwingend erhalten bleiben. Auch das Neubauge-biet Kleehöfen Süd wurde mit der Stadtbusanbindung bewor-ben. Wir fordern die Stadt Göttingen auf, die Anbindung des Ortsteils an den ÖPNV zu verbessern, um Individualverkehr zu verringern. Hierfür wäre es sinnvoll die Taktungen zwischen VSN und GöVB anzupassen. 1. mindestens eine der beiden Ersatzlinien (110 bzw. 210) muss der bisherigen Fahrtroute der 71 folgen, also von den Halte-stellen „Esebeck“ und „Kleehöfen“ „Neubaugebiet Klee-höfen Süd“ über „Harrenacker“ als unmittelbare Anbindung an die Regenbogenschule, weiter über der „Südring“, „ Zum Gallbühl“, „Gesundbrunnen“, „Am Eikborn“ und „Am Anger“ Richtung Bahnhof. Die Haltestellen für die Geschwister-Scholl-Gesamtschule wie die für das Otto-Hahn-Gymnasium sind zu bedienen. Diese Linienführung dient zur Aufrechterhaltung der innigen Beziehung zwischen Esebeckern und Elliehäusern auf privater als auch auf Vereinsebene und der Anbindung an die Grundschule, der weiterführenden Schulen und an die	Kenntnisnahme	Am im NVP dargestellten Pla-nungskonzept (welches vom Aspekt der Takthäufigkeit keine Verschlechterungen ggü. dem Status quo mit sich bringt) wird festgehalten, da hierüber notwendige Syner-gien und wirtschaftliche Ver-besserungen erzielt werden können, ohne die Angebots-häufigkeit herabzusetzen. Auf die hier im Detail be-schriebenen Ansatzpunkte wur-den konzeptionell berück-sichtigt und würden bei et-waiger Umsetzung der Maß-nahme noch einmal im De-tail überprüft. Die Beförderung der Schul-wie Kindergartenkinder aus Esebeck wird zu jedem Zeit-punkt sichergestellt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Kindergärten in Elliehausen sowie die Einkaufsmöglichkeit bei Netto. Die bisherigen Haltepunkte z. B. der 110 „Am Eikborn“ sowie „Am Anger“ liegen abseits im Nordosten von Elliehausen und sind somit als solche zur Aufrechterhaltung der beschriebenen Beziehungen und Nutzungsmöglichkeiten kontraproduktiv. Der Transport der Schul- wie Kindergartenkinder aus Esebeck ist sicherzustellen. 2. Es dürfen nur solche Busse eingesetzt werden, die die Mitnahme von Rollstuhlfahrern, Menschen mit Rollatoren und Kinderwagen und anderweitigen Einschränkungen gewährleisten. 3. Die zukünftige Linie, die die 71 wie unter 1. beschrieben ersetzt, sollte die gleichen Fahrtbeginn- wie Fahrtendzeiten haben. Sollte in den späten Abendstunden Fahrten nach Esebeck durch die 110 bzw. 210 ausgeschlossen werden, sind Fahrten mit dem Flow-Bus prioritär zwischen Elliehausen und Esebeck anzubieten. 4. Die Anbindung an den Kauf Park über die Linie 72 ist zu verbessern. Momentan erreicht die Linie 72 z. B. die Haltestelle „Gerhard-Zillich-Straße A“ nach regulärem Fahrplan zwei Minuten vor der Linie 71 (110.bzw. 210), was zu einer zu langen Wartezeit Richtung Kaufpark führt. Dies muss unabhängig von der Linie angepasst werden.		Auch im Regionalverkehr werden die Belange einer barrierefreien Beförderung sichergestellt. Wie oben dargestellt, sind mit dem Konzept keine Verschlechterungen im Bereich des Bedienungszeitraumes und der Takthäufigkeit vorgesehen. Vor umfangreichen Änderungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungsintern die üblichen Beteiligungen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannten Maßnahmen, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit vollzogen worden.
FB Stadtgrün, Umwelt und Infrastruktur	Kapitel 9.3	Die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (I-4) wird von der Verwaltung weiter vorangetrieben	Kenntnisnahme	-
Landkreis Holzminden				
Flecken Delligsen	Kapitel 9.2.3	Der Flecken Delligsen begrüßt ausdrücklich die Verlängerung der Linie 254 bis nach Delligsen und darüber hinaus das neue grenzüberschreitende Linienangebot von Höxter über Delligsen nach Alfeld. Als redaktionelle Anregung teile ich mit, dass die geplante Verlängerung der Linie 254 nach Delligsen in der Übersicht	Kenntnisnahme Berücksichtigung	- Die Relation wurde ergänzt

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		aller Linien mit Maßnahmen und Prüfaufträgen nicht dargestellt ist.		
Landkreis Northeim				
Stadt Bad Gandersheim	Kapitel 9.3	Aus Sicht der Stadt Bad Gandersheim bestehen Bedenken gegen die Planung einer zusätzlichen Haltestelle in der Heckenbecker Straße/Hinter dem Meierhofe. An der angegebenen Stelle ist nicht ausreichend Platz vorhanden, um eine zusätzliche Haltestelle zu errichten. Zudem befinden sich unweit entfernt in der Heckenbecker Straße und in der Holzmindener Straße weitere Haltestellen.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mehrere Hinweise gegeben, dass der Bereich Subecksweg, Fuchswinkel etc. nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossen sind, bzw. die Fußwege zu den bestehenden Haltestellen zum Teil sehr weit sind. Eine zusätzliche Haltestelle könnte diese Situation verbessern. Eine Haltestelle im Bereich Hinter dem Meierhofe läge dabei ungefähr auf halber Strecke zwischen den Bestandshaltestellen Heckenbecker Str. und Gandestr. und könnte für eine entsprechende Verbesserung Sorge tragen. Alternativen hierzu bestehen in den angrenzenden Bereichen kaum.
Stadt Dassel	Kapitel 9.2.1	Der Prüfauftrag zu Aufbau und Umsetzung innovativer, bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote (z. B. On Demand) muss unbedingt weiterverfolgt und konkretisiert werden, um Lösungsvorschläge für Lückenschlüsse und bedarfsgerechtere Beförderung in den ländlichen Bereichen des Verbundgebietes zu erhalten.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.5	LKN-M-2 Umsetzung einer neuen Linie auf der Relation Einbeck-Dassel-Uslar: Die Umsetzung dieser aufgenommenen Maßnahme innerhalb des Zeithorizonts des neuen NVP wird	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		vordringlich ausdrücklich unterstützt und gefordert. Eine direkte Linienverbindung über die alten Kreisgrenzen zwischen den ehemaligen Kreisen Einbeck und Northeim besteht seit Jahrzehnten nicht. Die Städte Dassel und Uslar sind dadurch nicht nur innerhalb der Solling-Region nicht miteinander über den ÖPNV verknüpft. Schüler*innen aus dem Uslarer Bereich, die seit vielen Jahren das evangelische Gymnasium in Dassel besuchen, und deren Familien organisieren daher die Schülerbeförderung eigenverantwortlich zum Teil mit hohen Beträgen aus eigenen Mitteln. Dies konterkariert das übergeordnete Ziel und Bemühungen um einen bezahlbaren und verbesserten ÖPNV, u. a. mit dem Deutschland-Ticket. Die Prüfung zur Umsetzung der Weiterentwicklung und Erweiterung der Linie 250 mit einer neuen Linie 255 mind. von Mo. - Fr. wird begrüßt. Die zahlreichen positiven Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung unterstreichen dies.		
	Kapitel 9.2.5	Prüfung und Einrichtung einer neuen Linie zwischen den Bereichen Einbeck – Dassel – Moringen (Lauenberg – Fredelsloh) und Dassel nach Silberborn-Neuhaus im Landkreis Holzminden werden ergänzend nachdrücklich angeregt. Letztere Verbindung hatte, wie aus der Tabelle 4 (TOP-10-Ideen aus dem Themenfeld „Liniennetz und Fahrplan“) auf S. 18/19 der Dokumentation ersichtlich wird, ebenfalls zahlreiche positive Reaktionen. Der Schülerverkehr aus Neuhaus/Silberborn zum Gymnasium nach Dassel wird hier gleichfalls eigenständig organisiert und getragen.	Erörterung	Die Prüfung eines weiteren Linienangebots zwischen Dassel und Silberborn-Neuhaus wird nicht aufgenommen. Hintergrund sind unterschiedliche Interessen und Finanzierungsverpflichtungen der Landkreise Northeim und Holzminden, bspw. zur Sicherstellung der heutigen Schulstandorte oder zur Übernahme der Kosten der Schülerbeförderung im kreisübergreifenden Verkehr.
	Kapitel 9.2.5	Am Rande der Ortschaft Lauenberg oberhalb des bestehenden Naturbadesees gibt es Planungen einer niederländischen Entwicklergruppe zur Schaffung eines Ferienpark-Gebietes mit bis zu 150 kleinen Übernachtungseinheiten. Der Rat der Stadt Dassel hat mit den Aufstellungsbeschlüssen für die Änderung von Flächennutzungs- und Bebauungsplan im Februar 2025 über den Beginn des Verfahrens und die Prüfung	Berücksichtigung	Aufnahme eines zusätzlichen Prüfauftrags LKN-P-2

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		zur Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen entschieden. In diesem Zusammenhang wurde aufgrund der touristischen/infrastrukturellen Bedeutung auch die Verbindung zwischen den Ortschaften Lauenberg und Fredelsloh über die ehem. Kreisgrenze gefordert. Hierzu sollte eine Verlängerung der Linie 252 Einbeck – Lauenberg – Sievershausen – Dassel oder Einrichtung einer neuen Linie unter Einbindung von Fredelsloh geprüft werden. Die Planung – sollte sie in den nächsten Jahren auch zur Umsetzung kommen können – ist als regional bedeutsame Erweiterung im Bereich Freizeit und Tourismus, wie sie im Kapitel 7.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur thematisiert wird, anzusehen.		
	Kapitel 9.3	Der bereits in der Entwurfsfassung vorgeschlagene Prüfauftrag für die Einrichtung einer Haltestelle für die Stadt Dassel im Bereich Sollingtor / Im Hai in der Ortschaft Sievershausen kann vor dem Hintergrund des dortigen Wohnheims „Im Hai 1“ grundsätzlich unterstützt werden. Die Harz-Weser-Werke betreiben dort ein betreutes Wohnheim für Menschen mit Beeinträchtigungen. Unter Bezugnahme auf die zuvor vorgeschlagene Einrichtung einer Linienverbindung in Erweiterung von Lauenberg nach Fredelsloh wird angeregt zu prüfen, ob perspektivisch eine Bushaltestelle am Naturbadensee Lauenberg (Sollingstr. 83) eingerichtet werden kann.	Kenntnisnahme Berücksichtigung	- siehe oben
	Kapitel 9.3	Die Bushaltestelle am Gymnasium Paul-Gerhardt-Schule an der Kommunalen Entlastungsstraße dient insbesondere dem Schülerverkehr. Es wird angeregt, die Einrichtung dieser Haltestelle als weiteren Verknüpfungspunkt (z.B. Kategorie II, s. S. 93-95) im Linienverkehr zu prüfen.	Berücksichtigung	Aufnahme der Haltestelle Paul-Gerhardt-Schule in der Maßnahme I-3
Ortsrat „Auf dem Berge“ (Stadt Einbeck)	Kapitel 9.2.3	Linie 254: Der Ortsrat Auf dem Berge hält eine Verlängerung der Linie 254 nach Ammensen oder weiter nach Delligsen für nicht unbedingt erforderlich. Die Ausrichtung der an der Linie 254 gelegenen Orte ist eindeutig nach Einbeck und an zweiter Stelle nach Kreiensen. Die Anzahl der Verbindungen nach	Kenntnisnahme	Hierzu liegen unterschiedliche Interessen vor, siehe bspw. Stellungnahme der Gemeinde Delligsen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Kreiensen ist allerdings völlig unzureichend und auch uneinheitlich. An Schultagen kommen Busse um 7.29, 9.16 und 13.15 Uhr von den Orten Auf dem Berge in Kreiensen am Bahnhof an, an Ferientagen erreichen die Busse Kreiensen um 9.16 Uhr und 15.46 Uhr. Rückfahrtmöglichkeiten ab Kreiensen bestehen an Schultagen um 7.30, 9.23, 13.23 und 15.38 Uhr, an Ferientagen um 9.23 und 15.47 Uhr. Die Anzahl der Verbindungen in/aus Richtung Kreiensen sollte erhöht werden, an Schul- und Ferientagen etwa gleich sein und nach Möglichkeit zeitlich so gelegt werden, dass möglichst viele Züge in/aus Richtung Hannover als wichtigstes Ziel mit guten Umsteigezeiten erreicht werden. Hinsichtlich der nicht so wichtigen Verbindung in Richtung Ammensen/Delligsen könnte auch die <i>Linie 62 Alfeld - Delligsen - Ammensen</i> bis Naensen oder Stroitz verlängert werden, so dass dort Anschlüsse an die Linie 254 in Richtung Einbeck eingerichtet werden könnten.	Kenntnisnahme	Eine Erhöhung des Fahrtenangebots ist wünschenswert, wird vor dem Hintergrund des aktuell ableitbaren Fahrgastpotenzials und vor dem Hintergrund der Finanzierungssituation als aktuell nicht umsetzbar bewertet. Ein Prüfauftrag gemäß der nachfolgenden Anmerkungen der Stadt Einbeck zur 254 wird jedoch ergänzt.
Stadt Einbeck	Kapitel 9.2.5	LKN-M-4: Es wird nicht der aktuellste Stand der politisch zu beschließenden bzw. beschlossenen Neuorganisation des Stadtverkehrs Einbeck wiedergegeben. Insbesondere soll auf einen Verkehr am Sonntag aus Kostengründen verzichtet werden und die Bedienung des Bereiches Hallenbad scheitert derzeit am Fahrplan der RB 86, der derzeit keinen zeitlichen Spielraum für diese Fahrwegerweiterung lässt. Gleichzeitig fehlt die Nennung der Fahrwegerweiterung im Bereich Schwammelwitzer Straße (Gewerbegebiet Südwest) und Kolberger Straße (Seniorenzentrum).	Berücksichtigung	Die Angaben wurden aktualisiert
	Kapitel 9.2.3	Linie 254 Einbeck- Naensen – Kreiensen Die Verlängerung nach Kreiensen ist nicht mehr aufgeführt, die Linie 254 soll künftig ab Naensen/ Stroitz nach Delligsen verlängert werden. An Schultagen sind derzeit 4 Fahrtenpaare der Linie 254 ab Naensen nach Kreiensen verlängert; an schulfreien Tagen 2	Kenntnisnahme Berücksichtigung	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Fahrtenpaare. Die Verlängerung nach Kreiensen ist für den Umstieg auf den SPNV für die Ortschaften "Auf dem Berge" attraktiv. Es sollten anstelle der Verlängerung nach Delligsen täglich 7 oder 8 Fahrtenpaare auf der Gesamtstrecke Einbeck - Naensen - Kreiensen verkehren. Zusätzlich zur Erreichung des SPNV ist auch der Schulstandort Greene an die Linie angebunden. In Naensen könnte eine Verknüpfung mit der Linie Delligsen - Ammensen erfolgen.		Der Hinweis wird als zu prüfende Alternative im Steckbrief aufgenommen
	Kapitel 9.2.5	Linie 264 Lamspringe- Bad Gandersheim Der Prüfauftrag für die neue Linie 264 sollte modifiziert werden. Durch eine Verlängerung der Linie bis zum Bahnhof Kreiensen würde für den Bereich Lamspringe sowie Heberbörde ein attraktives Angebot an den SPNV entstehen (zusätzlich zu RB 82 auf die RB 84 sowie den RE 2 in beiden Richtungen. Bei Übernahme von Fahrten der Linien 275 und/oder 276 durch die neue Linie 264 könnte die Verlängerung kostenneutral erfolgen.	Kenntnisnahme	Die Funktion und Aufgabe der neuen Linien wird eher im Bereich einer besseren Feinerschließung der Ortsteile nördlich von Bad Gandersheim mit ggf. kleinen Fahrzeugen gesehen.
	Kapitel 9.2.5	Linie 234 Einbeck – Iber: Verlängerung von Fahrten der Linie 234 bis Moringen [hat] positive Auswirkungen auf die Entwicklungsperspektive der tangierten Ortschaften sowie Einbeck und Moringen	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.5	Linie 255 Einbeck - Dassel – Uslar, LKN-M-2: Umsetzung einer neuen Linie auf der Relation Einbeck - Dassel – Uslar: positive Auswirkungen auf die Entwicklungsperspektiven der tangierten Ortschaften, in Einbeck besonders für die berufsbildenden Schulen	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.7	Linie 270 Osterode - Kalefeld – Kreiensen: positive Auswirkungen auf die Entwicklungsperspektive der tangierten Ortschaften, attraktive Umsteigemöglichkeiten in den SPNV am Bahnhof Kreiensen	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 3.5.2	Auf Seite 54 des Berichtes ist „Gemeinde Einbeck“ gegen „Stadt Einbeck“ auszutauschen.	Berücksichtigung	Die Bezeichnung wurde angepasst.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
	Kapitel 9.3	Die Aufnahme der Prüfung, im Bereich der Kernstadt an der Kreuzung Andershäuser Straße/ Andershäuser Kirchweg eine neue Bushaltestelle einzurichten, (dies war eine Anregung der Stadt Einbeck) wird begrüßt.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 8.	Bereits im Jahr 2021 hat der Ortsrat "Auf dem Berge" (Ortschaften Bartshausen, Brunsen, Hallensen, Holtershausen, Naensen, Stroitz, Voldagsen und Wenzeln) im Rahmen der Reaktivierung von Schienenstrecken und Haltepunkten die Errichtung eines Schienenhaltepunktes im Bereich der Ortschaft Naensen beantragt. Er hat sich dabei auf eine mögliche Antragstellung im Zuge eines Programmes zur Reaktivierung der Schienenstrecken und Haltepunkte bezogen. Demnach würde der vereinfachte Zugang zur Ortschaft Kreienzen eine erhebliche Verbesserung der Mobilität darstellen. So sollte hier ein Ringbusverkehr integriert werden, um einen erweiterten Nutzen der im Umkreis lebenden Menschen zu gewährleisten. Ein weiterer Effekt stelle die Erweiterung im Tourismus- und Freizeitbereich dar. Ein Schienenhaltepunkt Naensen ließe sich idealerweise in das überregionale Radwegenetz einbinden. Es stelle in Anbetracht der enormen Steigung am Greener Berg eine komfortable Alternative für Radfahrer dar und eröffne möglicherweise neue Wege und Perspektiven im Freizeitbereich.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird an den Aufgabenträger SPNV weitergeleitet. Ein zusätzlicher Haltepunkt würde jedoch negative Auswirkungen auf den Fahrplan haben, der auf der benannten Strecke als sensibel einzustufen ist.
Stadt Northeim	Kapitel 2.2 und 9. ff.	Die Stadt Northeim hat mit dem ÖPNV-Konzept ein Planwerk entwickelt, dass Maßnahmen für den ÖPNV definiert, die zu einer Verbesserung der Mobilität im Stadtgebiet der Stadt Northeim im Sektor des ÖPNV beitragen. Diese Maßnahmen sind durch den ZVSN zu prüfen und unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit soweit es geht in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Dies bedeutet insbesondere: • Bitte fügen Sie das Konzept unter den in Kapitel 2.2. genannten Konzepten hinzu. • Maßnahmen, die dabei problemlos in das Konzept integriert werden können, sollen übernommen werden. Maßnahmen, die nicht ohne weiteres in den	Berücksichtigung	Eine Zusammenfassung des Konzeptes wurde im Kapitel 2.2 dargestellt. Für die Stadt Northeim wurde der Steckbrief LKN-P-3 im Kapitel 9.2.5 ergänzt. Weitere Aussagen des Konzeptes sind in die Maßnahmen/Prüfaufträge, G-P-2, LKN-LKG-P-1, I-1, I-3, F-1 und F-5 eingeflossen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Nahverkehrsplan aufgenommen werden können, sollen als Prüfaufträge aufgenommen werden. Maßnahmen, die ausschließlich von der Stadt Northeim übernommen werden müssen, können im Nahverkehrsplan außen vor gelassen werden.		
Nachbaraufgabenträger				
Landkreis Hildesheim	Kapitel 5.2.4	In Tabelle 27 wird für die Linie Delligsen – Alfeld angegeben: Keine Bedienung nach 19.30. Dies gilt allerdings nur in Richtung Alfeld; ab Alfeld erfolgt die letzte Abfahrt um 20.20.	Berücksichtigung	Die Aussage wurde angepasst
	Kapitel 6.1	Tabelle 29 Barrierefreiheit: Hier ist nicht klar, welche Definition von Barrierefreiheit den Angaben zu Grunde liegt. Wenn es diejenigen sind, die in Kap. 5.2.6 als Maßstab angeführt sind (z. B. nahezu spaltfreie Anfahrbarekeit) dürften Hochborde in Busbuchten nicht als barrierefrei angerechnet werden, weil diese in der Realität i. d. R. nicht spaltfrei anfahrbar sind.	Kenntnisnahme	Die Tabelle dokumentiert den barrierefreien Ausbau im Zeitverlauf. Da das Ausbauprogramm als kontinuierlicher Prozess über viele Jahre anzusehen ist und sich in dieser Zeit die technischen Anforderungen zur Barrierefreiheit ebenfalls weiterentwickelt haben, kann es durchaus sein, dass barrierefreie Umbauten früherer Generationen den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen. Ziel bleibt es dennoch, den Umbau nach dem jeweiligen Stand der Technik gesamthaft durchzuführen und erst zu einem späteren Zeitpunkt Optimierungen an bereits umgebauten Haltestellen vorzunehmen.
	Kapitel 6.3	Kap. 9 Ziele und Maßnahmenvorschläge: G-P-2 „Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote“ und LKN-P-1, „Einführung einer Linie 264 (nördliches Bad Gandersheim)“. Beide	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Maßnahmen sind auch im Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim in ähnlicher Form verankert. Dort findet sich die Maßnahme M*1.6 „Überplanung des Korridors Bad Gandersheim – Lamspringe – Bodenburg“. Der Landkreis Hildesheim regt an, gemeinsam eine entsprechende Planung vorzunehmen.		
	Kapitel 9.2.1 / 9.2.5	LKH-W-P-1 „Neues grenzüberschreitendes Linienangebot Hörter – Holzminden – Eschershausen – Alfeld“. Dieses wurde in den Nahverkehrsplan des Landkreises Hildesheim als „Planungsüberlegungen benachbarter Aufgabenträger“ aufgenommen. Erste Ideen dazu wurden bereits ausgetauscht; der Landkreis Hildesheim steht einer Realisierung – bei Klärung der Finanzierung – positiv gegenüber.	Kenntnisnahme	-
Regionalverband Großraum Braunschweig	Kapitel 9.2.4	Die geplante Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Herzberg, Bad Lauterberg und Braunlage wird grundsätzlich begrüßt. Eine durchgängige, auch werktägliche Anbindung Braunlages an den überregionalen Busverkehr stellt einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität im Südharz dar. Aus Sicht des Regionalverbandes Großraum Braunschweig wird jedoch darauf hingewiesen, dass nach aktuellem Planungsstand bereits ab Oktober 2025 vorgesehen ist, die bestehende Linie 450 werktags bis nach Braunlage zu führen. Diese Maßnahme ist zwischen den Aufgabenträgern abgestimmt und umfasst eine Ausweitung des heutigen Wochenendangebotes auf einen regelmäßigen Verkehr über alle Wochentage. Es wird angeregt, den aktuellen Stand der Planung sowie den Umsetzungszeitpunkt in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Kenntnisnahme Berücksichtigung	- Die Informationen wurden aufgenommen und ergänzt
	Kapitel 9.2.9	Der Ausbau einer neuen Schnellbuslinie von Northeim über Osterode nach Clausthal-Zellerfeld wird grundsätzlich begrüßt. Eine verbesserte Erschließung zwischen den Mittelzentren sowie der Zugang zur TU Clausthal stellt ein wichtiges verkehrliches Ziel dar. Die geplante Verknüpfung mit dem SPNV in Northeim erscheint sinnvoll und unterstützt die regionale Erreichbarkeit.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Insbesondere zwischen Osterode – Clausthal-Zellerfeld – Goslar sieht der Regionalverband Großraum Braunschweig eine landesbedeutsame Relation, die auf Landesbusniveau ausgebaut und mit entsprechenden Landesmitteln finanziert entwickelt werden sollte. Seitens des Regionalverbandes wird angemerkt, dass der Abschnitt Clausthal-Zellerfeld – Goslar bereits heute durch die Regiobuslinie 830 mit einem dichten Taktangebot erschlossen ist. Bei der Entwicklung der o. g. Relation sind parallele Angebotsstrukturen durch Überlagerung bestehender Verkehrsangebote zu vermeiden und gleichzeitig bestehende Verkehrsangebote nicht zu schwächen. Darüber hinaus ist eine künftige finanzielle Ausgestaltung zwischen den Aufgabenträgern eng abzustimmen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit des bestehenden Angebotes im Landkreis Goslar nicht zu schwächen.	Berücksichtigung Berücksichtigung	Der Hinweis zur 830 wurde ergänzt Der Hinweis wurde ergänzt
Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter	Kapitel 9.2.4	Linie 515: Die geplante Wiederanbindung der Linie 515 nach Abschluss der Brückensanierung an die Stadt Höxter wird ausdrücklich begrüßt. In diesem Zusammenhang wird redaktionell angeregt, im textlichen Teil nicht von der Haltestelle „Uferstraße“ zu sprechen, sondern den Haltepunkt „Höxter Rathaus/Bahnhof“ vorzusehen.	Berücksichtigung	Die Maßnahme wurde entsprechend angepasst
	Kapitel 9.2.4	Linie 500: Grundsätzlich stimmen wir der geplanten Linienführung zu, beziehen uns aber insbesondere auf den Abschnitt von Höxter nach Holzminden. Die Relation Höxter-Holzminden ist nach unserem Datenbestand die im Kreis Höxter am höchsten frequentierte Verkehrsverbindung. Derzeit wird sie von den Linien R21 und RB 84 bedient. Die Fahrgastzahlen der R21 zeigen das größte Potential auf dem Streckenabschnitt Höxter-Albaxen-Stahle. Wir merken an, dass die Kostenträgerschaft einer neuen Linie 500 bisher nicht Gegenstand der Diskussion und Prüfung war. Die Linie verkehrt im Verbandsgebiet des nph ausschließlich im Stadtgebiet der Stadt Höxter. Daher sind die Interessen –	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		inhaltlicher und monetärer Art – anzuhören und zu berücksichtigen. Eine Anbindung des Schloss Corvey ergibt aus unserer Sicht wenig Sinn, weil die hinzugewonnene Anbindung durch den Nachteil des unflexiblen 120-Minuten-Taktes aufgehoben wird. Auch an dieser Stelle sollte die Stadt Höxter angehört werden, um die lokalen Interessen und Strategien besser nachvollziehen zu können. Redaktionelle Anmerkung: Die Linienführung ist in den Planunterlagen im Bereich des Schloss Corvey nördlich der Bahn darzustellen.		
	Allgemein	Dort, wo eine Befahrung des Gebiets der Stadt Höxter beabsichtigt ist und daraus unter Umständen eine Kostentragungspflicht der Stadt Höxter entstehen könnte, wird es als zwingend erforderlich angesehen, die Stadt im Zuge eines Anhörungsverfahrens zu beteiligen. Ggf. könnte zusätzlich die Notwendigkeit bestehen, die zuständigen politischen Gremien im Hinblick auf eine Information oder Beratung zu beteiligen.	Kenntnisnahme	-
Landkreis Hameln-Pyrmont	Kapitel 9.2.2	Maßnahme LKH-M-2: Ein durchgängiges Angebot ohne Wechsel der Liniennummer zwischen Holzminden und Hameln wird begrüßt.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.2	Maßnahme LKH-W-M-1: Generell wird eine Ausweitung der Bedienungshäufigkeit auf der Linie 522 und 524 begrüßt. Jedoch entspricht die Anzahl an Fahrten Mo.-Fr. und an Samstagen auf beiden genannten Relationen bereits jetzt den in unserem Nahverkehrsplan 2023-2027 festgelegten Anforderungsprofil für die Bedienungshäufigkeiten der betreffenden Ortsteile. Daher sehen wir – vor dem Hintergrund der Finanzierung einer Ausweitung – zu diesen Zeiten momentan keinen Bedarf. Den Sonntagsverkehr auf der Linie 522 auf der Relation Bodenwerder - Bad-Pyrmont gilt es zu prüfen.	Kenntnisnahme	-
	Allgemein	Außerdem möchten wir anmerken, dass wir vor dem Hintergrund des aktuellen Planungsstands der derzeit laufenden Überplanung des Liniennetzes im Landkreis Hameln-Pyrmont	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		die Linie 51 als Rufbus (Linie R51) planen. Dieser soll nach aktuellen Planungen zwischen Börry, Brockensen, Esperde, Harderode, Bremke, Wegensen, Dohnsen, Kreipke, Bodenwerder, Heyen, Hehlen, Hajen, Frenke, Grohnde und Latferde verkehren. Diese Thematik bedarf noch eines intensiven Austauschs und wird Ihnen zur Prüfung und Beteiligung vorgelegt.		
TöB und weitere Institutionen				
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	Allgemeine Rückmeldung	Derzeit sind mit Blick auf die von uns betreuten Straßen im Plangebiet zu den im Planentwurf enthaltenen Ausführungen und Projektzielen keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen. Mit den sich aus dem Nahverkehrsplan ergebenden Maßnahmen werden gegebenenfalls auch von hieraus straßenbaubehördlich zu vertretende Belange berührt werden! Diese Belange werden seitens meines Hauses allerdings erst in den konkreten Planungen innerhalb der erforderlichen Abstimmungen und Beteiligungen, bzw. in den möglicherweise erforderlich werdenden planungsrechtlichen Genehmigungsverfahren einzubringen sein. Hier bitte ich jeweils um rechtzeitige Abstimmung, bzw. Information.	Kenntnisnahme	-
Pro Bahn	Allgemeine Rückmeldung	Verknüpfungspunkte im Göttinger Umland (Seite 64f): Grundsätzlich sehr guter Plan. Das zeigt die Sinnhaftigkeit eines gemeinsamen NVP. Anschlüsse mit „möglichst geringer Wartezeit“ sind selbstverständlich wünschenswert, allerdings führen Anschluss-Verluste in der Praxis zur sprunghaften Verlängerung der Wartezeit. Deshalb müssen alle Verknüpfungspunkte mit verbindlichen Regeln betrieben werden, auf die sich die Fahrgäste verlassen können (Wie lange wartet ein abfließender Anschluss auf einen verspäteten Zulauf? Wie kommt der gestrandete Fahrgast nun an sein Ziel?). Für die Fahrgast-Information bedarf es deshalb exakt arbeitender DFI. Für die Anschluss-Sicherung müssen technische Einrichtungen eingesetzt werden, die nach transparenten, verbindlichen und verständlichen Regeln arbeiten. Ohne ausreichende Anschluss-Sicherung sind Umsteigezeiten von unter 5 Minuten (siehe	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Seite 81) definitiv nicht zu akzeptieren. Das gilt sowohl für das Göttinger Umland als auch für die 9 Verknüpfungspunkte im Bereich Northeim und 7 im Bereich Holzminden (Seite 82).		
		Für die landesbedeutsame Buslinie 160 (Seite 80) werden vom NVP-Entwurf leider recht wenige Überlegungen angestellt. Die Entschleunigung der Linie durch den Halt in der Ortsdurchfahrt Waake und den längeren Weg durch Ebergötzen hat den Charakter als echte Schnellbuslinie inzwischen schwinden lassen. Insofern fordern wir eine Beschleunigung. Gleichwohl halten wir die Prüfung von Haltestellen für Seeburg und Seulingen direkt an der Bundesstraße für überlegenswert.	Kenntnisnahme	Die Linie 160 stellt sich aktuell als Linie ohne Handlungsbedarf dar. Die Aspekte einer direkten Linienführung im Gegensatz zu Abschnitten mit stärkerer Entschleunigungsfunktion, sind gegeneinander abzuwägen und im Detail zu entscheiden.
	Kapitel 5.2.6	Bahnhof Kreiensen (Kat. 2) in Kategorisierung Haltestellen (Seite 95f): • Dynamische Fahrgastinformation ist unbedingt anzustreben (wenigstens DFI light per QR-Code). • Echtzeitinformation über Anschlüsse ist anzustreben und die Anschlüsse real sicherzustellen. • Fahrradboxen sollten zur Ausstattung gehören (siehe etwa Bahnhof Adelebsen (Kat. 1)).	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 5.2.7	Die Anforderungen an die Fahrzeuge (Seite 102f) werden von uns positiv bewertet. Eine Länge von 200 cm der Sondernutzungsfläche ggü. Tür 2 halten wir für angemessen. Diese sollte nicht mehr unterschritten werden. Es sollte darauf geachtet werden, ausreichend Klappsitze anzubringen.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 5.2.7	Die Fahrzeug-Außenwerbung (§. 106) beurteilen wir anders als der Entwurf. In der Stadt Göttingen gibt es nach wie vor Busse, die den Fahrgästen mit beidseitigen großflächigen Fensterbeklebungen jegliche Orientierung nehmen (z. B. VGH-Werbung auf Bus 69). Dabei gibt es durchaus gute Beispiele wie der Bus mit Badeparadies-Werbung (Bus 91). Derartige einfallsreiche Werbung ist sicher auch im Sinne der Werbetreibenden. Es muss für die Einhaltung der Regeln gesorgt werden!	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Demgegenüber halten wir die 0 Prozent-Regelung für den regionalen Busverkehr für zu streng. Schließlich kommt durch Werbung Geld rein. 10 bis 15 Prozent Flächenverbrauch erscheinen uns vertretbar, ohne das Erscheinungsbild zu stören.		
	Kapitel 5.2.8	Die durchgängige Anwendung des Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes (§. 109) wird von uns im Sinne gleichwertiger Wettbewerbsbedingungen ausdrücklich begrüßt. Die Anforderungen an das Fahrpersonal sollten angesichts des Fachkräftemangels nicht überzogen werden, zumal zuvorkommendes Verhalten den Fahrgästen gegenüber nur begrenzt anezogen werden kann. Nicht Druck von oben, sondern Motivation auf Augenhöhe sollte die Unternehmenskultur prägen.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 5.2.8	Es sind endlich Beschwerdestatistiken (§. 113) anzulegen, die allen Gremien, also auch den beiden Fahrgastbeiräten zur Verfügung zu stellen und zu erläutern sind. Das angeführte Datenschutz-Problem bewerten wir als Ausrede, denn eine Statistik ist selbstverständlich keine Einzelfallbetrachtung. Einzelfälle können problemlos anonymisiert werden. Nicht länger hinnehmbar ist die mangelnde unmittelbare telefonische Erreichbarkeit der Unternehmen/Betriebszentralen GöVB und VSN. Dies ist leider nach wie vor auf Bürozeiten begrenzt, müssen aber auf die Betriebszeiten (ausgenommen Nachtbusse) ausgeweitet werden (5:00 bis 23:30 Uhr). Nur so haben die Fahrgäste eine Chance, bei Unregelmäßigkeiten Informationen einzuholen, die es ihnen ermöglichen, doch noch ihr Ziel zu erreichen	Kenntnisnahme	Die Aufgabenträger behalten sich vor, welchen Gremien zu welchen Zeitpunkten die Informationen zur Verfügung gestellt werden. Eine generelle Zurverfügungstellung ist nicht vorgesehen. Die angestrebten Verbesserungen wurden in den entsprechenden Kapiteln des NVP dargestellt.
	Kapitel 5.2.8	Dynamische Fahrgastinformationen an der Haltestelle (§. 113) und Apps nützen den Fahrgästen herzlich wenig, wenn diese falsch informieren. Gerade bei Großstörungen (Demonstrationen, Umleitungen, Sperrungen) sind die Fahrgäste auf Echtzeitinformationen angewiesen, aber ausgerechnet dann versagen diese Kanäle, zeigen Busse an, die gar nicht fahren, oder zeigen Busse nicht an, die aber verkehren. Korrekte Infos über Abweichungen von der Sollzeit sind häufig Mangelware.	Kenntnisnahme	Die Fehler sind bekannt und sollen behoben werden. Eine lückenlose und fehlerfreie Fahrgastinformation gehört zum Selbstverständnis der Aufgabenträger.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Die Gründe hierfür sind in fehler- und lückenhafter Dateneinspeisung durch überfordertes Personal zu finden. Die bisherigen Ausreden und Schwarze-Peter-Spielchen sind wir leid. DFI und Apps müssen funktionieren. Die Monitore in den Bussen sind viel zu häufig außer Betrieb, flackern oder zeigen technische Probleme wie fehlende Netzwerkverbindung an. Auch hier gilt die Forderung, für funktionierende Gerätschaften zu sorgen.		
	Kapitel 8.	Die planerische Unterstützung bei der Einrichtung/Reaktivierung von Bahnhaltungen (§. 143) ist auf Projekte zu konzentrieren, die gemäß Finanzvereinbarung zwischen Bahn und Land vom März 2019 eine realistische Umsetzungsperspektive haben. Das trifft nur auf Uslar-Verliehausen zu, nicht auf andere. Der Hp Rosdorf hat zum Glück trotz aller Verzögerungen einen ersichtlich besseren Status (Seite 15).	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.2	Die geplante Durchbindung der Linie 520 von Holzminden über Bodenwerder bis nach Hameln (Linie 522, Seite 153) wird von uns begrüßt und kann als Vorbild für weitere Durchbindungen dienen.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.3	Linie 254 (ab Seite 154): Aktuell an Schultagen sind 4 Fahrtenpaare ab Naensen bis Kreiensen verlängert, an Ferientagen 2 Fahrtenpaare. Prüfauftrag nach Entwurf NVP: Linie ab Naensen/Stroit bis Delligsen verlängern. Besteht für eine Verlängerung der Linie bis Delligsen Bedarf? Die Fahrtenpaare Naensen – Kreiensen sollten auf 8 im Takt 120 erhöht werden. Modifizierter Prüfauftrag: Die Linie 254 soll aufgrund der SPNV-Anschlüsse in Kreiensen sowie der Schule in Greene im Takt 120 auf 8 Fahrtenpaare täglich erweitert werden.	Berücksichtigung	Der erweiterte Prüfauftrag wurde umgesetzt
	Kapitel 9.2.5	Neue Linie 264 Lamspringe – Bad Gandersheim (Seite 161): In Bad Gandersheim wäre ein Anschluss an den SPNV nur für RB 82 möglich, bei einer Verlängerung bis Kreiensen wären Anschlüsse neben an RB 82 auch an RB 84 und RE 2 (beide Richtungen) möglich. Im Abschnitt Bad Gandersheim – Kreiensen könnte die neue Linie 264 Leistungen der Linien 275 und/oder	Kenntnisnahme	Die Funktion und Aufgabe der neuen Linien wird eher im Bereich einer besseren Feinerschließung der Ortsteile nördlich von Bad Gandersheim mit ggf. kleinen Fahrzeugen gesehen

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		276 übernehmen. Der Prüfauftrag sollte entsprechend modifiziert werden.		
	Kapitel 9.2.5	Neue Linie 270 Osterode - Kreiensen (Seite 166): Die neue Linie wird von uns befürwortet. Eine Prüfung sollte kurzfristig erfolgen, die Realisierung mittelfristig. Im Abschnitt Kreiensen - Sebxen – Echte könnte die neue Linie 270 Leistungen der Linie 263 übernehmen. Der Prüfauftrag sollte entsprechend angepasst werden.	Berücksichtigung	Der Hinweis zur Linie 263 wurde ergänzt. Vor dem Hintergrund der Laufzeit des Teilnetz 81 ist nur eine langfristige Umsetzung möglich.
	Kapitel 9.2.7	Die Einrichtung der landesbedeutsamen Buslinie Herzberg-Bad Lauterberg-Braunlage (§. 176) wird von uns ebenso begrüßt wie der Aufbau einer Schnellbuslinie Northeim-Osterode-Clausthal-Goslar (§. 177) mit Unterstützung des Landes. Auch eine landesbedeutsame Linie Duderstadt-Worbis-Leinefelde (§. 178) erscheint uns sehr sinnvoll. Deren Durchbindung nach Herzberg (SPNV-Anschluss) oder auch Göttingen (Anschluss Fern- und Nahverkehr) sollte geprüft werden.	Berücksichtigung	Die Prüfung zur Verlängerung wurde ergänzt
	Kapitel 9.2.9	Die mögliche Verkürzung der Linie 61/62 (Seite 180) in der Stadt Göttingen hat in diesen Tagen eine leider verzerrte populistische Darstellung in der Presse erfahren, die den insgesamt 5 Planungsvarianten nicht gerecht wird. Wir bleiben bei der eingangs erwähnten positiven Bewertung einer Verknüpfung zwischen Stadtbus und regionalem Busangebot. Außerdem gibt es im Westen der Stadt ein On-Demand-Angebot. Wir erwarten eine sorgfältige Prüfung, die nicht verzerrten egoistischen Motiven zum Opfer fällt.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.10	Die Verlegung der Buslinie 50 (Seite 183) aus der Ewaldstraße wäre eine spürbare Einschränkung für die Haltestelle Jugendherberge/Theodor-Heuss-Gymnasium. Sie könnte nur mit einer Taktverdichtung der Linie 80 hingenommen werden. Die Verlängerung der Linie 50 in den Bereich westlich von Grone halten wir für unrealistisch, weil die 50 dann parallel zu vorhandenen Linien geführt würde.	Kenntnisnahme	Wie im Projektansatz dargestellt beruht der Planungsvorschlag auf den Aspekten der Linienbeschleunigung, der Fahrplanstabilität und der notwendigen Effizienzsteigerung und werden somit weiterverfolgt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
				Für die Anbindung des Entwicklungsgebiets Lange Rekesweg steht keine alternative Linie zur Verfügung, weshalb die Anbindung über eine Linie mit Bezug zur Innenstadt erfolgen müsste.
	Kapitel 9.2.10	Die Auslastung der Linie 33 (Seite 184) lässt definitiv zu wünschen übrig. Anstatt sie noch weiter zu reduzieren, sollte überlegt werden, durch Verlängerungen etwa im Bereich östlich Klinikum Aufwertungen zu bewirken. Das ist bei der Linie 63 mit dem Vorschlag, bis nach Rosdorf/DB zu verlängern, doch auch denkbar (Seite 186). Dieses Projekt wird von uns ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme	Eine Verlängerung der Linie 33 wurde im Rahmen des Projekts Taktverdichtung ebenfalls geprüft und im Rahmen der Variantendiskussion als mögliche Option dargestellt. Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzierungssituation ist diese Option mittelfristig jedoch nicht umsetzbar.
	Kapitel 9.2.10	Der komplette Wegfall der Nachtbuslinien (Seite 185), die im Übrigen nicht nur nachts fahren, sondern auch am Sonntagmorgen, kann von uns nicht befürwortet werden, zumal der Betrieb mit relativ geringem Aufwand erfolgt.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Eine begriffliche Trennung von Nachtbusverkehr und dem Verkehr am Sonntagmorgen wurde aufgenommen. Bezogen auf die Kosten pro Kilometer, sind die Nachtbusverkehre Angebote mit sehr hohem Aufwand (Wochenend- und Nachtzuschläge).
	Kapitel 9.2.10	Der Aufbau eines Haltestellenkatasters (§. 196f) wird von uns ausdrücklich begrüßt. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf das vom ZVSN-FGB veröffentlichte Papier (>ZVSN-Homepage>Fahrgastbeirat). Nach unserer Auffassung darf es dabei nicht nur um bauliche Eigenschaften gehen, sondern auch um die Frage der zeitnahen Beseitigung von Schäden und die regelmäßige Reinigung und Instandhaltung der Haltestellen. Dazu fehlen bislang praxistaugliche	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Zuständigkeitsregelungen, etwa in Rosdorf (Landkreis Göttingen, aber Stadtbusnetz Göttingen).		
	Kapitel 9.3	Ein direkter Zugang zu den Nahverkehrsbahnsteigen im Bahnhof Göttingen von der Unterführung Godehardstraße aus (Seite 197) würde manche Wege und deren Wahrnehmbarkeit aus der Weststadt deutlich verbessern und kann von uns nur begrüßt werden.	Kenntnisnahme	-
RolliTraining / Barriere Scouts Göttingen	Kapitel 9.3	Die auf Seite 96 dargestellten Ausnahmen der Barrierefreiheit im ÖPNV widersprechen der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) und schließt Menschen mit Behinderung von Sport, Erholung und Tourismus aus. Menschen mit Behinderung haben dieselben Rechte, Zugangsmöglichkeiten gewährt zu bekommen auf Sport-, Erholungs- und Tourismusstätten wie auch Menschen ohne Behinderung. Menschen mit Behinderung soll die volle und umfängliche Teilhabe am Leben gewährt werden. Dieses umfasst auch die Bushaltestellen der Kategorie IV. Natürlich muss auch bei Haltestellen die vornehmlich für wandernde Fahrgäste eingerichtet wurden auf die Barrierefreiheit geachtet werden. Die Annahme das Menschen mit Behinderung nicht an Sport, Erholung und Tourismus, insbesondere Wandern, teilnehmen, ist falsch und schießt Menschen mit Behinderung im Vorhinein aus. Alle Bushaltestellen der Kategorie IV, die vornehmlich für wandernde Fahrgäste eingerichtet wurden, in Ortsrandlagen usw. müssen zumindest eine Zugänglichkeit in den ÖPNV für Menschen mit Behinderung bieten. Dieses ist möglich durch einen Bordstein / erhöhten Fußweg, wo die verbaute Klapprampe der Überlandbussen ausgelegt werden kann. Eine weitere Möglichkeit bietet eine „klappbare Rollstuhlrampe“ von 150 cm die im Überlandbus mitgeführt wird und bei einem nicht vorhandenen Bordstein eingesetzt werden kann. Aktuelle Kosten pro klappbare Rollstuhlrampe von 150 cm liegt bei ca. 180,00 Euro bis 300,00 Euro.	Kenntnisnahme	Den Aufgabenträgern wurde die Möglichkeit gegeben Ausnahmen von der Barrierefreiheit im Rahmen des NVP zu definieren. Im Rahmen des gemeinsamen NVP von ZVSN und Stadt Göttingen wird von dieser Möglichkeit im geringen Maße bei den Haltestellen Gebrauch gemacht. Es sei darauf hingewiesen, dass bei den Haltestellen des Wandertourismus im Einzelfall zu entscheiden ist und keine barrierefreien Inseln ohne Anschlussinfrastruktur entstehen. Fahrzeugseitige Optionen der Barrierefreiheit werden im Kapitel 5.2.7 dargestellt, so auch das Themenfeld Rampe.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
	Kapitel 5.2.6	Die Mindestanforderung von 200 cm Länge der Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 2 ist bei Neuanschaffungen zu klein.	Kenntnisnahme	Für die Sondernutzungsfläche in Linienbussen wird üblicherweise 1,50 m Länge × 0,75 m Breite für einen Rollstuhlplatz gefordert (entspricht den Bewegungsflächen nach DIN 18040-3). Empfohlen und in der Praxis üblich sind 1,50 × 1,20 m pro Stellplatz, oft als Mehrzweckfläche von etwa 2 m ² oder größer ausgeführt. Mit einer Forderung von mindestens 200cm Länge für die Sondernutzungsfläche gibt der NVP die notwendige Flexibilität der Ausgestaltung vor. Eine größere Sondernutzungsfläche geht auch immer mit dem Verlust von Sitzplätzen einher, die bspw. für ältere Menschen von hoher Bedeutsamkeit sind.
Fahrgastbeirat der Stadt Göttingen	Kapitel 5.2.7	Der Fahrgastbeirat vermisst hier die Darstellung der wesentlichen Passagen der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), die für Deutschland seit dem 26. März 2009 (BGBl. II 2008, S. 1419) rechtlich verbindlich ist. Die Ausführungen auf Seite 69 sind mit der UN-Behindertenrechtskonvention nicht vereinbar. (siehe Anlage)	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Der NVP ist nicht für die umfangreiche Darstellung von Gesetzen und Verordnungen vorgesehen. Das in 2.1 aufgeführte BGG sowie das NBGG beruhten ursprünglich nicht auf der UN-BRK, da beide vor deren Inkrafttreten geschaffen wurden. Sie wurden aber im Lichte der UN-BRK fortentwickelt und angepasst, sodass sie heute wichtige Umsetzungsinstrumente der

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
				Konvention in Deutschland darstellen. Den Aufgabenträgern wurde die Möglichkeit gegeben Ausnahmen von der Barrierefreiheit im Rahmen des NVP zu definieren. Im Rahmen des gemeinsamen NVP von ZVSN und Stadt Göttingen wird von dieser Möglichkeit bei den Haltestellen im geringen Maße Gebrauch gemacht. Es wurde ergänzt, dass es sich um Einzelpositionen auf freier Strecke handelt und das fast immer weitere, barrierefreie Zugangspunkte im Streckenverlauf gegeben sind.
	Kapitel 4.2	Die definierten Verknüpfungspunkte nach dem Vorbild Ebergötzen (8 im Göttingen Umfeld, 9 im Northeimer Bereich und 7 im LK Holzminden (S. 63/64 und S. 81/82) werden grundsätzlich befürwortet. Jedoch wird darauf hingewiesen, dass die Attraktivität dieser Punkte von der dort zu gewährleistenden Anschlusssicherung abhängt.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 5.2.7	Die Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 2 (z. B. für Rollstuhlfahrer/innen und Kinderwagen, bei Neuanschaffung „Scooter-Platz“ mit mind. 200cm Länge) reicht nicht aus, zusätzlich ist eine angemessenen Rangierfläche erforderlich.	Kenntnisnahme	Für die Sondernutzungsfläche in Linienbussen wird üblicherweise 1,50 m Länge × 0,75 m Breite für einen Rollstuhlplatz gefordert (entspricht den Bewegungsflächen nach DIN 18040-3). Empfohlen und in der Praxis üblich sind 1,50 × 1,20 m pro Stellplatz, oft als Mehrzweckfläche von etwa 2 m² oder

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
				größer ausgeführt. Mit einer Forderung von mindestens 200cm Länge für die Sondernutzungsfläche gibt der NVP die notwendige Flexibilität der Ausgestaltung vor. Eine größere Sondernutzungsfläche geht auch immer mit dem Verlust von Sitzplätzen einher, die bspw. für ältere Menschen von hoher Bedeutsamkeit sind.
	Kapitel 5.2.8	Das Fahrpersonal muss auch im Umgang mit der Klimaanlage geschult sein.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 5.2.9	Zum Kundendialog (Seite 113) ist anzumerken, dass eine unmittelbare telefonische Erreichbarkeit zumindest die regulären Betriebszeiten (5:00 – 24:00 Uhr) umfassen müsste. Die Beschwerdestatistik sollte allen Gremien, so auch dem Fahrgastbeirat zugänglich sein.	Kenntnisnahme	Die Aufgabenträger behalten sich vor, welchen Gremien zu welchen Zeitpunkten die Informationen zur Verfügung gestellt werden. Eine generelle Zurverfügungstellung ist nicht vorgesehen. Die angestrebten Verbesserungen wurden in den entsprechenden Kapiteln des NVP dargestellt.
	Kapitel 5.2.9	Fahrgastinformationsmedien (Seite 113) Die DFI Anzeigen funktionieren bisher häufig nicht richtig. Mängelmeldungen hierzu werden zum Teil über Monate nicht abgearbeitet. Sie müssen aber fehlerfrei funktionieren, um ihren Sinn zu erfüllen. Dies gilt auch für Monitore in den Bussen.	Kenntnisnahme	Die Fehler sind bekannt und sollen behoben werden. Eine lückenlose und fehlerfreie Fahrgastinformation gehört zum Selbstverständnis der Aufgabenträger
	Kapitel 9.2.10	G-M1: Kürzung des Linienwegs der Linie 61/62 Begrüßt wird die bessere Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren. Angemerkt wird jedoch, dass für Berufs- und Schülerverkehr sowie in Schwachverkehrszeiten Lösungen	Kenntnisnahme	Die Schülerbeförderung wird zu jedem Zeitpunkt sichergestellt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		erforderlich sind. Zudem wird die Verlängerung der Linie 61 bis Hetjershausen/Knutbühren in diesen Zeiten vorgeschlagen. Der FGB bietet an, Prüfaufträge konstruktiv zu begleiten.		Vor umfangreichen Änderungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungsintern die üblichen Beteiligungen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannten Maßnahmen, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit vollzogen worden sind.
	Kapitel 9.2.10	G-M 2: Kürzung des Linienwegs der Linien 71 Grundsätzlich wird die Maßnahme positiv bewertet, da durch den 30-Minuten-Takt eine Angebotsverbesserung erreicht wird. Wichtig ist jedoch, auch in den Schwachlastzeiten (abends, an Wochenenden) ein verlässliches Angebot sicherzustellen		Am im NVP dargestellten Planungskonzept (welches vom Aspekt der Takthäufigkeit keine Verschlechterungen ggü. dem Status quo mit sich bringt) wird festgehalten.
	Kapitel 9.2.10	G-M-3: Einrichtung einer neuen Linie 13 (Holtenser Berg Nord – Eiswiese). Die Maßnahme und Prüfung der Reaktivierung Haltestelle Bahnhofsallee, wenn hier eine ausreichende Beschilderung ab Bahnhof sichergestellt wird, wird begrüßt	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.10	G-M-4: Einrichtung einer neuen Linie 24 (Weende - Geismar) Auch hier begrüßen wir die Maßnahme und die Prüfung der Reaktivierung Haltestelle Bahnhofsallee, wenn hier eine ausreichende Beschilderung ab Bahnhof sichergestellt wird.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.10	G-M-5: Verlängerung der Linie 50 sowie Veränderung des Linienverlaufs Wir sind für eine Beibehaltung der bisherigen Linienführung 50. Sie leistet die einzige direkte Verbindung Bahnhof – Jugendherberge und die innere Erschließung des Ostviertels mit dem Eichendorffplatz, der eine wichtige Einkaufsmöglichkeit für die Einwohner des Rohns-Bereichs darstellt.	Kenntnisnahme	Wie im Projektansatz dargestellt beruht der Planungsvorschlag auf den Aspekten der Linienbeschleunigung, der Fahrplanstabilität und der notwendigen Effizienzsteigerung und werden somit weiterverfolgt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
	Kapitel 9.2.10	G-M6: Reduzierung Linie 33 Hier sollte eine Aufwertung durch Verlängerung geprüft werden, z.B. eine Durchbindung zur Linie 80 UMG-Klausberg. Die direkte Verbindung Holtenser Berg – UMG ist wichtig und sollte zu den Hauptschichtwechselzeiten erhalten bleiben. Außerdem ist die Linie wichtig bei der Erschließung des Gewerbe- und Einkaufsbereichs Lutteranger und der Hennebergstraße (Alt-Weende), insbesondere des Friedhofs, der von mobilitätseingeschränkten Besuchern (z. B. mit Rollator) ansonsten nicht mehr ÖPNV-erreichbar ist. Erinnert sei an die ehemalige Linie 12 und 26.	Kenntnisnahme	Eine Verlängerung der Linie 33 wurde im Rahmen des Projekts Taktverdichtung ebenfalls geprüft und im Rahmen der Variantendiskussion als mögliche Option dargestellt. Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzierungssituation ist diese Option mittelfristig jedoch nicht umsetzbar.
	Kapitel 9.2.10	G-P1: Prüfauftrag Nachtbus Der Nachtbus sollte erhalten werden und perspektivisch an weitere Stadtteile angebunden werden. Ggf. sollte im Hinblick auf den Frühverkehr an Sonn- und Feiertagen eine andere Bezeichnung gewählt werden.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Der Prüfauftrag zum Nachtverkehr wird beibehalten der Hinweis zur differenzierten Bezeichnung wurde aufgenommen.
	Kapitel 9.2.10	G-P2: Verlängerung Linie 63 Der FGB begrüßt und unterstützt diese Maßnahme.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.3	I-1: Fortführung Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen und I-2: Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen und I-3: Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen und I-4: Prüfauftrag - Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV Wir begrüßen die Maßnahmen I-1 - I-4	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.3	I-5: Aufbau eines gemeinsamen Haltestellenkatasters für Südniedersachsen Wir begrüßen die Maßnahme ausdrücklich, sie ist schon lange überfällig.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.3	I-6: Prüfauftrag direkter Zugang zur Godehardstr. von den Gleisen 4,5 und 6,7 des Bahnhofs in Göttingen	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Wir begrüßen die Maßnahme.		
	Kapitel 9.4	F-1: Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation <i>hier: Ersetzung der Fahrplanaushänge durch QR-Codes</i> Wir begrüßen QR-Codes als Zusatz zu Fahrplanaushängen. Sie stellen aber keinen Ersatz für Fahrplanaushänge dar. Letzteres würde die Zugänglichkeit für alle, die kein Internet mobil dabei haben, verringern und den Vergleich der aktuellen Abfahrtszeiten mit dem regulären Soll-Fahrplan erschweren. Außerdem widerspricht die komplette Ersetzung der Fahrplanaushänge den aktuellen Standards.	Erörterung	Fahrplanaushänge sind gesetzlich vorgeschrieben (§40 PBefG) und sollen auch nicht ersetzt werden, was so auch nicht formuliert wurde. F-1 bezieht sich auf den Aspekt der dynamischen Fahrgastinformation, die mittels QR-Code erweitert werden soll.
	Kapitel 9.4	F-2: Ausweitung FAIRTIQ auf den gesamten VSN F-3: Weiterentwicklung der FahrPlaner-App Wir begrüßen die vorstehenden Planungen.	Kenntnisnahme	-
Bündnis für nachhaltige Stadtentwicklung Göttingen	Kapitel 9.2.10	G-M1: Kürzung des Linienwegs der Linien 61/62: Das BfnS findet es grundsätzlich gut, wenn Stadt- und Regionalbusse besser miteinander verknüpft werden. In den Schwachverkehrszeiten müsste der Dienst "Flow" weiter angeboten bzw. intensiviert werden. Außerdem muss unserer Ansicht nach die Schülerbeförderung ohne Verschlechterung weiterbestehen. Wenn die Schüler*innen aus den Westdörfern mit dem Risiko, einen Anschluss zu verpassen, in Groß Ellerhausen oder am Kaufpark umsteigen müssen, erwarten wir eine weitere Zunahme der Schüler*innenbeförderung durch "Elterntaxi".	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Schülerbeförderung wird zu jedem Zeitpunkt sichergestellt. Der Hinweis zum Flow-Angebot wurde aufgenommen. Vor umfangreichen Änderungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungsintern die üblichen Beteiligungen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannten Maßnahmen, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit vollzogen worden sind.
	Kapitel 9.2.10	Kürzung des Linienwegs der Linie 71: Das BfnS findet diese Maßnahme grundsätzlich gut, da sich das ÖPNV-Angebot für Esebeck wesentlich verbessern würde (30-Minuten-Takt statt Stundentakt). Auch hier müsste der Dienst "Flow" in den		siehe oben

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Schwachverkehrszeiten weiter angeboten bzw. intensiviert werden. Außerdem muss unserer Ansicht nach auch hier die Schülerbeförderung ohne Verschlechterung weiterbestehen. Wenn die Schüler*innen aus den Westdörfern mit dem Risiko, einen Anschluss zu verpassen, in Elliehausen umsteigen müssen, würden auch hier mit Sicherheit Elterntaxis eingesetzt werden.		
		G-M6: Reduzierung der Linie 33 Grundsätzlich halten wir eine Beschränkung dieser Linie auf die Hauptberufsverkehrszeit für sinnvoll; allerdings nur unter der Bedingung, dass in der übrigen Zeit die Möglichkeit eröffnet wird, das Flow-Angebot, das aktuell bis Holtenser Berg fährt, auf eine Verbindung nach Weende zu erweitern. Diese Erweiterung würde nur die Zeiten betreffen, in denen die Linie 33 nicht fährt, und sich nur auf die Verbindung Holtenser Berg - Weende (Klinikum) beziehen mit Ausstiegsmöglichkeit im Gewerbegebiet am Lutteranger, an der Hennebergschule/Friedhof Weende, an der IGS Weende, am Evangelischen Krankenhaus Weende und am Klinikum (UMG). Der Flow-Dienst müsste in diesen Zeiten also die Leine queren.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Der Hinweis zum Flow auch in Richtung Weende wurde als zu prüfend ergänzt.
Bürgerinitiative Gegenwind Groß Ellershausen/Hettershausen e.V.	Kapitel 9.2.10	G-M1: Kürzung des Linienwegs der Linien 61/62: Während Groß Ellershausen bisher eine Anbindung an die Stadt im 30 Minuten Rhythmus hat durch die Linien 61,62 und 120, werden Hettershausen und Knutbühren im Stundentakt durch die Linie 61 angefahren. Die Anbindung durch den Flowbus bringt eine zusätzliche Beförderung, wird aber durch die Vorgaben der GöVB zur Beförderung und Belegung und für Ältere oft schwierige digitale Bedienung vorwiegend von Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen genutzt. Zusammenfassend: Die geplanten Änderungen der Busverbindungen 61 und 62, wie sie auf der Seite 180 des gemeinsamen Nahverkehrsplans des ZVSN und der Stadt Göttingen dargestellt werden unter Punkt 9.2.10, bedeuten für unsere Ortsteile gravierende	Kenntnisnahme	Am im NVP dargestellten Planungskonzept (welches vom Aspekt der Takthäufigkeit keine Verschlechterungen ggü. dem Status quo mit sich bringt) wird festgehalten, da erst hierüber notwendige Synergien und wirtschaftliche Verbesserungen erzielt werden können, ohne die Angebotshäufigkeit herabzusetzen. Die hier im Detail beschriebenen Ansatzpunkte wurden konzeptionell berücksichtigt

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Einschnitte und Verschlechterungen in unserem Alltag. Als Bürgerinitiative und anerkannte Umweltvereinigung fordern wir: ■ keine Schlechterstellung gegenüber anderen Ortsteilen ■ 30-Minuten-Takt der Busanbindung von Montag bis Freitag, auch am Wochenende und abends ■ barrierefreie Busse und barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen ■ Anbindung an den Kauf Park als Nahversorgungszentrum mit seinen vielfältigen Umsteigemöglichkeiten ■ sicherer, zuverlässiger und barrierefreier Transport von Kindergarten- und Schulkindern aller Ortsteile, besonders von Knutbühren, auch unter Berücksichtigung der Rückfahrzeiten nachmittags und abends ■ Beibehaltung und Optimierung des Flowbus-Angebotes		und würden bei etwaiger Umsetzung der Maßnahme noch einmal im Detail überprüft. Die Beförderung der Schul- wie Kindergartenkinder wird zu jedem Zeitpunkt sichergestellt. Auch im Regionalverkehr werden die Belange einer barrierefreien Beförderung sichergestellt. Wie oben dargestellt, sind mit dem Konzept keine Verschlechterungen im Bereich des Bedienungszeitraumes und der Takthäufigkeit vorgesehen. Vor umfangreichen Änderungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungsin-tern die üblichen Beteiligungen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannten Maßnahmen, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit vollzogen worden sind. Der Hinweis zum Flow wurde ergänzt.
AG Mobilität des Klimabeirates Göttingen	Kapitel 3.2	Kritisch anzumerken ist jedoch, dass die Simulation des Modal Split ein deutlich anderes Ergebnis liefert als die eigenen Erhebungen der Stadt Göttingen:	Berücksichtigung	Eine erklärende Fußnote wurde ergänzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Stadt Göttingen: Fuß 25 %, Rad 36 %, ÖPNV 9 %, MIV 24 + 6 % Simulation (Binnenverkehre): Fuß 24 %, Rad 19 %, ÖPNV 11 %, MIV 46 % Falls dies daran liegt, dass die Stadt Göttingen die Anzahl der zurückgelegten Verkehrswege und die Simulation die Streckenlängen der zurückgelegten Verkehrswege dargestellt haben, sollte dies unbedingt ausgeführt werden bzw. eine Erklärung für die unterschiedlichen Zahlen gegeben werden.		
		Auch wäre es wünschenswert, wenn mit dem Simulationsmodell ermittelt würde, wie sich die Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen auf die verschiedenen statistischen Auswertungen (Erschließungsqualität, Bedienungsqualität/Takt, Reisezeitverhältnis, Umstiegshäufigkeit etc.) auswirken würde und ob damit die gesteckten Ziele erreicht bzw. die Schwächen beseitigt würden.	Kenntnisnahme	Entsprechende Auswertungen waren nicht Teil der NVP-Erarbeitung.
		Bei der Analyse des Verkehrsverhaltens und seiner Entwicklung in den nächsten 5 Jahren wird davon ausgegangen, dass sich das Verkehrsverhalten nicht ändert. Dies widerspricht für die Stadt Göttingen den Zielen des Klimaplan und des Klimaplan Verkehrsentwicklung. Hier müssten geplante und notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des MIV einfließen und deren Wirkung auf die ÖPNV-Nutzung dargestellt werden (Ausbau Radwegenetz/Radentscheid, Umbau Hauptverkehrsstraßen, Parkraumbewirtschaftung etc.).	Kenntnisnahme	Der Widerspruch zu den Aussagen der weiteren Planwerke ist erkennbar und kann bestätigt werden. Aufgrund des Ausbleibens einer großflächigen Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen kann von keiner signifikanten Veränderung des Mobilitätsverhaltens in den kommenden fünf Jahren ausgegangen werden.
		Bei den konkreten vorgeschlagenen Maßnahmen und Prüfungsaufträgen sind folgende als positiv hervorzuheben: - Prüfauftrag Unterrichtsstaffeln - Linienverkürzungen Linien 61/62 und 71 und Ersatz durch Landkreisbusse	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		- Neue Linie 13 zur besseren Anbindung Holtenser Berg und Europaquartier - Neue Linie 24 Weende – Geismar - Prüfauftrag Nachtbusangebot		
	Kapitel 9.2.10	Leider fehlen für die Stadt Göttingen Vorschläge für Taktverbesserungen, wie sie teilweise im Taktverdichtungsgutachten der Stadt gelistet sind bzw. geprüft wurden. Auch wenn die Finanzlage der Stadt schlecht ist, sollten Perspektiven zur Taktverdichtung und deren Kosten aufgezeigt werden, damit gegenüber Land und Bund die Notwendigkeit höherer Finanzmittel für den ÖPNV deutlich gemacht werden kann.	Kenntnisnahme	Die mit dem NVP aufgerufenen neuen Linien stellen die notwendige Taktverdichtung innerhalb der Bedienungskorridore und in Verbindung mit den Bestandslinien dar.
		Alternativ zur vorgeschlagenen Maßnahme Verlängerung Linie 50 bis Lange Rekesweg (welche Taktung, Linienführung) sollte die Führung der Linie 41/42 durch das neue Wohngebiet Lange Rekesweg geprüft werden.	Kenntnisnahme	Die Führung der Linie 41/42 zum Lange Rekesweg wurde bereits geprüft und negativ beschieden.
Gleichstellungsbeauftragte Landkreis Northeim	Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung Seite 34 bis 38	Ergänzung der Geschlechtsdimension auf den Seiten 34 bis 38.	Kenntnisnahme	In der Befragung wurde das Geschlecht der Teilnehmenden nicht abgefragt, sodass hierzu keine Auswertung erfolgen kann.
	Kapitel 5.2.8	Schulungsangebote für das Fahrpersonal sollten ergänzt werden, die Maßnahmen und Vorgaben für Fälle diskriminierenden Verhaltens (z.B. sexuelle Belästigung / Übergriffe und rassistische Beleidigungen) unter Fahrgästen beinhalten (Punkt 5.2.8). Fahrgäste sollten darauf hingewiesen werden, dass sie sich im Falle einer Belästigungssituation jederzeit ans Fahrpersonal wenden können. Das Fahrpersonal muss so geschult werden, dass derartige Meldungen ernst genommen und passende Maßnahmen sofort umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Entsprechende Regelungen sind wünschenswert und dementsprechend umzusetzen, werden aber außerhalb des NVP definiert, geregelt und durch die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Beförderungsbedingungen umgesetzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
	Kapitel 5.2.8	Daten sollten nach Geschlecht aufgeschlüsselt sein, um die unterschiedlichen Mobilitätsverhalten und Anforderungen an den ÖPNV deutlich zu machen (z.B. Punkt 7.5f). Nur so kann gewährleistet sein, dass zielführende Maßnahmen erstellt werden.	Kenntnisnahme	Für entsprechende Ableitungen liegen leider nicht ausreichend Daten vor.
	Kapitel 7.5 f	Die geschlechtergerechte Sprache, die alle Personen unabhängig vom Geschlecht anspricht, sollte durchgängig Anwendung finden (siehe z. B. Punkt 7.2 oder 7.5).	Kenntnisnahme	siehe Impressum
	Allgemein (z. B. 7.2 und 7.5)	Eine gute Erreichbarkeit der Familienzentren im ZVSN-Gebiet sowie in der Stadt Göttingen sowie der unterschiedlichen Frauenberatungsstellen sollte während der jeweiligen Öffnungszeiten gewährleistet sein. Viele der Besucherinnen besitzen kein Auto und sind auf den ÖPNV angewiesen.	Kenntnisnahme	Die Zugänglichkeit sämtlicher Einrichtungen wird über ein möglichst engmaschiges ÖPNV-Netz sichergestellt. Zu defizitär angebundenen Familienzentren liegen derzeit keine Rückmeldungen vor.
	Kapitel 5.2.7	Allgemein sollte darauf geachtet werden, dass weder in den Bussen (Plakate, Anzeigentafeln, Bildschirme etc.) noch an den Bushaltestellen sexistische oder andere diskriminierende Werbung abgebildet wird.	Kenntnisnahme	siehe Hinweis Werbung
	Allgemein	Die gute Ausleuchtung und Einsicht der Bushaltestellen sollte Standard sein, um den subjektiven Sicherheitsempfinden von Frauen Rechnung zu tragen und mögliche Übergriffe zu minimieren. Frauen meiden es deutlich häufiger, in der Dämmerung oder abends unterwegs zu sein. Der öffentliche Raum zu allen Tages- und Nachtzeiten sollte allen zugänglich gemacht werden.	Kenntnisnahme	siehe 5.2.6
Forum Göttingen Nordwest – Arbeitsgruppe Verkehr	Kapitel 9.2.10	G-M-3: Einrichtung einer neuen Linie 13 (Holtenser Berg Nord – Eiswiese): Wir begrüßen die Maßnahme und die Prüfung dieser neuen Linienführung, weil es den Bürgern aus unseren Stadtteilen eine weitere Möglichkeit gibt, den Bahnhof und	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		die Eiswiese, direkt zu erreichen – dieses besonders von Menschen mit körperlichen Einschränkungen.		
	Kapitel 9.2.10	G-M-6: Reduzierung Linie 33 Diese Linie bedeutet gerade für die Bürger aus unseren Stadtteilen ein gesichertes Erreichen der medizinischen Versorgung und des Arbeitsplatzes. Die Zeiten, während der die Busse nicht fahren, sollten mit den „Flow“ Angeboten bedient werden. Das bedeutet gleichzeitig eine Ausdehnung dieses Angebots auf den Bereich bis zum Klinikum (UMG). Auch die Reaktivierung der Einkaufsmöglichkeiten im Bereich „Lutteranger“, sollte beachtet werden.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Der Hinweis zum Flow auch in Richtung Weende wurde als zu prüfend ergänzt.
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr		Gegen den ersten gemeinsamen Nahverkehrsplan der Stadt Göttingen und des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) bestehen seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Goslar – keine grundsätzlichen Bedenken. Folgende Hinweise, die bereits im vorbereitenden Verfahren vorgebracht wurden, sind weiterhin zu beachten: ■ Es wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen des Nahverkehrsplans die Leistungsfähigkeit von Bundes- und Landesstraßen im Zuständigkeitsbereich des regionalen Geschäftsbereiches Goslar (rGB GS) nicht beeinträchtigen dürfen. Insbesondere gilt dies für Maßnahmen wie Busfahrstreifen, Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen etc. ■ Alle konkreten Planungen (z. B. der Ausbau oder Bau von Haltestellen oder die Anlage von Fahrstreifen für den ÖPNV, Änderungen an Lichtsignalanlagen), die Bundes- oder Landesstraßen in der Zuständigkeit des rGB GS berühren, sind frühzeitig mit dem rGB GS abzustimmen und vertraglich zu regeln. Dies gilt auch für Maßnahmen, die die	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Liegenschaften des Bundes oder des Landes z. B. mit vorh. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen betreffen können. ■ Planungen, die zwar vom geplanten Standort her nicht direkt an die Bundes- oder Landesstraßen angeschlossen werden sollen, aber Auswirkungen auf das Straßennetz haben - so z. B. der Aus- oder Umbau von Bahnhaltepunkten, P&R- und B&R-Anlagen o. ä. -, sind ebenfalls mit uns abzustimmen, da deren Erschließung Auswirkungen auf das weitere Straßennetz haben kann. ■ Der barrierefreie Ausbau von vorhandenen Bushaltestellen an der freien Strecke durch den den rGB GS als Straßenbaulastträger ist immer u. a. davon abhängig, ob Haushaltsgelder und Planungskapazitäten vorhanden und bzw. oder im Zuge der Straße andere Erhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich sind. ■ Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen innerorts obliegt den jeweiligen Kommunen, ist jedoch mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen. ■ Bei der Anlage von Haltestellen ist zwingend auf die sichere Fußgängerführung zu achten. Der Anschluss an einen vorhandenen Fußweg ist zu gewährleisten. Falls keine sichere Zuwegung vorhanden ist, muss diese hergestellt werden. ■ An der Haltestelle muss eine regelkonforme Aufstell- bzw. Wartefläche (befestigte Fläche) vorhanden sein oder hergestellt werden. ■ Die genaue Lage und die Ausgestaltung sind vorher mit allen verkehrlich Beteiligten abzustimmen. Grundsätzlich sollte die Lage so gewählt werden, dass eine gute Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.		

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		■ Das Haltestellenschild muss verkehrsbehördlich angeordnet werden. ■ Sollten Bäume aus dem Straßenraum entfernt werden müssen, so ist ein Ersatz in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde herzustellen. ■ Die Straßenentwässerung muss gewährleistet sein.		
		■ Wir weisen darauf hin, dass künftige beabsichtigte Änderungen an den qualifizierten Straßen, die in der Zuständigkeit der NLStBV liegen, mit der NLStBV abzustimmen sind. ■ Aus Sicht des Standortes der Straßenmeisterei Uslar (Hans-Böckler-Straße 2) ist eine bessere ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Ost morgens und nachmittags wünschenswert. Der Grund dafür besteht darin, dass seit der Inbetriebnahme der Siebrecht Factory die Kurt-Schumacher-Straße ihr Einödendasein gegen eine Großstadt-Innenstadtlage getauscht hat. LKW können dort nicht in den Parkbereichen halten, wodurch sie zu Hindernissen in der Kurt-Schumacher- und Hans-Böckler-Straße werden. Manchmal ist die Zufahrt der Straßenmeisterei Uslar durch LKW teilweise blockiert, was für Mitarbeitende der Meisterei belastend sein kann.	Kenntnisnahme	-
Georg-August-Universität Göttingen	Allgemeines	Mit circa 13.000 Beschäftigten und etwa 28.000 Studierenden ist die Universität Göttingen inkl. der Universitätsmedizin ein bedeutender Arbeitgeber und Akteur in der Region. Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir im Herbst 2024 eine Mobilitätsumfrage unter den Mitarbeitenden durchgeführt, um Erkenntnisse zu deren Pendelverhalten zu erlangen. Diese und weitere Informationen können wertvolle Impulse für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans liefern und dazu beitragen, dass die Belange unserer Beschäftigten und	Kenntnisnahme	Die Stadt Göttingen und der ZVSN stehen entsprechenden Abstimmungsgesprächen jederzeit offen gegenüber und freuen sich auf eine aktive Kontaktaufnahme seitens der Universität

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Studierenden mitberücksichtigt werden. Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn die relevanten Fachabteilungen der Universität regelmäßig in die Entwicklung und Anpassung von Buslinien, Fahrplänen und Taktfrequenzen im ZVSN- sowie im Stadtgebiet eingebunden würden. So könnte beispielsweise mit der Stadt Göttingen und den Göttinger Verkehrsbetrieben (GöVB) eine optimierte Bus-Anbindung des Nordcampus der Universität an das Stadtgebiet diskutiert und abgestimmt werden. Über eine Rückmeldung zu unserer Stellungnahme sowie Ideen für mögliche Austauschformate zwischen Stadt Göttingen, GöVB, ZVSN und Universität Göttingen würden wir uns sehr freuen.		
LNVG	Deckblatt	Es wird kein Gültigkeitszeitraum des NVP genannt. Es ist notwendig, dass der Gültigkeitszeitraum konkret benannt wird; Beispiel 01.01.2025 – 31.12.2029.	Berücksichtigung	Die Jahresangabe wurde ergänzt
	Seite 11 unten	Hinweis – Umbenennung des Wirtschaftsministeriums Neuer Name: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen	Berücksichtigung	Die Angabe wurde aktualisiert
	Seite 18/19	Bezugnehmend auf die dargelegte Finanzierungslücke empfehlen wir zu prüfen, ob für die On-Demand-Verkehre ein Förderantrag im Rahmen der „Förderrichtlinie für Flexible Bedienformen des Landes“ gestellt werden kann, um die Finanzierungslücke zu schließen.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird dankend aufgenommen, es wird allerdings zu bedenken gegeben, dass nach Ablauf des Förderzeitraumes ein On-Demand-Verkehr komplett seitens der Aufgabenträger finanziert werden muss.
	Kapitel 4.2	Die Linien RB 80 und RB 82 fahren jeweils alternierend in einem T120. Die RB 80 hat zudem wenige zusätzliche Einzelfahrten in der HVZ.	Berücksichtigung	Die Tabelle wurde zusammengefasst und RB 80 und RB 82 in einer Spalte dargestellt

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
	Kapitel 8.	Die Unterstützung der Angebotsverbesserungen gemäß SPNV-Konzept wird begrüßt. Die LNVG steht einem Planungsdialog mit ZVSN und Stadt Göttingen offen gegenüber.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 8.	Ab dem Fahrplan 2026 ist montags bis freitags eine neue frühere Fahrt geplant, die um 05:56 Uhr in Bodenfelde startet und Höxter-Ottbergen um 06:21 Uhr erreicht.	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde aufgenommen
	Kapitel 8.	Es wird mehrmals auf die Reaktivierung der Verkehrsstation Rosdorf eingegangen, ohne konkrete Informationen zum Sachstand des Projektes. Für die angestrebte Reaktivierung der Station erfolgen derzeit Planungen durch die Gemeinde (derzeit Stand Entwurfsplanung), eine Realisierung wird im Zusammenhang mit der Errichtung eines Digitalen Stellwerkes auf der Strecke ab dem Jahr 2030 angestrebt.	Kenntnisnahme	-
	Stellungnahme der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG			
	Kapitel 2.4	Darstellung Umsetzungsstand/Erreichungsgrad im Verhältnis zum vorangegangenen NVP ggf. detaillierter fassen.	Kenntnisnahme	Eine detaillierte tabellarische Darstellung des Umsetzungsstandes der alten NVP liegt intern vor und kann bei Bedarf zugesandt werden. Vor dem Hintergrund der Länge der Tabellen und zum Teil veralteter Sachstände wurde auf eine Veröffentlichung verzichtet.
	allgemein	Es ist zu prüfen, ob die erwähnten Ziele und Maßnahmen im Einklang mit genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen stehen. Z. B. bei der Einrichtung neuer Linien, Linientrennungen, neue Anfangs-/Endpunkte/Linienwege, Neuregelung des Stadt-/Umlandverkehrs in Göttingen (teilweise Bedienung durch Regionallinien, dafür Entfall/Einrichtung städtischer Linien, z. B.	Kenntnisnahme	Die Wahrung der vergaberechtlichen Aspekte wird durch die Aufgabenträger jederzeit sichergestellt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Linie 121, 122, 71, 13, 24). Vergaberechtliche Aspekte/Vorab-bekanntmachungen.		
	Seite 210ff.	Partizipation und Transparenz: Beteiligungsformate (Kommunen/Kunden) könnten beschrieben werden.	Kenntnisnahme	Die Beteiligungsformate zum NVP wurden im Kapitel 1 beschrieben.
	allgemein	Darstellung konkreter Finanzbedarfe fehlt (nicht nur Fahrplan-kilometer)	Erörterung	Die konkreten Finanzbedarfe sind im Kapitel 10.1 dargelegt.
	allgemein	Angaben zur Gesamtfinanzierung und Deckung der Bedarfe? Bislang lediglich Verweis auf Mittel nach NNVG	Erörterung	Fahrgeldeinnahmen, Haushaltsmittel und weitere Förderungen wurden im Kapitel 10.2 benannt.
	allgemein	Keine Angaben zur Tarifstruktur etc.	Erörterung	Das Thema Tarif wurde im Kapitel 5.2.9 behandelt.
Bürgerinitiative: BÜRGER BEWEGEN GÖTTINGEN	allgemein	Personenbeförderungsgesetz (PBefG, § 8 Abs. 3 Satz 2): Der Nahverkehrsplan muss die „Grundsätze einer ausreichenden Verkehrsbedienung“ gewährleisten. Ein Zwei-Stunden-Takt stellt keine ausreichende Verkehrsbedienung dar, insbesondere für Schüler, Berufspendler, Senioren und Menschen ohne eigenes Auto.	Erörterung	Aus den Festlegungen des PBefG kann kein konkretes Takt-Angebot abgeleitet werden. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird über den NVP definiert und liegt im Ermessen des Aufgabenträgers. Für den Bereich Hetjershausen etc. wurde gemäß NVP ein 60-Minuten-Takt festgelegt.
	allgemein	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG, § 3 Abs. 1): Die Aufgabenträger haben den ÖPNV so zu gestalten, dass er den „Belangen der Daseinsvorsorge“ entspricht und die „Mobilität in der Fläche“ sicherstellt. Mit der geplanten Abkoppelung werden ländliche Ortsteile systematisch benachteiligt. Eine Bevorzugung von Stadtbezirken (dichter Takt, direkte Anbindung) bei gleichzeitiger Benachteiligung der Randbezirke	Erörterung	Die Daseinsvorsorge im Bereich öffentlicher Mobilität definiert der zuständige Aufgabenträger über den NVP, wobei gleichwertig nicht als gleich missinterpretiert werden darf. Es geht nicht darum, dass überall identische

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		verstößt gegen das Prinzip gleichwertiger Lebensbedingungen.		Angebote bestehen, sondern dass niemand systematisch ausgeschlossen wird und ein Mindeststandard gesichert bleibt. Gemäß NVP findet keine Abkopplung der benannten Bereiche statt.
	allgemein	Grundgesetz (GG, Art. 20 Abs. 1 und 2) – Sozialstaatsprinzip & Demokratiegebot. Der Staat ist verpflichtet, eine soziale Infrastruktur sicherzustellen, die Teilhabe ermöglicht. Bürger und Ortsräte müssen bei gravierenden Veränderungen frühzeitig beteiligt werden.	Kenntnisnahme	Vor umfangreichen Änderungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungsintern die üblichen Beteiligungen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannten Maßnahmen, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit vollzogen worden sind.
	allgemein	UN-Behindertenrechtskonvention (Art. 9, Barrierefreiheit & Mobilität): Deutschland hat sich verpflichtet, Mobilität auch für mobilitätseingeschränkte Personen sicherzustellen. Die geplante Reduktion des Angebots erschwert die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen erheblich.	Erörterung	Mit dem NVP ist keine Reduktion des Takt-Angebots vorgesehen.
	allgemein	1. Einschränkung der Mobilität: Ein Zwei-Stunden-Takt entspricht nicht den Vorgaben aus PBefG und NNVG. Insbesondere Schüler, Berufspendler und Senioren sind unzumutbar eingeschränkt. 2. Ungleichbehandlung der Ortsteile: Zentrale Stadtteile bleiben bestens versorgt, während Randorte praktisch vom	Erörterung Kenntnisnahme	Weder PBefG noch NNVG definieren konkrete Vorgaben im ÖPNV-Leistungsangebot. Die Definition des Angebotes obliegt den Aufgabenträgern über den politisch beschlossenen NVP. So nicht mit dem NVP vorgesehen – siehe oben

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		städtischen Leben abgekoppelt werden. Dies verstößt gegen den Gleichheitsgrundsatz (Art. 3 GG). 3. Beeinträchtigung von Bildung und Arbeitsmarkt. Jugendliche können weiterführende Schulen nur eingeschränkt erreichen. Arbeitnehmer verlieren Flexibilität und Arbeitsplatzsicherheit. 4. Sozialer und ökonomischer Schaden. Immobilienwerte und Attraktivität der Ortsteile sinken. Ländliche Räume werden systematisch geschwächt, was der Landes- und Bundespolitik (Stärkung des ländlichen Raums) widerspricht. 5. Ökologische Zielkonflikte. Klimaschutz wird konterkariert, weil Bürger gezwungen sind, vermehrt auf das Auto umzusteigen.	Erörterung Kenntnisnahme Kenntnisnahme	Die Schülerbeförderung wird zu jedem Zeitpunkt sichergestellt. - -
	9.2.10	Forderungen Beibehaltung der Stadtbuslinien (61/62 etc.) bis in die westlichen Ortsteile. Direkte Anbindung an die barrierefreie Haltestelle Kauf Park Ost/West als Nahversorgungszentrum Verlässlichen und sicheren Transport der Schulkinder zur Mittelbergschule und zu den weiterführenden Schulen im Stadtbereich morgens, mittags und in den Abendstunden Mindestens stündliche Taktung auch am Abend und Wochenende. Bürgerbeteiligung (Ortsräte, Bürgerinitiativen) bei allen weiteren Planungsstufen. Ergänzende Angebote (Flow, AST, Kleinbusse) nur zusätzlich, nicht als Ersatz.	Kenntnisnahme	Am im NVP dargestellten Planungskonzept (welches vom Aspekt der Takthäufigkeit keine Verschlechterungen ggü. dem Status quo mit sich bringt) wird festgehalten, da erst hierüber notwendige Synergien und wirtschaftliche Verbesserungen erzielt werden können, ohne die Angebotshäufigkeit herabzusetzen. Auch die hier im Detail beschriebenen Ansatzpunkte wurden konzeptionell berücksichtigt und würden bei etwaiger Umsetzung der

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang	Kommentar
		Verbindliche Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan, die die Rechtslage (PBefG, NNVG, GG) berücksichtigen.		Maßnahme noch einmal im Detail überprüft. Die Beförderung der Schulkinder wird zu jedem Zeitpunkt sichergestellt. Auch im Regionalverkehr werden die Belange einer barrierefreien Beförderung sichergestellt. Wie oben dargestellt, sind mit dem Konzept keine Verschlechterungen im Bereich des Bedienungszeitraumes und der Takthäufigkeit vorgesehen. Vor umfangreichen Änderungen im Liniennetz der GöVB werden verwaltungsintern die üblichen Beteiligungen durchlaufen. Dies gilt auch für die hier genannten Maßnahmen, die seitens der GöVB noch keiner genauen Prüfung auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit vollzogen worden sind. Der Hinweis zum Flow wurde ergänzt.

Verkehrsunternehmen

GöVB	Kapitel 5.2.9	Auf den Seiten 112 bis 114 des Berichts befindet sich eine Übersicht der „Zusätzlichen Anforderungen für den Stadtverkehr Göttingen“. Dort steht der folgende Stichpunkt: „Das Verkehrsunternehmen engagiert sich personell oder finanziell in einem Kundenzentrum für den Verkauf jeglicher Fahrscheine des VSN-Sortiments sowie für Fahrplan- und Fahrpreisauskünfte persönlich vor Ort oder per Telefon in zentraler Lage zu den üblichen Öffnungszeiten.“ Hier bittet die GöVB darum, die Formulierung so zu verändern, dass dort steht: „Das Verkehrsunternehmen betreibt ein Kundenzentrum...“. Laut dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist die GöVB zur Vorhaltung eines Kundenzentrums verpflichtet. In derselben Übersicht unter dem Punkt „Dialog mit Kundinnen und Kunden“ steht der folgende Stichpunkt: „Prüfung weiterer zukunftsfähiger Möglichkeiten des digitalen Ticketverkaufs mit dem Ziel der Umsetzung“. Dieser Punkt gehört eher in das darüberstehende Themenfeld „Vertrieb“. In wiederum derselben Übersicht fehlt unter dem Punkt „Fahrgastinformationsmedien“ aus Sicht der GöVB die Nutzung digitaler Medien und Kanäle (z. B. Social-Media-Kanäle oder die TFT-Infodisplays in den Bussen).	Kenntnisnahme Berücksichtigung Berücksichtigung	Aus Gründen einer strategischen Neupositionierung besteht der Eigentümer auf die hier dargestellte Formulierung. Der Aspekt wurde verschoben Der Aspekt wurde ergänzt
	Kapitel 6.4	Auf Seite 129 des Berichts unterhalb der Tabelle 30 steht der folgende Absatz: <i>„Alle Buslinien übernehmen dabei die Bedienung abseits der Bahnkorridore und verknüpfen die Angebote an bestimmten Haltepunkten. Etwaige parallele Angebote von Bus und Schiene sind zeitlich so zu vertakten, dass sich ergänzende Angebote ergeben.“</i> Der zweite Satz könnte so verstanden werden, dass eine Buslinie, die parallel zu einer Bahnlinie verkehrt, immer den Takt der Bahnlinie halbieren sollte. Übernimmt die Buslinie, wie in	Berücksichtigung	Die Formulierung wurde geschärft

	den Beispielen aus Tabelle 30 aufgezeigt, aber Erschließungsaufgaben abseits der Bahnlinie und führt die Fahrgäste von dort der Bahnlinie zu, ergibt sich eine deutlich höhere Relevanz für gute Anschlussmöglichkeiten zur Bahnlinie als für eine gute Vertaktung der sich ohnehin sinnvoll ergänzenden Angebote. Hier sollte die Formulierung nachgeschärft werden, um etwaigen Missinterpretationen vorzubeugen.		
Kapitel 9.2.10	Auf Seite 180 des Berichts findet sich die Maßnahme „G-M-1“. Diese Maßnahme findet sich ebenfalls auf den Seiten 168 bis 170 unter dem Titel „LKG-M-2“. Dort steht unter dem Punkt „Zusätzliche Prüfaufträge“ der folgende Stichpunkt: „120-Minuten-Takt der Linie 122 auch in der SVZ für einen 60-Minuten-Takt in Hetjershausen (und in Folge auch für Knutbühren und Ossenfeld) oder Zusatzangebot durch Flow oder anderes bedarfsgesteuertes Angebot.“ Diesen Punkt halten die GöVB für so relevant für die Erschließung der Göttinger Stadtteile Hetjershausen und Knutbühren, dass er auch bei der Maßnahme „G-M-1“ als zusätzlicher Prüfauftrag aufgeführt werden sollte.	Berücksichtigung	Der Prüfauftrag wurde in G-M-1 ergänzt
Kapitel 9.2.10	Auf Seite 181 des Berichts findet sich die Maßnahme „G-M-2“. Diese Maßnahme findet sich ebenfalls auf den Seiten 162 und 163 unter dem Titel „LKN-LKG-M-2“. Dort stehen unter dem Punkt „Zusätzliche Prüfaufträge“ die folgenden zwei Punkte: „Durch die freiwerdenden Kapazitäten der Linie 71 können andere Bereiche der Stadt Göttingen, bspw. der neu entwickelte Bereich in Grone besser an die Kernstadt angebunden werden oder eine einheitliche Bedienung für Elliehausen erfolgen.“	Berücksichtigung	Der Prüfauftrag wurde in G-M-2 ergänzt

	„Prüfung der Einstellung des gesamten Linienastes, da auf dem Abschnitt Elliehausen – Bahnhof Parallelverkehr herrscht.“ Auch diese beiden Punkte sind so relevant für den Stadtbusverkehr in Göttingen, dass sie ebenfalls bei der Maßnahme „G-M-2“ aufgeführt werden sollten.		
Kapitel 9.2.10	Auf den Seiten 182 und 183 des Berichts findet sich die Maßnahme „G-M-4“. Unter „Hintergrund“ findet sich der folgende Satz: „Eine neue Linie zwischen Weende und Geismar erweitert das Fahrplanangebot auf dem nördlichen Linienast für die Linien 31/32 und auf dem südlichen Ast für die Linien 21/22 sowie 91/92 und verdichtet so das Taktangebot zu einem 10-Minuten-Takt in diesen Bereichen.“ Durch den gemeinsamen 30-Minuten-Takt der Linien 91 und 92 kann der Takt auf dem von diesen Linien und der Linie 24 gemeinsam bedienten Abschnitt höchstens auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden.	Berücksichtigung	Die Angabe für den südlichen Abschnitt wurde präzisiert. Die Maßnahme zur Linie 13 ist ebenfalls hierbei zu berücksichtigen.
Kapitel 9.2.10	Ebenfalls unter der Maßnahme „G-M-4“ findet sich der folgende Prüfauftrag: „Verlauf über Bahnhofsallee anstelle Bahnhof/ZOB möglich, zur besseren Anbindung der Lokhalle, Cinemaxx und der Rückseite des Bahnhofs.“ Aufgrund der besonders umwegigen Linienführung, um die Bahnhofsallee mit dieser Linie anzubinden, empfehlen die GöVB die ersatzlose Streichung dieses Prüfauftrags.	Kenntnisnahme	Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Problematik am Knoten Groner Tor und des begrenzten Platzangebots am Bahnhof/ZOB wird am bestehenden Prüfauftrag festgehalten.
Kapitel 9.2.10	Auf den Seiten 183 und 184 des Berichts findet sich die Maßnahme „G-M-5“. Unter „Hintergrund“ findet sich der folgende Satz: „Beschleunigung der Linie 50 zur Sicherung der Betriebsstabilität sowie notwendige Anbindung des Entwicklungsgebiets Lange Rekesweg durch eine Linie mit Bezug zur Innenstadt.“ Aufgrund der vorgeschlagenen neuen Führung der Linie 50 nördlich um die Innenstadt herum statt wie bislang durch die	Kenntnisnahme	Der Bezug zur Innenstadt wird über die Haltestelle Auditorium hergestellt.

	Innenstadt, erschließt sich der GöVB die Formulierung „Linie mit Bezug zur Innenstadt“ in diesem Zusammenhang nicht. Wir bitten daher um entsprechende Anpassung dieses Satzes.		
Kapitel 9.3	Auf den Seiten 194 bis 196 des Berichts findet sich der Prüfauftrag „I-4“. Unter „Planungsansatz“ stehen drei Punkte, die einen störungsfreien Betrieb auf Busspuren herstellen sollen. Unter anderem wird dort der folgende Punkt aufgeführt: „Abbau der Behinderungen durch widerrechtlich auf den Busspuren parkende und haltende Fahrzeuge (z. B. Halteverbote, Einrichtung von [ggf. temporären] Ladezonen).“ Aus Sicht der GöVB sollte in diesem Punkt oder in einem zusätzlich einzufügenden vierten Stichpunkt die konsequente Ahndung von Parkverstößen insbesondere durch schnellstmögliche Entfernung des Fahrzeugs aufgeführt werden.	Berücksichtigung	Der Aspekt wurde ergänzt.
Kapitel 9.3	Ebenfalls im Prüfauftrag „I-4“ findet sich der folgende Stichpunkt: „Bevorrechtigung und Ausnahmeregelungen für Busse in Tempo-30-Zonen, die abschnittsweise gleichzeitig bedeutsame Achsen des ÖPNV-Angebots darstellen“ Hier bitten die GöVB um Entfernung des Nebensatzes, da einerseits keine Definition der „abschnittsweise bedeutsamen Achsen des ÖPNV“ stattfindet und andererseits eine Bevorrechtigung für Busse in Tempo-30-Zonen immer besonders relevant für einen störungsarmen Busverkehr ist.	Berücksichtigung	Der Nebensatz wurde gelöscht.
Kapitel 9.4	Auf den Seiten 203 und 204 des Berichts findet sich die Maßnahme „F-3“. Unter dem Punkt „Verkehrliche Bewertung“ wird dabei analog zur Maßnahme „F-2“ sehr stark auf die Auswirkungen für den Ticketkauf eingegangen. Hier wäre ein etwas umfassenderer Punkt ebenfalls wichtig, da neben dem einfachen Ticketkauf die Vorteile einer multimodalen FahrPlaner-App vor allem in der Auskunftsbeschaffung für optimale	Berücksichtigung	Die Maßnahme wurde erweitert

	Reiseketten liegen, selbst wenn kein klassisches ÖPNV-Angebot zur angefragten Zeit besteht.		
	Auf den Seiten 210 und 211 des Berichts findet sich die Tabelle 35 mit den Linienbündeln im Stadtverkehr Göttingen. Hier tauchen diverse Fehler auf: ▪ Die Linien N2 und N5 sind in einem Bündel mit den anderen Nachtlinien, der Linie 63 und dem On-Demand-Angebot enthalten. Die Genehmigungslaufzeit dieses Bündels ist inzwischen 11/26 statt 11/25. ▪ Bei folgenden Linien sind die Ziele außerdem falsch: ▪ 11 Holtenser Berg – Zietenterrassen ▪ 12 Holtenser Berg – Zietenterrassen, Vor dem Walde ▪ 33 Holtensen – Weende, Theodor-Heuss-Straße ▪ 71 Esebeck – Zietenterrassen ▪ Folgende Schreibweisen könnten außerdem vereinheitlicht werden: ▪ Geismar, Schöneberger Straße statt Geismar-Schöneberger Straße (Linien N6, 91, 92) ▪ Weende-Nord statt Weende Nord (Linien 31, 32) ▪ Grone, Kauf Park statt Grone Kauf Park oder Kauf Park (Linien 31, 32, 72) ▪ Weende-Ost statt Weende Ost (Linie 41) ▪ Grone-Nord statt Grone Nord (Linie 41)	Berücksichtigung Berücksichtigung Berücksichtigung	Die Angaben wurden aktualisiert. Die Angaben wurden korrigiert. Die Schreibweise wurde angepasst.



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de