

ZVSN

Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen

Nahverkehrsplan 2021

Auftraggeber:



ZVSN Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen

Jutta-Limbach-Str. 3
37073 Göttingen

Bearbeitung durch:

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dr.-Ing. Timo Barwisch, Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Anja Witzel M. Sc.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	6
1. Anlass und Ziel.....	8
2. Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	10
2.1 Gesetzliche Grundlagen	10
2.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte	16
2.3 Bilanzierung: Entwicklung Nahverkehrsplan des ZVSN	23
3. Bestandsaufnahme	26
3.1 Raumstruktur	26
3.1.1 Einwohnerentwicklung.....	27
3.1.2 Beschäftigte und Arbeitsplatzangebot.....	29
3.1.3 Pendler/innen-Verhalten	32
3.1.4 Schulstandorte	34
3.1.5 Versorgungsstruktur	40
3.1.6 Freizeit- und Naherholungsziele	42
3.1.7 Veränderungen in der Siedlungsstruktur	45
3.2 ÖPNV-Angebotsstruktur	47
3.2.1 SPNV.....	47
3.2.2 Straßengebundener ÖPNV	48
3.2.3 Tarif, Vertriebssystem und Fahrgastinformation.....	52
3.3 Nachfrage im ÖPNV	53
4. Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV	57
4.1 Künftige Rolle des ÖPNV	57
4.2 ÖPNV und Siedlungsstruktur	57
4.3 ÖPNV und Barrierefreiheit	58
4.4 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur.....	59
4.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit	60
4.6 ÖPNV und Umwelt	60
4.7 ÖPNV-Organisation	61
4.8 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen	61
5. Anforderungsprofil.....	63
5.1 Entwicklung der Netzhierarchie	63
5.2 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Gebiet des ZVSN	65

5.2.1	Qualitätsstandards im Überblick.....	66
5.2.2	Definition Verkehrstage und Verkehrszeiten.....	66
5.2.3	Standards der Bedienungsqualität.....	68
5.2.4	Erschließungsqualität	70
5.2.5	Netzverknüpfungen, Netz- und Fahrplangestaltung, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit.....	73
5.2.6	Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen	77
5.2.7	Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge	83
5.2.8	Fahrpersonal, soziale Standards.....	87
5.2.9	Anforderungen an Information und Vertrieb	88
5.2.10	Qualitätsstandards der Schülerbeförderung	91
6.	Bewertung der Angebotsqualität.....	92
6.1	Bewertung der Bedienungsqualität.....	92
6.2	Bewertung der Erschließungsqualität.....	96
6.3	Netzverknüpfungen, Netz- und Fahrplangestaltung, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit	104
6.4	Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele in den Landkreisen.....	108
6.5	Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen / Defizite.....	110
6.6	Bewertung von Parallelverkehren	115
6.7	Bewertung Tarif und Vertrieb	116
6.8	Analyse Schulverkehre	116
7.	Verkehrsprognose.....	117
8.	Ziele und Maßnahmenvorschläge zur Ausgestaltung des ÖPNV	124
8.1	Nachfragedaten als dezidierte Planungsgrundlage.....	124
8.2	Maßnahmenprogramm Netz und Fahrplan	126
8.2.1	Landkreis Göttingen	131
8.2.2	Landkreis Göttingen – Landkreis Northeim	133
8.2.3	Landkreis Göttingen – weitere Nachbarlandkreise bzw. -AT.....	134
8.2.4	Landkreis Holzminden	135
8.2.5	Landkreis Holzminden – Landkreis Northeim	136
8.2.6	Landkreis Holzminden – weitere Nachbarlandkreise	137
8.2.7	Landkreis Northeim.....	138
8.2.8	Landkreis Northeim – Landkreis Göttingen.....	139
8.2.9	Landkreis Northeim – Landkreis Holzminden	139

8.2.10	Landkreis Northeim – weitere Landkreise	139
8.2.11	Liniennetz und Angebot innerhalb der Städte und Gemeinden	139
8.3	Maßnahmenprogramm Infrastruktur / Fahrzeuge.....	141
8.4	Maßnahmenprogramm Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit.....	145
9.	Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	152
10.	Linienbündelung.....	154
11.	ANHANG 1 – Bilanzierung NVP ZVSN 2017.....	163
12.	ANHANG 2 – Bilanzierung NVP LK Holzminde 2016.....	168
13.	ANHANG 3 – Synopse (kommentierte Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Entwurf des NVP)	169

Darstellungsverzeichnis

Abbildungen:

■	Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung und Prognose (2019-2028).....	28
■	Abbildung 2: Pendlerbeziehungen.....	32
■	Abbildung 3: ÖPNV relevante Ziele in den Landkreisen	47
■	Abbildung 4: Entwicklung der Relationen mit über 50.000 Fahrgästen im Jedermannverkehr	56
■	Abbildung 5: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV im Gebiet des ZVSN	65
■	Abbildung 6: Modelle für Abstellanlagen.....	72
■	Abbildung 7: Beispielhaltestellen.....	81
■	Abbildung 8: Defizite Bedienungsqualität, Reisezeit	95
■	Abbildung 9: Haltestellenschild und Fahrplan- und Tarifinformationen	111
■	Abbildung 10: Beispiel veraltete Information Linie 162/454 (Stand Juni 2020)	111
■	Abbildung 11: Bushaltestellen mit barrierefreien Elementen.....	114

Tabellen:

■	Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung der Landkreise	26
■	Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen	28
■	Tabelle 3: Bedeutende Pendlerverflechtungen (>600 Pendler).....	33
■	Tabelle 4: Weiterführende Schulen des Landkreises Göttingen	35
■	Tabelle 5: Berufsbildende Schulen im Landkreis Göttingen.....	37
■	Tabelle 6: Weiterführende Schulen des Landkreises Northeim.....	37
■	Tabelle 7: Berufsbildende Schulen im Landkreis Northeim.....	39
■	Tabelle 8: Weiterführende Schulen des Landkreises Holzminden	39
■	Tabelle 9: Berufsbildende Schulen im Landkreis Holzminden	40
■	Tabelle 10: Krankenhäuser und Kliniken.....	41
■	Tabelle 11: Siedlungsflächenentwicklung seit 2016	45
■	Tabelle 12: Gewerbeflächenentwicklung seit 2016	46
■	Tabelle 13: SPNV-Angebot (Stand April 2020)	47
■	Tabelle 14: Fahrgastnachfrage im VSN	54
■	Tabelle 15: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV für das Gebiet des ZVSN und angrenzender Bereiche.....	64
■	Tabelle 16: Definition der Verkehrszeiten	67
■	Tabelle 17: Standards der Bedienungsqualität	69
■	Tabelle 18: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche	72
■	Tabelle 19: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit	74
■	Tabelle 20: Anforderungen an die Erreichbarkeit, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit.....	76
■	Tabelle 21: Kategorisierung der Haltestellen	78
■	Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Haltestellen für Neubau und grundhaftem Ausbau	82
■	Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge	85

■	Tabelle 24: Zielwerte Abgasnorm der in den Teilnetzen eingesetzten Fahrzeugen	87
■	Tabelle 25: Zielwerte Höchstalter der in den Teilnetzen eingesetzten Fahrzeugen	87
■	Tabelle 26: Standards Fahrpersonal	88
■	Tabelle 27: Defizite Bedienungsqualität	92
■	Tabelle 28: Erschließungsdefizite im ÖPNV	96
■	Tabelle 29: Ortsteile ohne ÖPNV-Bedienung	107
■	Tabelle 30: ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)	108
■	Tabelle 31: ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Northeim	109
■	Tabelle 32: ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele	109
■	Tabelle 33: Barrierefreier Ausbau (Hochbord) der Haltestellen in den Landkreisen	112
■	Tabelle 34: Parallele Angebote im ÖPNV	115
■	Tabelle 35: Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2028	117
■	Tabelle 36: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen in den Landkreisen	119
■	Tabelle 37: Planungsvorhaben Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen bis 2025 (gemäß Beteiligung der Städte und Gemeinden)	120
■	Tabelle 38: Wesentliche Planungsvorhaben	122
■	Tabelle 39: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Linienverkehr Bus“	152
■	Tabelle 40: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Linienverkehr Bus“ grenzüberschreitend	152
■	Tabelle 41: Teilnetzbildung im ZVSN - Linienzuordnung und Laufzeiten der PBefG-Genehmigungen	155

Abkürzungsverzeichnis

AST - AnrufSammelTaxi

AT - Aufgabenträger

BGG - Behindertengleichstellungsgesetz

B+R - Bike and Ride

Bf. - Bahnhof

BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

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

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

OZ - Oberzentrum

PBefG - Personenbeförderungsgesetz

P+R - Park and Ride

RB - Regionalbahn

RBL - Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

RE - Regional-Express

RH - Reihenhaushaus

ROG - Raumordnungsgesetz

Sa - Samstag

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

1. Anlass und Ziel

Zum 1. Januar 2020 ist der Landkreis Holzminden als drittes Mitglied dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) beigetreten. Mit dieser Erweiterung des Verbundgebietes geht einher, die bisher eigenständigen Nahverkehrspläne (NVP) des ZVSN und des Landkreises Holzminden zu einem gemeinsamen NVP zusammenzuführen. Dabei sollen die Grundaussagen der jeweiligen NVP aus den Jahren 2016 bzw. 2017 gefestigt und harmonisiert werden. Die in der Laufzeit der jeweiligen NVP umgesetzten Maßnahmen sowie die veränderten Rahmenbedingungen (z. B. die aktualisierte Fassung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) oder relevante raumstrukturelle Entwicklungen) sind bei der Aktualisierung des NVP von Bedeutung.

Der NVP legt im Rahmen von entwickelten Qualitätsstandards fest, welche Anforderungen an Infrastruktur und Mobilitätsangebote bestehen und wie diese an künftige Herausforderungen angepasst und weiterentwickelt werden können.

Der NVP dient insbesondere als Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers für die Ausgestaltung und Berücksichtigung einer integrierten öffentlichen Verkehrsbedienung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmen bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. So können bspw. eigenwirtschaftliche Anträge, die dem NVP und dem hier definierten ÖPNV-Angebot in Quantität und Qualität nicht entsprechen, von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Ebenfalls sind Genehmigungen zu versagen, wenn der beantragte (eigenwirtschaftliche) Verkehr ein ausschließliches Bedienungsrecht verletzt, welches aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt wurde.

Um das öffentliche Mobilitätsangebot in den drei Landkreisen insbesondere im Bereich des regionalen Buspersonennahverkehrs kontinuierlich zu verbessern, werden die Zuschnitte der einzelnen Teilnetze geprüft, ggf. angepasst und Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für die jeweiligen Teilnetze aufgezeigt. Aufbauend auf dem Planungsansatz des vorangegangenen Nahverkehrsplanes, starke ÖPNV-Korridore mit verdichtetem Angebot und einer auf diese Korridore ausgerichtete Flächenerschließung zu etablieren, werden Maßnahmen für die bedeutsamen Schnittstellen der Netzebenen bzw. für die Verknüpfungspunkte weiterentwickelt. Daneben werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu den Themenfeldern Tarif, Vertrieb und Kommunikation mit dem vorliegenden NVP dargestellt.

Die Bearbeitung des NVP erfolgte gemeinsam durch die Geschäftsstelle des ZVSN und dem Planungsbüro plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel, in Abstimmung mit den Landkreisen Göttingen, Northeim und Holzminden sowie unter Mitwirkung und Beteiligung der Verkehrsunternehmen, der Städte und Gemeinden im Raum Südniedersachsen sowie der benachbarten Aufgabenträger. Dadurch konnten die Interessen der Beteiligten schon frühzeitig bei der Bearbeitung des vorliegenden NVP berücksichtigt werden.

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes wurde im Oktober 2020 den gemäß §6 NNVG zu beteiligenden Institutionen mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt. Insgesamt wurden ca. 300 Stellungnahmen und Anregungen von 32 Institutionen zum NVP-Entwurf abgegeben; alle

Anregungen wurden bewertet und sind dementsprechend bei der Fertigstellung des NVP berücksichtigt worden.

Sowohl die ZVSN-Verbandsversammlung als auch die Stadt Göttingen haben beschlossen, die zukünftige gemeinsame Nahverkehrsplanung mit dem Ziel der besseren Vernetzung des Oberzentrums Göttingen mit seinem Umland voranzutreiben. Somit wurde auch die Absicht erklärt, zeitnah einen gemeinsamen Nahverkehrsplan zu entwickeln. Damit wird der hier vorliegende Nahverkehrsplan in seiner zeitlichen Gültigkeit befristet sein.

2. Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

EU-Verordnung 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, 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 Genehmigungsbehörde¹ 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 Verkehrsbedienung, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDA vorab bekannt gemacht hat, zurückbleiben. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.

Personenbeförderungsgesetz

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. Das PBefG wurde zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert.

¹ Von der Landesregierung bestimmte Behörde, die zuständig für die Genehmigung von Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehren ist, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll, bzw. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat (vgl. § 11 PBefG).

Gemäß den Festlegungen in der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des PBefG bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In § 8 Abs. 3 PBefG wird als Zielsetzung des ÖPNV eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. (...)“

Die Regelungen zur Aufstellung von NVP sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

In der Novellierung des PBefG wird der grundsätzliche Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre beibehalten und die Befugnisse der zuständigen Behörden zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung festgelegt. Mit der Vorabkennzeichnung, in der der Aufgabenträger die Verkehrsleistung bestimmt, beginnt eine dreimonatige Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Verkehre. Liegen nach dieser Frist keine oder keine genehmigungsfähigen Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre vor, kann die Vergabe eines Verkehrsvertrags erfolgen. Im PBefG ist neben den Genehmigungserfordernissen für Linienverkehrsleistungen auch die Berücksichtigung der NVP festgesetzt.

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

Gemäß Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz (NNVG) vom 28. Juni 1995, zuletzt geändert am 27. Oktober 2016, sind die kommunalen Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich einen NVP jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen. Dabei ist - außerhalb der Region Hannover sowie des Regionalverbandes Großraum Braunschweig - das Land Träger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und die Landkreise sowie die kreisfreien Städte sind Aufgabenträger für den übrigen (straßengebundenen) ÖPNV.

Der zum 1. Januar 1997 gegründete ZVSN - bestehend nunmehr aus den drei Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim - ist entsprechend seiner Satzung Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (§4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG). Die Verbandsmitglieder übertragen damit ihre obliegenden Pflichten und Rechte auf den Zweckverband. Satzungsgemäß nimmt der Zweckverband folgende Aufgaben wahr:

- Er plant und koordiniert den ÖPNV in den Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim.
- Er übernimmt die Aufstellung und Fortschreibung des NVP gemäß § 6 NNVG.
- Er regelt die Bestellung von Verkehrsleistungen.
- Er organisiert die Erteilung von Auflagen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen.
- Er informiert und berät die Verbandsmitglieder sowie ihrer Städte und Gemeinden in planerischen und verkehrswirtschaftlichen Fragen.

- Er übernimmt die Durchführung des freigestellten Schülerverkehrs (ohne Sonder- und Einzelbeförderung).
- Er stellt die planerische Finanzierung des Gesamtsystems sicher.
- Er stimmt die Verbandsgrenzen überschreitenden Verkehre ab.
- Er fördert die Weiterentwicklung des Verbundes (VSN).

Die Stadt Göttingen ist selbst Aufgabenträgerin gemäß §4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG und stellt für ihr Stadtgebiet einen eigenen NVP auf.

Auch die Inhalte des NVP sind im NNVG geregelt. Dazu heißt es in § 6 NNVG:

„Im Nahverkehrsplan soll dargestellt werden,

1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und
7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.“

Das NNVG gibt für die NVP bewusst keine Standards bzw. keine Inhalte im Detail vor. Die inhaltlichen Schwerpunkte des NVP für den ZVSN entsprechen der generellen Vorgehensweise bei der Erarbeitung verkehrlicher Rahmenplanungen.

Die Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP hat im Einvernehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu erfolgen. Den vorhandenen Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben. Dritten kann diese Möglichkeit ebenfalls eingeräumt werden. Mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten hat eine Abstimmung des NVP zu erfolgen.

Die Gesetzesänderung des NNVG im Jahr 2016 verfolgte das Ziel der „Sicherung der Ausbildungsverkehre in Niedersachsen und zur landesrechtlichen Ersetzung der Ausgleichsregelung gemäß §§ 45a, 64 a Personenbeförderungsgesetz durch die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern sowie zur finanziellen Unterstützung für Mobilitätsverbesserungen und zur Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in den Kommunen“. Die wesentlichen Inhalte sind:

- nach §7a: Die kommunalen Aufgabenträger haben in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich eine Rabattierung der Zeitfahrausweise für den Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren des straßengebundenen ÖPNV in Höhe von mindestens 25 v. H. des jeweiligen Tarifes der vergleichbaren Zeitfahrausweise des Nichtausbildungsverkehrs zu gewährleisten. Zur Abgeltung der in Verbindung mit der Gewährleistung dieser Rabattierung entstehenden Kosten sowie zur Sicherstellung und Entwicklung eines hochwertigen und kostengünstigen Verkehrsangebotes im Ausbildungsverkehr und bei der Beförderung im straßengebundenen ÖPNV insgesamt, gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern ab dem Kalenderjahr 2017 eine jährliche Zuweisung. Diese entspricht in ihrer Höhe den bisher vom Land direkt an die Verkehrsunternehmen gezahlten Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG; im Verbandsgebiet sind dies 3.325.299 Euro pro Jahr.
- nach §7b: Zur Weiterentwicklung eines qualitativ hochwertigen Angebotes im straßengebundenen ÖPNV, der insbesondere auch die Bedürfnisse des demografischen Wandels aufgreift, gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern ab dem Kalenderjahr 2017 eine weitere jährliche Zuweisung. Diese Mittel sollen insbesondere für die Entwicklung von Angeboten im Rahmen der flexiblen Bedienformen verwendet werden. Sie dürfen auch für andere Maßnahmen der jeweiligen kommunalen Aufgabenträger eingesetzt werden, mit denen der straßengebundene ÖPNV qualitativ oder quantitativ weiterentwickelt wird. Für das Verbandsgebiet handelt es sich um nachfolgende Beträge pro Jahr:

LK Göttingen:	958.141 Euro
LK Northeim:	631.861 Euro
LK Holzminden:	528.802 Euro

- nach §7c: Die Aufgabenträger schreiben ihre NVP unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten fort. Alle zwei Jahre sind für den eigenen Zuständigkeitsbereich Qualitätsberichte vorzulegen, die als Grundlage für die Finanzhilfen dienen. Die Auswirkungen dieser Vorschriften werden bis zum 31.12.2021 durch die Landesregierung evaluiert. Bis dahin sind die Mittel und deren Verteilung auf die Aufgabenträger festgeschrieben, eine Dynamisierung gibt es nicht.

Für den ZVSN als Aufgabenträger bedeuten diese Regelungen, dass die Mittel in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und ggf. (bei verbandsgrenzen-überschreitenden Verkehren) den benachbarten Aufgabenträgern sachgerecht den einzelnen Teilnetzen bzw. Linien zuzuordnen sind und eine EU-rechtskonforme Weitergabe an die Verkehrsunternehmen sicherzustellen ist. Für die meisten Teilnetze im Verbandsgebiet (d.h. bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren) erfolgt die Weitergabe über den jeweiligen ÖDA. Für die eigenwirtschaftlichen Netze / Linien kommt gemäß EU-VO 1370 bei tariflichen Verpflichtungen das Instrument der Allgemeinen Vorschrift infrage, das durch den ZVSN angewendet wird.

Die unter §7b aufgeführten Mittel können für die Realisierung der im NVP beschriebenen Maßnahmen eingesetzt werden, das heißt: Der NVP sieht vor, die zusätzlichen Mittel zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge des NVP einzusetzen (in Abstimmung mit den Landkreisen und ggf. unter Hinzunahme eigener finanzieller Mittel).

Behindertengleichstellungsgesetz und Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz

Neben dem PBefG sind auch im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) bzw. Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BGG ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Dabei verweist das NBGG in § 7 Abs. 2 gleichermaßen auf die Vorgaben gemäß Rechtsvorschrift:

- „Sonstige öffentliche bauliche oder anderen Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift vorgegeben ist.“

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.)². Auch für sie ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

² siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Die Novelle des PBefG, welche am 01.01.2013 in Kraft trat, präzisiert in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP:

- *„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und / oder funktional eingeschränkter Menschen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen im gesamtgesellschaftlichen Kontext von zunehmender Bedeutung. Der NVP übernimmt dabei die zentrale Steuerungsfunktion. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen

- wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit, als Ausnahme, (noch) nicht erreicht werden kann.

Der Niedersächsische Landkreistag nimmt mit dem Rundschreiben Nr. 1309/2015 wie folgt Stellung zum Sachverhalt vollständige Barrierefreiheit:

- Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich im NVP mit der Zielbestimmung auseinandersetzen, wie bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen ist.
- Im Rahmen des NVP können/müssen Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit benannt und begründet werden.
- Es besteht kein individueller Rechtsanspruch auf Herstellung der Barrierefreiheit von Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV.
- Die Aufgabenträger müssen koordinierend tätig werden (bzw. haben dies in der Vergangenheit schon begonnen), um die Barrierefreiheit im ÖPNV voranzutreiben.

2.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte

Planungsgrundsätze und Zielvorgaben

Im NNVG ist festgelegt, dass der NVP u.a. an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen ist.

Nach § 1 des Raumordnungsgesetzes ist der Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland und seine Teilräume durch zusammenfassende, überörtliche und fachübergreifende Raumordnungspläne, durch raumordnerische Zusammenarbeit und durch Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei sind

1. unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen,
2. Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen.

Besondere Bedeutung kommt dabei den Grundsätzen der Raumordnung zu (§ 2), in denen es unter anderem heißt:

„Im Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Dabei ist die nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation sind zu unterstützen, Entwicklungspotenziale sind zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schützen. Diese Aufgaben sind gleichermaßen in Ballungsräumen wie in ländlichen Räumen, in strukturschwachen wie in strukturstarken Regionen zu erfüllen. Demographischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen ist Rechnung zu tragen, auch im Hinblick auf den Rückgang und den Zuwachs von Bevölkerung und Arbeitsplätzen [...]. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen.“

Südniedersachsenprogramm

Das Südniedersachsenprogramm, das im Februar 2015 offiziell gestartet ist, soll „ein aktives Unterstützungsangebot“³ an die Region Südniedersachsen sein, mit dem Ziel, die regionale Attraktivität und Zukunftsfähigkeit dauerhaft zu sichern. Das Gebiet des Südniedersachsenprogramms umfasst die Landkreise Holzminden, Northeim, Goslar und Göttingen sowie die Stadt Göttingen.

Die Landesregierung hat das gemeinsam mit der Region abgestimmte Südniedersachsenprogramm am 15.12.2014 beschlossen. Durch das Programm sollen mindestens 100 Mio. € zusätzlich in die Region investiert werden. Die Finanzierung stammt dabei zur Hälfte aus Mitteln der Europäischen Fonds EFRE, ESF und ELER.

Das Südniedersachsenprogramm verfolgt folgende Ziele:

- Strukturelle und wirtschaftliche Stabilisierung und Stärkung der Region

³ Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser unter <http://www.arl-lw.niedersachsen.de>

- Erhalt und Sicherung zukunftsfähiger und lebenswerter Städte und Dörfer durch Sicherung der Daseinsvorsorge
- Steigerung der kulturellen und landschaftlichen Attraktivität der Region als Wohnort, Wirtschaftsstandort und Tourismusziel

Unter anderem wurde der Schwerpunkt auf die Weiterentwicklung der regionalen Mobilität (alternative innovative Lösungen, Konzepte, Mobilität im ländlichen Raum) gelegt. Grundlage hierbei sollen analysierte lokale Mobilitätsbedürfnisse sein. Dazu heißt es: „Verbesserte Mobilitätslösungen durch innovative Modelle können zur Stabilisierung der Situation beitragen. Dazu müssen Rahmenbedingungen geändert, Modellprojekte entwickelt und Best-Practice-Beispiele anderer Regionen in passfähige Modelle umgearbeitet werden.“⁴.

SPNV-Planung des Landes Niedersachsen: SPNV-Konzept 2013+

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) nimmt öffentlich-rechtliche Verwaltungsaufgaben wahr und ist dabei dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als Fachaufsichtsbehörde unterstellt. Sie organisiert im Auftrag des Landes Niedersachsen den SPNV außerhalb der Ballungsräume Braunschweig und Hannover.

Im SPNV-Konzept 2013+⁵ werden unter anderem folgende Ziele formuliert:

- Wirtschaftlichkeit im Regionalnetz: Ausschreibung von Teilnetzen vorantreiben bzw. durchführen und abwickeln
- Verbesserungen im Bedienungsangebot: Ausweitung des Bedienungsangebots durch Mehrleistungen von ca. 2,7 Mio. Zugkilometer
- Verbesserung Fahrzeugqualität und Einsatz neuer Fahrzeuge: Gewährung von Zuschüssen an Verkehrsunternehmen für Neufahrzeuge und finanzielle Unterstützung für Verkehrsunternehmen, die Ausschreibungsnetze gewonnen haben
- Weiterhin Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten: 50 Einzelvorhaben (gesamtes Landesgebiet) zum barrierefreien Ausbau und/oder Modernisierung auch schwächer genutzter Stationen
- Sicherung der Qualität im Vertrieb: Standards zu personenbedienten Verkaufsstellen, Verfügbarkeit von Automaten formulieren, standortunabhängige Fahrkartenerwerb und Kundendialog weiterentwickeln (E-Ticketing, Internet, ...)
- Sicherung der Qualität des Angebots: Qualitätskontrollen, z. B. Durchführung einer Kundebefragung, die bei jedem Verkehrsunternehmen zweimal jährlich erfolgt

Die Ziele spiegeln sich unter anderen in folgenden konkreten Maßnahmen wider⁶:

- Ausschreibung weiterer Verkehrsleistungen
- Definition klarer Produktprofile

⁴ ebd.

⁵ Herausgabe März 2010

⁶ LNVG: <http://www.lnvg.de/das-haben-wir-vor>, Zugriff: 21.04.2015

- Einsatz attraktiver und moderner Fahrzeuge
- Investitionen in Stationen und Strecken
- Einführung eines landesweiten, einheitlichen Tarifsystems
- Entwicklung eines Vertriebskonzeptes

Die LNVG hatte es sich zum Ziel gesetzt, bis Ende 2014 (Zeitpunkt der Betriebsaufnahme) nahezu alle Teilnetze, bei denen die Mehrheit der Betriebsleistungen in Niedersachsen liegt, mindestens einmal ausgeschrieben zu haben. Inzwischen erbringen 13 verschiedene Unternehmen Leistungen im SPNV in Niedersachsen⁷.

Für den NVP und das zukünftige ÖPNV-Angebot haben vor allem folgende Planungen und Überlegungen einen besonders hohen Stellenwert:

- Reaktivierung der Strecke Einbeck – Salzderhelden: Umsetzung erfolgte mit der Betriebsaufnahme im Dezember 2018
- Reaktivierung von Haltepunkten im SPNV: Im Rahmen einer Potenzialuntersuchung wurden zahlreiche mögliche Standorte in Niedersachsen geprüft; elf Haltepunkte weisen ein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung bzw. zur Neueinrichtung auf, hierzu gehört auch der Bahnhof in Rosdorf. Für weitere Stationen ist die Umsetzung mittel- bis langfristig geplant (im Verbandsgebiet betrifft dies den Haltepunkt Verliehausen)
- Beschleunigung im SPNV

Nahverkehrsplanung in der Stadt Göttingen und in den Nachbarregionen

Bei der Aufstellung des NVP sind gemäß §6 Abs. 4 NNVG u.a. die benachbarten Aufgabenträger zu beteiligen. Ähnliche Regelungen zur Abstimmung der jeweiligen NVP beinhalten die entsprechenden ÖPNV-Gesetze der angrenzenden Bundesländer.

Der Raum des ZVSN grenzt in Niedersachsen an die Stadt Göttingen, den Landkreis Hildesheim, Hameln-Pyrmont sowie den Landkreis Goslar (dieser ist Mitglied im Regionalverband Großraum Braunschweig). Die nordrhein-westfälischen Kreise Höxter (Mitglied im Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn / Höxter (nph)) und Lippe grenzen im Westen an das Verbandsgebiet. In Hessen grenzen der Werra-Meißner-Kreis und der Landkreis Kassel im Verbundgebiet des NVV (Nordhessischer VerkehrsVerbund) an. Des Weiteren grenzen die thüringischen Landkreise Eichsfeld und Nordhausen an das Gebiet des ZVSN an.

- In den lokalen bzw. regionalen NVP dieser Aufgabenträger werden Aussagen getroffen bzw. Maßnahmen definiert, die auch Linien, die in das Gebiet des ZVSN hineinführen, betreffen bzw. das Gebiet des ZVSN betreffen. Insbesondere ist der NVP der Stadt Göttingen durch seine Lage im Gebiet des ZVSN zu nennen. Zwischen diesen beiden Aufgabenträgern ist eine intensive Zusammenarbeit zur optimalen Verknüpfung zwischen regionalem Busverkehr und dem Stadtverkehr erforderlich. Im NVP der Stadt Göttingen (2019-2023) wird beispielsweise festgehalten, dass der Regionallinienvorkehr keine alleinige ausreichende Anbindung von Stadtbereichen der Stadt Göttingen sicherstellen

⁷ vgl. LNVG: <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-angebot/eisenbahnverkehrsunternehmen>, Zugriff: 16.04.2020

kann, weshalb die früher angestrebten Reduzierungen im Stadtbusangebot bei gleichzeitiger Übernahme durch den regionalen Busverkehr seitens der Stadt Göttingen nicht als sinnvoll erachtet werden. Als Ziel wird dennoch eine stärkere Linien- und Fahrplanabstimmung mit dem Regionalverkehr formuliert.

Regionale Raumordungsprogramme

Aktuell befinden sich die regionalen Raumordungsprogramme des Landkreises Göttingen, des Landkreises Holzminden und des Landkreises Northeim in Neuaufstellung (Stand 07/2020). Informationen zu konkreten Planungsabsichten, die der NVP im Detail berücksichtigen muss, werden in den folgenden Kapiteln Bestandsaufnahme und Raumstruktur aufgenommen.

Weitere Projekte mit Mobilitätsbezug in den Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim

- Im Forschungsprojekt EcoBus des Max-Planck-Instituts für Dynamik und Selbstorganisation wurden in Kooperation mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig und dem ZVSN die Möglichkeiten für On-Demand-Verkehre in der Fläche in zwei Piloträumen (Bad Gandersheim und Oberharz) ausgelotet.
- Mit anteiliger Förderung des Landes Niedersachsen wurde beim ZVSN eine Stelle für Mobilitätsmanagement eingerichtet.
- Das seit 2010 im Ostharz existierende Tarifangebot HATIX zur kostenfreien Nutzung des Regionalbusverkehrs für Übernachtungsgäste („Fahren auf Kurkarte“) wurde zum 01.01.2020 in den Landkreisen Goslar und für den Bereich des Altkreises Osterode übernommen. Der ZVSN erweiterte in diesem Zusammenhang sein Fahrplanangebot. Hier von profitiert neben der Touristkwirtschaft auch die einheimische Bevölkerung.
- Der Landkreis Northeim ist Partner im europäischen Projekt MOVE (Mobility Opportunities Valuable to Everybody). MOVE ist ein Mobilitätsprojekt aus dem EU-Programm Interreg North Sea Region (Nordseeraum) mit dem Themenschwerpunkt 4 „Förderung von umweltfreundlichem Verkehr und Mobilität“. Der Landkreis Northeim wird im Projekt pilothaft ein Elektro-CarSharing und einen Verleih für Elektrofahrräder umsetzen. Hierzu wurde innerhalb des Projektes eine lokale Partnerschaft zwischen dem Landkreis Northeim und dem ZVSN geschlossen.
- Mobilitäts-Projekt Match-Up: Der ÖPNV ist das Rückgrat einer multimodalen Mobilität. Entsprechend möchte der Landkreis Northeim im Projekt die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel mit anderen umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten vorantreiben. Um dem Ziel näher zu kommen, Verknüpfungspunkte so zu gestalten, dass ein Umstieg möglich wird, tauscht der Landkreis Northeim seine Erfahrungen mit anderen europäischen Partnern aus und baut ein regionales Netzwerk mit so genannten „Stakeholdern“ auf.

- Mit dem „Modellprojekt Versorgung und Mobilität (MoVerMo)“ war der Landkreis Holzminden eine von bundesweit 18 Modellregionen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Das Projekt ist mittlerweile abgeschlossen und die Ergebnisse in verschiedene Projekte eingebunden und in das regionale Raumordnungsprogramm integriert.
- Der Landkreis Göttingen erstellte im Jahr 2017 ein Klimaschutzteilkonzept zur betrieblichen Mobilität. Dies entspricht auch der Forderung des NVP 2017 nach einem zielgruppenorientierten Marketing / Mobilitätsmanagement als Planungsprojekt.
- Der Landkreis Göttingen erstellte im Jahr 2017 den Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr⁸. Im Vorfeld wurde 2016 von team red das Gutachten „Planung und Gestaltung der intermodalen Knotenpunkte in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz“⁹ erstellt. Dort wird ausführlich auf die Bedarfsanalyse und Maßnahmenkonzepte für intermodale Knotenpunkte eingegangen. Das Gutachten bezieht sich u.a. auf die Infrastruktur von wichtigen Haltepunkten im SPNV und ÖPNV.

Aussagen aus den Nahverkehrsplänen benachbarter Aufgabenträger

Aussagen und Maßnahmen des Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig mit direktem Bezug zum NVP des ZVSN:

- Gemeinsame Entwicklung der Angebote der Linien 440 (Clausthal-Zellerfeld – Osterode), 450 (St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg), 460 (Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Osterode), 470 (Braunlage – Hohegeiß – Walkenried – Bad Sachsa).
- Für diese Linien gilt im Gebiet des Großraums Braunschweig mindestens folgender Bedienungsstandard: Mo-Fr 1-Std-Takt (06:00 - 21:00 Uhr), Sa 1 bis 2-Std-Takt (08:00 - 21:00 Uhr), So und FT 1 bis 2-Std-Takt (09:00 - 21:00 Uhr), auch als Anruflinienverkehr (z. B. Rufbus) möglich.
- Folgende Anschlüsse sollen aufrecht erhalten bleiben: Linie 440 in Clausthal-Zellerfeld zur Linie 830 von/nach Goslar, Linie 450 in St. Andreasberg zu den Linien 820 und 840 von/nach Braunlage/Bad Harzburg bzw. Clausthal-Zellerfeld (soweit wie möglich), Linie 460 in Clausthal-Zellerfeld zu der Linie 830 von/nach Goslar, Linie 470 in Braunlage zur Linie 820 von/nach Bad Harzburg
- Für die Linie 472 (Braunlage – Wieda – Walkenried – Bad Sachsa) gilt Bedienungsstufe 3 bzw. 4, Verknüpfungen zu den Zügen in Walkenried von/nach Northeim und Nordhausen sowie am Wochenende in Bad Sachsa von/nach Northeim sowie die Anschlüsse in Braunlage zur Linie 820 sollen aufrecht erhalten bleiben.
- Weiterhin soll die Anpassung der Linie 264 der Harzer Verkehrsbetriebe (Aufgabenträger Landkreis Harz) zur Herstellung von Anschlüssen zu den Linien 470 und 472 geprüft werden.

⁸ vgl. <https://www.landkreisgoettingen.de/unsere-themen/ordnung-und-verkehr/strassen-und-radwege/masterplan-radverkehr.html>

⁹ siehe https://www.landkreisgoettingen.de/pics/medien/1_1464182918/160509-LK-Goettingen-Endbericht.pdf

In den Maßnahmenkonzepten der weiteren Nahverkehrspläne finden sich keine bedeutsamen Aussagen mit unmittelbarem Bezug zum NVP des ZVSN.

Gemäß Auftaktbefragung wurden folgende Rückmeldungen der benachbarten Aufgabenträger für die Erstellung des NVP gegeben:

Landkreis Eichsfeld:

- Zur gemeinsamen Vermarktung der Region Eichsfeld sind abgestimmte Angebote des ÖPNV im Tourismus wichtig, daher sollen gemeinsame Projekte zur Anbindung touristischer Angebote /Highlights erarbeitet und umgesetzt werden
- Ein weiterer Ausbau von landkreisübergreifenden Linien bzw. eine Erhöhung der Taktung bei entsprechendem Bedarf oder als Modellprojekt sollte ggf. geprüft werden

Landkreis Hameln-Pyrmont:

- Einbeziehung der ein- und ausbrechenden Linien in die Planung:
 - Linie 520: Holzminden-Hameln
 - Linien 521: Holzminden - Bad Pyrmont, diese erschließt die im Gebiet des Landkreises Hameln-Pyrmont befindlichen Orte der Ottensteiner Hochebene
 - Linie 40: Bedienung von Lichtenhagen und Ottenstein
 - Linie 44 Hameln - Esperde und Rufbus Ilsetal, diese erschließen den im Gebiet des Landkreises Holzminden befindlichen Ort Heyen
 - Linie 51 Hameln - Bodenwerder, diese erschließt die im Gebiet des Landkreises Holzminden befindlichen Orte Bremke, Dohnsen, Halle, Linse und Bodenwerder

Landkreis Hildesheim:

- Die Linien 41 und 61 der Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHi) verkehren bis Bad Gandersheim. Eine Bedienung des dortigen Bahnhofs ist z.Z. nicht mehr möglich. Es wird angeregt, hier Lösungen zu finden, die eine Anfahrt des Bahnhofs wieder ermöglichen.
- Eine Verdichtung der Angebote zwischen Lamspringe und Bad Gandersheim insbesondere im Freizeit- und Tourismusverkehr ist zwar nicht explizit Bestandteil des Nahverkehrsplans des Landkreises Hildesheim, wird aber trotzdem für sinnvoll erachtet

Regionalverband Großraum Braunschweig:

- Zeitgleich mit der Einführung des Verbundtarifes der Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN) zum 1. April 1999 wurde ein „Übergangstarif Harz“ (ÜT Harz) eingeführt, um in einem ersten Schritt die Tarifgestaltung im Übergangsverkehr zwischen den Landkreisen Goslar und Landkreis Osterode am Harz (bis 31.10.2016, seit 01.11.2016: Landkreis Göttingen) zu regeln. Der Übergangstarif verbindet den VRB-Tarif mit dem VSN und gilt auf den Linien der im dortigen Raum operierenden Verkehrsunternehmen. Für die Fahrgäste bedeutet dies, dass bei einer Fahrt mit dem Bus zwischen den beiden Verbundräumen bereits eine Karte des Übergangstarifs ausreicht, um ihr Ziel zu erreichen. Die EVU in dieser Region sind derzeit nicht am ÜT Harz beteiligt. Für Fahrten zwischen VRB- und VSN-Gebiet gilt im SPNV der Niedersachsentarif. Hinsichtlich dieser bereits entwickelten Übergangsregelung strebt der Regionalverband eine Ausweitung der bestehenden Regelungen an. Durch eine Integration des SPNV könnte eine einheitliche Tarifierung für den gesamten ÖPNV im Westharz erreicht werden. Darüber hinaus soll eine generelle Neukonzeption des Übergangstarifs oder eine gegenseitige Anerkennung und damit verbundene Ausweitung des VRB- und VSN-Tarifs in den Übergangsgebieten geprüft werden.

Stadt Göttingen:

- Die Stadt Göttingen hat in ihrem Nahverkehrsplan festgelegt, dass bei Neuanschaffung (gemäß Beschluss des Rates der Stadt Göttingen vom 18.08.2017) ab 2020 nur noch Elektrobusse/Hybridbusse anzuschaffen sind¹⁰. Zur Abgrenzung gegenüber dem Regionalverkehr gehört das Verfolgen der hohen Qualitätsstandards, wie sie im Anforderungsprofil beschrieben sind. Sie sind im Stadtgebiet einheitlich und betreffen neben Merkmalen der Barrierefreiheit und des Komforts auch die technische Ausstattung, die Echtzeitinformationen und das Störungsmanagement. Auch wenn anzustreben ist, dass Regionalbuslinien ebenfalls entsprechende technische Möglichkeiten und kompatible Systeme aufweisen, unterliegen sie jedoch zwangsläufig auch immer anderen Bindungen, da die Anforderungen im ländlichen Raum unterschiedlich zu denen in der Stadt sind.
- Auch aus städtischer Sicht ist ein verbessertes und verstärktes Marketing im Verbundraum anzustreben. Die Stadt Göttingen ist auch bereit, ihr finanzielles Engagement zu erhöhen, vorausgesetzt die anderen Kostenträger erhöhen ihren Anteil ebenso entsprechend dem vereinbarten Kostenverteilungsschlüssel.
Es sollte die Beteiligung der Verkehrsunternehmen an einer dingend erforderlichen Verbunderhebung eingefordert werden. Gerade nach der anstehenden Tarifreform ist es aus Sicht der Stadt Göttingen unumgänglich, die Fahrgastströme zu untersuchen und die Einnahmeaufteilung den neuen Gegebenheiten entsprechend anzupassen.

¹⁰ Neufahrzeuge: Zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber Euro 6-Norm. Gesamter Fuhrpark verfügt über grüne Umweltplakette

- Aus Sicht der Stadt Göttingen fehlt im NVP 2017 die dezidierte Auseinandersetzung mit wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkten in der Stadt Göttingen. Die Standorte sind nicht auf die Innenstadt konzentriert, sondern verteilen sich über das Stadtgebiet. Es sollte herausgearbeitet werden, welche Anbindung der städtischen Arbeitsplatzschwerpunkte an das übrige Verbundgebiet vorhanden ist und wie die Anbindung bei Bedarf verbessert werden kann.
- Die Stadt Göttingen sieht ebenfalls Handlungsbedarf bei Fahrgastinformation und Service. Die verbesserten Aushangfahrpläne an den Haltestellen sollten zusammen mit den Aushangfahrplänen des Stadtbusses in einer Wartehallenvitrine untergebracht werden. Somit kann der Fahrgast alle benötigten Informationen konzentriert an einer Position erfassen. Die Umsetzung der Maßnahme (Planung und Finanzierung) wird als Gemeinschaftsaufgabe von Verkehrsunternehmen, Stadt Göttingen und ZVSN gesehen.
- Anpassung des bestehenden Tarifangebotes an die heutigen Anforderungen
- Zielgruppenspezifische Angebote (z. B. Flexibilisierung des Firmenabos oder der verbundweiten Einführung des bereits im Stadtgebiet Göttingens existierenden Luftlinientarifs). Ein flexiblerer Einstieg für Mitarbeitende in das Firmenabo oder veränderte Mitnahmeregelungen, um nur wenige Beispiele zu nennen, sind ein zeitgemäßer Ansatz um neue Bedienstete eines Unternehmens von Beginn ihres Beschäftigungsverhältnisses als Fahrgäste des ÖPNV zu gewinnen. Auch für bereits länger Beschäftigte muss das Firmenabo an Attraktivität gewinnen und der ÖPNV zu einer Alternative werden.
- Zudem sollte die Etablierung einer Mobilitätskarte, mit der sich die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel bequem verknüpfen lässt, geprüft werden.
- On-Demand-Verkehre gewinnen aktuell zunehmend an Bedeutung. In der Stadt Göttingen gibt es Überlegungen, Teile der westlich gelegenen Ortsteile mit On-Demand-Verkehren zu erschließen. Ggf. gäbe es Möglichkeiten diesen Verkehr auch auf das Gebiet der Samtgemeinde Dransfeld auszuweiten. Hier wäre eine Kooperation zu prüfen.

VSN-Tarifreform – Tarifgutachten

Der ZVSN unterzog die bisherige Tarif- und Angebotsstruktur einer kritischen gutachterlichen Prüfung. Es wurde eine umfassende Beurteilung der Ist-Situation vorgenommen und aufgrund der festgestellten Stärken/Schwächen diverse Vorschläge unterbreitet: vier verschiedene Tarifszenarien mit jeweils einem Bündel an unterschiedlichen Maßnahmen. Die Tarifszenarien wurden dabei jeweils hinsichtlich der Veränderungen beim Fahrgastaufkommen sowie der finanziellen Auswirkungen bewertet. Die Umsetzung der Tarifreform erfolgte zum 01.01.2021.

2.3 Bilanzierung: Entwicklung Nahverkehrsplan des ZVSN

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 Schülerverkehre 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) steht für die Herausbildung und langfristige Sicherung eines attraktiven Grundnetzes im Regionalverkehr mit entsprechenden Schnittstellen zum „Andocken“ von ergänzenden Mobilitätsangeboten.

Im Folgenden werden die zentralen Weiterentwicklungen des ÖPNV- Angebots und bedeutende Rahmenveränderungen innerhalb der Laufzeit des zweiten und dritten NVP dargestellt, die für die Fortschreibung des NVP eine besondere Wirkung entfalten:

- Umsetzung aller Teilnetze im Genehmigungswettbewerb im Zeitraum 2005 – 2008; seit 2013 Vergabe der Teilnetze gemäß EU-VO 1370
- Stagnation der Landesmittel für die Schülerbeförderung (§ 45a - Mittel) führten in mehreren Teilnetzen zum Verlust der eigenwirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen und somit zu einem erhöhten Zuschussbedarf, neuerliche finanzielle Förderung des ÖPNV durch das NNVG seit 2017 (siehe Kapitel 2.1)
- Dennoch weitreichende Aufrechterhaltung des definierten Angebotsniveaus sowie Ausweitungen von ÖPNV-Angeboten
- Vollständige Integration der FO-Verkehre¹¹ in den ÖPNV, damit Stabilisierung des Linienverkehrs und Vermeidung von Parallel- bzw. Doppelstrukturen
- Kontinuierliche und satzungsgemäße Anpassung des Angebotes an die veränderten Schulstandorte, -einzugsbereiche und Schulzeiten (neue Schulformen; Nachmittagsunterricht)
- Veränderungen im Gebietszuschnitt des ZVSN: Fusion der Landkreise Göttingen und Osterode a. H im Jahr 2016.; Beitritt des Landkreises Holzminden zum ZVSN am 01.01.2020
- Hervorzuheben ist, dass im Rahmen des Haltestellenprogramms des ZVSN seit 2006 bis zum Jahresende 2019 viele Haltestellen im Verbandsgebiet barrierefrei umgebaut worden sind (vgl. hierzu Kapitel 6.5). Zusätzlich wurden bei vielen weiteren Haltestellen im gleichen Zeitraum Haltestellenmast, Schild und Aushangkasten erneuert bzw. ein Witterungsschutz eingerichtet oder erneuert. Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Räumen in Deutschland sind die Umsetzungen zur Barrierefreiheit als besonders weit vorangeschritten, positiv zu bewerten.
- Überprüfung und Überplanung des Tarifsystems im VSN (Tarifgutachten) und Einführung neuer Ticketstrukturen mit der Tarifreform zum 01. Januar 2021 (siehe Kapitel 2.2).

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass der ZVSN in Abstimmung mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen eine laufende Verkehrsplanung betreibt, durch die die Rah-

¹¹ Freigestellte Schülerverkehr sind geregelte Verkehre vom und zum Unterricht, bei dem die Betriebskosten in vollem Umfang durch den Schulträger übernommen werden. Die Schüler bzw. deren Eltern müssen keine Fahrscheine erwerben.

menvorgaben des NVP im Einzelnen ausgestaltet, differenziert und ergänzt werden. Die laufende Verkehrsplanung spiegelt somit den aktuellen Stand der Nahverkehrsplanung in der Region wider.

NVP ZVSN (Landkreise Göttingen, inkl. Altkreis Osterode a. H. und Northeim)

Die im letzten NVP des ZVSN (2017) beschriebenen Maßnahmen wurden nahezu vollumfänglich umgesetzt bzw. befinden sich in der Umsetzungsplanung oder werden begründet nicht weiterverfolgt. Ebenso wurden zahlreiche der beschriebenen Prüfaufträge abgearbeitet. Bei positiven Prüfergebnissen wurden und werden weitere Planungsschritte bis zur Realisierung des Planungsansatzes unternommen. Anlage 1 bietet einen Überblick über den Status der im letzten NVP des ZVSN beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträge.

NVP Landkreis Holzminden

Der NVP des Landkreises Holzminden (Beschluss 2016) sieht eine Ausrichtung des ÖPNV-Angebots anhand eines Achsenkonzepts vor, bei dem Zubringerlinien eine Verknüpfung mit den vertakteten Hauptachsen herstellen. Folgende Punkte konnten bisher umgesetzt werden:

- Verbesserung der Anbindung Eschershausen – Grünenplan (– Alfeld) durch Stärkung der Linie 63
- Einrichtung der Landesbedeutsamen Buslinie Holzminden – Kreiensen ab August 2018 für eine verbesserte / sicherere Anbindung an den SPNV in Kreiensen (vorrangig von/nach Hannover)
- Inbetriebnahme Bürgerbusverkehr der Samtgemeinde Bodenwerder-Polle ab April 2019
- Ein betriebliches/ kommunales Mobilitätsmanagement wurde durch das Klimaschutzmanagement des Landkreises vorangetrieben, u. a. Einrichtung Pendlerportal, Aktualisierung des Fuhrparks, tlw. Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe, Durchführung von weiteren Aktionen wie „Mobilitätstag“ / Mobilitätsschulungen, Beratung auch weiterer Institutionen / Unternehmen
- Ein Sozialticket (Ticket-S) mit Gültigkeit auf den RBB-Linien im Landkreis Holzminden wurde eingeführt, jedoch ohne Gültigkeit im SPNV.

3. Bestandsaufnahme

3.1 Raumstruktur

Das Verbandsgebiet des ZVSN umfasst die drei Landkreise Göttingen, Holzminden und Northeim. Insgesamt leben hier ca. 411.000 Menschen (Stand 30.06.2019). Das Gebiet erstreckt sich um das Oberzentrum Göttingen und bezieht die Mittelzentren Einbeck, Bad Gandersheim, Osterode am Harz, Northeim, Duderstadt, Hann. Münden, Holzminden und Uslar mit ein.

Im Folgenden werden die zentralen Aspekte zur Raumstruktur tabellarisch dargestellt.

■ **Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung der Landkreise**

Landkreis Göttingen	
Einwohner (Stand 30.06.2019)	208.528 (ohne Stadt Göttingen) 327.710 (inkl. Stadt Göttingen)
Fläche in km ²	1.636 (ohne Stadt Göttingen) 1.753 (inkl. Stadt Göttingen)
Einwohnerdichte in EW/ km ²	127 (ohne Stadt Göttingen) 187 (inkl. Stadt Göttingen)
Zentralörtliche Gliederung	
Oberzentrum	Göttingen
Mittelzentren	Duderstadt, Hann. Münden, Osterode am Harz
Grundzentren	Adelebsen, Badenhausen, Bad Lauterberg im Harz, Bad Sachsa, Bovenden, Dransfeld, Groß Schneen, Ebergötzen, Gieboldehausen, Hattorf am Harz, Herzberg am Harz, Landwehrhagen, Reinhausen, Rosdorf, Walkenried

Landkreis Holzminden	
Einwohner (Stand 30.06.2019)	70.698
Fläche in km ²	692
Einwohnerdichte in EW/ km ²	102
Zentralörtliche Gliederung	
Oberzentrum	-
Mittelzentren	Holzminden
Grundzentren	Bevern, Bodenwerder, Boffzen, Delligsen, Eschershausen, Stadtoldendorf, Polle, Lauenförde

Landkreis Northeim	
Einwohner (Stand Sep. 2015)	132.577
Fläche in km ²	1.267
Einwohnerdichte in EW/ km ²	105
Zentralörtliche Gliederung	
Oberzentrum	-
Mittelzentren	Einbeck, Northeim, Uslar, Bad Gandersheim
Grundzentren	Bodenfelde, Hardeggen, Moringen, Nörten-Hardenberg, Katlenburg, Lindau, Dassel, Markoldendorf, Kalefeld, Kreiensen

3.1.1 Einwohnerentwicklung

Der Untersuchungsraum umfasst neben dem Oberzentrum Göttingen acht Mittelzentren und 31 Grundzentren, in denen einschl. der Stadt Göttingen rund 531.000 Menschen leben.

Die Stadt Göttingen ist mit ca. 119.000 Einwohnern die größte Stadt in der Region. Weitere größere Städte neben dem Oberzentrum Göttingen sind die o. g. Mittelzentren

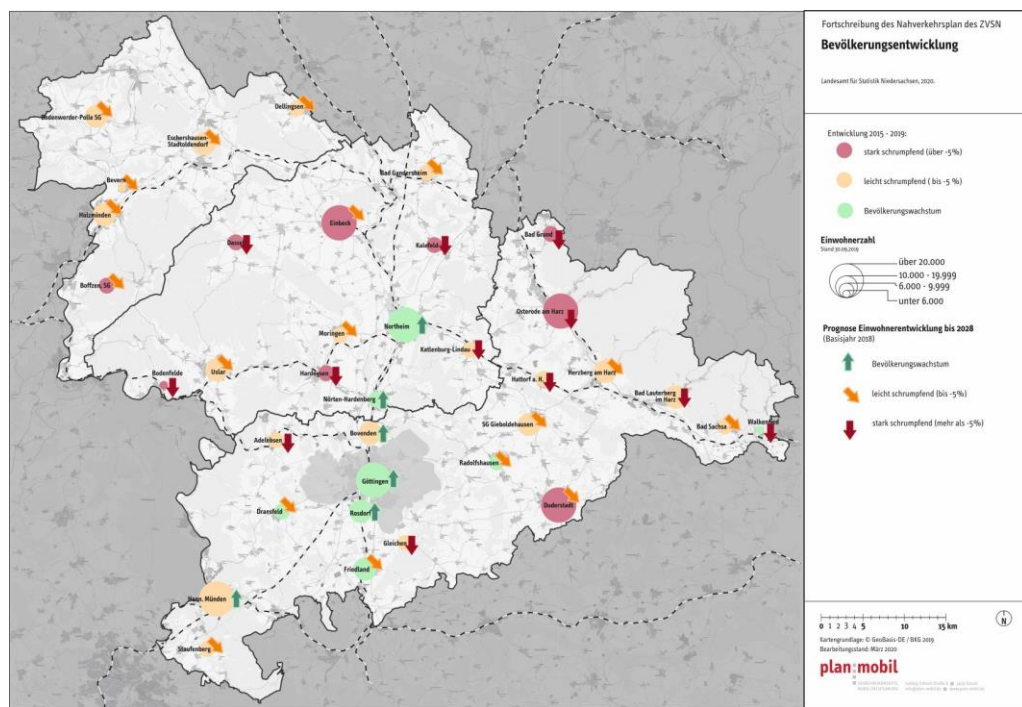
Die Einwohnerzahlen im Verbandsgebiet sind seit 2011 insgesamt um ca. 1,11 % zurückgegangen, bzw. absolut um 4.639 Einwohner. Die Region ist insgesamt von einem Bevölkerungsrückgang geprägt, wobei der Landkreis Holzminden mit 3,36% Bevölkerungsrückgang am stärksten betroffen ist. Der Landkreis Göttingen konnte demgegenüber sogar eine leichte Steigerung von 0,69% verzeichnen. Auffällig ist, dass vor allem die Städte und Gemeinden entlang der Nord-Süd-Bahnachse eher Einwohnerzuwächse zu verzeichnen hatten.

■ Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen¹²

	Bevölkerung		Veränderung	
	2011 ¹³	2019	absolut	%
LK Northeim	136.516	132.577	-3.939	-2,89%
LK Holzminden	73.155	70.698	-2.457	-3,36%
LK Göttingen	207.107	208.528	1.421	0,69%
Stadt Göttingen	117.090	119.182	2.092	1,79%
Summe (inkl. Stadt Göttingen)	533.868	530.985	-2.883	-0,54%
Summe (exkl. Stadt Göttingen)	416.778	412.139	-4.639	-1,11%

Eine zusammenfassende Übersicht gibt die folgende kartografische Darstellung (Abbildung 1):

■ Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung und Prognose (2019-2028)



12 Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Bevölkerung und Katasterfläche in Niedersachsen (2020)

13 Referenzdatum, Bezug zum 2. NVP des ZVSN

3.1.2 Beschäftigte und Arbeitsplatzangebot

Neben der Siedlungsstruktur und Einwohner/innen-Verteilung ist die Kenntnis der wichtigen Arbeitsplatzstandorte sowie öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen mit hohem Publikumsverkehr wichtig für die Planung und Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote. Für das Verbandsgebiet sind die Stadt Göttingen sowie die Mittelzentren und einige Grundzentren als wichtige Arbeitsplatzstandorte von Bedeutung.

Die größten Arbeitgeber bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen innerhalb des Landkreises sind im Folgenden, auf Grundlage der Daten der IHK Hannover dargestellt:

Landkreis Göttingen und Stadt Göttingen (Stand 2018)

Industrie:

- Sartorius, Göttingen (Pharma-/Laborzulieferer) 2.800 Beschäftigte
- Otto Bock, Duderstadt (Orthopädietechnik) 1.600 Beschäftigte
- Mahr, Göttingen (Messtechnik) 800 Beschäftigte
- EXIDE Technologies, Bad Lauterberg (Batterien) 720 Beschäftigte
- Novelis, Göttingen (Aluminium) 650 Beschäftigte
- Piller Group, Osterode (Elektrotechnik) 650 Beschäftigte
- ContiTech MGW, Hann. Münden (Automotive) 600 Beschäftigte
- Coherent, Göttingen (Lasertechnik) 540 Beschäftigte
- SmurfitKappa Herzberger Papierfabrik 500 Beschäftigte
- Harz Guss Zorge, Zorge (Kfz.-Gussteile u.a.) 500 Beschäftigte
- WMU Weser Metall Umformtech., Hann. Münden 440 Beschäftigte
- KAMAX, Osterode (Schrauben) 430 Beschäftigte
- Multi-Color, Hann. Münden (Etiketten) 360 Beschäftigte
- Jungfer Druckerei u. Verlag, Osterode 350 Beschäftigte
- Kodak Graphic Comm., Osterode (Druckplatten) 350 Beschäftigte

Dienstleistungen:

- Univ. Göttingen, -Medizin, zahlr. Institute 16.000 Beschäftigte
- Asklepios Psychiatrie, Göttingen 800 Beschäftigte
- Sparkasse Göttingen 670 Beschäftigte
- Friedrich Zufall Intern, Spedition, Göttingen 590 Beschäftigte
- Göttinger Stadtwerke/Verkehrsbetriebe 530 Beschäftigte
- SYCOR, Göttingen (IT-Dienstleister) 500 Beschäftigte
- HELIOS Kliniken Herzberg und Osterode 500 Beschäftigte

- Kreis- bzw. Stadtverwaltung in den größeren Städten (ohne Angabe zur Beschäftigtenzahl)

Landkreis Northeim (Stand 2018)Industrie:

- ContiTec, Northeim (Gummi-/Kfz.-teile) 1.950 Beschäftigte
- KWS SAAT, Einbeck (Saatgut) 1.400 Beschäftigte
- A. KAYSER AUTOMOTIVE SYSTEMS, Einbeck 750 Beschäftigte
- THIMM Verpackung, Northeim (Papier, Pappe) 440 Beschäftigte
- Renold, Einbeck (Antriebssysteme) 410 Beschäftigte
- Auer Lighting, Bad Gandersheim (Lichttechnik) 400 Beschäftigte
- Breckle, Northeim (Matratzen) 400 Beschäftigte
- Kurt König, Moringen/Einbeck (Metall/Baumasch.) 320 Beschäftigte
- Renold, Einbeck (Antriebstechnik) 300 Beschäftigte
- Piller Blowers & Compressors, Moringen 300 Beschäftigte
- Lorowerk, Bad Gandersheim (Entwässerungss.) 300 Beschäftigte
- Dura Automotive Systems, Einbeck (Kfz.-teile) 280 Beschäftigte
- RKW, Kalefeld (Folien) 240 Beschäftigte
- WILVORST Herrenmoden, Northeim 230 Beschäftigte
- Henke-Sass, Wolf Mikrooptik, Nörten-Hardenberg 230 Beschäftigte
- Bosch, Kalefeld (Reparatur Elektrowerkzeuge) 230 Beschäftigte

Dienstleistung:

- HELIOS Kliniken, Bad Gandersheim/Northeim 620 Beschäftigte
- HKS Sicherheitsservice, Hardegsen 610 Beschäftigte
- ProcleanGebäudedienste, Einbeck 550 Beschäftigte
- Deutsche Post Dialog Solutions, Einbeck 450 Beschäftigte
- Tilch Gruppe, Northeim u.a. (Pflege) 430 Beschäftigte
- Paracelsus Kliniken, Bad Gandersheim 400 Beschäftigte
- CTDI Solutions, Nörten-H. (Instand./Logistik) 350 Beschäftigte
- Kreis-Sparkasse, Northeim 300 Beschäftigte
- Poco Domäne, Hardegsen (Möbelhaus) 200 Beschäftigte
- Einbecker Bürgerspital GmbH, ca. 335 Beschäftigte

- Pädagogisch-Therapeutisches Förderzentrum (PTZ) GmbH Einbeck, ca. 300 Beschäftigte
- Kreis- bzw. Stadtverwaltung in den größeren Städten (ohne Angabe zur Beschäftigtenzahl)

Landkreis Holzminden (Stand: 2018)

Industrie

- Symrise, Holzminden (Duft-und Aromastoffe) 2.500 Beschäftigte
- STIEBEL ELTRON, Holzminden (Haus-und Systemtechnik) 1.400 Beschäftigte
- Noelle + von Campe, Boffzen (Behälterglas) 480 Beschäftigte
- SCHOTT, Grünenplan (Dünnglas) 380 Beschäftigte
- Heller-Leder/Helcor, Hehlen (Lederverarbeit.) 330 Beschäftigte
- PETRI-Feinkost, Ottenstein (Frischkäse) 320 Beschäftigte
- O-I Glasspack, Holzminden (Behälterglas) 280 Beschäftigte
- Interpane Glas Industrie, Lauenförde (Flachglas) 250 Beschäftigte
- Druckguss Eberhard Schlicht, Holzminden 170 Beschäftigte
- VG-Orth, Stadtoldendorf (Gips) 140 Beschäftigte
- Barberini, Grünenplan (Brillenglas) 130 Beschäftigte
- Müller + Müller-Joh., Holzminden (Behälterglas) 130 Beschäftigte
- Otto Künnecke, Holzminden (Maschinenbau) 130 Beschäftigte
- Survitec, Eschershausen (Sicherheitsausrüstung) 130 Beschäftigte

Dienstleistung

- Agaplesion Ev. Krankenhaus Holzminden 500 Beschäftigte
- Gewerbegebiet ehemalige Kaserne, Stadtoldendorf 300 Beschäftigte
- VR-Bank in Südniedersachsen, Holzminden 300 Beschäftigte
- Tesium, Holzminden (Industriedienstleist.) 260 Beschäftigte
- Symotion, Holzminden (Logistik) 170 Beschäftigte
- Weydringer & Strohte, Holzminden (Getränkegroßhandel) 150 Beschäftigte

Gemäß RROP-Ziel 2.1.3 01 gibt es im Landkreis Holzminden Ortsteile mit der Entwicklungsaufgabe Arbeitsstätten, die bei der Planung des ÖPNV gesondert zu betrachten sind. Dies sind: Fürstenberg, Hehlen, Ottenstein-Glesse.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

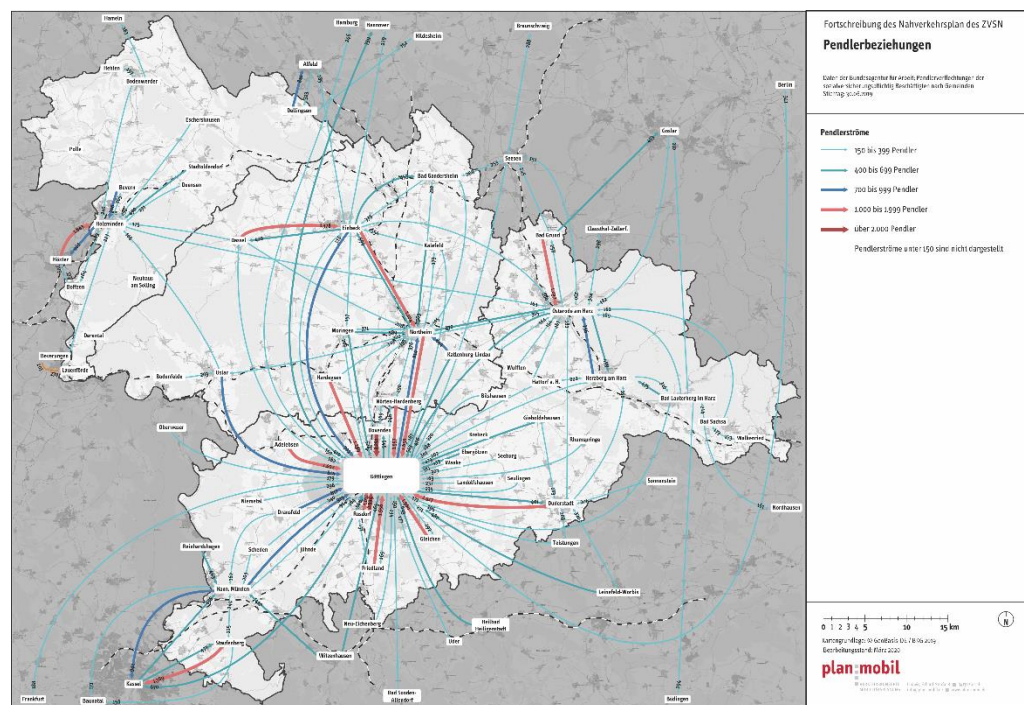
- Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der größeren Arbeitsplatzstandorte bzw. der Arbeitsplatzkonzentrationen.

3.1.3 Pendler/innen-Verhalten

Für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebots ist die Betrachtung der erreichbaren Verkehrsnachfrage eine grundlegende Voraussetzung. Die Verkehrsnachfrage ist in ihrer räumlichen Verteilung durch die Siedlungsstruktur vorbestimmt. Bedeutend für die ÖPNV-Nachfrage ist die Verteilung von Einwohnern, Arbeitsplätzen und Schulstandorten. Die Verflechtungen im Schülerverkehr können anhand der Quelle-Ziel-Beziehungen derjenigen Schülerinnen und Schüler, die einen Anspruch auf Beförderung bzw. Erstattung der Aufwendungen gemäß den jeweiligen Satzungen der Landkreise haben, abgeleitet werden. Als weitere Datenbasis für die Verkehrsverflechtung werden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ausgewertet.

Die Pendlerrelationen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für die Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet werden in der folgenden Karte dargestellt (vgl. Abbildung 2).

■ **Abbildung 2: Pendlerbeziehungen**



Die Pendlerbeziehungen im Untersuchungsraum finden überwiegend innerhalb einer Gemeinde bzw. zwischen benachbarten Kommunen statt. Für die Planung des regionalen ÖPNV sind insbesondere die Pendlerverflechtungen, die über mehrere Gemeindegrenzen hinausgehen von Bedeutung. Diese Relationen mit mehr als 150 Fahrten pro Tag und Richtung sind

in der vorangestellten Karte dargestellt. Hierbei zeigt sich, dass das Oberzentrum Göttingen den wesentlichen Zielort der Pendler darstellt. Im Einzelnen sind besonders starke Relationen von Bovenden, Rosdorf, Gleichen, Duderstadt, Friedland, den Samtgemeinden Gieboldehausen und Radolfshausen, dem Flecken Nörten-Hardenberg sowie von Northeim nach Göttingen zu erkennen. Darüber hinaus sind relevante Ströme in Nachbarregionen festzustellen. Sowohl von Hann. Münden nach Kassel als auch von Staufenberg nach Kassel sind bedeutende Pendlerströme vorhanden. Auch zwischen Holzminden und Höxter lässt sich ein erhöhtes Pendleraufkommen ablesen. Die bedeutendsten Pendlerverflechtungen werden in der nachfolgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt.

■ **Tabelle 3: Bedeutende Pendlerverflechtungen (>600 Pendler)**

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl	Referenz 3. NVP	Entwicklung
Bovenden	Stadt Göttingen	3.251	2.901	+ 12 %
Rosdorf	Stadt Göttingen	2.934	2.699	+ 9 %
Gleichen	Stadt Göttingen	1.960	2.030	- 3 %
Duderstadt	Stadt Göttingen	1.917	1.741	+ 10 %
Höxter	Holzminden	1.843	k. A.	-
Northeim	Stadt Göttingen	1.656	1.400	+ 18 %
Nörten-Hardenberg	Stadt Göttingen	1.557	1.423	+ 9 %
Friedland	Stadt Göttingen	1.556	1.471	+ 6 %
Adelebsen	Stadt Göttingen	1.402	1.362	+ 3 %
Staufenberg	Kassel	1.389	1.395	+/- 0 %
Dassel	Einbeck	1.378	1.319	+ 4 %
Hardeggen	Stadt Göttingen	1.299	1.218	+ 7 %
Einbeck	Northeim	1.104	781	+ 41 %
Bad Grund	Osterode am Harz	1.037	937	+ 11 %
Stadt Göttingen	Rosdorf	1.011	827	+ 22 %
Holzminden	Höxter	961	k. A.	-
Hann. Münden	Kassel	942	942	+/- 0 %
Hann. Münden	Stadt Göttingen	913	773	+ 18 %
Katlenburg-Lindau	Northeim	844	829	+ 2 %
Delligsen	Alfeld (Leine)	841	k. A.	-
Dransfeld	Stadt Göttingen	817	705	+ 16 %
Uslar	Stadt Göttingen	814	789	+ 3 %
Stadt Göttingen	Northeim	814	616	+ 32 %
Herzberg	Osterode am Harz	756	679	+ 11 %
Bevern	Holzminden	706	k. A.	-
Einbeck	Stadt Göttingen	702	681	+ 3 %
Osterode am Harz	Northeim	670	242	+ 177 %

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2019

Anhand der Pendlerdaten lassen sich die verkehrlichen Verflechtungen von und nach Göttingen und die Bedeutung der Mittelzentren für die umgebenden Kommunen deutlich herausheben. Die Städte Northeim, Osterode am Harz, Holzminden und Duderstadt weisen dabei sehr vielfältige Pendlerverflechtungen auf, während sich bei den anderen Mittelzentren die nachfragestarken Beziehungen auf wenige Relationen beschränken.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Berücksichtigung der Bedeutung der Relationen bei den Bedienungskategorien und im Maßnahmenkonzept.

3.1.4 Schulstandorte

Neben der Betrachtung der Einwohnerverteilung ist für den ÖPNV die schulische Infrastruktur von besonderem Interesse. Die Schulen sollten bezüglich der Schülerbeförderung weitestgehend in das Liniennetz des ÖPNV gem. §42 PBefG integriert sein. Für das ÖPNV-Netz werden daraus Rahmenbedingungen hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung abgesteckt.

Schulstruktur

Im Bereich des Schulverkehrs sind vor allem Schulpendler zu weiterführenden Schulen bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes relevant, weshalb diese Schulformen in der Raumstrukturanalyse Beachtung finden.

Die Schulstandorte werden in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Insbesondere für die Gymnasien und Gesamtschulen ergeben sich zum Teil große Einzugsbereiche, die sich im Bereich der Stadt Göttingen überschneiden. Die Förderschulen sind aufgrund ihrer sehr großen und wechselnden Einzugsbereiche zum Teil nicht aufgenommen worden. Neben den in den folgenden Tabellen genannten Schulen existieren weitere Schulen, die nicht in der Trägerschaft der Landkreise sind (z. B. Pädagogium Bad Sachsa, Paul-Gerhardt-Schule Dassel, div. freie Schulen). Aufgrund des tlw. überregionalen Einzugsbereichs dieser Schulen werden diese im Folgenden nicht dargestellt.

■ **Tabelle 4: Weiterführende Schulen des Landkreises Göttingen**

Schulstandort	Haupteinzugsbereich
Gymnasien / Gesamtschulen Göttingen	Flecken Adelebsen Flecken Bovenden Gemeinde Friedland Gemeinde Gleichen Stadt Göttingen Gemeinde Rosdorf Samtgemeinde Radolfshausen Samtgemeinde Dransfeld
IGS Bovenden	Flecken Adelebsen Flecken Bovenden Samtgemeinde Radolfshausen Gemeinde Rosdorf Stadt Göttingen
Oberschule Dransfeld	Samtgemeinde Dransfeld Flecken Adelebsen Stadt Göttingen Stadt Hann. Münden
Gymnasium Duderstadt (Eichsfeld-Gymnasium)	Stadt Duderstadt Samtgemeinde Gieboldehausen Samtgemeinde Radolfshausen
Realschule Duderstadt (Heinz-Sielmann-Realschule)	Stadt Duderstadt Samtgemeinde Gieboldehausen Samtgemeinde Radolfshausen
Hauptschule Duderstadt (Astrid-Lindgren-Schule)	Stadt Duderstadt Samtgemeinde Gieboldehausen Samtgemeinde Radolfshausen
KGS Gieboldehausen	Stadt Duderstadt Samtgemeinde Gieboldehausen Samtgemeinde Radolfshausen Gemeinde Katlenburg-Lindau (LK Northeim)
Oberschule Groß Schneen (Carl-Friedrich-Gauß-Schule)	Gemeinde Friedland Gemeinde Rosdorf Gemeinde Gleichen Stadt Göttingen
Gymnasium Hann. Münden	Stadt Hann. Münden Gemeinde Staufenberg

	Samtgemeinde Dransfeld Gemeinde Reinhardshagen (Hessen)
Werra-Realschule Hann. Münden	Stadt Hann. Münden
Drei-Flüsse-Realschule	Stadt Hann. Münden Gemeinde Staufenberg Gemeinde Reinhardshagen (Hessen) Samtgemeinde Dransfeld
Hauptschule Münden – Schule am Botanischen Garten	Stadt Hann. Münden
Gesamtschule Fulda	Stadt Hann. Münden
Gesamtschule Witzenhausen	Stadt Hann. Münden
Kooperative Gesamtschule Bad Lauterberg (KGS)	Samtgemeinde Hattorf Stadt Herzberg Stadt Bad Lauterberg Stadt Bad Sachsa Gemeinde Walkenried
Oberschule Bad Sachsa	Stadt Bad Sachsa, Gemeinde Walkenried, Stadt Bad Lauterberg im Harz
Oberschule Badenhausen	Gemeinde Bad Grund (Harz), Stadt Osterode am Harz mit Ausnahme des Ortsteils Schwiegershausen
Oberschule Hattorf am Harz	Samtgemeinde Hattorf am Harz, Ortsteil Schwiegershausen der Stadt Osterode am Harz
Oberschule Herzberg am Harz	Stadt Herzberg am Harz
Ernst-Moritz-Arndt-Gymnasium, Herzberg am Harz, „Sekundarstufe I“	Stadt Herzberg am Harz, Stadt Bad Lauterberg im Harz, Stadt Bad Sachsa, Samtgemeinde Hattorf am Harz, Gemeinde Walkenried
Tilman-Riemenschneider-Gymnasium, Os- terode am Harz I	Stadt Osterode am Harz, Gemeinde Bad Grund (Harz)
Hauptschule Neustädter Tor, Osterode am Harz	Gemeinde Bad Grund Stadt Osterode am Harz
Realschule am Röddenberg Osterode	Gemeinde Bad Grund Stadt Osterode am Harz

■ **Tabelle 5: Berufsbildende Schulen im Landkreis Göttingen**

Name	Ort
BBS Duderstadt	Duderstadt
BBS I Göttingen	Göttingen
BBS II Göttingen	Göttingen
BBS III Göttingen	Göttingen
BBS Münden	Hann. Münden
BBS I Osterode am Harz	Osterode am Harz
BBS II Osterode am Harz	Osterode am Harz

■ **Tabelle 6: Weiterführende Schulen des Landkreises Northeim**

Schulstandort	Haupteinzugsbereich
Gymnasium Bad Gandersheim	Stadt Bad Gandersheim Gemeinde Kalefeld Kreiensen (ehemaliges Gemeindegebiet) Lamspringe, Freden (Landkreis Hildesheim)
Oberschule Bad Gandersheim	Stadt Bad Gandersheim Ortschaft Kreiensen (ehemaliges Gemeindegebiet) Gemeinde Kalefeld
Integrierte Gesamtschule Bodenfelde (IGS)	Gemeinde Bodenfelde Stadt Hardegsen Stadt Uslar Gemeinde Wesertal (Hessen)
Oberschule Dassel	Stadt Dassel Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf (Landkreis Holzminden)
Hauptschule/Realschule Greene	Stadt Einbeck
Löns-Realschule Einbeck	Stadt Dassel Stadt Einbeck
Integrierte Gesamtschule Einbeck (IGS)	Stadt Einbeck Stadt Bad Gandersheim Gemeinde Kalefeld Stadt Dassel

Gymnasium Einbeck	Stadt Einbeck Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf (Landkreis Holzminden) Stadt Dassel
Oberschule Katlenburg-Lindau	Gemeinde Katlenburg-Lindau
Oberschule Kalefeld (2021 auslaufend)	Gemeinde Kalefeld
Kooperative Gesamtschule (KGS) Moringen	Stadt Hardeggen Gemeinde Kalefeld Gemeinde Katlenburg-Lindau Stadt Moringen Flecken Nörten-Hardenberg Stadt Northeim
Gesamtschule Nörten-Hardenberg (Außenstandort der KGS Moringen)	Stadt Hardeggen Gemeinde Kalefeld Gemeinde Katlenburg-Lindau Flecken Nörten-Hardenberg Stadt Northeim
Gymnasium Northeim	Stadt Hardeggen Gemeinde Kalefeld Gemeinde Katlenburg-Lindau Stadt Moringen Flecken Nörten-Hardenberg Stadt Northeim
Thomas-Mann Oberschule Northeim	Stadt Northeim
Oberschule Northeim	Stadt Moringen Stadt Northeim
Gymnasium Uslar	Gemeinde Bodenfelde Stadt Hardeggen Gemeinde Wesertal (Hessen) Stadt Uslar
Oberschule Uslar	Gemeinde Bodenfelde Stadt Hardeggen Gemeinde Wesertal (Hessen) Stadt Uslar

■ **Tabelle 7: Berufsbildende Schulen im Landkreis Northeim**

Name	Ort
BBS Einbeck	Einbeck
Maßregelvollzugszentrum (Pflegeschule)	Moringen
BBS 1 Northeim	Northeim
BBS 2 Northeim	Northeim
Technikakademie Northeim – BBS III	Northeim
Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kraftfahrzeuggewerbe (BFC) e. V.	Northeim
HELIOS Bildungszentrum Südniedersachsen, Northeim	Northeim
Albert-Schweitzer-Familienwerk e.V.	Uslar

■ **Tabelle 8: Weiterführende Schulen des Landkreises Holzminden¹⁴**

Schulstandort	Haupteinzugsbereich
Haupt- und Realschule Eschershausen	Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf Samtgemeinde Bevern
Oberschule Bevern	Samtgemeinde Bevern Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf Samtgemeinde Bodenwerder-Polle Stadt Holzminden
Oberschule Bodenwerder	Samtgemeinde Bodenwerder-Polle
Oberschule Dellingsen mit Außenstelle Duingen (Landkreis Hildesheim)	Flecken Dellingsen Flecken Duingen (Landkreis Hildesheim)
Homburg-Oberschule Stadtoldendorf	Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf
Oberschule Holzminden	Stadt Holzminden Samtgemeinde Boffzen Samtgemeinde Bodenwerder-Polle Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf
Campe-Gymnasium Holzminden	Landkreis Holzminden (ohne Flecken Dellingsen)

¹⁴ Im Landkreis Holzminden sind die Schulbezirke faktisch aufgelöst. Für die Schülerinnen und Schüler besteht Wahlfreiheit bei der Schulwahl im gesamten Kreisgebiet. Dennoch bleiben Haupteinzugsbereiche aufgrund der Nähe zum jeweiligen Schulstandort bestehen und werden hier analog zu den anderen beiden Landkreisen dargestellt.

■ **Tabelle 9: Berufsbildende Schulen im Landkreis Holzminden**

Name	Ort
Georg-von-Langen-Schule	Holzminden

Für den Landkreis Holzminden sind darüber hinaus folgende Schulstandorte in den Nachbarlandkreisen von besonderer Bedeutung:

- Gymnasium Bad Pyrmont, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- Realschule Bad Pyrmont, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- Hauptschule/Realschule Emmerthal, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- Albert-Einstein-Gymnasium Hameln, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- Viktoria-Luise-Gymnasium Hameln, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- Schiller-Gymnasium Hameln, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- IGS Hameln, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- KGS Salzhemmendorf, Einzugsbereich SG Bodenwerder-Polle
- Gymnasium Alfeld, Einzugsbereich Flecken Delligsen
- Hauptschule Alfeld, Einzugsbereich Flecken Delligsen
- Realschule Alfeld, Einzugsbereich Flecken Delligsen
- Gymnasium Beverungen, Einzugsbereich Samtgemeinde Boffzen
- Sekundarschule Beverungen, Einzugsbereich Samtgemeinde Boffzen
- Gymnasium Höxter, Einzugsbereich Samtgemeinde Boffzen
- Realschule Höxter, Einzugsbereich Samtgemeinde Boffzen
- Sekundarschule Höxter, Einzugsbereich Samtgemeinde Boffzen

3.1.5 Versorgungsstruktur¹⁵

Die Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten und Versorgungseinrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr wird vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Deutliche Unterschiede zeigen sich im Einkaufs- und Besorgungsverkehr hinsichtlich der Zielwahl: Während die werktäglichen Einkäufe des täglichen Bedarfs und sonstigen Besorgungen überwiegend im eigenen Wohnort bzw. in der Gemeinde (insgesamt zu drei Vierteln) oder in Verbindung mit dem Arbeitsweg erledigt werden, zeigt sich bei den "Wochenend-Einkäufen" die Wirkung von großen Einkaufszentren mit rund 50% Anteil an allen Wegen.

¹⁵ Die Bestandsaufnahme berücksichtigt die Einrichtungen im Verbandsgebiet. Darüber hinaus bestehen auch Verkehrsbeziehungen zu weiteren Einrichtungen in den Nachbarlandkreisen bzw. aus den Nachbarlandkreisen zu den Einrichtungen im Verbandsgebiet.

Einkaufsstandorte

Die Versorgung mit Gütern des mittel- bis langfristigen Bedarfs wird weitgehend über die umliegenden Oberzentren bzw. die Mittelzentren in den Landkreisen abgedeckt.

In den drei Landkreisen gibt es neben den zentralen Bereichen der Mittelzentren und bestimmter Grundzentren an folgenden Standorten Konzentrationen von Einzelhandelseinrichtungen:

- Duderstadt (Feilenfabrik)
- Einbeck Ost (Altendorfer Tor), Einbeck West (Poser-Park)
- Göttingen: verschiedene Standorte (Lutteranger, Kauf Park und weitere)
- Hann. Münden (Göttinger Str. und Quedlinburger Str.)
- Northeim (Gewerbegebiet Süd, Nordhäuser Weg u. angrenzende Straßen und weitere)
- Osterode Gewerbegebiet (Herzberger Landstraße und Leege)
- Holzminden (Gewerbegebiet Bülte)

Gemäß RROP-Grundsatz 3.1.5 01 gibt es im Landkreis Holzminden Ortsteile mit dem Infrastrukturschwerpunkt Versorgungsstruktur unterhalb der Grundzentren, die bei der Planung des ÖPNV gesondert zu betrachten sind. Dies sind: Neuhaus, Ottenstein, Grünenplan.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der größeren Einzelhandelsstandorte.

Krankenhäuser und soziale Einrichtungen

Im Verbandsgebiet gibt es 15 Kliniken und Krankenhäuser. Im Landkreis Göttingen sind im Bereich des Altlandkreises Osterode a.H. diverse Kommunen bzw. einzelne Ortsteile als Kurort, Heilbad oder Erholungsort ausgezeichnet. Insbesondere die Kureinrichtungen sind auf eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit angewiesen. Im Landkreis Northeim ist diesbezüglich die Stadt Bad Gandersheim zu erwähnen. Darüber hinaus existieren mittlerweile in allen größeren Kommunen Senioren- und Pflegeheime. Ältere Menschen zählen häufig zu der Kundengruppe der Captive-Rider, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind Seniorenheime nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Das ÖPNV-Angebot hat zusätzlich für Gäste, die Bewohner besuchen sowie für die Angestellten der Seniorenheime Bedeutung.

■ **Tabelle 10: Krankenhäuser und Kliniken**

Standort und Einrichtung	Bettenzahl
Uniklinik Göttingen	1.521
Evangelisches Krankenhaus Göttingen Weende	601
Asklepiosklinik Göttingen	428

Maßregelvollzugszentrum Niedersachsen Moringen	408
Kirchberg Klinik Bad Lauterberg	313
Klinikum Hann. Münden	245
Paracelsus-Klinik am See Bad Gandersheim	220
Helios Klinik Herzberg/Osterode	214
Helios Albert-Schweitzer-Klinik Northeim	210
Paracelsus-Roswitha-Klinik, Bad Gandersheim	200
Agaplesion Evangelisches Krankenhaus Holzminden	183
Asklepios Fachklinikum Tiefenbrunn Rosdorf	182
St. Martini Krankenhaus Duderstadt	155
Paracelsus-Klinik an der Gande Bad Gandersheim	119
Einbecker BürgerSpital	103
Agaplesion Krankenhaus Neu Bethlehem Göttingen	100
Helios Klinik Bad Gandersheim	89
Diabeteszentrum Bad Lauterberg	80
Orthopädische Klinik Dr. Muschinsky Bad Lauterberg	34

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser und Kliniken
- ➔ Besondere Berücksichtigung des Aspektes der barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen im Umfeld der genannten Einrichtungen

3.1.6 Freizeit- und Naherholungsziele

Freizeit / Tourismus:

Für Besucher/innen von städtischen Kulturangeboten (Theater, Kinos, Konzerte, Festspiele) in Göttingen ist im Abendverkehr und insbesondere auch in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen die Vertaktung mit Überland- und Stadtbussen sowie das Erreichen "letzter Verbindungen nach Veranstaltungsschluss" von größerem Interesse, insbesondere für Gäste, die über keinen PKW verfügen.

Für die gegenseitige Vermarktung und zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebots könnten Kombi-Tickets in Kooperation mit den Veranstaltern entwickelt werden. Die Internationalen Händelfestspiele in Göttingen haben bereits nachmittägliche Opernaufführungen ins Programm aufgenommen, um eine entspannte Heimreise mit dem ÖPNV zu ermöglichen.

Teile des Landkreises Göttingen sind für Naherholung der Großstädte Göttingen und Kassel bedeutsam, wobei insbesondere der Naturpark Münden mit seinen Waldgebieten (Bramwald, Kaufunger Wald, Bereich „Hoher Hagen“) und Flüssen (Fulda, Werra, Weser) sowie

weitere Gewässer (Seeburger See, Wendebach-Stausee, Rhumequelle) zu nennen sind. Hinsichtlich des Städtetourismus haben die Städte Göttingen, Duderstadt und Hann. Münden eine herausragende Bedeutung. Darüber hinaus haben die Orte Dransfeld, Ebergötzen, Seeburg und Friedland, Kloster Bursfelde touristische Bedeutung. Interessant sind auch Verbindungen über das Kreisgebiet hinaus zum Grenzlandmuseum Eichsfeld (Teistungen), zur Sababurg im Reinhardswald von Hann.Münden aus.

Die Waldgebiete östlich von Bovenden, Göttingen und Friedland (Göttinger Wald und Reinhäuser Wald) stellen ein mehr oder weniger zusammenhängendes wichtiges, schnell zu erreichendes Naherholungsgebiet für die Stadt Göttingen und die östlich umgebenden Gemeinden dar. Diese Waldgebiete beinhalten ausgedehnte Laub- und Mischwaldgebiete. Die Offenlandstrukturen des Kerstlingeröder Feldes, die Burgruine Plesse sowie zahlreiche Aussichtspunkte an der Burgruine Plesse, am Hünstollen, an der Mackenröder Spitze, am Bocksbühl und an den Gleichen.

Durch ihre Lage im bzw. am Harz sind die Kommunen im ehemaligen Landkreis Osterode a.H. als Tourismusregion zu bezeichnen. Als Einzelziele sind u.a. die Städte Bad Sachsa, Osterode a.H. und Bad Lauterberg mit ihren Erlebnisbädern und weiteren touristischen Angeboten (Museen, Gastronomie, Stadtführungen usw.) sowie die Sösetalsperre, der Oderstausee, die Einhornhöhle und die Ruine Scharzfeld sowie das Höhlenerlebniszentrum Bad Grund und UNESCO-Welterbezentrum und das Zisterzienser Kloster in Walkenried zu erwähnen.

Im Landkreis Northeim ist für den Wandertourismus der Solling von Bedeutung (Bodenfelde, Dassel, Hardeggen, Moringen sowie Uslar, zusätzlich mit „Badeland“ und Schmetterlingspark). Daneben haben das Leinetal sowie die Northeimer Seenplatte eine gesteigerte Bedeutung im Bereich des Tagestourismus und als Ausflugsziel. Als Heilbad ist Bad Gandersheim auch von touristischer Bedeutung und wird durch die im Jahr 2022 hier stattfindende Landesgartenschau an Bedeutung gewinnen. Im Städtetourismus sind v.a. die Kreisstadt Northeim und die Stadt Einbeck hervorzuheben. Erwähnswerte örtliche Sehenswürdigkeiten befinden sich in Kalefeld, Willershausen mit dem Naturdenkmal Tongrube Willershausen und dem Harzhorn (Römer-Schlachtfeld) ebenfalls in Kalefeld. Als saisonale Besonderheit sind die jährlichen Gandersheimer Domfestspiele hervorzuheben.

Touristisch bedeutsam für den Landkreis Holzminden sind die Region des Weserberglandes und die Solling-Vogler-Region. Es gibt zahlreiche regionale und überregionale Rad- (bspw. Stadtoldendorf am XW 1 und am Europa-Radweg 1) - und Wanderwegen die durch den Landkreis führen. Hervorzuheben sind dabei der Weserradweg sowie verschiedene Wanderwege. Beliebte Einzelziele sind bspw. der Freizeitpark Mammut, das Waldpädagogikzentrum Stadtoldendorf oder der Ith (Segelflugbetrieb sowie Klettergebiet).

Kreisgrenzen übergreifend hat sich mit dem Fachwerk-Fünfeck (Duderstadt, Einbeck, Hann. Münden, Northeim, Osterode a. H.) ein Projekt entwickelt, was neue Impulse für den Tourismus, die Gestaltung der Städte und die Wirtschaft setzen und zugleich das Bewusstsein für die Besonderheit des kulturellen Erbes schärfen möchte. Die Beschilderung einer durchgehenden Radroutenverbindung zum Fachwerk-Fünfeck über bestehende Radfernwege ist in Vorbereitung, die intermodale Verknüpfung inkl. Fahrradmitnahmemöglichkeit ist hierfür von großer Bedeutung.

Die angrenzenden Ausflugs- und Urlaubsgebiete Harz und Reinhardswald sowie die Radfernwege Leine-Heide, Werra, Fulda, Weser und Weser-Harz-Heide stellen wichtige regionale und überregionale Freizeitziele dar. Besondere Bedeutung für den Radverkehr hat der Europaradweg R1. Er führt auf seiner Strecke von Boulogne-sur-Mer an der französischen Kanalküste in die russische Metropole Sankt Petersburg quer durch die Landkreise Holzminden und Northeim. Von der Weser (Holzminden) und Stadtoldendorf kommend streift er Dassel, führt durch Einbeck, Kreiensen und Bad Gandersheim bevor der Weg in Richtung Goslar weiterläuft. Ebenfalls sind der weiterzuentwickelnde Rhume-Leine-Erlebnispfad zwischen Rhumequelle und Northeim sowie der Leine-Rhume-Hahle Radweg (Leinefelde-Göttingen-Northeim-Gieboldehausen-Duderstadt-Worbis) als attraktive Ziele zu nennen.

Für die radfahrende Gäst/innen sowie Gästegruppen ist die Mitnahme von Rädern im ÖPNV wichtig für die Gestaltung von radtouristischen Reisen, Ausweichmöglichkeiten nach Pannen oder Notfällen in Reisegruppen.

Die Wanderrouen auf überregionalen zertifizierten Qualitätswanderwegen wie z. B. vom Werraburgensteig Hessen (von Tanna (Hessen) nach Hann. Münden), vom Weserberglandwanderweg (von Hann. Münden über den Reinhardswald Richtung Hameln), vom Karstwanderweg (von Bad Grund nach Sangerhausen (Sachsen Anhalt)), vom Harzer Hexenstieg (von Osterode zum Brocken und nach Thale), aber auch vom Harzer Baudensteig im Harz, vom Frau Holle Pfad und vom Kasselsteig im Naturpark Münden sind auf geeignete ÖPNV Anschlüsse und Verknüpfungen mit SPNV angewiesen zur Erreichung der Einstiegspunkte bzw. zur Rückreise nach längeren Streckenwanderungen.

Bei Rundwanderwegen im Naturpark Münden, Naturpark Harz und Nationalpark Harz sowie in der Samtgemeinde Radolfshausen, in Gleichen oder in der gesamten Gipskarstregion sind Verbindungen auch am Wochenende wünschenswert.

Gemäß RROP-Ziel 2.1.3 02 gibt es im Landkreis Holzminden Standorte mit der Entwicklungsaufgabe Erholung, die bei der Planung des ÖPNV gesondert zu betrachten sind. Dies sind: Ortsteile Bevern mit Dölme und Reileifzen, Boffzen, Eschershausen, Golmbach, Grünenplan, Hehlen, Hellental, Holzen-Ith, Lauenförde, Ottenstein mit Lichtenhagen und Sievershagen.

Für den Landkreis Göttingen sind dies: Bursfelde (Stadt Hann. Münden), Dransfeld (Samtgemeinde Dransfeld), Ebergötzen (Samtgemeinde Radolfshausen), Friedland (Gemeinde Friedland), Herzberg a. H. (Stadt Herzberg am Harz), Lerbach (Stadt Osterode am Harz), Lonau (Stadt Herzberg am Harz), Seeburg (Samtgemeinde Radolfshausen), Sieber (Stadt Herzberg am Harz), Wieda (Gemeinde Walkenried).

Gemäß RROP-Ziel 2.1.3 03 gibt es im Landkreis Holzminden Standorte mit der Entwicklungsaufgabe Tourismus, die bei der Planung des ÖPNV gesondert zu betrachten sind. Dies sind: Ortsteile Bodenwerder, Fürstenberg, Holzminden, Neuhaus, Polle, Silberborn, Stadtoldendorf.

Für den Landkreis Göttingen sind dies: Bad Grund (Gemeinde Bad Grund), Bad Lauterberg im Harz (Stadt Bad Lauterberg im Harz), Bad Sachsa (Stadt Bad Sachsa), Duderstadt (Stadt Duderstadt), Hann. Münden (Stadt Hann. Münden), Osterode am Harz (Stadt Osterode am Harz), Walkenried (Gemeinde Walkenried), Zorge (Gemeinde Walkenried).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der Freizeit- und Naherholungsziele

3.1.7 Veränderungen in der Siedlungsstruktur

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Wohn-, Gewerbe- und Freizeitgebiete erweitert bzw. neu entwickelt. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Rahmen der Beteiligung der Städte und Gemeinden gemeldeten Erweiterungen der Siedlungsflächenentwicklung seit 2016.

■ Tabelle 11: Siedlungsflächenentwicklung seit 2016

Gemeinde/Stadt	Standort/ Name	Größe
Stadt Moringen	Wohngebiet Hagenberg	rd. 40 WE
	Wohngebiet Kleingartenweg	Erweiterung von 40 auf 50 Wohngrundstücke
	Ortschaft Fredesloh - Wohngebiet Nordfeld	Erweiterung von 10 auf rd. 15 Wohnungsgrundstücke
	Ortschaft Großenrode - Wohngebiet „Im Knipstale“	rd. 35 Wohngrundstücke
Flecken Nörten-Hardenberg	Ot Angerstein	60 WE
	Hofbreite	80 WE
Stadt Stadtoldendorf	Bereich Schäfereiweg (Braaker Straße)	ca. 21 WE
	Rumbruch	ca. 56 WE
Flecken Bovenden	Bovenden	ca. 16 Baugrundstücke zzgl. 72 Wohneinheiten (mehrgeschossig, überwiegend sozialer Wohnungsbau)
	Lenglern	15 Baugrundstücke zzgl. 16 Wohneinheiten (sozialer Wohnungsbau)
	Reyershausen	20 Baugrundstücke
	Emmenhausen	6 Baugrundstücke
Gemeinde Gleichen	Grundzentrum Reinhausen	20-25 Baugrundstücke
Samtgemeinde Gieboldehausen	Ort Rhumspringe	ca. 6-7 Baugrundstücke
	Ort Wollershausen	ca. 7-8 Baugrundstücke

Gemeinde/Stadt	Standort/ Name	Größe
Stadt Hann. Münden	Ort Hemeln	ca. 15-20 Baugrundstücke
Samtgemeinde Radolfshausen	Ort Seulingen	0,8 ha ca. 7-8 Baugrundstücke
	Ort Waake	0,7 ha ca. 8-9 Baugrundstücke
	Ort Bernshausen	0,6 ha ca. 7-8 Baugrundstücke
Gemeinde Rosdorf	Ort Mengershausen	0,7 ha ca. 8-9 Baugrundstücke
	Grundzentrum Rosdorf Wohnbaufläche Mengershäuser Weg	6,1 ha ca. 70-75 Baugrundstücke
Samtgemeinde Dransfeld	Standort Zaunstätte	2,1 ha, 40 Grundstücke
	Standort Kestenmühlenweg	0,7 ha, 10 Grundstücke
	Standort Springeberg	0,15 ha, 3 Grundstücke
Gemeinde Heinsen	Baugebiet auf dem Appelbülken	7 Baugrundstücke
Stadt Holzminden	zwischen Sparenberg und Pollmannsgrund	ca. 50 WE

■ **Tabelle 12: Gewerbeflächenentwicklung seit 2016**

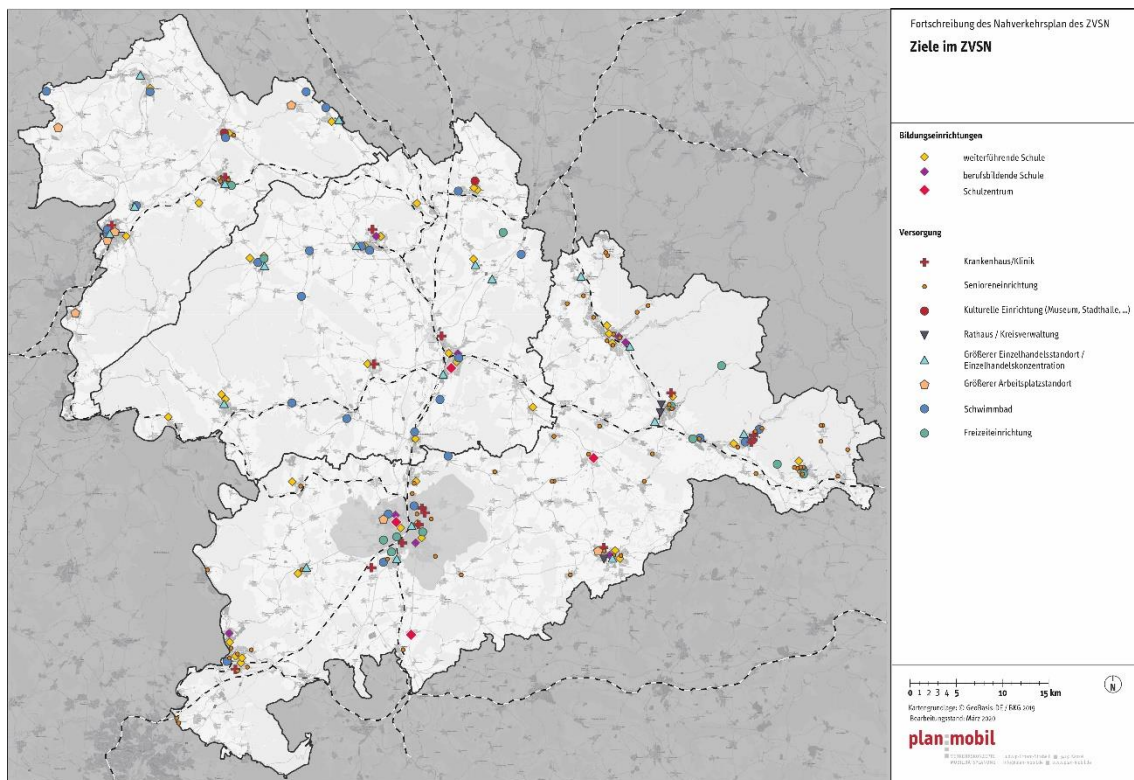
Stadt/ Gemeinde	Standort/ Name	Größe
Gemeinde Gleichen	Sondergebiet Einzelhandel Reinhausen	0,6 ha
Stadt Hann. Münden	Ort Hedemünden	3,8 ha
	Gemischte gewerbliche Baufläche	
Gemeinde Rosdorf	Grundzentrum Rosdorf Mischbaufläche Kampweg	1,8 ha, davon ca. 10-14 Wohnbaugrundstücke
	„Siekanger Mitte“ und „Siekanger Ost“	k. A.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete.

Unter Berücksichtigung der kartografischen Darstellungen zur Einwohnerentwicklung und zum Pendlerverhalten gibt die folgende Karte (Abbildung 3) eine zusammenfassende Übersicht über die ÖPNV-relevanten Ziele im Verbandsgebiet.

■ **Abbildung 3: ÖPNV relevante Ziele in den Landkreisen**



3.2 ÖPNV-Angebotsstruktur

3.2.1 SPNV

Der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) im Gebiet des ZVSN verbindet die Städte und Gemeinden untereinander und mit den benachbarten Zentren Kassel, Hannover und Braunschweig. In Göttingen und in Northeim (hier vom Angebot jedoch eingeschränkt) besteht Anbindung an den Fernverkehr. Desweiteren werden Nachbarregionen, wie der Hochstift Paderborn, das Braunschweiger Land oder der Landkreis Hildesheim durch die regionalen Schienenverbindungen angebunden. Das SPNV-Angebot wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

■ **Tabelle 13: SPNV-Angebot (Stand April 2020)**

Produkt / Linie	Betreiber / Verlauf	Takt (Mo - Fr / Sa / So) ¹⁴
RE 1	DB Regio: Göttingen (- Leinefelde -Erfurt - Glauchau)	• T120/T120/T120
RE 2	DB Regio: (Kassel -) Hann. Münden - Eichenberg (-Erfurt)	• T120/T120/T120

RE 2	Metronom: (Hannover -) Northeim – Göttingen	• T60 ¹⁶ /T60/T60
RE 9	Abellio: (Kassel -) Hann. Münden - Eichenberg (-Halle (Saale))	• T120/T120/T120
RB 46	DB Regio: Herzberg - Seesen (-Braunschweig)	• T60/T60/T120 ¹⁷
RB 80	DB Regio: Göttingen - Northeim - Herzberg (-Nordhausen)	• T120/T120/T120
RB 81	DB Regio: Bodenfelde - Northeim (-Nordhausen)	• T120 (+Verstärker) /T120/T120
RB 82	DB Regio: Göttingen - Kreiensen (- Goslar - Bad Harzburg)	• T40-T80 Wechseltakt (Kreiensen - Bad Harzburg) • T120 (Göttingen - Kreiensen)
RB 84	NordWestBahn: (Paderborn -) Holzminden – Kreiensen	• T120 (+Verstärker) / T120/ T120
RB 85	NordWestBahn: (Paderborn - Ottbergen -) Bodenfelde - Göttingen	• T60 (mit Taktsprüngen) /T120 (+ Verstärker) /T120
RB 86	DB Regio: Göttingen – Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Mitte	• T60 (+Verstärker in der HVZ) / T60 / T60
RB7 (zukünftig RB 87)	Cantus: Göttingen - Eichenberg (- Eschwege - Bebra)	• T60 (mit Taktsprüngen) / T60/T120 (mit Taktsprüngen morgens, nachmittags T120) / T120 (+Verstärker)
RB8 (zukünftig RB 88)	Cantus: Göttingen - Eichenberg (- Kassel)	• T60 / T60 / T60

Der NVP kann auf eine vertiefende Bestandsanalyse des SPNV verzichten, da diese dem Konzept SPNV 2013+¹⁸ zu entnehmen ist bzw. in Verantwortung der LNVG und den benachbarten Aufgabenträger (bspw. Regionalverband Braunschweig für die RB46) gemeinsam abgestimmt und erarbeitet wird.

3.2.2 Straßengebundener ÖPNV

Der straßengebundene ÖPNV im Geltungsbereich des ZVSN besteht aus ca. 120 regionalen Buslinien und Stadtverkehren in Einbeck, Northeim, Hann. Münden, Herzberg und Holzminden. Zum Teil wird das Busangebot durch bedarfsgesteuerte Verkehre in Form eines Anfangs- / Endpunkt Anruf-Sammel-Taxis (AST) oder Bürgerbusverkehren in Zeiten mit schwacher Fahrgastnachfrage ergänzt.

¹⁶ Txx = xx-Minuten-Takt; XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde

¹⁷ wird zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 von bisher T120 auf neu T60 verbessert

¹⁸ LNVG: SPNV-Konzept 2013+ unter https://www.lnvg.de/fileadmin/media/Lnvg/Formulare/SPNV/Konzept_SPNV_lang.pdf (Zugriff: 21.04.2020)

In den Randbereichen der Landkreise ergänzen Fahrtenangebote aus angrenzenden Verbünden das Fahrtenangebot.

Für das Stadtbusangebot der Stadt Göttingen ist die Stadt Göttingen selbst Aufgabenträgerin und somit nicht Teil dieses NVP. Die Situation ist dadurch gekennzeichnet, dass zum einen die Regionalbuslinien am Göttinger Bahnhof/ZOB beginnen und enden und somit die Innenstadt als wichtiges Zielgebiet nicht direkt bedienen; lediglich die Orte Bovenden und Rosdorf werden durch die Stadtbuslinien 61 und 62 direkt an die Göttinger Innenstadt angebunden. Zum anderen werden die äußeren Stadtteile Göttingens i.d.R. sowohl von den durchlaufenden Regionalbuslinien als auch vom Stadtverkehr bedient.

Bedienungsangebot

Grundsätzlich ist hervorzuheben, dass die Angebotssituation im Untersuchungsraum im Vergleich mit ähnlich strukturierten Gebieten in Niedersachsen als gut zu bezeichnen ist. So zeichnet sich das Bestandsnetz durch eine hohe Anzahl von Buslinien aus, die in die Kategorie eines stündlichen Bedienungsstandards fallen. Diese Linien sorgen für die Abdeckung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse über den Tag und haben annähernd ein gleichverteiltes Angebot. Auf ausgewählten Relationen wurde darüber hinaus das Produkt des RegioLiners eingeführt. Auf diesen Linien wird das Angebot zu den Verkehrsspitzenzeiten auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Im Verbandsgebiet verkehren zwei Landesbeurteilten Buslinien (L160 Göttingen – Duderstadt und L 500 Holzminden- Kreiensen) mit entsprechend hochwertigem Bedienungsstandard.

Weitere Buslinien sind aufgrund der geringen Fahrtenhäufigkeit und der eingeschränkten Betriebszeiten primär auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und stellen für andere Fahrgäste damit nur ein zeitlich beschränkt nutzbares Angebot dar.

Stadtverkehr Einbeck

In Einbeck verkehren die Linie 201, 202 und 203 als Stadtverkehr. Der zentrale Verknüpfungspunkt ist Einbeck Mitte / ZOB. Die Linie 201 bedient die Kühner Höhe, die Linie 202 die Südstadt und die Linie 203 den Friedhof. Die Linien verkehren von Montag bis Freitag (06:30 – 21:00 Uhr) und Samstag (ca. 07:30 - 19:00 Uhr) ringförmig im 60-Minuten-Takt.

Stadtverkehr Northeim

Der Stadtverkehr Northeim besteht aus sieben Linien. Die Linien 1 bis 4 verkehren Mo-Fr zwischen 06:00 - 19:00 Uhr stündlich sowie samstags zwischen ca. 8.00 – 14.00 Uhr (zzgl. Verstärkerfahrten an Schultagen).

- Die Linie 1 verkehrt zwischen Hillerse und Verdistrasse,
- die Linie 2 verkehrt zwischen Bahnhof/ZOB und Krankenhaus,
- die Linie 3 verkehrt zwischen Bühle/Sudheim und Dieselstraße und
- die Linie 4 zwischen Gewerbegebiet Süd und Langenholtensen.

Die Linien 8 und 9 verkehren nur am Wochenende und feiertags mit insgesamt 6-7 Fahrtenpaaren am Nachmittag und am Abend.

- Die Linie 8 verkehrt zwischen Krankenhaus/Verdistraße und Hillerse,
- die Linie 9 zwischen Sudheim und Langenholtensen.

Die Linie 7 verkehrt nur im Schulverkehr zwischen Markt – Bahnhof – Erich-Kästner-Schule und BBS.

Stadtverkehr Hann. Münden

Der Stadtverkehr Hann. Münden besteht aus fünf Linien. Die Linie 101 verkehrt ein- bis zweistündlich, die Linie 102 zweistündlich und die Linien 103 sowie 104 von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt zwischen ca. 06:00 und 19:00 Uhr. Alle Linien haben den Bahnhof Hann. Münden als Start- bzw. Endpunkt und sind hier teilweise betrieblich miteinander verknüpft. Am Bahnhof erfolgt ein Anschluss von und zu den Zügen und dem Regionalbusverkehr.

Das Samstagsangebot der Linien 101, 102, 103 sowie 104 wurde 2019 ausgeweitet.

- Linie 101: 08.00 – 19.00 Uhr im Stundentakt (Taktspünge am Vormittag in Richtung Laubach)
- Linie 102: 08.00 – 14.00 Uhr im Stundentakt (Taktlücke um 08.55 Uhr)
- Linie 103: 09.00 – 19.00 Uhr im Stundentakt
- Linie 104: 07.30 – 18.30 Uhr im Stundentakt

Ein Angebot an Sonn- und Feiertagen besteht nicht.

Die Linie 105 verkehrt zwischen Bahnhof/ZOB und Auefeld/BBS als Schulverkehrslinie mit einem geringen Angebotspotential für alle weiteren Fahrgäste.

Stadtbus Herzberg

In Herzberg verkehrt die Linie 459 als Stadtverkehr. Die Linie verkehrt zwischen dem Bahnhof Herzberg und dem Krankenhaus Herzberg. Von Montag bis Freitag (ca. 07:30 - 18:00 Uhr) werden sieben Fahrtenpaare angeboten, am Samstag, Sonn- und Feiertag jeweils vier Fahrtenpaare zwischen ca. 10:30 Uhr und 15:30 Uhr.

Stadtverkehr Holzminden

In der Stadt Holzminden verkehren die Linien 501 (Nordring), 502 (Südring) jeweils als Ringverkehr. Während die Linien 501 und 502 im Stundentakt (Mo-Fr ca. 07:00 Uhr bis ca. 19:00 Uhr, Sa ca. 08:00 Uhr bis ca. 14:00 Uhr) die Bedienung zwischen den Stadtteilen und dem Zentrum sicherstellen, ergänzt die Linie 509 an Schultagen das Angebot zur Beförderung im Schulverkehr. Am Bahnhof erfolgt ein Anschluss von und zu den Zügen und dem Regionalbusverkehr.

Schul- und Ausbildungsverkehr

Schulverkehre haben eine besondere Bedeutung für den ÖPNV. Der Schulverkehr ist insgesamt für sehr hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. 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) veränderten Schülerströmen, in Verbindung mit Ansprüchen aus der Elternschaft nach umsteigefreien Verbindungen im Schulverkehr. Damit gehen tendenziell ausgeweitete Einzugsbereiche der Schulen, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit der Verkehre, weitere Wege für Schülerinnen und Schüler und damit 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 des Schulverkehrs in Spitzenzeiten zu. Dies gilt v.a. dann, wenn eine hohe Angebotsqualität, z. B. durch eine moderne Fahrzeugflotte, geboten wird.
- 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.

Die Anforderungen an die Ausgestaltung des Schulverkehrs sind in den Satzungen über die Schülerbeförderung der Landkreise formuliert.

3.2.3 Tarif, Vertriebssystem und Fahrgastinformation

Tarif

Die Organisation des Vertriebes ist Aufgabe des VSN und wird durch die Verkehrsunternehmen abgewickelt. Tariflich ist das Verbandsgebiet gemeinsam mit der Stadt Göttingen in den Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN) integriert. Nach dem Motto „Ein Fahrschein für Bus & Bahn“ wurde am 01.04.1999 der gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen der Region entwickelte Verbundtarif eingeführt. Dazu ist der Verbundraum in Tarifpunkte eingeteilt, die sich an Gemeinde- bzw. Ortsteilgrenzen orientieren. Zwischen diesen Tarifpunkten sind neun Preisstufen (+ Göttingen, + City-Tarif) festgelegt. Der Hauptvorteil für den Kunden ist die Benutzung von Regionalbus, Stadtbus und Bahn mit nur einer Fahrkarte, da in jeder Fahrkarte im Bereich des VSN im Ausgangs- und im Zieltarifpunkt die Benutzung der Stadtverkehre bzw. der Zubringerlinien der Regionalbusse bereits mit enthalten ist.

Nicht nur die Städte und Gemeinden in den drei beteiligten südniedersächsischen Landkreisen sind in den Verbundtarif integriert, auch Seesen im Landkreis Goslar und verschiedene hessische Gemeinden können mit VSN-Fahrkarten erreicht werden. Eine günstige Lösung konnte insbesondere für den Übergangsbereich zum benachbarten Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) gefunden werden, indem sich der Tarif nicht an der Landesgrenze, sondern an den Fahrgastströmen und damit am direkten Kundeninteresse orientiert. Es gibt keinen separaten Übergangstarif, sondern die Gemeinden in diesem Bereich wurden einem der beiden Verbünde zugeordnet: So wird für die nordhessischen Städte und Gemeinden Bad Karlshafen, Eichenberg, Wesertal und Witzenhausen bei Fahrten nach Südniedersachsen der VSN-Tarif angewendet. Andererseits gelten die Tickets des NVV auch in Hann. Münden und in der Gemeinde Staufenberg, d.h. in Niedersachsen.

Das Fahrscheinsortiment im VSN berücksichtigt die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen (Einzel- und Mehrfahrtenkarten für Kinder und Erwachsene, Tages- und Gruppenkarten, Zeitkarten). Mit Umsetzung der Tarifreform im VSN wurden zum 01.01.2021 zusätzliche Fahrscheinangebote wirksam. Die Tickets für den Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen können bei einigen Vorverkaufsstellen (siehe <https://vsninfo.de/de/fahrkarten/vorverkaufs-und-beratungsstellen>) sowie an Fahrscheinautomaten und beim Busfahrpersonal erworben werden. Darüber hinaus bestehen weitere Beratungsstellen (ohne Verkauf).

Besonderheiten außerhalb des VSN-Tarif und -Vertrieb:

- **HATIX:** Das Harzer Urlaubs-Ticket HATIX gilt seit dem 01.01.2020 auch in den Landkreisen Goslar und Göttingen (in den meisten Gemeinden des Altkreises Osterode). Den kostenfreien Fahrschein für alle öffentlichen Bus und Straßenbahnlinien im Harz erhalten gästebeitragspflichtige Übernachtungsgäste mit der Anmeldung in ihrer Unterkunft. Gültig ist es in Verbindung mit dem ausgefüllten Meldeschein bzw. der Gästekarte für alle darauf vermerkten Personen in den Landkreisen Harz, Mansfeld-Südharz und neuerdings während der Pilotphase bis 2022 auch in den Landkreisen Goslar und Göttingen (In den Landkreisen Mansfeld-Südharz und Göttingen ist HATIX nur auf ausgewählten Linien gültig).

- Auf der Linie 63 Alfeld – Delligsen – Eschershausen der RVHi kommt der ROSA-Tarif zur Anwendung.

Fahrgastinformation

Verantwortlich für das Themenfeld Fahrgastinformation ist die VSN GmbH. Für die Fahrgastinformation sind insbesondere folgende (größtenteils etablierten) Informationswege von besonderer Bedeutung:

- Regio-Plan - digital sowie als analoger Faltpfad für jeden einzelnen Nutzer bzw. als zentraler Aushang an den Verknüpfungspunkten
- Linienfaltblätter
- Informationsfaltblätter zu einzelnen Produkten und besonderen Angeboten
- Internetangebot
- Servicecenter (mit Präsenz und telefonischer Beratung)
- Aushänge in den Vitrinen an den Verknüpfungspunkten bzw. an den Haltestellenmasten
- Dynamische Fahrgastinformationen

Die Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld, ist ein Handlungsfeld mit kontinuierlicher Weiterentwicklung. Als Informationsmedien sind prinzipiell alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen.

3.3 Nachfrage im ÖPNV

Nachfragedaten in Form einer aktuellen Verbunderhebung liegen nicht vor. Durch die Verkehrsunternehmen werden zwar anlassbezogen Ein- und Aussteigerzählungen auf verschiedenen Linien oder Kursen durchgeführt, z. B. um die Kapazitätsauslastung einzelner Fahrten zu ermitteln, diese Daten sind jedoch zur Bestimmung der Nachfrage im ÖPNV nicht geeignet.

Hier im NVP kann auf die VSN-Verkaufsstatistik von 2005, 2009, 2012, 2016 und 2019 zurückgegriffen werden, in der alle Fahrausweisverkäufe relationsscharf abgebildet sind; durch Hochrechnung mit den jeweiligen Nutzungshäufigkeiten der einzelnen Fahrausweisarten können die Fahrgastzahlen berechnet werden. Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im VSN (ohne Stadtverkehr Göttingen) zeigt nachfolgende Tabelle:

■ **Tabelle 14: Fahrgastnachfrage im VSN**

	2005	2009	2012	2016	2019
beförderte Schüler	14.587.761	17.252.665	16.582.512	15.461.368	13.707.152
Fahrgäste (Barverkauf)	2.432.626	2.513.026	2.387.000	2.344.668	2.244.740
Fahrgäste (Zeitkarte)	1.064.676	1.315.718	1.353.320	1.479.954	1.510.950
Barverkauf + Zeitkarte	3.497.302	3.828.744	3.740.320	3.824.622	3.785.690

Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass im Zeitraum 2005 - 2008 bei der erstmaligen Vergabe der Teilnetze im Verbandsgebiet im größeren Umfang bisherige freigestellte Schülerverkehre in den Linienverkehr integriert wurden, worauf der deutliche Zuwachs der beförderten Schüler/innen im ÖPNV in diesem Zeitraum zurückzuführen ist. Der Rückgang seit 2009, der allerdings teilweise von steigenden Fahrschülerzahlen aufgrund von Schulschließungen kompensiert wurde, spiegelt die demografische Entwicklung in dieser Altersgruppe wider. Zu berücksichtigen sind bei der Veränderung der beförderten Schüler jedoch auch die folgenden Rahmenbedingungen: Neue Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Göttingen nach der Fusion mit dem Altkreis Osterode am Harz mit geänderten Anspruchsgrenzen, Einführung des Schülertickets Hessen, Neuregelung der Schülerzeitkarten-Berechnung (fixer Jahreswert gegenüber tatsächlichen Schul- und Ferienwochen),

Die Bedeutung des Schulverkehrs wird anhand des Vergleichs der Nachfrage in der Schülerbeförderung und im Jedermannverkehr deutlich. Lediglich 21 % der Fahrgastnachfrage wird durch den Jedermannverkehr bestimmt.

Die insgesamt positive Nachfrageentwicklung im Jedermannverkehr (Bartarif + Zeitkarten) im Zeitraum 2005 - 2009 resultierte aus dem starken Anstieg der Fahrgastzahlen im SPNV aufgrund der vorgenommenen Angebotsverbesserungen (Verdichtung auf Stundentakt, Einsatz moderner Fahrzeuge, Einrichtung neuer Haltepunkte). Dagegen waren auf den meisten Regionalbusrelationen sowie überdurchschnittlich in den Stadtverkehren der Mittelzentren bereits deutliche Fahrgastrückgänge aufgrund der demografischen Entwicklung zu verzeichnen. Seit 2009 bleibt die Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr konstant, wobei der Anteil der Zeitkartenverkäufe steigt, während die Barverkäufe zurückgehen.

Im Jedermannverkehr konzentrieren sich 80 % der Nachfrage (ca. 3 Mio. Fahrgäste) auf die 100 wichtigsten Relationen im VSN, wobei von insgesamt rund 36.000 möglichen VSN-Tarifpunktrelationen ca. 2.700 tatsächlich nachgefragt werden. Dagegen werden auf diesen TOP-100-Relationen nur rund ein Drittel (35,7%) der Schüler/innen befördert; dies verdeutlicht die große Bedeutung des Schülerverkehrs in den ÖPNV-Räumen abseits der Hauptachsen.

Die Relationen mit der stärksten ÖPNV-Nachfrage (exklusive Schülerverkehre) im Verbandsgebiet in 2019 sind:

- mehr als 200.000 Fahrgäste / a:

- Bovenden – Göttingen
- Northeim – Göttingen

- mehr als 100.000 Fahrgäste / a:

- Rosdorf – Göttingen
- Stadtverkehr Northeim

- mehr als 50.000 Fahrgäste / a:

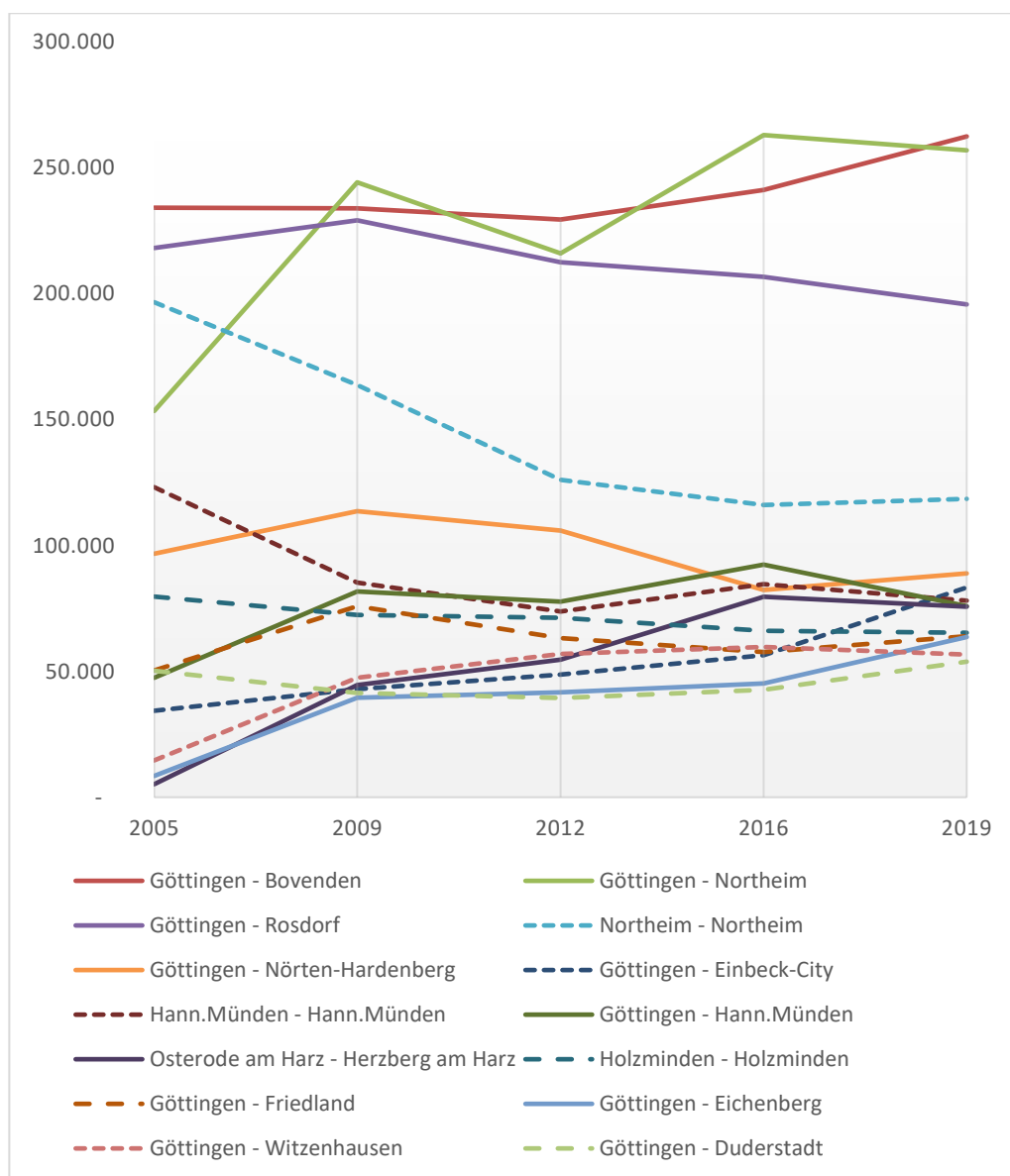
- Nörten-Hardenberg – Göttingen
- Einbeck – Göttingen
- Stadtverkehr Hann. Münden
- Hann. Münden – Göttingen
- Osterode am Harz – Herzberg am Harz
- Stadtverkehr Holzminden
- Friedland – Göttingen
- Eichenberg – Göttingen
- Witzenhausen – Göttingen
- Duderstadt – Göttingen

Auf ca. 20 weiteren Relationen werden mehr als 20.000 sowie auf 40 Relationen mehr als 10.000 Fahrgäste pro Jahr im Jedermannverkehr befördert.

Die 14 meistgenutzten Relationen (2019) zeigen unterschiedliche Entwicklungen auf. Die meisten dieser Relationen verzeichneten nach leichten Zu- und Abnahmen zwischen 50.000 bis 100.000 Fahrgäste im Jahr 2019. Die Relationen Göttingen – Bovenden und Göttingen – Northeim nahmen in den letzten Jahren zu und beförderten im Jahr 2019 jeweils über 250.000 Fahrgäste. Auffällig ist außerdem, dass die Fahrgastzahlen der Relation Göttingen – Rosdorf und die Stadtverkehre in Northeim und Hann. Münden zum Teil stark sanken.

Aus der Analyse der meistgenutzten Relationen geht insbesondere hervor, dass bis auf Osterode – Herzberg und die Stadtverkehre Hann. Münden, Northeim und Holzminden alle anderen Relationen Göttingen als Start/Ziel beinhalten.

■ **Abbildung 4: Entwicklung der Relationen mit über 50.000 Fahrgästen im Jedermannverkehr**



4. Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Mit dem Leitbild werden das Selbstverständnis und die Grundprinzipien der Weiterentwicklung des ÖPNV im Bereich des ZVSN beschrieben. Es formuliert die anzustrebenden Zielzustände und dient als Grundlage für die notwendige Konkretisierung durch das Anforderungsprofil.

4.1 Künftige Rolle des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Mobilitätsangebots. Er trägt dazu bei, Standortqualitäten zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region zu befriedigen. Im Rahmen der Diskussion um die Auswirkungen des Klimawandels ist der ÖPNV inzwischen ein zentraler Baustein in der Umsetzung neuer, klimafreundlicher Mobilitätsangebote. Zu beachten gilt, dass dabei die Grundversorgung durch den ÖPNV im gesamten Bedienungsgebiet, unter Vorbehalt wirtschaftlicher und verkehrlicher Erwägungen, zu gewährleisten ist. Der ÖPNV soll konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Die Weiterentwicklung des klassischen ÖPNV als Teil eines multimodalen Gesamtangebots ist im Gebiet des ZVSN zu forcieren, die Aufgabe ist in der ZVSN-Verbandsordnung zwischenzeitlich festgeschrieben

Zentrale Anforderung an die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist eine leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit durch die Fahrgäste (Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, eingesetzte Fahrzeuge sowie leicht verständliche und transparente Informationen). Der ÖPNV soll nahtloses Reisen ermöglichen und unterstützt die interkommunalen und kreisgrenzübergreifenden Verflechtungen in Wirtschaft, Kultur und Freizeit.

Die Nutzbarkeit des ÖPNV ist für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten, um hierdurch deren soziale Teilhabe zu sichern. Der Tarif- und Vertriebsstruktur und dem Fahrkartensortiment kommt dabei eine besondere Rolle zu. Es muss die Balance zwischen bezahlbaren, attraktiven Tickets aus Fahrgastperspektive und ökonomischer Nachhaltigkeit, im Sinne einer tragfähigen ÖPNV-Finanzierung aus Betreiber- und kommunaler Sicht gefunden werden.

4.2 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugeordnete Rolle und Funktion erfüllen kann, sind Siedlungs- und ÖPNV-Planung eng miteinander zu verzahnen. Die wechselseitigen Wirkungen sind bei jeglichen Planungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung, Flächennutzungsplanungen und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen – zu ermitteln.

Die Nahverkehrsplanung trägt zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei und profitiert bei entsprechender Umsetzung auch von dieser. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Ausweisung von neuen Siedlungsflächen und Gewerbegebieten zu.

Wenn möglich, sollten diese im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen werden. Eine nachträgliche ÖPNV-Erschließung von Siedlungs- und Gewerbebereichen, die losgelöst vom ÖPNV-Netz entwickelt wurden, ist oftmals verkehrlich schwer zu lösen, mit hohen Kosten verbunden und stellt sich unattraktiv für die Fahrgäste dar, aufgrund verlängerter Reisezeiten durch Andienung abseits der Korridore gelegener Erweiterungen.

4.3 ÖPNV und Barrierefreiheit

Wie in Kapitel 2.1 dargelegt, umfasst der Begriff Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)¹⁹. Für all diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.²⁰

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger (Kommunen, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,

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

20 Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger formuliert über den NVP, die Vorabbekanntmachung und/ oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln²¹. Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist mitunter ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen erscheint dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

4.4 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur

Das Rückgrat des ÖPNV bildet der Schienenpersonenverkehr. Buslinien nehmen die Aufgabe der flächenhaften Erschließung sowie – in wichtigen, nicht im Schienenverkehr bedienten Relationen – der Verbindung zwischen zentralen Orten sowie der Anbindung der Ortsteile an die Hauptorte wahr. Dabei sind Erschließungs- und Verbindungsfunktionen so weit als möglich zu entflechten. Die Erschließungsfunktion kann unter gewissen Umständen auch durch intermodale Angebote wie Bike+Ride abgedeckt werden, unter der Voraussetzung, dass die Rahmenbedingungen stimmen, z. B. durch sichere Abstellanlagen und sichere Radverkehrsverbindungen²².

Schienen- und Busangebote sind so aufeinander abzustimmen, dass in den Haupt-Nachfragerelationen bzw. -zeiten zuverlässige Umsteigeverbindungen mit kurzen Gesamtreisezeiten gewährleistet werden. Das Angebot ist so zu bemessen, dass große Teile der Mobilitätsnachfrage für sämtliche Wegezwecke mit dem ÖPNV in angemessener Qualität befriedigt werden können. Örtliche und teilsräumliche Besonderheiten (z. B. besondere Arbeitszeiten, Schulunterrichtszeiten, Räume mit besonderen demographischen Herausforderungen, Topographie etc.) sind bei der Angebotsausgestaltung und Infrastrukturausstattung ggf. zu berücksichtigen. Der Erhalt und die Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems durch die Festlegung von Haltestellenstandards (Zustand, Ausstattung, Gestaltung, Lage und Erreichbarkeit) sowie Fahrzeug- und Qualitätsstandards sichern dieses. Hierfür ist die Festlegung geeigneter Umsteige- und Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz einschließlich

21 Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

22 Vgl. Team Red (2016): Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ - Planung und Gestaltung der intermodalen Knotenpunkte in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz

der Definition von Ausstattungs- und Verknüpfungsstandards (Umsteigezeiten und -wege, Anschlusssicherung) ein zentrales Erfordernis.

4.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ein Ziel der Fortschreibung des NVP und der Umsetzung der darin beschriebenen Maßnahmen ist unter anderem die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Wesentliche Strategien sind:

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Teilnetze.
- Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten.
- Investitionen sind konsequent zur Weiterentwicklung des ÖPNV und nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem zu tätigen.
- Es wird ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen vollzogen. Die Ergebnisse dienen der gezielten Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Zur Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung auch außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen, sind zusätzliche Angebote zu entwickeln, Kapazitäten umzuverteilen oder zu erweitern.
- Das Aufgreifen der Aspekte der Nutzer- bzw. Nutznießerfinanzierung auch in Teilbereichen bzw. bezogen auf Einzelaspekte des ÖPNV.

4.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll die umweltpolitischen Zielsetzungen im Verbandsgebiet unterstützen, insbesondere im Bereich der Reduktion des CO₂-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen durch den MIV. Neben dieser Reduzierung, durch die Abnahme des MIV-Anteils am Modal-Split, sind zur Stärkung des Vorbildcharakters und der Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel, die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise (soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar) durch umweltfreundliche Antriebstechniken nachhaltig zu vermindern. Dies ist durch technische Maßnahmen in der bestehenden Fahrzeugflotte, durch die Anschaffung von Neufahrzeugen mit Euro-VI-Norm und möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten) zu erreichen.

Auch wenn der ÖPNV per se als umweltfreundliches Verkehrsmittel gilt, kann und muss er eigene Beiträge zu einem umweltverträglicheren Verkehrssystem leisten. Erst wenn die

Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern, hin zu einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes, werden positive Folgeeffekte messbar sein. Eine entsprechende beratende Funktion sollte zentral durch ein Mobilitätsmanagementsystem erfolgen.

Ein Kernziel der europäischen Klimapolitik ist die Verlagerung von Straßenverkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Zudem sollen die Emissionen durch eine Antriebswende gesenkt werden: keine klassischen Verbrenner mehr; Lkw, Pkw und Busse sollen künftig mit umwelt- und vor allem klimafreundlichen Motoren vorankommen. Vorreiter bei der Antriebswende soll der ÖPNV mit Bussen werden. Die rechtliche Grundlage hierfür haben Europäisches Parlament und Rat mit einer Änderung der Richtlinie 2009/33/EG zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge – der „Clean Vehicles Directive“, kurz CVD – geschaffen.

4.7 ÖPNV-Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, müssen alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, benachbarte Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Landkreise, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger sowie Straßenverkehrsbehörden – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammenarbeiten. Weiterhin werden alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation klar definiert; die Prozesse werden weiterentwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen. Handlungsleitlinien für eine nachhaltige Mobilität werden in der Planung verankert.

Die Strukturen und ggf eine Neujustierung in der Zusammenarbeit zwischen ZVSN und VSN GmbH sind als eine Aufgabe für die kommenden Jahre zu betrachten.

4.8 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

Der ÖPNV sollte die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse zur Zufriedenheit der Bürger in der jeweiligen Region erfüllen können. Hierfür sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Um einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Strecke zu gewährleisten und um flexibel das jeweils geeignetste Verkehrsmittel auswählen zu können, sind die Informationsangebote verkehrsträgerübergreifend auszugestalten. Folgende Aktivitätsfelder im Bereich Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen (mit teilweise zeitlich unterschiedlichem Entwicklungshorizont) sind von zentraler Bedeutung:

- Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen, in öffentlichen Einrichtungen mit erheblichem ÖPNV-Bezug sowie in den Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientie-

rung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Anzeigen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen.

- Stärkung des zielgruppenorientierten Marketings durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Aufbau einer verkehrsmittelübergreifenden Informationsplattform, die dem/der Nutzer/-in die möglichen Verbindungen von A nach B mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln anzeigt und vergleicht und dabei auch über Echtzeit-Informationen verfügt und Informationen zu Sonderverkehren bzw. Umleitungen u. ä. verbreiten kann.
- (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement zur Verankerung von gezielten Angeboten für Unternehmen (inkl. öffentliche Verwaltungen), Schulen und neu Hinzugezogene, zwecks Analyse der Mobilitätsnachfrage und darauf aufbauend Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot. Die laufenden Projekte des Mobilitätsmanagement „Bus Scout“ und „Seniorenmobilität“ werden in Kooperation mit weiteren Akteuren (VSN GmbH, Verkehrspolizei, Schulen, etc.) forciert.

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 Zielen und Rahmenvorgaben für die verschiedenen Themenfelder des ÖPNV-Angebots eine verständliche und konkrete Bewertungsgrundlage erhält. Auf Basis des Leitbilds zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Gebiet des ZVSN werden Qualitätsstandards formuliert, die den Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang beschreiben, sowie als Messlatte für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots dienen.

Der Aufgabenträger hat bei der Definition des Zielzustandes verschiedene Rahmenvorgaben zu beachten. Dazu zählen insbesondere rechtliche Festlegungen sowie weitere Vorgaben und Rahmenbedingungen wie im Kapitel 2 dargelegt.

Die Standards zum ÖPNV-Angebot gelten grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot im ZVSN-Gebiet. 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 erreicht, 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 Grundlage bilden dabei die im vorhergehenden dritten NVP des ZVSN aus dem Jahre 2017 benannten Themenfelder und formulierten Standards sowie Erkenntnisse und Zwischenanalysen der bestehenden Nahverkehrspläne des ZVSN und des Landkreises Holzminden. Es werden daher auch neue Themenfelder aufgenommen, bestehende Standards werden überprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls neu abgeleitet.

5.1 Entwicklung der Netzhierarchie

Aufbauend auf den Ergebnissen der Raumstrukturanalyse, der siedlungsstrukturellen Gliederung und den Pendlerrelationen wird die Netzhierarchie im ÖPNV abgeleitet, die für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots maßgebend ist. In einem ersten Schritt werden die Verkehrskorridore im ÖPNV definiert. Diese beinhalten sowohl das Angebot im Schienen- als auch im Busverkehr.

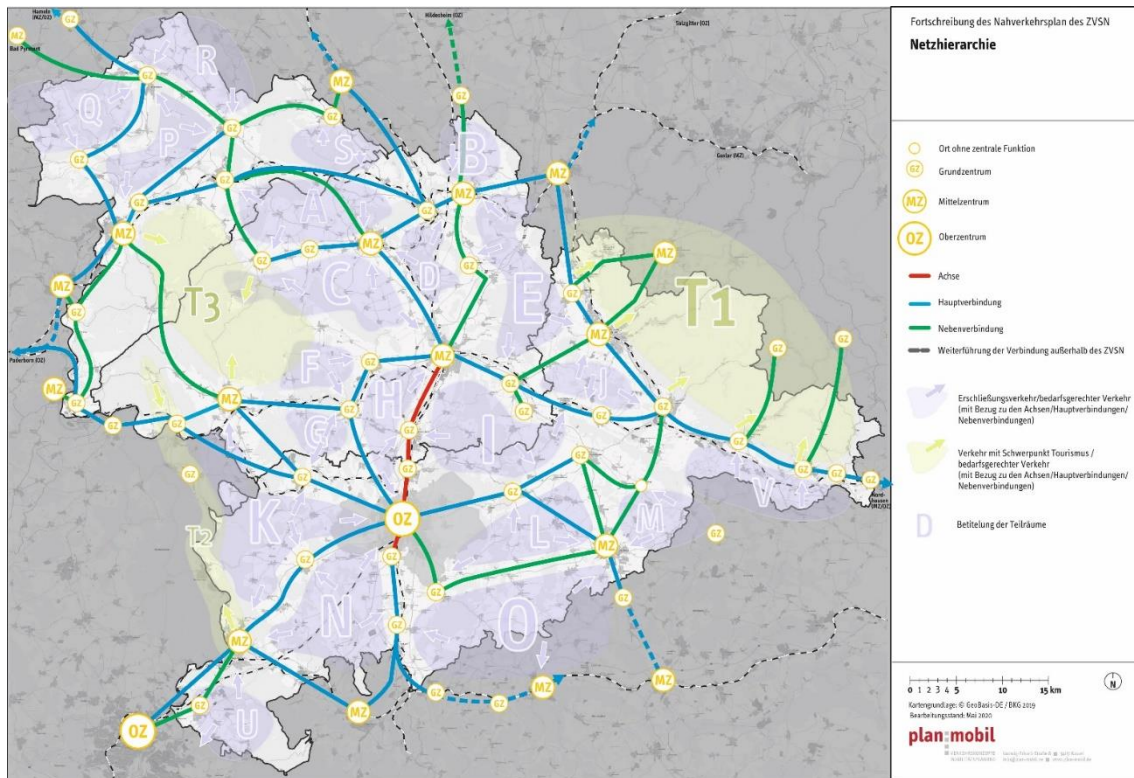
Die aus der Raumstrukturanalyse abgeleiteten Netzfunktionen (vgl. Kapitel 3.1 ff) unterteilen sich wie folgt:

■ **Tabelle 15: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV für das Gebiet des ZVSN und angrenzender Bereiche**

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Korridorkategorie	Charakterisierung
Achse	• Relationen zwischen Oberzentren, zwischen Ober- und Mittelzentren und zwischen Mittelzentren mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung • Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial • Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
Hauptverbindung	• Relationen zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren, zwischen Grund- bzw. ländlichen Zentren und Oberzentren, zwischen Mittel- und Grundzentren, mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung • Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen
Nebenverbindung	• Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion • Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung
Erschließungsverkehr / bedarfsgerechter Verkehr (mit Bezug zu den Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen)	• Anbindung von Ortsteilen an ihren Hauptort oder benachbartes Grundzentrum • Verbindungen mit zeitlicher und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre)

Die Hierarchisierung der Verkehrskorridore im ÖPNV, wie sie für das Gebiet des ZVSN abgeleitet wurde, wird auf der folgenden Abbildung 5 dargestellt.

■ **Abbildung 5: Hierarchie der Verkehrskorridore im ÖPNV im Gebiet des ZVSN²³**



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

5.2 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Gebiet des ZVSN

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

²³ Kartengrundlage Regio-Plan (Stand April 2010)

- Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb

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

- Qualitätsstandards des NVP ZVSN 2017 und des NVP des Landkreises Holzminde aus dem Jahr 2016.
- 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.

5.2.1 Qualitätsstandards im Überblick

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Definition Verkehrstage und Verkehrszeiten
- Standards der Bedienungsqualität
- Erschließungsqualität
- Netzverknüpfungen, Netz- und Fahrplangestaltung, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit
- Netz- und Fahrplangestaltung
- Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen
- Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge
- Fahrpersonal, soziale Standards
- Anforderungen an Information und Vertrieb
- Qualitätsstandards der Schülerbeförderung

5.2.2 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 16: Definition der Verkehrszeiten**

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Zeitfenster
Montag-Freitag	Nebenverkehrszeit I	NVZ I	05:00 - 06:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit I	HVZ I	06:00 - 09:00 Uhr
	Nebenverkehrszeit II	NVZ II	09:00 - 16:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit II	HVZ II	16:00 - 19:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	19:00 - 23:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:00 - 05:00 / 06:00 Uhr
Samstag	Nebenverkehrszeit	NVZ	06:00 - 18:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	18:00 - 23:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:00 - 06:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	06:00 – 09:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	09:00 - 23:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:00 - 05:00 / 06:00 / 09:00 Uhr

In der vorangestellten Tabelle 13 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. Dem gesamten ÖPNV-Angebot liegt somit diese Gliederung zu Grunde. Nur in begründeten Einzelfällen kann ein Abweichen von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für etwaige Angebote zur NaVZ²⁴, 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.

²⁴ 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.

5.2.3 Standards der Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters einer Verkehrszeit) und Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit möglichst stündlich wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von Bedeutung.

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 Netzkategorie, 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 werden anschließend 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. Der SPNV stellt das Grundgerüst des regionalen ÖPNV dar. Dementsprechend ist im 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. Auf Relationen mit geringem Nachfragepotenzial ist, außerhalb der HVZ, zumindest ein Zweistundentakt erforderlich.

Ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans sowie bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Gebiet des ZVSN ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60-Minuten-Takt vorherrschend. 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 das 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 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.

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

In der folgenden Tabelle 17 werden die Standards der Bedienungsqualität definiert.

■ **Tabelle 17: Standards der Bedienungsqualität**

Netzkategorie	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)			
	HVZ Mo-Fr: 06:00 - 09:00 Mo-Fr: 16:00 - 19:00	NVZ Mo-Fr: 05:00 - 06:00 Mo-Fr: 09:00 - 16:00 Sa: 06:00 - 18:00	SVZ Mo-Fr: 19:00 - 23:00 Sa: 18:00 - 23:00 So: 09:00 - 23:00	NaVZ Mo-Fr: 23:00 - 05:00 Sa: 23:00 - 06:00 So: 23:00 - 09:00
Achse	T 30	T 30	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
Hauptverbindung	T 30 ²⁵ /T 60	T 60	T 120*	bedarfsgerechte Bedienung
Nebenverbindung	T 60	T 120	T 120*	-
Erschließungsverkehr / bedarfsgerechter Verkehr (mit Bezug zu den Achsen, Haupt- und Nebenverbindungen)	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung	-
Stadtbusverkehre	<i>(Finanziert werden die Stadtbusverkehre durch die Städte und Gemeinden, weshalb hier nur die aus Sicht des ZVSN wünschenswerte Bedienungsqualität beschrieben werden kann. Die letztendliche Ausgestaltung hängt vom jeweiligen Finanzrahmen der Städte und Gemeinden ab):</i> ■ Taktverkehr (mindestens Stundentakt) ■ Bedienung an allen Wochentagen ■ Grundangebot auch in Neben- und Schwachverkehrszeiten			
Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Nebenverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVZ = Nachtverkehrszeit. Die Bedienungsqualität (Mindesttaktzeiten) orientiert sich an der vorherrschenden Taktfamilie des SPNV, d.h. der 30-Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforderungen in untergeordneten Hierarchiestufen. *Generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.				

25 T 30 auf Relationen mit erhöhter ÖPNV-Nachfrage

In einzelnen Netzabschnitten kann die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV-Linien 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 den 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 dadurch 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.

5.2.4 Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof / Haltepunkt im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. 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 / 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 mit Bushaltestellen erschlossen sein.

Für die Beurteilung der Erschließungsqualität insbesondere der Wohngebiete ist die Lage der Orte zu den Schienenstrecken bzw. Bahnhöfen ein wesentlicher Faktor. Eine Raumer-schließung 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).

Als Grundanforderungen für qualitativ hochwertige B+R-Anlagen sind basierend auf den aktuellen Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012), der technischen Richtlinie TR 6102 und den Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zu nennen:

- **Richtiger Standort:** Diesbezüglich gilt die Devise „möglichst zielnah“, d.h. in die Nähe der Haltestelle, ohne dabei den direkten Zugang zu verstellen. Da bei ungünstiger Positionierung der Anlage „inoffizielle“ Stellplätze genutzt werden, sollten B+R-Anlagen näher am Bahnsteig positioniert sein als P+R-Stellplätze. Besitzt ein Halt mehrere Zugänge oder Richtungshaltestellen, ist über den Bau mehrerer kleiner Anlagen nachzudenken. Kann nur eine realisiert werden, sollte sie in der Nähe der morgendlichen Hauptlastrichtung errichtet werden. Vorteilhaft sind ein Standort mit sozialer Kontrolle (z. B. in der Nähe eines Geschäftes) und künftige Erweiterungsoptionen.
- **Diebstahlschutz:** Mit den gängigen Schlössern soll das Anschließen des Rahmens und eines Laufrades möglich sein.
- **Witterungsschutz:** An B+R-Anlagen stehen Räder meist viele Stunden (insbesondere bei den Zielgruppen Berufspendler und Schüler). Daher sollte ab zehn Stellplätzen die Anlage standardmäßig überdacht sein. Bei kleineren Anlagen kann die Mitnutzung anderer Überdachungen (z. B. Wartebereich) geprüft werden. Im Sinne der sozialen Kontrolle sollten transparente Elemente Verwendung finden.
- **Stand- und Nutzungssicherheit:** Das Rad darf nicht selbstständig aus seiner Parkposition herausrollen oder umkippen. Hilfreich ist hier ein befestigter Untergrund (Pflaster, Asphalt). Für Nutzer und Passanten darf von der Anlage keine Verletzungsgefahr ausgehen.
- **Ausreichende Abstände:** Für ein leichtes Ein- und Ausparken sind zwischen den parkenden Rädern Seitenabstände von 70 cm bei Tiefeinstellung bzw. 50 cm bei wechselnder Hoch-/Tiefeinstellung zu beachten.
- **Beleuchtung:** Um eine ganzjährige Nutzung der B+R-Anlage zu ermöglichen, ist im Hinblick auf Berufspendler und Schüler in der dunklen Jahreszeit zumindest für große Anlagen eine eigene Beleuchtung vorzusehen. Bei kleinen Anlagen genügt in der Regel die indirekte Straßenbeleuchtung.
- **Barrierefreiheit:** Für den Nutzer sollte die Anlage ebenerdig und möglichst fahrend zu erreichen sein. Für evtl. mobilitätseingeschränkte Passanten darf die Anlage keine Behinderung darstellen und muss gut erkenntlich sein, z. B. durch kontrastreiche Gestaltung.
- **Wegweisung + Beschilderung:** Eine gute Anbindung an das Radverkehrsnetz erhöht in hohem Maße die Akzeptanz der B+R-Anlage. Empfohlen werden sowohl die Wegweisung zur Anlage als auch von der Anlage zu wichtigen Zielen sowie die ausdrückliche Ausschilderung der B+R-Anlage, um die Zweckbestimmung deutlich zu machen und die Anlage zu bewerben.

ADFC-empfohlene Modelle für Abstellanlagen sind beispielhaft in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt²⁶. Prinzipiell können einzelne Anlehnbügel installiert oder Gabelhalter als Reihenanlagen verwendet werden. Einfache Vorderradhalter, volkstümlich „Felgenkiller“ genannt, sollten keine Anwendung mehr finden und dringend ersetzt werden.

■ **Abbildung 6: Modelle für Abstellanlagen**



Bei entsprechender flacher Topographie 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 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)²⁷.

■ **Tabelle 18: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche**

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Bushaltestelle im Stadtbusverkehr	300 m
Bushaltestelle im Regionalbusverkehr	500 m (Einzugsbereich erweitert sich bei Einrichtung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage) *
SPNV-Haltepunkte	1.000 m
SPNV-Haltepunkte mit hochwertiger Fahrradabstellanlage	5.000 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.

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

²⁶ Eine vollständige Übersicht findet sich unter <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/alle-geprueften-modelle>

²⁷ siehe Ergebnisse Projekt Schaufenster Elektromobilität „E-Mobilität vorleben“ 2016

Schienenstrecken) im Einzelfall auch geringere Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.

5.2.5 Netzverknüpfungen, Netz- und Fahrplangestaltung, 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 auf. Wesentliches Kennzeichen der Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant, sondern auch in der Praxis gesichert werden, z. B. bei Verspätungen.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. 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 (vgl. Kapitel 2.2).

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 Verknüpfungspunktes. Vor diesem Hintergrund werden die Umsteigezeiten als Zeitfenster angegeben, welcher 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 19: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit**

Verknüpfungspunkt	Umsteigezeit Bus/Schiene in Min.	Umsteigezeit Bus/Bus in Min.
Landkreis Göttingen		
Adelebsen Bf.	• 5 – 12	-
Dransfeld Grundschule	-	• 3 – 10
Duderstadt ZOB	-	• 3 – 10
Ebergötzen Seeburger Str.	-	• 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
Walkenried Bf.	• 5 – 12	• -
Landkreis Northeim		
Bad Gandersheim Bf.	• 5 – 12	-
Einbeck Möncheplatz	-	• 3 – 10
Einbeck Mitte / ZOB	• 5 – 12	• 3 – 10
Einbeck-Salzderhelden Bf.	• 7 – 15	-
Hardeggen Rathaus	-	• 3 – 10
Kreiensen Bahnhof	• 7 – 15	• 3 – 10
Moringen Amtsfreiheit	-	• 3 – 10
Nörten-Hardenberg Bf./ZOB	• 7 – 15	• 3 – 10
Northeim Bf./ZOB	• 7 – 15	• 3 – 10
Uslar Bf.	• 3 – 10	-
Uslar Neustädter Platz bzw. Zur Schwarzen Erde	-	• 3 – 10
Landkreis Holzminden		
Holzminden Bahnhof	• 5 – 12	• 3 – 10
Bevern Mitte	-	• 3 – 10
Bodenwerder Im Hagen	-	• 3 – 10
Holzminden Haarmannplatz	-	• 3 – 10
Polle Unter der Burg	-	• 3 – 10
Stadtoldendorf Bahnhof	• 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.

Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen [durch die Baulastträger] an den Verknüpfungspunkten vorzusehen (vgl. hierzu Kapitel 5.2.6). Die Bedeutung einer inter- und multimodalen Verknüpfung an den zentralen Verknüpfungspunkten muss vor allem vor dem Hintergrund der Ableitung des Netzes (vgl. Kapitel 5.1) 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.

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den 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 dem entgegenstehen. In diesem Fall ist eine geeignete Rückfallebene zu entwickeln, die verloren gegangene Umsteigevorgänge der Fahrgäste kompensiert.

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.

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 vorzuziehen. Sollten Umsteigeverbindungen erhebliche Reisezeitvorteile generieren sind diese umzusetzen.
- Parallelverkehre sind zu vermeiden.

- 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) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

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 20: 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.

Kategorie	Standards / Messgrößen	
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Achse	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)	

5.2.6 Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen

Die Qualitätsstandards für die Haltestellen im Verbandsgebiet²⁸ beschreiben 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.

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Es sind die Anforderungen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes zu beachten. Die Frist gilt nicht, sofern in dem NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

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

- Barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestelle aus dem Umfeld
- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion
- Kontrastierende, taktile Leit- und Orientierungssysteme für blinde und sehbehinderte Personen
- Orientierungshilfen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen

²⁸ Exklusive der Stadt Göttingen, hier gelten die Standards des Nahverkehrsplans der Stadt Göttingen

- 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, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet
- Transparenter Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- Geeignete akustische und visuelle 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 Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen. Abbildung 7 veranschaulicht beispielhaft die Kategorien. In der darauffolgenden Tabelle 22 werden die Ausstattungsstandards für die verschiedenen Kategorien festgelegt.

Aufgrund des eingeschränkten Angebots, der begrenzten Fahrgastnachfrage und einer etwaigen wegfallenden Bedienung in Zukunft (Schulabgänger, keine Neueinschulung) an den Haltestellen der Kategorie IV, ist hier in der Regel kein barrierefreier Ausbau bis 2022 vorzusehen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass zumindest in jeder Ortschaft mindestens eine barrierefreie Haltestelle vorzusehen ist.

■ **Tabelle 21: Kategorisierung der Haltestellen**

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
Kategorie I	Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/Bus, Hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern	Duderstadt ZOB
		Einbeck Mitte / ZOB
		Göttingen Bahnhof / ZOB
		Hann. Münden Bahnhof
		Holzminden Bahnhof
		Herzberg Bahnhof
		Northeim Bahnhof / ZOB
		Northeim Markt
		Osterode Mitte
Kategorie II	Haltestellen mit hohem bis mittleren Fahrgastaufkommen und	Adelebsen Bahnhof
		Adelebsen Rathaus

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
	nur moderater Umsteigebedeutung. Im Weiteren dezentrale Verknüpfungspunkte (Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Umsteigehaltestellen Bus/Bus).	Bad Gandersheim Bahnhof
		Bad Gandersheim Domänenhof
		Bad Lauterberg Postplatz
		Bad Sachsa Am Kurpark
		Bad Sachsa Bahnhof
		Barbis Bahnhof Nordseite
		Bevern Mitte
		Bodenfelde Bahnhof
		Bodenwerder Im Hagen
		Bovenden Breite Straße
		Bovenden Feldtorweg
		Dassel Rathaus
		Dransfeld Grundschule
		Ebergötzen Seeburger Straße
		Einbeck Möncheplatz
		Einbeck Neustädter Kirchplatz
		Echte Am Bahnhof
		Eschershausen Mitte
		Friedland Bahnhof / Westseite
		Groß Schneen Schulzentrum
		Gieboldehausen Hahlestraße
		Gittelde Bahnhof
		Hann. Münden Schloss
		Hardeggen Rathaus
		Herzberg Schloss
		Holzminden Haarmannplatz
		Katlenburg Bahnhof
		Katlenburg Northeimer Straße
		Klein Lengden Kirche
		Kreiensen Bahnhof
		Landwehrhagen Rathaus

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
		Lauenförde Bahnhof
		Moringen Amtsfreiheit
		Nörten-Hardenberg Bahnhof / ZOB
		Northeim Am Mühlenanger
		Northeim Gardekürassierstraße
		Polle Unter der Burg
		Rhumspringe Mühlenbrücke
		Rosdorf Rischenweg
		Salzderhelden Bahnhof
		Scheden Schulstraße
		Stadtoldendorf Bahnhof
		Stadtoldendorf Teichtorplatz
		Uslar Bahnhof
		Uslar Neustädter Platz
		Waake Hacketalstraße
		Walkenried Bahnhof
		Wulften Bahnhof / Wulften 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

■ Abbildung 7: Beispielhaltestellen

Beispiel Haltestelle Kategorie I (Northeim ZOB)	Beispiel Haltestelle Kategorie II (Nörten-Hardenberg Bahnhof/ZOB)
	
Beispiel Haltestelle Kategorie III (Lutterbeck Lindenstraße)	Beispiel Haltestelle Kategorie IV (Moringen Glockenborn)
	

Grundausrüstung der Haltestellen

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“

■ **Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Haltestellen für Neubau und grundhaftem Ausbau**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
<i>Fahrgastinformation</i>				
Haltestellenschild mit Name, Haltestellenzeichen, Verbund- und Linienkennzeichen mit Richtungsangabe	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation	■	○ ¹	-	-
Aushänge (Aushangfahrpläne, Tarifinformation)	■	■	■	■
Umgebungskarte, Wegweisung	■	○	-	-
Informationen über Anschlussfahrten	■	○	-	-
<i>Barrierefreiheit</i>				
Barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	1
Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	1
Hochbord mit einer Höhe von 18cm	■	■	■	1
Taktils Leitsystem mit Auffindestreifen, Einstiegsfeld an Tür 1 und Leitstreifen parallel zur Haltestellenkante (entsprechend DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Oktober 2011)	■	■	○*	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)	■	■	○*	-

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Komfort				
Witterungsschutz / Unterstand mit transparenten Wänden	■ ²⁷	■ ²⁷	■ ²⁹	-
Sitzgelegenheiten	■	■	○	-
Sanitäre Einrichtungen ³⁰	○	○	-	-
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	-	-	-
Kurzzeitparkzonen	■	○	-	-
Fahrkartenverkauf				
Kundenzentrum oder Verkaufsstelle oder Fahrkartenautomat	■	○ ¹	-	-

5.2.7 Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist gemäß PBefG § 8 Abs. 3 bis 1. Januar 2022 im NVP zu konkretisieren. Mit einem Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung nach § 42 PBefG ist darzulegen, wie die Barrierefreiheit in den Fahrzeugen bis 1. Januar 2022 (ggf. stufenweise) umgesetzt wird. Dabei ist ein niederfluriger Ein- und Ausstieg vor-

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

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

rangig auf den regelmäßig im Tagesverkehr eingesetzten Fahrzeugen vorzusehen, für Schülerfahrten, Betriebsreserven und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Folgende Punkte sind zu berücksichtigen:

- **bei Neu- und Ersatzbeschaffung ist Niederflurtechnik/Low-Entry generell vorzusehen. Zusätzlich ist eine ausklappbare Rampe an Tür 2 (oder Lift) und auf Kneeling-Technik als Einstiegshilfe zu achten. Die Einstiegshöhe an Tür 1 (nicht abgesenkt) darf eine Höhe von 360 mm nicht überschreiten.**
- **Podestloser Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen.**
- **Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninneren an der Sondernutzungsfläche.**
- **Behindertengerechte Sitzplätze in der Höhe der Türen und ausreichende Abstellflächen für bspw. Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder (Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck, etc. (z. B. Gurte) und Rückenstütze).**
- **Ergänzende Fahrgastinformation (Linien- und Zielanzeige) in und an den Fahrzeugen, sowie eine Haltestellenanzeige oder -ansage in den Fahrzeugen.**

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sind grundsätzlich die EU-Richtlinie 2001/ 85 / EG³¹ (sowie Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1)) und die Förderrichtlinie des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung³² zu beachten.

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

31 Vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

32 Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), RdErl. d. MW vom 1. 6. 2015 – 44.1-43.50.00/6 – VORIS 93200

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung

■ **Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge**

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	regelmäßig bediente Hauptlinien	Ergänzungsnetz	Einsatzfahrten
<i>Einstieg</i>			
Niederflurtechnik für stufenlosen Ein- und Ausstieg / ggf. als Low Entry-Bus	■	■	○
Ausklappbare Rampe (alternativ: Lift)	■	■	○
<i>Inneneinrichtung</i>			
Sondernutzungsfläche (z. B. für Rollstuhlfahrer/innen und Kinderwagen)	■	■	■
Festhaltungsmöglichkeiten	■	■	■
Gut erreichbare Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzungsflächen	■	■	■
<i>Fahrgastinformation</i>			
Digitale visuelle Haltestellenanzeige (innen)	■	■	○
Akustische Haltestellenansage (innen)	■	■	○
Umsteigehinweise (innen)	○	○	○
Verspätungsinformationen (innen)	○	○	○
Digitale visuelle Fahrgastinformationssysteme (Anzeige von Fahrtziel bzw. Liniennummer an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck (außen))	■	■	■
<i>Ausstattung</i>			
Klimaanlage	■	■	○
Blendfreie Beleuchtungsmöglichkeit (innen)	■	■	○
Möglichkeit zur Kommunikation während des Betriebes	■	■	■
Abfallbehälter	■	■	■
<i>Fahrkartenerwerb</i>			
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht	■	■	■
Fahrkartenentwerter	○	○	-

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	regelmäßig bediente Hauptlinien	Ergänzungsnetz	Einsatzfahrten
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.			

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 des ZVSN 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) auf die einzelnen Aufgabenträger sind (Stand September 2020) noch nicht im deutschen Recht konkretisiert worden.

- 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

Bei Neuanschaffungen ist darauf zu achten, dass ausschließlich Fahrzeuge angeschafft werden, die der aktuellen Abgasnorm entsprechen. 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.

Ersatzbeschaffung

Ersatzbeschaffungen ab dem Jahr 2020 müssen die Abgasnorm EURO VI aufweisen.

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 für die Teilnetze bezogen auf Abgasnorm und Alter der Fahrzeugflotte

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.

■ **Tabelle 24: Zielwerte Abgasnorm der in den Teilnetzen eingesetzten Fahrzeugen**

	Abgasnorm o-III	Abgasnorm IV	Abgasnorm V	Abgasnorm VI / EEV / kon- form gemäß CVD	Gesamt
bis 2024	-/-	-/-	60%	40%	100%
2025 – 2028	-/-	-/-	20%	80%	100%

■ **Tabelle 25: Zielwerte Höchstalter der in den Teilnetzen eingesetzten Fahrzeugen**

Fahrzeugkategorie	Höchstalter
A (Taktfahrten)	10
B (Ergänzungsnetz / Grundangebot)	12
C (Verstärkerleistungen)	14

5.2.8 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 Sprache³³ • Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen • Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, 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. • 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 • Über die tariflichen Übergangsgebiete 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.	• Regelmäßige Schulung des Fahrpersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung) • Einbeziehung des Fahrpersonals bei der Dienstplanung • Schulung des Fahrpersonals zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. • Schulung der Fahrerinnen und Fahrer 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. • Anreizsystem zur Vergütung guter Fahrleistung entwickeln

5.2.9 Anforderungen an Information und Vertrieb

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

33 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“.

- der Erhalt der derzeitigen Fahrgäste im ÖPNV (unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung) gesichert wird,
- die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und neuer Kundengruppen für den ÖPNV und damit Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV auf geeigneten Relationen, d.h. vorrangig auf den Hauptachsen der Verkehrsnachfrage, und in geeigneten Nachfragesegmenten, z. B. im Berufs- und im Freizeitverkehr initiiert wird,
- die Weiterentwicklung der Verbundorganisation und des Verbundtarifs unter Berücksichtigung des Ordnungsrahmens im ÖPNV erfolgt und
- benutzerfreundliche Möglichkeit zum Online-Erwerb von Tickets (z. B. Vierer- und Achterkarte).

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potentiellen) Fahrgäste ist entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon oder Internet.

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**
- **Stationäre Fahrscheinautomaten**

Folgende Anforderungen werden im Bereich Information und Vertrieb formuliert:

- Anwendung des Verbundtarifs in der Region Südniedersachsen durch alle Verkehrsträger und -unternehmen im ÖPNV
- Erhalt und Weiterentwicklung des Verbundtarifs:
 - Abbau von Tarifungerechtigkeiten
 - Erhalt und Verbesserung der Tarifergiebigkeit
 - Anpassung und Entwicklung des Fahrausweissortiments mit dem Ziel des Erhalts der bisherigen Fahrgäste sowie der Gewinnung neuer Nutzergruppen und damit der Erhöhung der Tarifeinnahmen
- Weiterentwicklung der tariflichen Kooperationen mit den Nachbarregionen unter Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen und Ausbau bestehender Angebote, insbesondere des „Übergangstarifs Harz“
- Ausgabe des gesamten Fahrausweissortiments (mit Ausnahme der Abonnement-/ Jahreskarten)

- Bus: in den Fahrzeugen (elektronischer Fahrausweisdrucker)
- SPNV: an den Bahnhöfen und Haltepunkte und/oder in den Fahrzeugen (Fahrausweisautomaten)³⁴
- Prüfung der Einführung des „elektronischen Fahrscheins“ im VSN bzw. der Möglichkeit zur Bezahlung per Chipkarte (oder ähnliches System)³⁵
- Zentraler Verkauf und Vertrieb für Abonnement-/Jahreskarten
- 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. Direktmarketing
- Verbesserung der Information über Fahrgastpotenziale und Kundenbedürfnisse durch entsprechende Marktforschungsaktivitäten
- Aufbau einer umfassenden Mobilitätsberatung:
 - Verkehrsauskunft (Fahrplan, Tarif) für alle Verkehrsträger im VSN
 - Fahrausweisverkauf
 - Beschwerdemanagement
 - Prüfung der Übernahme weiterer Funktionen wie z. B. Taxi-, Miet- und Leihwagenvermittlung, Fahrradverleih (inkl. E-Bike und Pedelec), Car-Sharing sowie ggf. Fremdenverkehrs- und Tourismusinformationen
- Herausgabe aktueller Fahrplanmedien
- Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplan- und Tarifauskunft einschl. Internet
- 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. Bspw. Fahrgastzählungen und -befragungen.

34 In den Ausschreibungsnetzen, bei denen die LNVG Federführer ist, werden Fahrkartenautomaten an allen Stationen vorgesehen, jedoch keine Fahrkartenautomaten in den Zügen. In Niedersachsen gilt der Grundsatz "erst Fahrkarte kaufen, dann einsteigen"

35 Der VSN befindet sich bereits mit DB Vertrieb (DB Navigator) und dem VBN (Fahrplaner) wegen des Verkaufs von Fahrkarten online/App im Austausch

5.2.10 Qualitätsstandards der Schülerbeförderung

Im Kapitel 3.1.4 wurden die hohe Bedeutung des Schulverkehrs dargestellt und die sich verändernden Rahmenbedingungen der Schülerbeförderung aufgezeigt. Die Festlegung von verbindlichen Anforderungen an die Ausgestaltung des Schulverkehrs 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 Haltestellen für den Schülerverkehr erfolgt möglichst auf dem Hauptlinienweg einer Linie. Abweichende Linienwege vom regulären Linienweg mit der Bedienung weiterer Haltestellen speziell für den Schülerverkehr 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 die Belange des Schulverkehrs sind auf diesen Linien auf ein Mindestmaß zu begrenzen,
- Für die abseits der Achsen und Hauptverbindungen gelegenen Bereiche sollen lokale Ergänzungslinien für die Belange des Schülerverkehrs 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

Bezogen auf den Anlass der Fortschreibung des NVP, der sich vor allem im Beitritt des Landkreises Holzminden zum ZVSN begründet (vgl. Kapitel 1), wurden die Qualitätsstandards und Bedienungsqualitäten (vgl. Kapitel 5.2 ff.) gegenüber dem NVP 2017 nur vereinzelt verändert. Insoweit referenzieren die folgenden Analyseergebnisse in weiten Teilen auf die Ergebnisse des dritten NVP des ZVSN und werden durch die Ergebnisse der Angebotsanalyse für den Landkreis Holzminden ergänzt. Darüberhinaus erfolgt der etwaige Defizitabgleich anhand der umgesetzten bzw. nicht umgesetzten Maßnahmen des NVP 2017 bezogen auf den Landkreis Göttingen und den Landkreis Northeim (vgl. Kapitel 11 – ANHANG).

6.1 Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung verschiedener Raumstrukturen und Siedlungsgrößen das vorhandene ÖPNV-Angebot analysiert. Die konkreten Bewertungskriterien sind in Kapitel 5.2.3 definiert.

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

■ **Tabelle 27: Defizite Bedienungsqualität**

Relation ³⁶	Mo-Fr	Sa	So
Landkreis Göttingen			
Dransfeld – Göttingen	• -	• Fehlende Bedienung ³⁷ 21 - 23 Uhr	• Fehlende Bedienung 21 - 23 Uhr
Duderstadt – Gleichen (Reinhausen)	• Fehlende Bedienung nach 21 Uhr	• Fehlende Bedienung nach 21 Uhr	• Fehlende Bedienung vor 10 und nach 21 Uhr
Duderstadt – Herzberg a. H.	• Fehlende Bedienung nach 21 Uhr	• Fehlende Bedienung nach 21	• Fehlende Bedienung nach 21 Uhr
Gieboldehausen – Herzberg a. H.	• Fehlende Bedienung nach 20 Uhr	• Fehlende Bedienung nach 20 Uhr	• keine Bedienung
Landkreis Göttingen - Landkreis Northeim			
Adelebsen – Uslar	• Fehlende Bedienung vor 6 Uhr	• -	• -

³⁶ Die dargestellten Relationen beziehen sich sowohl auf die Hin- als auch die Rückrichtung

³⁷ Insbesondere Relation Dransfeld nach Göttingen

Relation ³⁶	Mo-Fr	Sa	So
Landkreis Göttingen – weitere Nachbarlandkreise			
Duderstadt – Leinefelde ³⁸	Fehlende Bedienung 21 – 23 Uhr	- NVZ: T120 statt T60 - SVZ: keine Bedienung	Fehlende Bedienung ab 19 Uhr
Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz bzw. Bad Grund	Fehlende Verbindung nach 20 Uhr	Fehlende Verbindung nach 20 Uhr	Fehlende Verbindung nach 20 Uhr
Bad Lauterberg – St- Andreasberg	Takt nicht ausreichend	Fehlende Verbindung nach 20 Uhr	Fehlende Verbindung nach 19 Uhr
Landkreis Northeim			
Dassel – Markoldendorf	-	Takt für Hauptverbindung nicht ausreichend, T120, keine Bedienung vor 8 Uhr und nach 20 Uhr	Keine Bedienung nach 21 Uhr
Echte – Northeim	Fehlende Bedienung nach 19 Uhr	Takt nicht ausreichend, fehlende Bedienung 14 - 19 Uhr, keine Bedienung 20 – 1 Uhr	Keine Bedienung
Kalefeld – Bad Gandersheim	Fehlende Bedienung nach 18 Uhr	Takt nicht ausreichend, fehlende Bedienung 14 – 1 Uhr	Keine Bedienung
Kalefeld – Northeim	Fehlende Bedienung nach 19 Uhr	Fehlende Bedienung ab 19 - 1 Uhr	Keine Bedienung
Lindau – Katlenburg	Fehlende Bedienung nach 19 Uhr	Fehlende Bedienung ab 15 Uhr	Keine Bedienung
Markoldendorf – Einbeck	Fehlende Bedienung nach 21 Uhr	Takt nicht ausreichend	Fehlende Bedienung nach 21 Uhr
Moringen – Hardeggen	Fehlende Bedienung nach 21 Uhr	Fehlende Bedienung nach 21 Uhr	Fehlende Bedienung vor 12 und nach 20 Uhr
Moringen – Northeim	Fehlende Bedienung nach 20 Uhr	Fehlende Bedienung ab 19 Uhr	Drei fehlende Fahrtenpaare

³⁸ Angebot Samstag und Sonntag generell nur durch RufBus, Mo-Fr ab 19:05 (DUD) bzw. ab 17:22 (Wintzingen) Rufbus Richtung Dingelstädt, ab 18:36 (Worbis) bzw. 18:40 (Dingelstädt) Rufbus nach Duderstadt

Relation ³⁶	Mo-Fr	Sa	So
Landkreis Northeim – Landkreis Holzminden			
Uslar – Holzminden	• Takt nicht ausreichend ³⁹	• -	• Drei fehlende Fahrtenpaare
Stadtoldendorf – Dassel	• Ganztägig Bedienungsdefizite	• Ganztägig Bedienungsdefizite	• Ganztägig Bedienungsdefizite
Landkreis Holzminden			
Boffzen – Holzminden	• Keine Bedienung vor 7 Uhr, Takt nicht ausreichend	• Nur zwei Fahrtenpaare	• Keine Bedienung
Boffzen – Lauenförde	• Takt nicht ausreichend, keine Bedienung nach 19 Uhr	• Nur zwei Fahrtenpaare	• Keine Bedienung
Holzminden – Bevern ⁴⁰	• Keine Bedienung nach 20 Uhr	• Keine Bedienung nach 14 Uhr	• Keine Bedienung vor 10 und nach 17 Uhr
Bevern – Stadtoldendorf ⁴¹	• Keine Bedienung nach 20 Uhr	• Keine Bedienung nach 14 Uhr	• Keine Bedienung nach 18 Uhr
Bevern – Eschershausen	• Keine Bedienung nach 20 Uhr	• Keine Bedienung nach 14 Uhr	• Keine Bedienung nach 17 Uhr
Eschershausen – Delligsen	• Takt nicht ausreichend, Bedienung nur bis 19 Uhr	• Keine Bedienung nach 19 Uhr	• Keine Bedienung nach 17 Uhr
Eschershausen – Bodenwerder	• Keine Bedienung nach 20 Uhr	• Keine Bedienung nach 13 Uhr	• Keine Bedienung
Bodenwerder – Polle	• Keine Bedienung nach 21 Uhr	• Fehlende Verbindung um 16 und 18 Uhr	• Keine Bedienung vor 11 und nach 20 Uhr
Ottenstein – Bodenwerder	• Keine Bedienung nach 21 Uhr	• Keine Bedienung nach 19 Uhr	• Keine Bedienung vor 10 und nach 20 Uhr
Bevern – Bodenwerder	• Takt nicht ausreichend	• Keine Bedienung nach 12 Uhr	• Keine Bedienung
Polle – Holzminden	• Keine Bedienung nach 21 Uhr	• Keine Bedienung vor 8 und nach 20 Uhr	• Keine Bedienung vor 12 Uhr und nach 20 Uhr
Landkreis Holzminden – weitere Nachbarlandkreise			
Delligsen – Alfeld	• Kein Angebot nach 20 Uhr	• Kein Angebot nach 20 Uhr	• Keine Bedienung nach 18 Uhr
Bodenwerder – Hameln	• -	• -	• Keine Bedienung vor 9 und nach 21 Uhr

39 Stand Juli 2020. Anmerkung: Taktausweitungen werden im kleinen Rahmen zum 27.08.2020 realisiert, weitere Ausweitung soll nach Ende der Corona-Krise folgen

40 Jedoch ausreichende Bedienung auf dem Gesamtkorridor Holzminden - Stadtoldendorf

41 siehe Fußnote 37

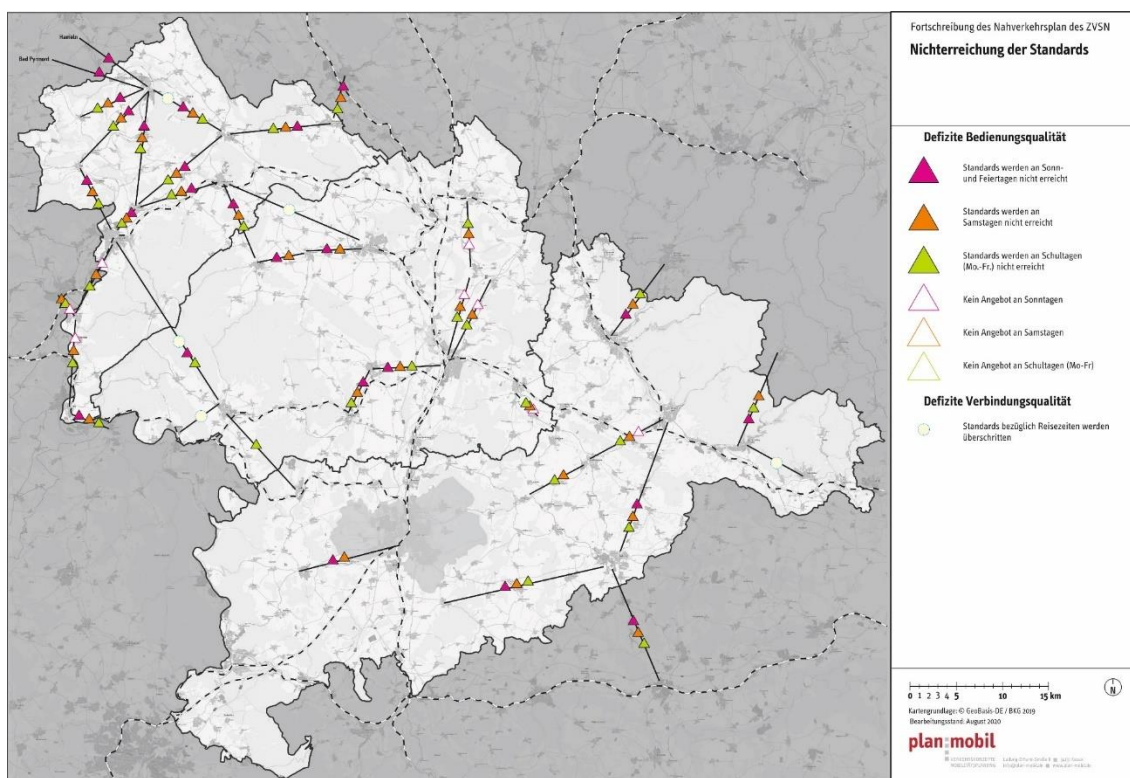
Relation ³⁶	Mo-Fr	Sa	So
Bodenwerder – Bad Pyrmont	• -	• -	• Keine Bedienung vor 9 und nach 21 Uhr
Boffzen – Hörter	• Fehlende Bedienung ab 19 Uhr	• Keine Bedienung nach 14 Uhr	• Keine Bedienung
Lauenförde – Bad Karlshafen	• Keine Bedienung nach 21 Uhr	• Keine Bedienung nach 21 Uhr	• Keine Bedienung nach 21 Uhr

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung zusätzlicher Linien,
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung,
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots in Tagesrandzeiten,
- ➔ Weiterentwicklung des Abend-, Nacht- und Wochenendverkehrs.

Eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse ist der Abbildung 8 zu entnehmen.

■ **Abbildung 8: Defizite Bedienungsqualität, Reisezeit**



Überschreitung der Standards

Bei Relationen, auf denen die definierten Standards überschritten werden, liegt nicht direkt eine Überbedienung mit Handlungsbedarf vor (vgl. auch Formulierung „Mindesttaktzeiten“ bei den Qualitätsstandards).

Mögliche Gründe für die Notwendigkeit einer Überschreitung der Standards können sein:

- Bündelung von Linien im Zulauf auf zentrale Orte bzw. Verknüpfungspunkte
- Anforderungen aufgrund von Schulzeiten bzw. Kapazitätsbedarf im Schulverkehr
- notwendige Verdichtung aufgrund von Kapazitätsengpässen und gesteigerter Fahrgastnachfrage, z. B. bei langlaufenden Linien bzw. bei Bedienung mehrerer einwohnerstarker Orte, insbesondere im Zulauf auf das Oberzentrum Göttingen

6.2 Bewertung der Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität werden die in Kapitel 5.2.4 dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Zu berücksichtigen ist, dass einzelne Haltestellen nur im Schulverkehr bedient werden und somit nur sehr geringe Bedeutung im Jedermannverkehr haben. Die Erschließungsqualität ist dann im Einzelfall zu prüfen.

Die Erschließungsqualität im Verbandsgebiet ist aufgrund der Haltestellendichte insgesamt als gut zu bewerten. Die zentralen Bereiche der Orte sind weitestgehend 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:

■ **Tabelle 28: Erschließungsdefizite im ÖPNV**

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Landkreis Göttingen		
Adelebsen - Heinrich-Sohnrey-Str./ Burckhardtstr. 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
Adelebsen - Am Bärengrund/ Ostlandstraße	EFH/DH - ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung alternative Erschließung über Ortsverkehr oder Linientaxi

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
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 alternativer Mobilitätsangebote wie bspw. Einrichtung On-Demand-Verkehr / Shuttleverkehr oder Einrichtung auf Bovenden zugeschnittenes Verleihsystem E-Tretroller in Kombination mit dem ÖPNV-Angebot
Dransfeld - Östliches Siedlungsgebiet (Quartierskonzept Huhnsberg)	EFH/DH - ca. 120 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Feuerwehr ⁴²
Duderstadt - Hilkerode - Pfingstanger/ Harzblick	EFH/DH - ca. 50 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Duderstadt - Mingerode - südliches Siedlungsgebiet (zum Suthfeld)	EFH - ca. 70 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Duderstadt - Mingerode - östliches Siedlungsgebiet (Mittelweg)	EFH - ca. 70 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Samtgemeinde Gieboldehausen - Bilshausen - Beerengrund/ Auf dem Osterberg	EFH/DH - ca. 50 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Samtgemeinde Gieboldehausen - Bilshausen - Westerberg/St. - Vinzenz-Str.	EFH/DH - ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Samtgemeinde Gieboldehausen - Fahnenweg/Schulstraße	EFH - ca. 70 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Samtgemeinde Radolfshausen - Holzerode - östliches Siedlungsgebiet	EFH - ca. 55 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Samtgemeinde Radolfshausen - Landolfshausen - südliches Siedlungsgebiet	EFH - ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf

⁴² Im Bereich der Kreuzung Hoher-Hagen-Straße Bördeler Weg und Im Alten Dorfe sind Umbaumaßnahmen geplant. Im Zuge dieser Maßnahme werden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder berücksichtigt. Ggf. ausreichend für nicht erschlossenen Bereich.

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Bad Grund - Badenhausen – östlicher Teil an der B243	EFH – ca. 60 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bad Grund - Eisdorf - südliches Siedlungsgebiet	EFH/DH - ca. 50 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen Frankfurter Straße auf Höhe Sösewinkel
Bad Grund - Gittelde – nordwestliches Siedlungsgebiet	EFH – ca. 80 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bad Grund – nördliches Siedlungsgebiet (Hübichweg)	EFH/RH – ca. 60 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bad Grund – westliches Siedlungsgebiet – Kelchtal	EFH – ca. 25 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bad Grund - Windhausen – Am Schwarzen Wasser	EFH – ca. 45 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bad Lauterberg - Barbis – Am Bühberg	EFH – ca. 80 Wohneinheiten (jedoch größtenteils Ferienhäuser)	geringer Handlungsbedarf
Bad Lauterberg – Butterbergstraße	EFH/RH – ca. 75 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen entlang der Bahnhofstraße / Wissmannstraße
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)
Landkreis Northeim		
Bad Gandersheim -Seboldshausen - Fällerwasser	EFH - ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bad Gandersheim – Subecksweg	EFH/DH/RH - ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch schwer lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Hst. Gandestraße, Domänenhof und / oder Bahnhof
Dassel - Hilwartshausen - südliches Siedlungsgebiet	EFH - ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Dassel - Lüthorst - Nordwestliches Siedlungsgebiet	EFH/RH - ca. 2/3 des gesamten Ortes	mittlerer bis hoher Handlungsbedarf → Verlegung bzw. Einrichtung einer Haltestelle in zentraler Ortslage
Dassel - Markoldendorf - Am Pfarrgarten	EFH - ca. 50 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Dassel - Markoldendorf - Stettiner Str. / Amelser Str.	EFH/DH/RH - ca. 80 Wohneinheiten	Kein Handlungsbedarf Haltestellenpaar Beverstraße wurde zugunsten Haltestellenpaar Obere Torstraße aufgegeben, günstigere Lage zum Wohngebiet
Dassel - Sievershausen – Papensiek	EFH/DH/RH - ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Einbeck - Andershäuser Kirchweg/ Am Steinbruch/ Mühlenbergstraße	EFH/DH/RH - 250 Wohneinheiten	hoher Handlungsbedarf → Prüfung Einrichtung Haltestellenpaar in der Andershäuser Straße (Linie 254)
Einbeck - Erzhausen - Hinter den Planken	EFH/DH - ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Einbeck - Kreiensen - Wilhelm-Raabe-Str./ Wilhelm-Busch-Str.	EFH/DH - ca. 50 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Einbeck - Stroit - Auf der Kohlig	EFH - ca. 25 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Hardeggen - Lärchenweg/ Alte Uslarer Str.	EFH/RH - ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Kalefeld - Echte - Buchenhöhe/Eichenstraße	EFH - ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Kalefeld - Westerhof - Unterer Heukamp	EFH - ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Katlenburg - Erlenweg/ Buchenweg	EFH - ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Moringen - Buchenweg/ Kastanienweg/ Birkenweg	EFH/DH/RH - ca. 150 Wohneinheiten	mittlerer bis hoher Handlungsbedarf → Prüfung einer alternativen bzw. 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

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Moringen - Fredelsloh - nördliches Siedlungsgebiet	EFH - ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
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/ Bussardstraße	EFH/DH/RH - ca. 100 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch schwer lösbar. Prüfung der Optimierung der hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestellen Bahnhof / ZOB
Uslar - Delliehausen - westlicher Siedlungsbereich	EFH - ca. 20 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Uslar - Schönhagen – Lindenstraße	EFH - ca. 35 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Uslar - südliches Siedlungsgebiet (Komponistenviertel)	EFH/MFH - ca. 170 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → ÖPNV-technisch schwer lösbar. Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen Neustädter Platz oder Auf der Höhe
Uslar – Eschershäuser Str./ Goethestraße	EFH/DH - ca. 150 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen auf Höhe Ludwig-Erhard-Str und Karl-Ilse-Str
Landkreis Holzminden		
Hehlen, Südosten (Wiesenhang)	EFH – ca. 70 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf → Prüfung Fahrplananpassungen Haltestelle Hehlen Schule
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
Kaierde, Südwesten (Wellenspringstraße)	EFH – ca. 70 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
		→ Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Kaierde Ort
Kaierde, Berghof	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Ammensen, Süd (Am Kreuzweg)	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Varrigsen, Nordost	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Delligsen, Süd (Mühlenbrink/Eichenweg)	EFH – ca. 50 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Delligsen, Nord (Am Freibad)	EFH – ca. 70 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle und Wendemöglichkeit am Freibad oder hochwertige Fahrradabstellanlage in zentraler Lage
Hohenbüchen, Ost (Oleanderweg)	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Hohenbüchen, West (Am Ebersberg)	EFH – ca. 25 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Grünenplan – Carl-Zeiss-Straße	EFH – ca. 35 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Grünenplan – Schneppestieg	EFH, DH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Mainzholzen, West (Am Böhneberg/Eichenstraße)	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Eimen (Randgebiete)	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Vahlbruch, West (Untere Straße)	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Meiborssen, Nord	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Polle, Nordwest (Bergstraße/Hohe Feldstraße/Zum Tenterling)	EFH – ca. 60 Wohneinheiten und Ferienwohnungen	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Polle, Unter der Burg
Polle – Berliner Straße	EFH – ca. 20 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Polle, Höhenweg/Heimbergstraße	EFH – ca. 25 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Brevörde, Ost (Im Döhren)	EFH – ca. 25 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Ottenstein, Süd	EFH – ca. 60 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Lichtenhagen – Zum Rödebusch	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bremke, West	EFH, DH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Wegensen, Nordwest	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Westerbrak, Ost	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Lüerdissen, Nord	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
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
Meinbrexer – Landwehr/Am Langenberg	EFH – ca. 20 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Derental, Ost (Neuhäuser Straße) und Südost (Am Walde, Am Sportplatz, Hufeisenstraße)	EFH; DH – ca. 80 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Fürstenberg – Gerverotweg	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Boffzen, Nord (Wilhelm-Raabe-Straße)	EFH, DH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
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
Boffzen, Süd (Trift)	EFH, DH, RH – ca. 40 Wohneinheiten	geringer 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
Silberborn – Dasseler Straße	EFH – ca. 20 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Heinade, Nord	EFH, DH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Dielmissen, Ost	EFH – ca. 45 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Deensen – Heinrich-Sohnrey-Straße	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Deensen – Wiesenweg	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Arholzen, West (Kippholz)	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Golmbach – Mühlanger/Unter der Hünenburg	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Halle – Unter der Helle	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Schorborn, Süd	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Schießhaus	EFH, DH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Bevern, Südost	EFH, DH – ca. 50 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Bodenwerder, Süd (Junkergrund)	EFH – ca. 90 Wohneinheiten	mittlerer Handlungsbedarf → Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Junkergrund und Andienung durch Linie 526 /528
Bodenwerder, Nord (Ringstraße)	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Eschershausen, Süd (Stadtbergstraße)	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Eschershausen, Südost (Homburgstraße)	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Eschershausen, Nord (Höfeweg)	EFH, RH – ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Scharfoldendorf, Süd (Untere Straße)	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Scharfoldendorf, Südwest (Ahornweg)	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Scharfoldendorf, Nord (Ithstraße)	EFH – ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Heyen, Südwest (Kühlweg)	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Holenberg, Nord/Ost	EFH, DH – ca. 60 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Holzen, Nord (Grundhagenstraße)	EFH – ca. 40 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Holzen, Südost (Gildehufeweg)	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Holzminden, Nordost (Meiernberg)	EFH – ca. 60 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Holzminden – Talstraße	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Holzminden – Sohnreistraße	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Kirchbrak, Südost (Grasweg)	EFH – ca. 20 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Linse, Ost (In der Masch)	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Lobach, Ost	EFH – ca. 20 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Negenborn, Nord (Meierhof/Poststraße)	EFH – ca. 30 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Negenborn, West (Forstbachstraße)	EFH – ca. 10 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Warbsen, Nordost (Voglerblick)	EFH – ca. 15 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf
Stadtoldendorf, West (Ernst-Krösche-Straße)	EFH, RH – ca. 40 Wohneinheiten	

nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Handlungsbedarf
Stadtoldendorf, Nordost (Holeburgweg)	EFH, DH – ca. 50 Wohneinheiten	geringer Handlungsbedarf für die einzelnen Teilbereiche. Insgesamt wird jedoch die → Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen
Stadtoldendorf, Nordost (Mardieksweg)	EFH – ca. 150 Wohneinheiten	
Stadtoldendorf, Ost (Kellbergstraße)	EFH – ca. 35 Wohneinheiten	

Aus den hier dargestellten Bereichen, in denen die Standards nicht erfüllt werden, ist nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf abzuleiten. Es wird im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts im Einzelfall geprüft, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung auf Basis der vorhandenen Marktpotenziale umsetzen lässt.

6.3 Netzverknüpfungen, Netz- und Fahrplangestaltung, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit

Linien mit einem Taktverkehr bzw. mit regelmäßigem Angebot sind an definierten Verknüpfungspunkten weitgehend gut auf den SPNV ausgerichtet. Diese Linien zeichnen sich auch durch eine weitgehend einheitliche Linienführung aus und bieten dem Fahrgast eine gute Übersicht und Transparenz.

Bei Verknüpfungen einzelner Fahrten mit dem SPNV bestehen jedoch längere Übergangszeiten, die für den Fahrgast wenig attraktiv sind.

Linien, die überwiegend im Schulverkehr verkehren, orientieren sich weitestgehend an den Schulzeiten und haben teilweise unterschiedliche Linienwege. Für Fahrgäste im Jedermannverkehr ist die Transparenz und Übersichtlichkeit dieser Linien deutlich eingeschränkt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfungssituation.

Reisezeit

Aus nahezu allen Gemeindeteilen sind die jeweiligen Hauptorte oder benachbarten Grundzentren (gemäß der definierten Anforderung) ohne Umstieg und innerhalb der definierten Zeiten erreichbar.

Relationen mit Defiziten bei der Reisezeit wurden zusammenfassend in der Abbildung 8 dargestellt. Im Einzelnen sind dies:

- Bad Sachsa – Bad Lauterberg

- Bodenfelde – Uslar (bezogen auf das Stadtzentrum; zum Bahnhof besteht kein Defizit)
- Uslar – Holzminden
- Stadtoldendorf – Einbeck
- Bodenwerder – Eschershausen

Für sämtliche hier aufgeführten Relationen kann trotz festgestelltem Defizit kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden. Für viele Relationen gilt, dass das Defizit stark abhängig vom jeweiligen Verkehrstag (aufgrund tlw. geänderter Linienführung am Wochenende) und der jeweiligen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle ist. So ist bspw. die Schienenverbindung zwischen Bad Sachsa und Bad Lauterberg (Barbis) sehr schnell, jedoch befinden sich beide Haltepunkte außerhalb der Gemeindezentren. Die Buslinie 471 trägt der direkten Schienenverbindung Rechnung und übernimmt die Erschließungsfunktion für die weiteren Ortsteile und ist deshalb relativ langsam. Ähnliches gilt bspw. für die Relation Katlenburg - Northeim. Hier ist ebenfalls die Verbindung über die Schiene sehr schnell (7 Minuten), die ergänzende Busverbindung deutlich langsamer (ca. 25 Minuten).

Gegenteilig stellt sich die Situation auf der Relation Uslar – Holzminden dar. Hier ist die Reisezeit mit dem Bus (Linie 510) kürzer als per Bahn (RB81/RB84/RB85).

Aufgrund der insgesamt kurzen Fahrtzeit für den MIV, für Relationen wie bspw. Stadtoldendorf/Markoldendorf – Einbeck, Dassel – Markoldendorf/Stadtoldendorf oder Moringen – Northeim, ergibt sich lediglich rechnerisch ein größeres Abweichen von dem geforderten Reisezeitverhältnis, wohingegen das absolute Abweichen von der Reisezeitdifferenz (20 bzw. 30 Minuten) nicht überschritten wird. Dies gilt insbesondere für viele Relationen im Landkreis Holzminden. Hier ist darüberhinaus erkennbar, dass viele Linien schon heute auf direktem Linienweg geführt werden und dass kaum zeitliches Einsparpotenzial vorhanden ist.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ kontinuierliche Prüfung der Potenziale für eine Beschleunigung der Busverkehre

SPNV-Erreichbarkeit 30 Minuten

Im Kapitel 5.2.5 wurde die Erreichbarkeit eines SPNV-Halts aus allen Siedlungsbereichen innerhalb von 30 Minuten mit dem Bus und/oder Fahrrad als Qualitätsstandard definiert. Für weite Teile des Verbandsgebietes wird dieser Standard erreicht. Ausnahmen bilden die entsprechenden schienenfernen Räume.

Bereich Duderstadt:

Im Bereich Duderstadt gibt es keinen Schienenverkehr. Die nächsten Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr sind im Norden Herzberg am Harz, Hattorf am Harz, Wulften, Katlenburg sowie Northeim und im Westen (abhängig von der jeweils betrachteten Gemeinde bzw. vom betrachteten Ortsteil) Göttingen, Nörten-Hardenberg und Friedland, im Süden Leinefelde. Die Ortschaften Wollershausen, Bodensee, Mackenrode, Benniehausen, Bremke sowie sämtliche weitere Ortschaften zwischen den genannten und der Stadt Duderstadt weisen Defizite auf, im Hinblick auf die SPNV-Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad.

Bereich Dransfeld:

Der Bereich um Dransfeld ist durch die Anbindung nach Göttingen und Hann. Münden sehr gut an den Schienenverkehr angebunden und innerhalb von 30 Minuten entweder mit dem ÖPNV oder aus Teilbereichen mit dem Fahrrad erreichbar. Im nordwestlichen Bereich von Dransfeld sind es die Ortschaften Löwenhagen, Imbsen, Varlosen, Dankelshausen und Bühren die nicht innerhalb der geforderten 30 Minuten einen SPNV-Anschluss erreichen können. Im südöstlichen Bereich von Dransfeld weisen die Ortschaften Jühnde, Hoya, Bördel, Mensen Defizite hinsichtlich der 30-minütigen Erreichbarkeit auf.

Landkreis Northeim

Im nordöstlichen Teil des Landkreises Northeim weisen die Ortschaften Dögerode, Oldenrode, Willershausen und Westerhof ein entsprechendes Defizit bei der SPNV-Anbindung von 30 Minuten mit ÖPNV oder dem Fahrrad auf.

Landkreis Holzminden

Lediglich Ottenstein und die Ottensteiner Hochfläche sowie die westlichen und südlichen Bereiche von Bodenwerder im nordwestlichen Teil des Landkreises Holzminden weisen ein entsprechendes Defizit bei der SPNV-Anbindung von mehr als 30 Minuten mit ÖPNV oder dem Fahrrad auf.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung unterstützender Mobilitätsangebote und/oder Infrastrukturen zur Verbesserung der SPNV-Erreichbarkeit

Fehlende ÖPNV-Anbindung von Ortsteilen

Innerhalb des Verbandsgebiets gibt es Ortsteile, die im Status quo keinen ÖPNV-Anschluss besitzen und somit im Sinne der gemäß Tabelle 16 definierten Qualitätsstandards Defizite aufweisen. Im Einzelnen betrifft dies die in der folgenden Tabelle dargestellten Ortsteile:

■ Tabelle 29: Ortsteile ohne ÖPNV-Bedienung

nicht vom ÖPNV erschlossener Ortsteil	Hintergrund	Umgang
Landkreis Göttingen		
Gemeinde Gleichen - Appenrode, Bettenrode, Riekenrode	Einzelgehöfte bzw. Güter	Haltestelle jeweils am Abzweig zum Ortsteil
Gemeinde Gleichen - Himmigerode, Sennickerode	Einzelgehöfte bzw. Güter	Sonderbeförderung im Schulverkehr (bei Bedarf)
Osterode – Ührde	Kostenvorteile in der freigestellten Schülerbeförderung	nur bei sich verändernder Sachlage
Walkenried – Königshagen, Wiedigshof	Kostenvorteile in der freigestellten Schülerbeförderung	nur bei sich verändernder Sachlage
Landkreis Northeim		
Bad Gandersheim – Hilprechtshausen	Einzelhäuser, -gehöfte bzw. Güter	Sonderbeförderung im Schulverkehr (bei Bedarf)
Dassel – Abbecke	Einzelhäuser, -gehöfte bzw. Güter	Sonderbeförderung im Schulverkehr (bei Bedarf)
Einbeck - Siedlung Leinetal	Erreichbarkeit mit Standard-Bussen aufgrund fehlender Abbiegemöglichkeit nur teilweise gegeben	Sonderbeförderung im Schulverkehr
Einbeck – Weddehagen	Einzelhäuser, -gehöfte bzw. Güter	Sonderbeförderung im Schulverkehr (bei Bedarf)
Hardeggen – Ertinghausen	Erreichbarkeit mit Standard-Bussen aufgrund fehlender Durchfahrtshöhe unter Bahntrasse nicht gegeben	Sonderbeförderung im Schulverkehr
Northeim – Wetze	Einzelhäuser, -gehöfte bzw. Güter	Sonderbeförderung im Schulverkehr (bei Bedarf)
Landkreis Holzminden		
Gemeinde Deensen - Schorborn, Schießhaus	Einzelhäuser, -gehöfte bzw. Güter	Schülerbeförderung über Schorborn
Gemeinde Polle - Polle, Sonnenberg	Einzelgehöfte	Sonderbeförderung im Schulverkehr (bei Bedarf)
Gemeinde Polle - Heinsen, Wilmeröder Berg	Einzelgehöfte	Sonderbeförderung im Schulverkehr (bei Bedarf)

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung unterstützender Mobilitätsangebote und/oder Infrastrukturen zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit

6.4 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele in den Landkreisen

Arbeitsplatzstandorte mit hohen Beschäftigtenzahlen

Die ÖPNV-Anbindung wurde für die Arbeitsplatzstandorte bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen mit mehr als 300 Beschäftigten durchgeführt. Im Folgenden sind die Bereiche mit Defiziten dargestellt.

■ **Tabelle 30: ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Göttingen (ohne Stadt Göttingen)**

Standort (Arbeitsplätze)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Bundespolizeiabteilung Duderstadt 600 Beschäftigte	- Bostalstr. Linie 155, T60/T120 - Am Euzenberg Linie 155, T60/T120 Linie 163 EF	→ Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale; Stichfahrt notwendig
KAMAX, Osterode (Schrauben) 300 Beschäftigte	Haltestelle Am Nolten Sumpf (ca. 950m entfernt) Linie 460, T60+	→ Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale; Stichfahrt notwendig
Thermo Electron LED, Osterode (Messtechnik) 300 Beschäftigte	Keine Haltestelle in der Nähe	Keine Anbindung an den ÖPNV → Prüfung der Möglichkeiten und der Potenziale

■ **Tabelle 31: ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Northeim**

Standort (Arbeitsplätze)	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
HELIOS Kliniken, Bad Gandersheim/Northeim 1.000 Beschäftigte	- Haltestelle Albert-Rohloff-Straße Linie 41, (Einzelfahrten) Linie 61 (Schulverkehr) - Haltestelle Northeim Krankenhaus Linie 2, T60 Linie 230 (T120)	Anbindung ausrei- chend → Prüfung Ange- botsverbesserung Li- nie 41
Renold GmbH, Einbeck (Juli- usmühle)	Haltestelle Einbeck-Holtensen Am Tiehof Linie 250, T60	ca. 25 Minuten Fuß- weg zur Haltestelle → Prüfung Einrich- tung einer Halte- stelle im Bereich Ju- liusmühle sowie Möglichkeiten der Linienwegsänderung der Linie 250 zu aus- gewählten Zeitlagen
Tilch Gruppe, Northeim (Pflege) 400 Beschäftigte	Haltestelle Sudheimer Straße Linie 2, T60 bis 18 Uhr Linie 4, T60 bis 18 Uhr Linie 8, samstags ab 14 Uhr, So ab 13 Uhr T60	→ Prüfung der Mög- lichkeiten und Po- tenziale zur Auswei- tung des Angebots nach 18:00 Uhr

Bei der Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der bedeutsamen Arbeitsplatzstandorte im Land-
kreis Holzminden konnte kein Defizit für die im Kapitel 3.1.2 dargestellten Betriebe festge-
stellt werden.

Freizeitziele mit gesteigerter Bedeutung für den ÖPNV

Im Folgenden wird die ÖPNV-Anbindung der wesentlichen Freizeitziele im Verbandsgebiet
bewertet und ggf. der Handlungsbedarf dargestellt. Die ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele
wird hier für das Wochenende vorgenommen, als relevantester Besucherzeitraum. Darge-
stellt werden nur die Bereiche mit Defizit.

■ **Tabelle 32: ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele**

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungs- bedarf prüfen)
Herzberg, Freizeitanlage „Große Wiesen“, Tiefenbeek	Haltestelle Sieber Tiefenbeck Linie 451 Sa 9/13 Uhr	→ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale einer verbes- serten ÖPNV-Anbindung

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung	Bewertung (grau hinterlegt: Handlungsbedarf prüfen)
Kalefeld, Pliozän-Park Willershausen	- Haltestelle Willershausen Am Kirchberg (550 m Fußweg entfernt) - Linie 261: keine geeignete Anbindung am Wochenende	→ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale einer verbesserten ÖPNV-Anbindung
Kalefeld (OT Oldenrode), Römerschlachtfeld Harzhorn	Haltestelle Oldenrode Böhmerbergring (1,8 km Fußweg), Linie 261: keine geeignete Anbindung am Wochenende	→ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale einer verbesserten ÖPNV-Anbindung
Nörten-Hardenberg, Burgruine	- Haltestelle Burgstraße (800 m) - Linie 184 Sa 9/11/14 Uhr	→ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale einer verbesserten ÖPNV-Anbindung
Osterode am Harz, Sösetalsperre	Haltestelle Sösetalsperre Mariental (keine Bedienung am Wochenende)	→ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale einer verbesserten ÖPNV-Anbindung
Stadtoldendorf, Freizeitpark Mammüt	keine Haltestelle in der Nähe	kein Handlungsbedarf: Konzept des Parks stark MIV orientiert

6.5 Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen / Defizite

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zum Komfort, Fahrgastinformation und Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es sowohl um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen, als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation.

Mit dem Haltestellenkataster steht ein Instrument zur Erfassung aller Ausstattungsmerkmale und der baulichen Ausgestaltung aller Haltestellen im Verbandgebiet zu Verfügung, welches somit eine detaillierte Bewertung der einzelnen Haltestellen ermöglicht. Das Haltestellenkataster ist zu aktualisieren und um den Landkreis Holzminden 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, der jedoch nicht immer als expliziter Haltestellenfahrplan ausgestattet ist. Die Linienfahrpläne mit teilweise farblicher Unterstreichung der jeweiligen Haltestelle sind als nicht fahrgastfreundlich zu bewerten. Das mit der Zeit einsetzende Ausbleichen der farblichen Markierungen führt zu einem unübersichtlichen Informationsangebot.

Landkreis Holzminden hingegen liegt der Anteil der mit Hochbord ausgestatteten Haltestellen bisher nur bei 20%. Beginnend mit dem Ausbaujahr 2021 (erstmalig in Verantwortung des ZVSN auch für den Landkreis Holzminden) beinhaltet das Haltestellenausbauprogramm einen forcierten, flächendeckenden Ausbau im Landkreis Holzminden. Die nachfolgende Tabelle dokumentiert den Ausbaustand inkl. des Ausbaujahres 2020:

■ **Tabelle 33: Barrierefreier Ausbau (Hochbord) der Haltestellen in den Landkreisen**

Gemeinde	Haltestellenpositionen insgesamt	Vom Umbau ausgeschlossene Positionen	barrierefrei ausgebaut/zeitnaher Umbau geplant (inkl. Ausbaujahr 2020 ⁴³)	bereits fertig gestellter Ausbau in Prozent ⁴⁴
Landkreis Göttingen				
Adelebsen	39	5	26	76,5
Bad Grund	50	7	31	72,1
Bad Lauterberg	55	0	46	83,6
Bad Sachsa	33	0	27	81,8
Bovenden	69	10	48	81,4
Duderstadt	122	17	81	77,1
Friedland	52	4	42	87,5
Gleichen	87	18	48	69,6
Hann. Münden	151	20	95	72,5
Herzberg	62	6	45	80,4
Osterode	119	14	77	73,3
Rosdorf	78	7	51	71,8
SG Dransfeld	54	8	40	87,0
SG Gieboldehausen	68	4	54	84,4
SG Hattorf	28	2	19	73,1
SG Radolfshausen	56	8	39	81,3
Staufenberg	63	5	45	77,6
Walkenried	40	4	28	77,8
Landkreis Northeim				
Bad Gandersheim	58	6	38	73,1
Bodenfelde	25	2	18	78,3
Dassel	66	4	56	90,3

43 Das Ausbaujahr 2020 wird aufgrund geänderter Förderbedingungen regulär bis Mitte 2021 laufen, Restarbeiten dann vsl. bis Ende 2021

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

Gemeinde	Haltestellenpositionen insgesamt	Vom Umbau ausgeschlossene Positionen	barrierefrei ausgebaut/zeitnaher Umbau geplant (inkl. Ausbaujahr 2020 ⁴³)	bereits fertig gestellter Ausbau in Prozent ⁴⁴
Einbeck	209	27	141	77,5
Hardeggen	68	9	47	79,7
Kalefeld	45	6	30	76,9
Katlenburg-Lindau	38	5	24	72,7
Moringen	44	7	26	70,3
Nörten-Hardenberg	42	6	30	83,3
Northeim	198	15	134	73,2
Uslar	96	12	66	78,6
Landkreis Holzminden				
Delligsen	45	11	4	11,8
Holzminden	125	15	46	41,8
SG Bevern	47	10	6	16,2
SG Bodenwerder-Polle	168	46	25	20,5
SG Boffzen	40	10	0	0,0
SG Eschershausen-Stadtoldendorf	136	25	18	16,2

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

■ **Abbildung 11: Bushaltestellen mit barrierefreien Elementen**



Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Aktualisierung/Neuaufnahme des Haltestellenkatasters (inkl. Feststellung von Defiziten)
- ➔ Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß PBefG
- ➔ Ausbauquote im Landkreis Holzminden deutlich erhöhen
- ➔ Ausbau wichtiger Verknüpfungsanlagen in den Mittelzentren sowie weiterer und ergänzender Ausbau von Haltestellen in den Landkreisen Göttingen und Northeim mit dem Ziel, während der Geltungsdauer des NVP zumindest in Teilbereichen bereits eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Programm für verbesserte Fahrgastinformation

- ➔ Verbesserte aktuelle Aushangfahrpläne an den Haltestellen → Größere und besser lesbare Haltestellenfahrpläne
- ➔ Erweiterung der Fahrgastinformation in Form von zusätzlichen dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) (siehe auch Kapitel 6.5)
- ➔ Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Fahrzeuge, Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen.
- ➔ Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen sind auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen. Die dynamische Fahrgastinformation ist mit visuellen Anzeigen und akustischen Ansagen auszustatten („Zwei-Sinne-Prinzip“).

6.6 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 34: Parallele Angebote im ÖPNV**

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
Buslinie 130 und RB7/RB8	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 - Hardeggen 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
Buslinie 230 und RE 2	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 500, 531, 540 und RB84	Holzminden – Stadtoldendorf Die Buslinien 531 und 540 übernehmen Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Bevern, Arholzen, Deensen etc.). Die Buslinie 500 wurde zudem in Abstimmung mit dem Landkreis Holzminden sowie dem Land Niedersachsen als Ergänzung zum zweistündlichen SPNV-Angebot der RB-Linie 84 bestellt.	nicht konkurrierend

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.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Planungsprojekt: Fahrplan Abstimmung für ein sich ergänzendes Taktangebot durch Bus und Schiene

6.7 Bewertung Tarif und Vertrieb

Das Themenfeld Fahrgastinformation, Service, Tarif und Vertrieb wurde im Kapitel 3.2.3 zusammenfassend dargestellt. Es besteht ein ausdifferenziertes Tarif- und Ticketangebot, was unter Beachtung der Maßnahmen aus dem Tarifgutachten fortzuführen ist.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Die Öffnungszeiten der Service-Center sind flexibler an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen. Servicenummer muss funktionieren und dazu personell ausreichend besetzt sein.

6.8 Analyse Schulverkehre

Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung führen vor allem in peripheren, ländlich geprägten Bereichen zu einem quantitativen Rückgang der Schülerzahlen, wobei der Schülerverkehr in entsprechenden Räumen eine zentrale Rolle bei der Finanzierung des ÖPNV einnimmt. Schließungen, Zusammenlegungen und die Neuorganisation von Schulstandorten führen zu einem gesteigerten Verkehrsaufwand und längeren Beförderungswegen, da bspw. der Anteil der zu befördernden Schüler, bei rückläufigen Gesamtmengen, deutlich ansteigt. Ebenso wirken immer differenziertere Stundenpläne und die damit verbundenen Rückfahrten im Schulverkehr leistungserhöhend.

Der Schulverkehr im Gebiet des ZVSN wird mit hoher Qualität erbracht. Die Fahrtenangebote werden bezogen auf Quell- und Zielort passgenau angeboten und werden kontinuierlich auf die sich verändernden Bedarfe zum Schuljahreswechsel angepasst. Die in den Satzungen der Landkreise formulierten Anforderungen an den Schülerverkehr werden flächendeckend eingehalten und in vielen Bereichen sogar übererfüllt. Der hohe Standard in den Schulverkehren ist positiv zu bewerten, sollte vor der Fragestellung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung des ÖPNV zukünftig jedoch nicht zwingend ausgeweitet werden.

Grundsätzlich sollten sich Unterrichtszeiten auch an den Erfordernissen des ÖPNV ausrichten. Daher ist auch eine Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten anzustreben, um die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zu verteilen. Ein für den Schulbeginn zumutbares Zeitfenster liegt zwischen 07:30 und 08:30 Uhr. Um über die Schulzeitenstaffelung zugleich auch eine optimierte Verbindung taktorientiert zu erreichen, ist ausgehend von den Verkehrsunternehmen ein gezielter Abstimmungsprozess zwischen allen Beteiligten notwendig. Durch die Entzerrung von Anfangszeiten können im ÖPNV Kosten reduziert werden.

7. Verkehrsprognose

Bevölkerungsprognose und demographischer Wandel

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen wird mittelfristig weiterhin von Schrumpfungen gekennzeichnet sein. In den meisten Städten, Samtgemeinden, Gemeinden und Flecken des Verbandsgebietes ist bis 2028 mit einer rückläufigen Einwohnerzahl zu rechnen. Lediglich für wenige Städte und Gemeinden wird ein Wachstum (bspw. Nörten-Hardenberg, Bovenden oder Rosdorf) oder eine stabile Bevölkerungssituation prognostiziert. Ein besonders starker Rückgang von über 10 Prozent ist für Walkenried und Boddenfelde zu erwarten. Aber auch in Kalefeld, Bad Grund, Bad Lauterberg, Adelebsen, Hattorf, Katlenburg-Lindau, Dassel, Osterode a.H., Gleichen und Hardegsen ist mit einem weiteren Bevölkerungsrückgang von über fünf Prozent zu rechnen.

■ **Tabelle 35: Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2028**

Gemeinde	2019	Prognose 2028	Veränderung absolut	Veränderung Prozentual
Landkreis Northeim	132.491	128.979	-3.512	-2,65%
Bad Gandersheim	9.671	9.589	-82	-0,85%
Bodenfelde	3.032	2.675	-357	-11,77%
Dassel	9.599	9.034	-565	-5,89%
Einbeck	30.727	29.292	-1.435	-4,67%
Hardegsen	7.588	7.121	-467	-6,15%
Kalefeld	6.243	5.642	-601	-9,63%
Katlenburg-Lindau	7.033	6.557	-476	-6,77%
Moringen	6.940	6.776	-164	-2,36%
Nörten-Hardenberg	8.360	8.714	354	4,23%
Northeim	29.111	29.603	492	1,69%
Uslar	14.187	13.976	-211	-1,49%
Landkreis Göttingen	201.380	196.201	-5.179	-2,57%
Adelebsen	6.300	5.838	-462	-7,33%
Bad Grund	8.226	7.514	-712	-8,66%
Bad Lauterberg	10.279	9.457	-822	-8,00%
Bad Sachsa	7.365	7.240	-125	-1,70%

Gemeinde	2019	Prognose 2028	Veränderung absolut	Veränderung Prozentual
Bovenden	13.611	14.210	599	4,40%
Duderstadt	20.359	19.682	-677	-3,33%
Friedland*	6.958	6.910	-48	-0,69%
Gleichen	8.862	8.408	-454	-5,12%
Hann. Münden	23.646	24.057	411	1,74%
Herzberg a. Harz	12.870	12.393	-477	-3,71%
Osterode am Harz	21.602	20.497	-1.105	-5,12%
Rosdorf	11.864	12.337	473	3,99%
Staufenberg	7.774	7.591	-183	-2,35%
Walkenried	4.340	3.792	-548	-12,63%
SG Dransfeld	9.357	9.347	-10	-0,11%
SG Gieboldehausen	13.544	13.140	-404	-2,98%
SG Hattorf am Harz	7.212	6.711	-501	-6,95%
SG Radolfshausen	7.211	7.077	-134	-1,86%
Landkreis Holzminden	70.681	69.155	-1.526	-2,16%
Delligsen	7.762	7.582	-180	-2,32%
Holzminden	19.959	19.760	-199	-1,00%
SG Bevern	5.843	5.638	-205	-3,51%
SG Boffzen	6.704	6.449	-255	-3,80%
SG Bodenwerder-Polle	14.901	14.269	-632	-4,24%
SG Eschershausen- Stadtoldendorf	15.512	15.457	-55	-0,35%
Gesamt	531.212	519.868	-11.344	-2,14 %

*Daten für Friedland stammen vom Landkreis Göttingen.

Quelle: Eigene Berechnung auf Grundlage der Daten vom Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2020.

Für das Verbandsgebiet in Summe wird in den kommenden Jahren eine negative Bevölkerungsentwicklung vorausgesagt. Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungs-

strukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden in der Zukunft zu berücksichtigen, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen können. Als Beispiel hierfür können etwaige verstärkte Baulandausweisungen angeführt werden.

■ **Tabelle 36: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen in den Landkreisen**

Entwicklung 2018 – 2028				Veränderung	
Landkreis	2018	2023	2028	absolut	in Prozent
0-15-jährige					
Göttingen	26.724	28.672	30.567	3.843	14,38%
Northeim	16.302	16.915	17.674	1.372	8,42%
Holzminden	8.645	9.218	9.631	986	11,41%
			Gesamt	6.201	12,0%
15-45-jährige					
Göttingen	63.673	65.813	67.755	4.082	6,41%
Northeim	40.266	39.769	38.912	-1.354	-3,36%
Holzminden	21.706	21.194	20.553	-1.153	-5,31%
			Gesamt	1.575	1,25%
45- 65- jährigen					
Göttingen	66.213	62.203	56.082	-10.131	-15,30%
Northeim	42.522	38.784	33.630	-8.892	-20,91%
Holzminden	21.968	20.175	17.966	-4.002	-18,22%
			Gesamt	-23.025	-17,62%
65 Jahre und älter					
Göttingen	51.663	55.149	60.997	9.334	18,07%
Northeim	33.675	35.404	38.763	5.088	15,11%
Holzminden	18.656	19.478	21.005	2.349	12,59%
			Gesamt	16.771	16,13 %

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Die Bevölkerungsverteilung innerhalb der verschiedenen Altersgruppen wird sich hingegen der Daten von 2016 noch einmal verschieben. Es wird weiterhin ein deutlicher Zuwachs von

ca. 16% für die Gruppe der über 65-jährigen prognostiziert. Damit steigt der Anteil der mobilen Senioren und Hochbetagten an der Gesamtbevölkerung deutlich an.

Für die Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahren wird ebenfalls ein starker Zuwachs von fast 12% bis 2028 prognostiziert. In der Altersgruppe der 15-45-jährigen wird zwar insgesamt für den Raum ein leichter Zuwachs von knapp einem Prozent vorausgesagt, dieser begründet sich jedoch nur aus den Zahlen für den Landkreis Göttingen, die anderen beiden Landkreise schrumpfen in diesem Segment.

In der Gruppe der 45- 65-jährigen wird von einem Rückgang der Bevölkerung um knapp 18% ausgegangen.

Der ÖPNV im Verbandsgebiet wird in erheblichem Maß von der Schülerbeförderung geprägt, in manchen peripheren Lagen beträgt der Anteil der Schüler am Fahrgastaufkommen über 95%. Deshalb tragen Änderungen der Schullandschaft in erheblichem Umfang zu Veränderungen der ÖPNV-Ströme bei. Die aktuellen Schulstandorte und ihre Einzugsbereiche wurden im Kapitel 3.1.4 dargestellt.

Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenerweiterungen

Die Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung seit 2016 ist in Tabelle 11 und Tabelle 12 dargestellt. Die weiteren geplanten Erweiterungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

■ **Tabelle 37: Planungsvorhaben Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen bis 2025 (gemäß Beteiligung der Städte und Gemeinden)**

Gemeinde/Stadt	Standort/Vorhaben	Größe	Realisierung
Stadt Einbeck	Fa. Burgsmüller ist in das Gewerbegebiet Butterberg umgezogen	7.200 qm Bürokomplex 20.000 qm insgesamt	In 2020 realisiert
	Baugebiet "Deinerlindenweg"	1,8 ha 28 WE	bis 2025 teilweise
	Multifunktionshalle am Kohnser Weg	k. A.	Eröffnung Sommer 2020
Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf	Deensen: Ausweisung von Bauplätzen	20	k. A.
	Deensen: Baugebiet Wiesenweg	15 Baugrundstücke	2020
	Stadtoldendorf: Schäfereiweg	30 Bauplätze	2021 soll Bautätigkeit abgeschlossen sein
	Stadtoldendorf: Sunderblick	30 Bauplätze	Erschließung noch in 2020
	Stadtoldendorf: Ernst-Krösche-Straße	30 Bauplätze	befindet sich in Vorplanung
	Eschershausen: Kappenberg	k. A.	k. A.

Gemeinde/Stadt	Standort/Vorhaben	Größe	Realisierung
	Eschershausen und Stadtoldendorf: Erschließung neues Gewerbegebiet	k. A.	Vorplanungen haben begonnen
	Stadtoldendorf: Rosenbusch-Süd	30 Baugrundstücke	2021
	Lenne Baugebiet	10-20 Baugrundstücke	Frühstens 2022
Gemeinde Friedland	Bebauungsplan 051 „Klothgasse“	k. A.	k. A.
Stadt Hardeggen	Gladebeck „Weinbergstraße“	22 bis 24 Wohngrundstücken	k. A.
	Hevensen „Auf der Breite“	ca. 9 bis 10 Wohngrundstücken	k. A.
	Hardeggen „An der Niedeck“	ca. 30 bis 32 Wohngrundstücken	k. A.
	Hettensen „Mühlenviertel“	ca. 7 bis 10 weitere Wohngrundstücke	k. A.
Stadt Holzminden	Hotelerweiterung am Hafenbecken	k. A.	2022
	Duftmuseum an der Weserbrücke	k. A.	2024/25
Stadt Moringen	Kernstadt Moringen: Baugebiet "Wendekessel", Am Waldweg	19 geplante Wohngrundstücke	vollständige Bebauung bis ca. 2025
	Kernstadt Moringen: Tagespflegereinrichtung, Einbecker Straße	20 Betreuungsplätze	ca. 2021
	Kernstadt Moringen: Tagespflegereinrichtung, Neue Straße	ca. 20 Plätze	ca. 2021
Stadt Northeim	südlicher Rand des Stadtgebietes Northeim "südlicher Wietter" 1. Abschnitt	ca. 55 Einfamilienhausgrundstücke	2020
	südlicher Rand des Stadtgebietes Northeim "südlicher Wietter" 2. Abschnitt	k. A.	2021
	Industriegebiet West - Bereitstellung attraktiver Flächen für	k. A.	2020-2021

Gemeinde/Stadt	Standort/Vorhaben	Größe	Realisierung
	Klein- und Mittelständische Unternehmen		
	Drehscheibe Dammaschkestraße: Realisierung von zeitgemäßer Wohnbebauung	k. A.	2021
Gemeinde Rosdorf	Rosdorf/Obernjesa „Am Sieboldshäuser Weg“	k. A.	k. A.

Infrastrukturvorhaben mit Relevanz für den ÖPNV

Von den Städten und Gemeinden sind bis 2025 folgende Infrastrukturvorhaben gemeldet worden.

■ **Tabelle 38: Wesentliche Planungsvorhaben**

Gemeinde/Stadt	Standort/Vorhaben	Realisierung/Kosten
Stadt Einbeck	Neugestaltung der Bushaltestelle Möncheplatz in Einbeck, Barrierefreier Ausbau	Realisierung in 2020, Kosten ca. 330.000 Euro ÖPNV-Förderprogramm 2020 des Landes Niedersachsen, voraussichtliche Zuwendungen 170.000 €.
	Neubau ZOB in Einbeck, Thiaisplatz, Neubau	Realisierung voraussichtlich 2021/2022, Kosten noch nicht bekannt, ÖPNV-Förderprogramm des Landes Niedersachsen, Zuwendungen noch nicht bekannt.
Stadt Osterode am Harz	Verlegung des Busbahnhofes „Dielenplan“ an den Bahnhofpunkt Mitte vorgesehen	k. A.
Flecken Boven-den	Ertüchtigung / Umgestaltung der Haltestellen Plesseweg	Umsetzung 2021 Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 187.000 €
Gemeinde Bordenfelde	Ausbau Bahnhof und Bahnhofsumfeld	k. A.
Flecken Nörten-Hardenberg	Bahnhofsumbau Nörten-Hardenberg durch Deutsche Bahn	k. A.
Stadt Northeim	Westerweiterung des P+R Anlage am Bahnhof	kein Termin für Realisierung
Samtgemeinde Eschershausen-Stadtoldendorf	barrierefreie Umbau des Bahnsteigs auf dem Bahnhof Stadtoldendorf	wird in 2020 abgeschlossen

Gemeinde/Stadt	Standort/Vorhaben	Realisierung/Kosten
Gemeinde Hattorf am Harz	Erneuerung des Fahrradabstellplatzes am Bahnhof Hattorf zusammen mit Deutsche Bahn AG im Rahmen des Bike+Ride-Programms über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes	k. A.
Gemeinde Rosdorf	Reaktivierung Bahnhaltepunkt Rosdorf	k. A.

Quelle: Angaben der Gemeinden/Städte im Rahmen der Auftaktbefragung.

Gesamtverkehrsaufkommen

Dem Bundestrend folgend wird die Pkw-Verfügbarkeit auch im Verbandsgebiet weiter zunehmen und damit auch die Fahrleistung und der Verkehrsaufwand⁴⁵. Wesentliche Gründe hierfür liegen zum einen in der weiter ansteigenden Motorisierungsgrad bei den Frauen und zum anderen wird die Pkw-Verfügbarkeit in die höheren Altersgruppen mitgenommen⁴⁶. Der Anstieg der Motorisierung geht einher mit einer weiteren Zunahme der Jahresfahrleistung. Dabei wird insbesondere der Individualverkehr im ländlichen Raum weiter ansteigen.

ÖPNV

Die Gruppe der mobilen Senioren und Hochbetagten wird deutlich ansteigen und muss zukünftig als gewisses Potenzial für den ÖPNV angesehen werden. Neben Angeboten im Freizeitverkehr ist dabei die barrierefreie Nutzung des ÖPNV ein wesentlicher Aspekt, um diese Gruppe, die sich durch einen hohen Führerscheinbesitz auszeichnet, für den ÖPNV zu gewinnen.

Vor dem Hintergrund der demographischen Situation und der Verkehrsentwicklung im Verbandsgebiet wird sich die Nachfrage im ÖPNV in Zukunft verlagern - zwischen den Nutzer/innen-Gruppen, aber auch regional unterschiedlich. Für eine Stabilisierung im gesamten Verbandsgebiet bzw. einen nachhaltigen Anstieg der Nachfrage, ist das ÖPNV-Angebot zielgruppenspezifisch weiterzuentwickeln.

Die längerfristigen Auswirkungen der Corona-bedingten Nachfrageänderungen können an dieser Stelle noch nicht abgeschätzt werden.

⁴⁵ Vgl. hierzu bspw.: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#fahrleistung-im-personen-und-guterkehr>

⁴⁶ Vgl. hierzu bspw. Umweltbundesamt (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. S. 51 ff.

8. 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 (bzw. zumindest Halten des Status quo) durch ein attraktives Angebot und eine entsprechende Vermarktung verfolgt.

Das Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV beinhaltet:

- **Maßnahmen:** konkrete Planungsvorhaben zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitrahmen des NVP umgesetzt werden sollen.
- **Prüfaufträge:** 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.
- **Planungsprojekte:** umfangreiche Planungsvorhaben, die über den zeitlichen und/ oder inhaltlichen Rahmen des NVP hinausgehen. Damit verbunden sind oft intensive Abstimmungsverfahren verschiedener Projektbeteiligter sowie Abhängigkeiten, die nicht vom Aufgabenträger beeinflussbar sind.

Die Bearbeitung der Prüfaufträge und Planungsprojekte wird durch den ZVSN 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, möglichst in den ersten 1 – 2 Jahren (im Idealfall bis zum jeweiligen Fahrplanwechsel) nach Beschluss des NVP, anzustreben. Von einer mittelfristigen Umsetzung wird gesprochen, wenn die Maßnahme in den nächsten (bis) drei Jahren umzusetzen ist. Eine langfristige Einordnung bedeutet die Umsetzung bis zum Ende der Gültigkeit dieses NVP bzw. ggf. auch erst danach.

Das Maßnahmenkonzept gliedert sich in folgende Bereiche:

- Nachfragedaten
- Maßnahmenprogramm Netz und Fahrplan
- Maßnahmenprogramm Infrastruktur
- Maßnahmenprogramm Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit

8.1 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 Einnahmeaufteilung 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 Stundengruppen) vorhanden, können z. B. genauere Aussagen zu den Verkehrszeiten und dem entsprechenden Bedarf bzw. den vorzuhaltenden Kapazitäten getroffen werden. Aber auch die Detailplanung von Linien- und bedarfsgesteuerten Verkehren in Abhängigkeit der tageszeitlich sich verändernden Fahrgastnachfrage kann mit dieser Grundlage effizienter erfolgen. Insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs sind solche Detailinformationen zur Nachfrage relevant.

Entsprechende Daten sollten durch Ein- und Aussteigerzählungen in den Fahrzeugen und/oder Haltestellen als Vollerhebung aller Fahrten oder in Form von Stichprobenerhebungen mit der Festlegung von bestimmten Zeitintervallen sowie entsprechender Hochrechnung auf Tageswerte erhoben werden. Für eine detaillierte Analyse der ÖPNV-Nachfrage und den Abgleich mit dem vorhandenen Angebot sind die Quelle-/Ziel-Relationen der Fahrgäste von Bedeutung. Mit diesen Informationen können wesentliche Strukturen des Liniennetzes überprüft und überplant werden. Quelle-/Ziel-Relationen können bspw. über eine Fahrgastbefragung erhoben werden. Um Aussagen über die Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrszwecke treffen zu können, ist es hilfreich, die Bedeutung der Verkehrszwecke in der bestehenden ÖPNV-Nachfrage zu kennen. Daraus können weitere Potenziale für den ÖPNV abgeschätzt werden.

Vor diesem Hintergrund wird folgendes Planungsprojekt formuliert:

N-1	Planungsprojekt: Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs
Hintergrund: • Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 • Beitritt des Landkreises Holzminden zum ZVSN • Berücksichtigung der Hinweise der Stadt Göttingen zum Fortschreibungsprozess	
Planungsansatz: ■ Zeitnahe Durchführung einer Verbunderhebung als mittelfristige Datenbasis für die konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV im Verbandsgebiet ■ Regelmäßige, standardisierte Aufnahme der Fahrgastnachfrage zur Überprüfung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Qualität; ggf. Ausrüstung der Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählssystemen (auch nur für ausgewählte Teilräume möglich) ■ 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 auf die Wirtschaftlichkeit des Teilnetzes 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.

8.2 Maßnahmenprogramm Netz und Fahrplan

Generell

G-1	Maßnahme: Stetige Überprüfung und Anpassung der Fahrpläne im Schülerverkehr
Hintergrund: • Beitritt des Landkreises Holzminden zum ZVSN • Sich verändernde Schullandschaft (Eröffnung, Schließung und Zusammenlegung von Schulstandorten) • Jährlicher Wechsel der Schulformen für Schülerinnen und Schülern 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 • Staffelung von Abfahrtszeiten	
Verkehrliche Bewertung: + Berücksichtigung der Interessen der Schülerinnen und Schüler + etwaige Neusortierung der Schülerverkehre durch veränderte Schuleinzugsbereiche + Verbesserte Wirtschaftlichkeit in der Schülerbeförderung + Entlastung der Infrastruktur	
Beteiligte: ZVSN, Schulträger, Schulen, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: kontinuierlich	

G-2	Planungsprojekt: Verknüpfung von Maßnahmen und Mobilitätsprojekten 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 dabei ein	

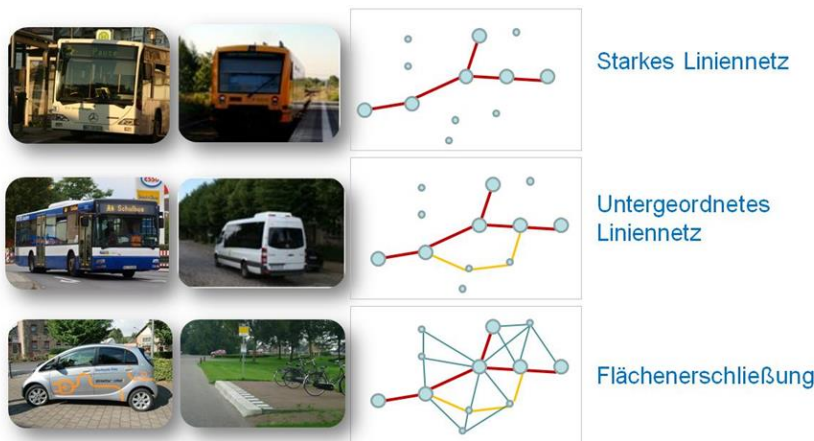
starkes Liniennetz durch intelligente Zubringerverkehre zu stärken und umwegige Fahrten für nur wenige Fahrgäste im Hauptnetz zu vermeiden.

Die Flächenerschließung wird schon heute nicht mehr vollumfänglich durch traditionelle Linienverkehre erbracht, sondern wird durch andere Mobilitätsformen ergänzt. Die Erschließung der Fläche kann dabei durch eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätskonzepte umgesetzt werden, welche auch unter dem Sammelbegriff des „Gemeinschaftsverkehrs“ zusammengefasst werden können. „Grundidee von Gemeinschaftsverkehr 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.“⁴⁷

Im Kapitel 5.2.5 wurden die Verknüpfungspunkte im Gesamtliniennetz definiert, an denen der klassische Linienverkehr mit den Angeboten des Gemeinschaftsverkehrs verknüpft werden soll. Von der Verknüpfung profitieren letztendlich 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.

Planungsansatz:

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



Von den definierten, zentralen Verknüpfungspunkten ist die Fahrplangestaltung im ÖPNV und SPNV so auszugestalten, dass Anschlüsse systematisch geplant werden und die Prinzipien eines integralen Taktfahrplans⁴⁸ (ITF) Anwendung finden.

Zur optimierten Verknüpfung aller weiteren Mobilitätsangebote (bspw. eCarsharing Jühnde, Pedelec Verleih, 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 bzw. auf die verkehrliche Verknüpfung an den Verknüpfungspunkten zu achten. Dies gilt auch für die unter **LKN-1 und SG-2** beschriebenen Prüfungsaufträge.

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

48 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.

Verkehrliche Bewertung:

- + Verbesserung der Flächenerschließung
- + Stärkung der bedeutenden ÖPNV-Achsen
- + (zukünftig) Potenzial zur Straffung und Beschleunigung des Kernnetzes durch direktere Führung

Beteiligte:

ZVSN, Landkreise, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, weitere Planungspartner

Umsetzung:

mittel- bis langfristige Umsetzung

Beispiele guter Praxis für mögliche Planungsprojekte zur Verbesserung der Mobilität

Hintergrund:

Bezugnehmend auf den oben dargestellten Hintergrund, sollen hier Beispiele aufgezeigt werden, die eine Verbesserung der Mobilität in der Fläche darstellen können. Es bleibt zu beachten, dass die Umsetzungsmöglichkeiten im Einzelfall und vor dem Hintergrund der jeweils gegebenen Vorratsituation zu prüfen sind.

Mögliche Planungsansätze:

- **Servicebus - Linienbus an bestimmten Tagen:** Bündelung und Umstellung des ÖPNV-Angebots überall dort, wo tägliche Einzelfahrten die Regel sind und kein adäquates Angebot darstellen. Bündelung der wenigen, über die Woche angebotenen Fahrten (außerhalb des Schülerverkehrs) an ausgewählten Tagen. Aufteilung eines Bedienungsgebietes in Sektoren, tageweise Bedienung der einzelnen Sektoren mit Kleinbus
→ Beispiel: ServiceBus Roßla
- **Bürgerbus:** Planerische und finanzielle Unterstützung interessierter Gemeinden bei der Einführung eines Bürgerbusses durch Verkehrsverbund sowie Landkreise. Bürgerbusse ergänzen den Mobilitätsbedarf an den Orten, wo der Busbetrieb durch die öffentliche Hand nicht mehr wirtschaftlich abbildbar ist. Damit ehrenamtliches Engagement zum Tragen kommt, ist die Schaffung einer unterstützenden und beratenden Stelle im Vorfeld zu initiieren, damit interessierte Bürger und Gemeinden einen Ansprechpartner haben und die Idee nicht direkt durch die Vielzahl zu beachtender Vorschriften und zu lösender Probleme „erstickt“ wird.
→ Beispiel: Hinweise und einen Überblick über Bürgerbusverkehre in Niedersachsen gibt es über die Internetseite: www.pro-buergerbus-nds.de
→ Beispiel: ZVBN BürgerBus oder BürgerBusse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- **Bürger fahren Bürger:** Gemeinden stellen ein Fahrzeug zur Verfügung (vielerorts Elektrofahrzeuge, die im Rahmen von Förderprogrammen gefördert werden), ehrenamtliche Helfer stellen das Fahrpersonal und organisieren den Telefondienst zur Vermittlung zwischen Fahrgast und Fahrpersonal.
→ Beispiel: Bürger fahren Bürger in Nörten-Hardenberg
- **Mitfahrsysteme bzw. Mitnahmesysteme im privaten Pkw:** Organisiertes Mitfahren im Sinn von Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten. Private Fahrten werden gemeldet und interessierte Mitfahrer/innen können dieses Angebot nutzen. Verschiedene Ausdifferenzierungen möglich und denkbar:
→ Beispiel: mitholer an der Mosel; NVV-Mobilfalt; Garantiert mobil!
- **Kooperative Ansätze zwischen Nahversorger (oder ähnlich) und dörflicher Mobilität:** Gewerbetreibende beteiligen sich an der Finanzierung der Mobilität, Vereine oder Ortsinitiativen stellen Fahrpersonal. Fahrten sind generell kostenpflichtig (innerhalb des abgesteckten Bedienungsgebiets), bei Einkauf bei den kooperierenden Gewerbetreibenden ist die Fahrt kostenlos
→ Beispiel: Dorf mobil Klaus

• Elektrofahrräder als Zubringer zum ÖPNV: Oftmals sind einzelne Ortschaften aufgrund ihrer Lage nur schlecht in das ÖPNV-Netz integrierbar. Als Zubringer aus entsprechenden Ortschaften zu den Haltestellen können Elektrofahräder zum Einsatz kommen. Durch zur Verfügung gestellte gesicherten Abstell- und Ladeboxen, werden sie somit Teil der ÖPNV-Kette. • On-Demand-Angebote: Öffentlicher Bedarfsverkehr ohne Fahrplan und festen Linienweg: On-Demand-Verkehre ermöglichen es, Lücken im öffentlichen Nahverkehr zu schließen. Der Fahrdienst wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben. Diese fahren nicht nach einem festen Fahrplan oder Routen. Die Fahrgäste rufen das Fahrzeug telefonisch oder per Smartphone-App und geben an, wohin sie gefahren werden möchten. Ein Algorithmus berechnet die optimale Route, um die Fahrgäste möglichst günstig an ihr Ziel zu bringen. Werden auch noch weitere Fahrgäste mit ähnlichen Wegen, die sonst einzeln gereist wären, im selben Fahrzeug befördert, spricht man von Pooling. → Beispiel: „Hopper“ im Kreis Offenbach; „Anton“ in Bielefeld, „Wittlich Shuttle“ in Wittlich oder EcoBus im Verbandsgebiet
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Flächenerschließung + Stärkung der bedeutenden ÖPNV-Achsen + (zukünftig) Potenzial zur Straffung und Beschleunigung des Kernnetzes durch direktere Führung
Beteiligte: ZVSN, Landkreise, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, weitere Planungspartner
Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung

G-3	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebot im Verbandsgebiet durch Einrichtung eines einheitlichen Rufbus-Systems/AST-Systems oder eines on-Demand-Verkehrs am Wochenende, Feiertagen und zu Ferienzeiten gemäß der „Bedienungsstandards“
Hintergrund: Wiederaufnahme und Ergänzung der Maßnahme gemäß NVP ZVSN 2017	
Planungsansatz: Verbesserung des Bedienungsangebots an Wochenenden, Feiertagen und zu Ferienzeiten mit bedarfsgesteuerten Bedienungsangeboten abseits des regionalen Haupt- und Nebennetzes, vor dem Hintergrund des festgestellten fehlenden Angebots in verschiedenen Teilräumen. Überprüfung des Bedarfs an Samstagen und Sonntagen zur Erreichung eines „bedarfsgerechten“ Angebotes. Überprüfung der Fahrgastnachfrage auf bestehenden Fahrten im Linienverkehr und ggf. Einstellung der Fahrten im Linienverkehr auf Fahrten mit geringer bzw. sehr geringer Nachfrage und Einrichtung eines regelmäßigen, bedarfsgesteuerten Angebotes in die nächstgelegenen Zentren und zu Verknüpfungspunkten (Ansatz eines Richtungsbandbetriebes bzw. Flächenbetriebes als bedarfsgesteuerte Angebotsform bzw. on-Demand-Angebot). Festlegung von Verkehrsräumen gemäß der dargestellten Teilräume A-K (vgl. Abbildung 5) mit definierten Zielpunkten: <u>z. B. Verkehrsräume E und I:</u> • Northeim, Katlenburg, Berka, Lindau, Lagershausen, Echte, Kalefeld	

- Zielpunkte: Northeim (Bhf. u. weitere Ziele wie Krankenhaus, Stadtzentrum), Katlenburg (Bhf.)
- Überprüfung der Fahrgastnachfrage auf Linien die zu entsprechender Zeitlage abseits der Hauptlinienwege verkehren
- Verknüpfung an den Bahnhöfen mit dem SPNV
- Bedienungsangebot: T120 oder ggf. fahrplanlos bei Ausgestaltung als on-Demand-Angebot

Weitere mögliche Verkehrsräume sind bspw.:

- A, B, C, D: Markoldendorf, Dassel, Einbeck, Salzderhelden, Kreiensen
- B und E: Altgandersheim, Bad Gandersheim, Greene, Kreiensen, Kalefeld
- F, G und H: Fredelsloh, Gladebeck, Hardeggen, Lütgenrode, Moringen, Nörten-Hardenberg, Wolbrechtshausen
- K: Adelebsen oder
- P, Q und R: Polle, Bodenwerder, Eschershausen, Stadtoldendorf

Voraussetzung ist ein leistungsfähiges Verkehrs- bzw. Taxi- oder Mietwagenunternehmen bzw. die Neukonzeption von On-Demand-Verkehren in den Teilräumen mit jeweils angepasstem Leistungs- und Bedienkonzept

Ergänzung:

- Sollten sich in räumlicher Nähe zu den definierten Verkehrsräumen ÖPNV-affine Einrichtungen befinden, die heute nicht hinreichend mit dem ÖPNV erreicht werden können, ist eine Ausweitung der bedarfsgerechten Andienung dieser Ziele (mit Rufbus-System) zu prüfen (Beispiel: Relation Uslar - Klinik und Rehabilitationszentrum Lippoldsberg). Dieses kann auch Mo-Fr erfolgen, wenn die entsprechende Finanzierung des Angebots sichergestellt ist.
- Sollten sich in den definierten Verkehrsräumen Ortsteile ohne reguläres ÖPNV-Angebot befinden (vgl. Kapitel 6.1.3) ist zu prüfen, ob ggf. eine Bedienung Mo-Fr bedarfsgerecht im Sinne des AST-Ansatzes oder mittels einem on-Demand-Verkehr erfolgen kann.

Beteiligte:

ZVSN, Landkreise, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, Taxi- und Mietwagengerwerbe

Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung, da detaillierte Planungen und Nachfrageuntersuchungen notwendig werden.

8.2.1 Landkreis Göttingen

LKG-1	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards			
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 6.1				
Planungsansatz und Bewertung:				
Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Göttingen - Dransfeld	120	Sa So+Fe	2 1	+ ca. 2.200
Duderstadt - Gleichen	150	Mo-Fr Sa So+Fe	2 4 4	+ ca. 31.300
Duderstadt – Herzberg a. H.	454	Mo-Fr Sa So+Fe	2 2 2	+ ca. 16.100
Gieboldehausen – Herzberg a. H.	162	Mo-Fr Sa So+Fe	2 2 14	+ ca. 12.300
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN				
Umsetzung: langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten				

LKG-2	Maßnahme/Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Wiederaufnahme der Maßnahme gemäß NVP ZVSN 2017	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Linie 120: Göttingen - Dransfeld (Hauptverbindung):</u> siehe LKG -1	
Prüfauftrag: Ggf. Prüfung T30 Mo-Fr auch zur NVZ	
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN	

Umsetzung:

Kurzfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten.

LKG-3

Maßnahme:

Auflösen der Linie 464 und die Zuordnung der damit verbundenen Leistung zu den Linien 171, 240 und 453

Hintergrund:

Die Maßnahme führt zu attraktiveren Direktfahrmöglichkeiten für die Fahrgäste und eröffnet die Möglichkeit einer wirtschaftlicheren Produktion der Gesamtlinieleistung. Optimierte Fahrzeugumläufe können durch beginnende und endende Fahrten am ÖPNV-Verknüpfungspunkt Gieboldehausen im sowie am Bahnhof Wulften erzielt werden.

Durch die beschriebene Maßnahme wird eine regelmäßige Anbindung der Gemeinden Elbingerode und Hörden an des Mittelzentrum Osterode erreicht.

Mit der Linie 171 wird durch die Übernahme der Leistung zwischen Bilshausen und Wulften von der Linie 464 eine regelmäßige Anbindung an den Bahnhof Wulften erreicht.

Planungsansatz und Bewertung:

Linien 171, 240 und 453:

- Linie 171 (Übernahme der Leistung zwischen Bilshausen und Wulften)
- Linie 240 (Verlängerung von Bilshausen bis Gieboldehausen bei gleichzeitiger Übernahme des Großteils der Leistung der Linie 171 (TN 51) in diesem Abschnitt, wodurch eine regelmäßige Anbindung des TN 12 an den ÖPNV-Verknüpfungspunkt Gieboldehausen erreicht wird.
- Linie 453 (Übernahme der Leistung zwischen Wulften und Osterode)

+ Leistungsneutrale Maßnahme

+ Verbesserte Bus-/Schiene-Verknüpfung

+ Verbesserte Direktfahrmöglichkeiten

+ Verbesserte ÖPNV-Anbindung verschiedener Gemeinden

Beteiligte:

ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN

Umsetzung:

kurzfristige Umsetzung

LKG-4	Maßnahme: Verlängerung Linie 459 nach Lonau
Hintergrund: Nach Beendigung der Probephase wird die Linie 459 als reguläres Angebot weitergeführt. Spätestens zum Laufzeitende des TN 21 erfolgt die Integration der Linie 459 in dieses Teilnetz mit Verlängerung dieser Linie nach Lonau und Übernahme eines Teils der Leistungen von der Linie 451.	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Linie 459:</u> • Überprüfung der Fahrplanlagen und ggf. Verlängerung der Linie 459 • Übernahme eines Teils der Leistungen von der Linie 451 durch die Linie 459 + Leistungsneutrale Maßnahme + verbessertes und direkteres Angebot für die Stadt Herzberg am Harz und insbesondere für den OT Lonau	
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

8.2.2 Landkreis Göttingen – Landkreis Northeim

LKG/LKN-1	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards			
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 6.1				
Planungsansatz und Bewertung:				
Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Adelebsen – Uslar	210	Mo-Fr	1	+ ca. 4.100
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN				
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten				

8.2.3 Landkreis Göttingen – weitere Nachbarlandkreise bzw. -AT

LKG/ weitere 1	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards
Hintergrund: Flecken Bovenden Verkehrsentwicklungskonzept für den ÖPNV im Zuge der Flächennutzungsplanung	
Planungsansatz und Bewertung: Harmonisierung des Fahrplanangebotes von Stadt- und Regionalbusangebot (Linie 62 unter Berücksichtigung der Fahrpläne der Linien 180 und 185) für einen Halbstundentakt für den Kernort Bovendens + Vertaktetes ÖPNV-Angebot für den Kernort Bovendens (30-Minuten-Takt) nach Göttingen + für den Fahrgast deutliche Verdichtung des Angebotes und damit fast eine Verdopplung des Angebots ohne Kilometer- und Fahrzeugmehrleistung / Kosteneffekt sehr positiv	
Beteiligte: ZVSN, Stadt Göttingen, Flecken Bovenden, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

LKG/ weitere 2	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards			
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 6.1				
Planungsansatz und Bewertung:				
Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Duderstadt – Leinefelde	1	Mo-Fr Sa So+Fe	2 16 4	+ ca. 34.400
Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz bzw. Bad Grund	440 oder 460	Mo-Fr Sa So+Fe	2 2 2	+ ca. 9.900
Bad Lauterberg – St- Andreasberg	450	Mo-Fr Sa So+Fe	10 2 4	+ ca. 38.800
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, Regionalverband Braunschweig, Landkreis Eichsfeld				

Umsetzung:
langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten

8.2.4 Landkreis Holzminden

LKH-1	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards			
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 6.1				
Planungsansatz und Bewertung:				
Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Lauenförde – Boffzen – Holzminden	554	Mo-Fr Sa So+Fe	8 16 14	+ ca. 82.500
Holzminden – Bevern – Eschershausen	530	Mo-Fr Sa So+Fe	2 8 6	+ ca. 26.700
Eschershausen – Delligsen	63	Mo-Fr Sa So+Fe	8 4 6	+ ca. 36.500
Eschershausen – Bodenwerder	523	Mo-Fr Sa So+Fe	2 8 14	+ ca. 33.900
Bodenwerder – Polle – Holzminden	520	Mo-Fr Sa So+Fe	2 3 8	+ ca. 43.700
Bevern – Bodenwerder	528	Mo-Fr Sa So+Fe	10 8 14	+ ca. 88.100
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, Landkreis Hildesheim				
Umsetzung: langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten				

8.2.5 Landkreis Holzminden – Landkreis Northeim

LKH/LKN-1	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards			
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 6.1				
Planungsansatz und Bewertung: Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Uslar – Holzminden	510	Mo-Fr So+Fe	4 2	+ ca. 35.000
Stadtoldendorf – Dassel	543	Mo-Fr Sa So+Fe	12 14 12	+ ca. 61.000
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN				
Umsetzung: langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten				

LKH/LKN-2	Maßnahme: Integration der Linie 511 in Linie 510
Hintergrund: Das Leistungsangebot der Linie 511 wird in das Angebot der Linie 510 integriert, so dass die neue Linie 510 (mit dann erweitertem Linienweg und Fahrtenzahl) insgesamt wirtschaftlicher und mit einem für die Fahrgäste besser verständlicherem, integrierten Fahrtenangebot auch über die Landkreisgrenze hinweg kommuniziert werden kann.	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Linien: 510 und 511 Holzminden – Neuhaus - Uslar</u> + verständlicheres und integriertes Fahrtenangebot zwischen Uslar und Holzminden	
Beteiligte: ZVSN, Landkreis Northeim und Landkreis Holzminden	
Umsetzung: • Bereits zum 27. August 2020 umgesetzt	

8.2.6 Landkreis Holzminden – weitere Nachbarlandkreise

LKH/ weitere	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards			
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 6.1				
Planungsansatz und Bewertung:				
Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Delligsen – Alfeld	63	Mo-Fr Sa So+Fe	2 10 14	+ ca. 16.000
Bodenwerder – Hameln	520	So	4	+ ca. 5.200
Bodenwerder – Bad Pyrmont	521 / 524	So	4	+ ca. 7.400
Boffzen – Höxter	556	Mo-Fr Sa So+Fe	4 8 14	+ ca. 9.700
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN, Landkreis Hildesheim, Landkreis Hameln-Pyrmont, nph, NVV, LNVG				
Umsetzung: langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten				

8.2.7 Landkreis Northeim

Landkreis Northeim

LKN-1	Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes gemäß der Bedienungsstandards			
Hintergrund: Schaffung eines Angebotes entsprechend der definierten Qualitätsstandards. Verdichtung des Bedienungsangebotes zur Behebung der festgestellten Defizite gemäß Kapitel 6.1				
Planungsansatz und Bewertung:				
Relation	Linie	Verkehrstag	Zusätzliche Fahrten	Fahrplankilometer pro Jahr
Dassel – Einbeck	250	Sa So+Fe	8 2	+ ca. 8.600
Kalefeld – Northeim	264 / 265	Mo-Fr Sa So+Fe	4 6 14	+ ca. 39.100
Kalefeld – Bad Gandersheim	264	Mo-Fr Sa So+Fe	4 6 14	+ ca. 20.000
Lindau – Katlenburg	240	Mo-Fr Sa So+Fe	4 10 14	+ ca. 9.100
Moringen – Hardeggen	220	Mo-Fr Sa So+Fe	2 2 4	+ ca. 7.200
Moringen – Northeim	225	Mo-Fr Sa So+Fe	2 2 6	+ ca. 9.200
Prüfauftrag: Linie 220 möglich Bedienung Haltepunkt „Espoldetal“ prüfen				
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VSN				
Umsetzung: langfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten				

8.2.8 Landkreis Northeim – Landkreis Göttingen

Siehe Kapitel 8.2.2

8.2.9 Landkreis Northeim – Landkreis Holzminden

Siehe Kapitel 8.2.5

8.2.10 Landkreis Northeim – weitere Landkreise

keine Maßnahmen vorgesehen

8.2.11 Liniennetz und Angebot innerhalb der Städte und Gemeinden

SG-1	Maßnahme: Linienweganpassungen Stadtverkehr Hann. Münden
Hintergrund: In Zusammenhang mit Fahrplanänderungen im SPNV sowie Anpassungen im TN 63, die im Dezember 2020 wirksam werden, sollen auf den Linie 101 und 105 Anpassungen erfolgen: Für die Linie 101 erfolgt ab 12/2020 eine Einkürzung des Linienweges, der Abschnitt Hedemünden - Gertenbach entfällt. Einrichtung Linie 106 nach Bonaforth	
Planungsansatz und Bewertung: <u>Linie 101, 105 und 106:</u> + verbesserte Wirtschaftlichkeit + nachfragegerechte Weiterentwicklung des Angebots und des Netzes	
Beteiligte: Stadt Hann. Münden, ZVSN, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Dezember 2020	

SG-2	Flecken Adelebsen
	Prüfauftrag: Einrichtung eines Ortstaxis oder eines on-Demand-Verkehrs zur besseren ÖPNV-Erschließung Adelebsens
Hintergrund: Verschiedene Bereiche in Adelebsen sind gemäß der Erschließungsstandards nicht vom ÖPNV erschlossen (vgl. Kapitel 6.2).	
Planungsansatz: siehe Planungsprojekt G-2	
Verkehrliche Bewertung: + Behebung von Erschließungsdefiziten + Zusätzliches ÖPNV-Angebot als Alternative zum eigenen Pkw	
Beteiligte: Flecken Adelebsen, ZVSN, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	

SG-3	Flecken Bovenden
	Prüfauftrag: Prüfung der Einrichtung alternativer Mobilitätsangebote wie bspw. Einrichtung On-Demand-Verkehr / Shuttleverkehr oder Einrichtung auf Bovenden zugeschnittenes Verleihsystem E-Tretroller in Kombination mit dem ÖPNV-Angebot
Hintergrund: ÖPNV-Konzept im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes des Flecken Bovenden	
Planungsansatz: siehe Planungsprojekt G-2	
Verkehrliche Bewertung: + Behebung von Erschließungsdefiziten + Zusätzliches ÖPNV-Angebot als Alternative zum eigenen Pkw	
Beteiligte: Flecken Bovenden, ZVSN, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	

	Stadt Göttingen
SG-4	Planungsprojekt: Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen Regionalbus- und Stadtbusverkehr im Oberzentrum Göttingen
Hintergrund: Wiederaufnahme des Prüfauftrages gemäß NVP 2017. Rückmeldung der Stadt Göttingen im Rahmen der Auftaktbefragung zum NVP. Entwicklung der Göttinger Schullandschaft und der damit einhergehenden Ausweitung des Nachmittagsunterrichtes. Berücksichtigung der Belange der Berufspendler und Steigerung des Anteils der ÖPNV-Nutzung im Hinblick auf die Arbeitswege.	
Planungsansatz: • Entwicklung möglichst kurzer Reisezeiten im Ausbildungsverkehr zwischen Stadt und Umland Göttingen • Abstimmung zwischen Regional- und Stadtbus • Berücksichtigung der Randbedingungen des SPNV-Fahrplans	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserungen in der Schülerbeförderung und dadurch langfristige Kundenbindung + Zusätzliches Nachfragepotenzial durch Berufspendler + ggf. Taktausnahmen zu Schulanfangs- und Schlusszeiten verzichtbar zu machen	
Beteiligte: Stadt Göttingen, ZVSN, Göttinger Verkehrsbetriebe und weitere Verkehrsunternehmen, bei ländergrenzüberschreitenden SPNV-Verbindungen mit Nordhessen NVV	
Umsetzung: Umsetzung nach Abwägung der Kosten und Nutzen	

8.3 Maßnahmenprogramm Infrastruktur / Fahrzeuge

I-1	Maßnahme: Geplanter Ausbau, Neubau und Verlegung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: Von den Städten und Gemeinden ist im Gültigkeitszeitraum des NVP der Ausbau von Haltestellen geplant (Angaben der Städte und Gemeinden gemäß Befragung).	
Planungsansatz: Folgende Haltestellen und Infrastrukturen an den Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum bis 2022 ausgebaut werden: • Einbeck Mitte / ZOB und Neustädter Kirchplatz (für 2021/2022 geplant), • Einbeck Möncheplatz (zentrale Bushaltestelle am Möncheplatz wird barrierefrei mit Wetterschutz und Fahrgastinformationsanzeiger ausgebaut). • Für 2021/2022 ist der Ausbau des ZOB geplant) • Northeim, Westliche Erweiterung der P + R Anlage Sollingtor Beim Ausbau sind die Haltestellenstandards in Kapitel 5.2.6 zu beachten.	

Zur Verbesserung der Erschließungsqualität soll eine Prüfung zur Einrichtung neuer Haltestellen erfolgen:

- Bovenden: Göttinger Straße
- Bad Grund: Frankfurter Straße auf Höhe Sösewinkel
- Dassel: Lüthorst – Verlegung bzw. Einrichtung einer Haltestelle in zentraler Ortslage
- Einbeck: Andershäuser Str.
- Hardeggen: Wildpark
- Hardeggen: Gewerbeallee
- Moringen: im Bereich Buchenweg/ Kastanienweg/ Birkenweg
- Uslar: auf Höhe Ludwig-Erhard-Str und Karl-Ilse-Str
- Delligsen: Haltestelle und Wendemöglichkeit am Freibad
- Lauenförde: im Bereich Sohnreistraße/Raabestraße
- Bodenwerder: im Bereich Junkergrund

Mittelfristige Maßnahmen:

- Stadt Moringen: Die Einrichtung eines Bahnhalt punktes in Moringen (Raiffeisenstraße/Güterbahnhofstraße) ist geplant. Bei entsprechender Planungsreife ist auch eine Verknüpfung mit dem Busverkehr herzustellen. Hierfür wäre dann eine zusätzliche Haltestelle für den Busverkehr vorzusehen und zu planen.
- Stadt Osterode a. Harz: Einrichtung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Haltepunkt Mitte (Wiederaufnahme des Prüfauftrages gemäß NVP 2017; Zusammenführung der bestehenden Verknüpfungspunkte am Haltepunkt Mitte und Ausbau des Haltepunkts Mitte gemäß der in Kapitel 5.2.6 definierten Standards und unter Berücksichtigung der in Kapitel 6.5 durchgeführten Bewertung.)
- Ausbau, Ertüchtigung und Umbau bedeutsamer Verknüpfungspunkte gemäß der in Kapitel 5.2.6 definierten Standards wie bspw.
 - Northeim Gardekürassierstraße,
 - Holzminden Bahnhof,
 - Duderstadt ZOB,
 - Eschershausen Mitte
 - weitere: bei Bedarf

Verkehrliche Bewertung:

- + verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen
- + verbesserte Aufenthaltsqualität

Beteiligte:

ZVSN, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, ggf. weitere Beteiligte

Umsetzung:

In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen der Städte und Gemeinden

I-2	Prüfauftrag: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertige Fahrradabstellanlagen/Mobilitätsstationen
Hintergrund: Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist	

auch der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist.

Planungsansatz:

Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.

Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung

Folgenden Haltestellen sind gemäß der hier durchgeführten Analyse (Kapitel 6.2) von besonderer Bedeutung:

- Bad Lauterberg-Barbis Bahnhof
- Bad Lauterberg Haltestellen entlang Bahnhofstraße/Wissmannstraße
- Dransfeld Feuerwehr
- Duderstadt ZOB
- Moringen Amtsfreiheit
- Osterode Mitte (eine Sichtbeziehung zwischen ÖPNV und SPNV ist anzustreben)
- Uslar Auf der Höhe
- Boffzen Radstaken oder Poststraße
- Neuhaus Schlosspark

Der Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen kann durch die intermodale Verknüpfung mit dem Fahrrad erhöht werden. Insbesondere für Siedlungsbereiche, die im Busverkehr beispielsweise aufgrund fahrergonomischer Eigenschaften nicht angebunden werden können, bieten hochwertige Fahrradabstellanlagen an Haltestellen eine Möglichkeit der Verknüpfung zwischen Individual- und öffentlichen Verkehr. Daher soll eine Prüfung zur Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an/in folgenden Haltestellen/Bereichen erfolgen:

- Bad Gandersheim, Domänenhof und / oder Bahnhof
- Bad Lauterberg an der Bahnhofstraße
- Bovenden, Breite Straße
- Grünenplan Forsthaus
- Kaierde Ort
- Nörten-Hardenberg Bahnhof / ZOB
- Polle, Unter der Burg
- Uslar Neustädter Platz
- Rosdorf, Rischenweg
- Stadtoldendorf Bahnhof

Verkehrliche Bewertung:

- + verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen
- + Abbau von Erschließungsdefiziten
- + verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

Beteiligte:

ZVSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

kurz- bis mittelfristige Umsetzung

I-3	Prüfauftrag (Empfehlung): Verbesserte Positionierung der Fahrkartenautomaten
Hintergrund: Während der Beteiligung zum NVP 2017 des ZVSN ist mehrfach darauf hingewiesen worden, dass viele Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen schlecht positioniert sind. Folgende Aspekte wurde angesprochen: • Durch Sonneneinstrahlung sind die Informationen auf den Displays tlw. nicht lesbar • Tlw. sind Fahrkartenautomaten nicht überdacht, sodass bei Regen der Ticketerwerb stark erschwert wird • Für Rollstuhlfahrer/innen sind viele Fahrkartenautomaten und Entwerter aufgrund der Höhe gar nicht nutzbar	
Planungsansatz: • Überprüfung sämtlicher Fahrkartenautomatenstandorte in Form von gemeinsamen Begehungen • Überprüfung möglicher baulicher Veränderungen (Anbringen von Blendschutz, Überdachungen, bauliche Verlagerung, Herabsetzen von Entwertern bzw. Anbringung von zusätzlichen Entwertern etc.) Hinweis: Die Ausstattung der Bahnhofhaltepunkte befindet sich außerhalb der Verantwortlichkeit des NVP des ZVSN. Im Rahmen des Gegenstromprinzips werden jedoch Anregungen gegeben, die bei der Erstellung weiterer Planungen im SPNV einbezogen werden sollen und ggf. so Berücksichtigung finden.	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserter Service + Abbau von Zugangshemmnissen + höhere Kundenzufriedenheit + verbesserte Barrierefreiheit	
Beteiligte: ZVSN, VSN, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Fahrgast- und oder Behindertenverbände, LNVG und Infrastrukturbetreiber (DB StUS)	
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung	

I-4	Prüfauftrag: Strategieentwicklung zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (vgl. Kapitel 5.2.7)
Hintergrund: Im Zusammenhang mit umweltpolitischen Zielen sowie der Clean Vehicle Richtlinie sind zukünftig vermehrt alternative Antriebsformen zur Verbesserung der Umweltqualität im ÖPNV-Betrieb zu berücksichtigen, um Schadstoffemissionen und Lärmwirkungen durch den ÖPNV zu minimieren. Eine Prüfung des Einsatzes verschiedener Antriebsformen mit dem Ziel, die bestmögliche Einsatzform für den Betrieb abhängig vom jeweiligen Einsatzgebiet und dies auch in Abhängigkeit der erforderlichen (Lade-)Infrastrukturen vor Ort bzw. bei den Betreibern der Fahrzeuge umzusetzen, soll erfolgen.	

Das Projekt „Grüne Wasserstoffmobilität in Südniedersachsen“ wird konstruktiv begleitet.	
Planungsansatz: Sinnvoll für die Umsetzung erscheint eine Strategie, die die Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen in den Teilnetzen vorsieht, mit einer jeweiligen Differenzierung, wo ein lokal emissionsfreier Betrieb ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen kann – Dekarbonisierungsstrategie. Zukünftig sollen die öffentlichen Verkehrsmittel im Verbandsgebiet des ZVSN so umweltschonend wie möglich (Minderung von NOx und CO2) verkehren. Dabei sind, neben der Elektrifizierung, auch weitere Antriebsformen, wie Brennstoffzelle, bei der Prüfung der optimalen Antriebsform zu berücksichtigen. Bei der Umstellung der Busflotte soll die geplante Umsetzung der EU-Clean-Vehicle-Richtlinie als Mindestanforderung fungieren. Damit müssen 45% aller Neuverträge ab dem Jahr 2025 auf alternativer Antriebstechnologie basieren, ab dem Jahr 2030 65%.	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Umweltwirkung des ÖPNV	
Beteiligte: ZVSN, Verkehrsunternehmen, LNVG	
Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung	

8.4 Maßnahmenprogramm Marketing, Fahrgastinformation, Sicherheit

S-1	Planungsprojekt: Etablierung einer Mobilitätszentrale (MobiZ) Südniedersachsen
Hintergrund: Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 Verbesserung der Fahrgastinformation und Aufbau einer vernetzten Mobilitätsberatung	
Planungsansatz: • Eine MobiZ soll eine zeitgemäße Service- und Dienstleistungseinrichtung werden, in der verkehrsmittelübergreifend alle Angebote rund um das Thema Mobilität angeboten werden sollen. Hierzu soll ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot erschaffen werden. Neben der Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen durch zeitgemäße Technologielösungen soll auch eine individuelle Beratung der Menschen stattfinden. Individuelle Beratung könnten die Erstellung von persönlichen Fahrplänen, die Koordination von Fahrgemeinschaften aber auch die Beratung von Unternehmen zur Optimierung der Pendlerbewegungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sein. • Für die Einrichtung und den Betrieb einer MobiZ ist eine entsprechende Infrastruktur erforderlich (z. B. Büroräume, IT-Ausstattung, Telekommunikationsanlage). Diese MobiZ sollte mit ausreichend Personal in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis ausgestattet sein. Die Öffnungszeiten sollten kundenorientiert sein.	

Verkehrliche Bewertung:

- + Verkehrsverlagerung vom MIV zum Umweltverbund
- + Bessere Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden aus dem Umland
- + verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel

Beteiligte:

ZVSN, VSN, Stadt Göttingen und weitere Planungspartner

Umsetzung:

mittelfristig

S-2

Planungsprojekt:

Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation

Hintergrund:

Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017

Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen

Planungsansatz:

Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Anzeigemöglichkeiten für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast)

Für die folgenden Verknüpfungspunkte wird gemäß Kapitel 6.4 der dringlichste Handlungsbedarf abgeleitet:

- **Bad Sachsa Bahnhof** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Duderstadt ZOB** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Ebergötzen Seeburger Straße** (Umsetzung in 2020)
- **Einbeck Möncheplatz** (Umsetzung in 2020)
- **Einbeck Mitte / ZOB**
- **Hann. Münden Bahnhof** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Herzberg Bahnhof** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Kreiensen Bahnhof**
- **Moringen Amtsfreiheit** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Northeim Bahnhof / ZOB** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Osterode Mitte** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Uslar Neustädter Platz** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Walkenried Bahnhof** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Gittelde Bahnhof** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Hann. Münden Schloss** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Nörten-Hardenberg Bahnhof / ZOB** (Förderantrag bereits gestellt)
- **Norheim Gardekürassierstraße** (Förderantrag bereits gestellt)
- Weitere Umsetzung auf der Grundlage 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 nachfragerrelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Gemeinden/Städten, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten • Eine Festlegung weiterer Haltestellen erfolgt im Rahmen der Umsetzung des NVP • Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik • Klärung der Datenversorgung
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn
Beteiligte: ZVSN, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, VSN, weitere Planungspartner, bei ländergrenzüberschreitenden SPNV-Verbindungen mit Nordhessen NVV
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung

S-3	Planungsprojekt: Verbesserte Fahrgastinformation an den Haltestellen (allgemein)
Hintergrund: Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 Fehlende Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge	
Planungsansatz: • Ausstattung aller Haltestellen mit aktuellen, größeren und gut lesbaren Fahrplänen der dort verkehrenden Linien. • Perspektivisch Einführung von QR-Code-Technologie an den Fahrplänen - hierdurch Echtzeitinformationen über Smartphone möglich • Im Stadtgebiet Göttingen: Die verbesserten Aushangfahrpläne an den Haltestellen sollten zusammen mit den Aushangfahrplänen des Stadtbusses in einer Wartehallenvitrine untergebracht werden. Somit kann der Fahrgast alle benötigten Informationen konzentriert an einer Position erfassen. Die Umsetzung der Maßnahme (Planung und Finanzierung) wird als Gemeinschaftsaufgabe von Verkehrsunternehmen, Stadt Göttingen und ZVSN gesehen	
Verkehrliche Bewertung: Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort. Haltestellen ohne aktuelle und schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich	
Beteiligte: ZVSN, Verkehrsunternehmen, VSN, weitere Planungspartner, bei ländergrenzüberschreitenden SPNV-Verbindungen mit Nordhessen NVV	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung (2020/2021), sukzessive Weiterentwicklung	

S-4	Planungsprojekt: Barrierefreie Fahrgastinformationen
------------	---

Hintergrund: Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.
Planungsansatz: Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen bereitstellen • Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden • Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache • Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplänen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird) • Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV „Barrierefreie Informationstechnik Verordnung“ (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)
Verkehrliche Bewertung: + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind + verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)
Beteiligte: ZVSN, Verkehrsunternehmen, VSN, weitere Planungspartner
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung, sukzessive Weiterentwicklung

S-5	Planungsprojekt: Mobilitätstraining
Hintergrund: Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis)	
Planungsansatz: Mobilitätstraining für z. B. • ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus) • mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen) zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV • Mobilitätseingeschränkte sowie ältere Menschen erhalten die Möglichkeit direktes Feedback an das Fahrpersonal zu geben, bezogen auf alltägliche Probleme und Hemmnisse	
Verkehrliche Bewertung: + Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV + Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung + Sensibilisierung des Fahrpersonals	

Beteiligte:
VSN, Verkehrsunternehmen, ZVSN, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände, Behindertenbeauftragte und der Beirat für Menschen mit Behinderungen
Umsetzung:
kurzfristige Umsetzung

S-6	Planungsprojekt: Einführung eines Qualitätsmanagementsystems
Hintergrund:	
Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen.	
Planungsansatz:	
Die VU sind dazu verpflichtet, die im NVP definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Die VU sind für die ordnungsgemäße Erbringung der Leistungen und die Höhe der vom Auftraggeber geschuldeten Vergütung beweispflichtig. Sie kommen dieser Beweispflicht durch die Vorlage von wahrheitsgemäßen Status- und Qualitätsberichten nach. Die im NVP formulierten Standards und Anforderungen sollen regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung überprüft werden. Ferner ist die Kundenzufriedenheit zu untersuchen. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im NVP nach entsprechendem Beschluss aufgenommen. In einem ersten Schritt ist durch die VU und durch den Verbund eine Dokumentation der Kundenwünsche, -anregungen und -beschwerden vorzunehmen (Beschwerdemanagementsystem). Der Umgang mit den entsprechenden Rückmeldungen ist ebenfalls zu dokumentieren. Wiederkehrende Hinweise zu Sachverhalten, sind stichprobenartig zu evaluieren. Die Darstellung der Ergebnisse ist als jährlicher Qualitätsbericht dem AT zu übermitteln. Es wird erwartet, dass • ein intaktes Beschwerdemanagement vor Ort vorgehalten wird, • die telefonische Erreichbarkeit tagsüber sichergestellt ist, • ein zeitnahes Abarbeiten von Beschwerden/Problemen erfolgt; mit Rückmeldung an den Beschwerdeführer bzw. den Träger der Schülerbeförderung, • der „Runde Tisch Schülerbeförderung“ ein Standardinstrument des Beschwerdemanagements wird. Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen AT, Verbund und VU über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifenden Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden. Nach erfolgreicher Einführung des Beschwerdemanagementsystems sollte der Ansatz erweitert werden und in regelmäßigen Abständen eine Messung der Zufriedenheit der Fahrgäste, im Sinne eines Kundenbarometers vorgenommen werden. Daneben sollen speziellen Qualitätsprüfungen durch den Einsatz von Qualitätstestern erfolgen. Abstimmung mit dem NVV hinsichtlich der Abgrenzung und ggf. Schnittstellen zum System der 5-Minuten-Garantie bzw. des NVV-QMS	
Verkehrliche Bewertung:	

+ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards + Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots + Kundenbindung durch rasche Klärung, Behebung und Aufgreifen von Anregungen
Beteiligte: ZVSN, VSN, NVV in Hinblick 5-Minuten-Garantie bzw. des NVV-QMS
Umsetzung: kurz- bis mittelfristige Umsetzung

S-7	Planungsprojekt: Zielgruppenorientiertes Marketing / Mobilitätsmanagement
Hintergrund: Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.	
Planungsansatz: Einführung eines zielgruppenorientierten Marketings und zielgruppenorientierter Mobilitätsberatung in Zusammenarbeit mit dem VSN, z. B. für • Berufstätige, Schüler, Neubürger, ältere Menschen Der ÖPNV im ZVSN-Gebiet entwickelt sich weiter und wird immer attraktiver. Damit diese Botschaft bei den (potenziellen) Fahrgastinnen und Fahrgästen auch ankommt, ist ein Ausbau der Marketingmaßnahmen dringend geboten. Die Umsetzung der Tarifreform, aber auch andere zukünftige Maßnahmen, sind als neue und veränderte Produkte und Angebote zielgruppenorientiert zu vermarkten.	
Verkehrliche Bewertung: + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen	
Beteiligte: ZVSN, VSN	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

S-8	Planungsprojekt: Anschlussicherung
Hintergrund: Fortschreibung des Planungsprojektes gemäß NVP 2017 In differenzierten ÖPNV-Netzen spielen Umsteigebeziehungen eine wichtige Rolle. Die Befürchtung, dass Umsteigebeziehungen nicht funktionieren, kann ein Nutzungshemmnis darstellen.	
Planungsansatz: Auch vor dem Hintergrund einer größtmöglichen Sorgfalt, Fahrpläne einzuhalten, sind Störungen im Betriebsablauf manchmal unvermeidlich. Um den Fahrgästen dennoch eine möglichst zuverlässige Fahrt zu gewährleisten und sie pünktlich ans Ziel zu bringen, sollte auf ausgewählten Linien,	

an ausgewählten Verknüpfungs- und Haltepunkten oder zu ausgewählten Tageszeiten eine Anschlussgarantie eingeführt werden. Sollte der Anschluss zwischen Umsteigebeziehungen nicht erreicht werden (insbesondere letzte Fahrten des Tages), wird den Fahrgästen unternehmensseitig ein Taxi bestellt. Das Taxi sollte möglichst schon an der Umstiegshaltestelle stehen, wenn Fahrgäste mit einem verspäteten Produkt eintreffen. Das Fahrpersonal fragt im Bedarfsfall bei den Fahrgästen nach oder die Fahrgäste melden eine notwendige Anschlussfahrt bei den Fahrerinnen und Fahrern an. Betroffene erhalten einen Gutschein, der eine Fahrtberechtigung bis zur gewünschten Endhaltestelle ermöglicht.
Verkehrliche Bewertung: + Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch verlässliche Sicherheit. + Sekundärnutzen als Marketinginstrument - Werbung mit besonderen Serviceangeboten.
Beteiligte: ZVSN, VSN, Verkehrsunternehmen, Taxigewerbe
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung

S-9	Planungsprojekt: Herbeiführung eines einheitlichen Fahrzeugdesigns
Hintergrund: Positionierung der Marke VSN / ZVSN und Herbeiführung eines möglichst identischen Erscheinungsbildes der Fahrzeuge im Regionalverkehr	
Planungsansatz: • Entwicklung eines einheitlichen Fahrzeug-Außendesigns, welches optisch die Marke VSN / ZVSN widerspiegelt • Farbliche Einbindung des VSN-Designs sowie anbieterneutrale bzw. -übergreifend einheitliche Erscheinungsform. Vermeidung von optischen Mängeln bzw. der Lackierung der Vorbesitzer	
Verkehrliche Bewertung: Grundlage für eine Wiedererkennung und Positionierung der Produkte kann ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge sein. Ferner werden auch optische Mängel so möglichst gering gehalten	
Beteiligte: ZVSN, Verkehrsunternehmen, VSN, weitere Planungspartner	
Umsetzung: mittelfristig	

9. Kosten- und Finanzierungsübersicht

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 erbrachten Leistungen und Fahrplankilometer:

■ **Tabelle 39: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Linienverkehr Bus“**

Summe der Maßnahmen	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungs- veränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Finanzwirksamkeit [zusätzliche Fahrplankilometer x 2,50 Euro]
Landkreis Göttingen:	ca. 62.000	155.000 Euro
Landkreis Göttingen – Landkreis Northeim	ca. 4.000	10.000 Euro
Landkreis Holzminden	ca. 311.000	777.500 Euro
Landkreis Northeim – Landkreis Holzminden	ca. 96.000	240.000 Euro
Landkreis Northeim	ca. 93.000	232.500 Euro
Summe Verbandsgebiet	566.000	1.415.000 Euro

■ **Tabelle 40: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption „Linienverkehr Bus“ grenzüberschreitend**

Summe der Maßnahmen	Linienverkehr Bus Abschätzung Leistungs- veränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Finanzwirksamkeit [zusätzliche Fahrplankilometer x 2,50 Euro]
Landkreis Göttingen weitere Nachbarlandkreise	ca. 83.000*	207.500 Euro*
Landkreis Holzminden weitere Nachbarlandkreise	ca. 38.000*	95.000 Euro*

* bei den hier dargestellten grenzüberschreitenden Linien sind die Leistungen auf dem gesamten Linienweg dargestellt.

Insgesamt werden für das Verbandsgebiet Mehrleistungen in Höhe von rund 566.000 Fahrplankilometer pro Jahr ermittelt. Dabei handelt es sich um reine Fahrplankilometer.

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Linienverkehre (2,50 Euro/km) wird durch die Umsetzung der gesamten Maßnahmenkonzeption (Grundlage sind hier die Fahrplankilometer) eine Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 1.415.000 Euro pro Jahr abgeschätzt⁴⁹. Zu berücksichtigen bleibt, dass hierbei sämtliche Leistungen mit einem einheitlichen Kostensatz im Linienverkehr berechnet wurden. Vor dem Hintergrund, dass verschiedene Teilleistungen auch als bedarfsgesteuerte Verkehre erbracht werden können, können sich Ersparnisse ergeben, wenn einerseits kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden und andererseits nicht sämtliche im Fahrplan dargestellte Fahrten abgerufen werden.

Hinzu kommen die Leistungen wie sie in Tabelle 40 dargestellt sind. Diese kommen aber erst dann zum tragen, wenn über eine etwaige Realisierung und der damit verbundenen Finanzierung mit den Nachbareaufgabenträgern konsensuale Übereinstimmung erzielt wurde.

Es wird keine Steigerung der Erlöse erwartet, da die Wirkungen einer gesteigerten Fahrgastnachfrage durch die Verbesserung des Bedienungsangebotes, tlw. durch den Rückgang der Fahrgastnachfrage in Folge der demographischen Entwicklung kompensiert werden.

Zu berücksichtigen bleibt fernerhin, dass es zukünftig zu einer „Steigerung der Energiepreise“ kommen kann. An dieser Stelle ist darüber hinaus auf weitere Preisentwicklungen z. B. im Bereich der Personalkosten hinzuweisen.

⁴⁹ 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).

10. 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, beispielsweise durch betriebliche Optimierung, dauerhaft ermöglichen.

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 2017 gibt die folgende Tabelle einen Überblick über die Aufteilung des Busangebotes in Linienbündel sowie entsprechender Änderungen im Verbandsgebiet. 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 Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien an gemeinsamen betrieblichen Verknüpfungspunkten) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

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.
- ➔ Änderungen gegenüber NVP ZVSN 2017 bzw. NVP Landkreis Holzminden 2016

■ **Tabelle 41: Teilnetzbildung im ZVSN - Linienzuordnung und Laufzeiten der PBefG-Genehmigungen**

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
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	07/29
12	<i>Osterode - Katlenburg-Lindau – Northeim</i> ➔ 240 Northeim - Katlenburg - Lindau - Bilshausen - Gieboldehausen 241 Katlenburg - Gillersheim - Lindau 242 Katlenburg - Berka - Lindau ➔ 464 auflösen <u>Begründung:</u> Das Auflösen der Linie 464 und die Zuordnung der damit verbundenen Leistung zur - Linie 171 im TN 51 (Übernahme der Leistung zwischen Bilshausen und Wulften) - Linie 240 im gleichen TN (Verlängerung von Bilshausen bis Gieboldehausen bei gleichzeitiger Übernahme des Großteils der Leistung der Linie 171 (TN 51) in diesem Abschnitt, wodurch eine regelmäßige Anbindung des TN 12 an den ÖPNV-Verknüpfungspunkt Gieboldehausen erreicht wird. - Linie 453 im TN 21 (Übernahme der Leistung zwischen Wulften und Osterode) führt zu attraktiveren Direktfahrtmöglichkeiten für die Fahrgäste und eröffnet die Möglichkeit einer wirtschaftlicheren Produktion der Gesamtliniennleistung. Optimierte Fahrzeugumläufe können durch beginnende und endende Fahrten am ÖPNV-Verknüpfungspunkt Gieboldehausen im TN 12 sowie am Bahnhof Wulften im TN 51 erzielt werden. Im TN 21 wird durch die beschriebene Maßnahme eine regelmäßige Anbindung der Gemeinden Elbingerode und Hörden an des Mittelzentrum Osterode erreicht.	07/24
21	<i>Osterode - Herzberg - Bad Lauterberg - St. Andreasberg</i> 450 Herzberg - Bad Lauterberg - St. Andreasberg /- Braunlage	07/24

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	451 Herzberg - Lonau - Sieber 453 Herzberg - Hörden - Hattorf - Wulften - Osterode 454 Herzberg - Pöhlde - Rhumspringe - Duderstadt 457 Herzberg - Düna – Osterode → 459 Herzberg Bf. - Herzberg Krankenhaus - Lonau <u>Begründung:</u> Nach Beendigung der Probephase wird die Linie 459 als reguläres Angebot weitergeführt. Spätestens zum Laufzeitende des TN 21 erfolgt die Integration der Linie 459 in dieses Teilnetz mit Verlängerung dieser Linie nach Lonau und Übernahme eines Teils der Leistungen von der Linie 451. Mit der Erweiterung der Linie 453 (Übernahme der Leistung zwischen Wulften und Osterode von Linie 464) wird eine regelmäßige Anbindung der Gemeinden Elbingerode und Hörden an das Mittelzentrum Osterode erreicht.	
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	07/24
30	Stadtverkehr Northeim 1 Hillerse - Höckelheim - Bf. - Markt - Verdistrasse 2 Bahnhof - Wieterviertel - Markt - Krankenhaus 3 Bühne - Sudheim - Bf. - Markt - Dieselstraße 4 Gewerbegebiet Süd - Markt - Langenholtensen 7 Bahnhof – Gardekürassierstraße - Schulzentrum 8 Hillerse - Höckelheim - Bf. - Markt - Verdistrasse / 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 - Lengleren - Harste - Emmenhausen	07/24
32	Göttingen - Hardeggen - Moringen - Northeim 220 Göttingen - Lengleren - Hardeggen - Moringen 221 Hardeggen - Hettensen (- Lödingsen) 222 Moringen - Fredelsloh - Hardeggen 223 Moringen - Großenrode - Behrensen 225 Moringen – Northeim	07/24

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
41	Göttingen - Adelebsen – Uslar 110 Göttingen - Barterode - Adelebsen 112 Erbsen - Löttingsen - Wibbecke - Adelebsen 115 Dransfeld -/ Barterode - Güntersen - Eberhausen - Adelebsen 210 Göttingen - Adelebsen – Uslar	07/24
42	Hardeggen - Uslar – Bodenfelde ➔ 211 Uslar - Offensen - Fürstenhagen 212 Hardeggen - Uslar 213 Uslar - Bollensen - Vahle - Eschershausen - Uslar 214 Uslar - Bodenfelde - Amelith ➔ 510 Uslar - Holzminden ➔ 511 geht in Linie 510 auf ➔ 554 Holzminden - Fürstenberg – Beverungen ➔ 556 Fürstenberg - Boffzen - Höxter <u>Begründung:</u> Mit der Übernahme der Linie 211 aus dem TN 41 in das TN 42 wird eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreicht, da betriebliche Durchbindung und optimierte Fahrzeugumläufe durch beginnende und endende Fahrten am gemeinsamen Verknüpfungspunkt „Uslar Zur Schwarzen Erde“ mit den Linien 212, 213 und 214 bestehen. Das Leistungsangebot der Linie 511 wird in das Angebot der Linie 510 integriert, so dass die neue Linie 510 (mit dann erweitertem Linienweg und Fahrtenzahl) insgesamt wirtschaftlicher und mit einem für die Fahrgäste besser verständlicherem, integrierten Fahrtenangebot auch über die Landkreisgrenze hinweg kommuniziert werden kann. Zum Laufzeitende des Teilnetzes erfolgt die Übernahme der Linien 554 und 556 aus dem aufzulösendem TN 94 in dieses Teilnetz	07/24
51	Göttingen - Gieboldehausen – Duderstadt 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 <u>Begründung:</u> Linie 171: Durch die Übernahme der Leistung zwischen Bilshausen und Wulften von der Linie 464 wird eine regelmäßige Anbindung des TN 51 an den Bahnhof Wulften erreicht.	07/24

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
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	07/24
53	LandesBusLinie 160 160 Göttingen – Duderstadt	07/24
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 Begründung: Für die Linie 101 erfolgt ab 12/2020 eine Einkürzung des Linienweges, der Abschnitt Hedemünden - Gertenbach entfällt. Für die Linie 105 erfolgt ab 12/2020 eine Verlängerung über den Bahnhof hinaus nach Bonaforth. Änderungen in diesem TN begründen sich durch Fahrplanänderungen im SPNV sowie im TN 63, die im Dezember 2020 wirksam werden.	07/25 (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	07/29
62	Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden 120 Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden 121 Dransfeld - Jühnde - Scheden 122 Dransfeld - Löwenhagen - Ellershausen - Scheden	07/29
63 NVV 110	Hann. Münden - Staufenberg - Niestetal – Kassel <i>(nachrichtliche Erwähnung der Änderungen)</i> ➔ 30 Kassel - Niestetal - Landwehrhagen - Hann. Münden ➔ 32 entfällt im Verbandsgebiet ZVSN ➔ 33 Niestetal - Staufenberg (Mehrleistungen – Übernahme Teilleistungen der bisherigen Linien 30, 32 und 34) ➔ 34 Kaufungen – Nieste – Staufenberg ➔ 196 entfällt im Verbandsgebiet ZVSN	12/ 20 (2)

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
64 NVV 101	Hann. Münden - Reinhardshagen / Oberweser – Bodenfelde 190 Hofgeismar - Reinhardshagen - Hann. Münden 194 Bodenfelde - Lippoldsberg - Oedelsheim - Gieselwerder 195 Hann. Münden - Hemeln - Oedelsheim - Gieselwerder (NVV 191, 192, 193)	12/21 (2)
70	Stadtverkehr Einbeck 201 Möncheplatz - Mitte - Kühner Höhe - Mitte 202 Mitte - Möncheplatz - Südstadt - Möncheplatz 203 Möncheplatz - Mitte - Friedhof - Möncheplatz	07/25
71	Einbeck – Northeim 230 Einbeck - Salzderhelden - Northeim 234 Einbeck - Edemissen - Iber - Drüber 235 Einbeck - Drüber - Northeim	07/25
72	Einbeck – Dassel 250 Einbeck - Markoldendorf - Dassel - Neuhaus 252 Einbeck - Lauenberg - Sievershausen - Dassel 253 Einbeck - Lüthorst - Markoldendorf - Dassel 256 Wellersen - Markoldendorf <u>Begründung:</u> Durch die Verschiebung der Linie 254 in das TN 83 erfolgt eine Verringerung des Leistungsvolumens im TN 72, so dass die TN-Größe besser auf die mittelstandsorientierte Struktur der Verkehrsunternehmen in der Region ausgerichtet ist. Ein wirtschaftlicherer Betrieb der Linie 254 begründet sich durch die Bündelung mit der in Teilen parallel verkehrenden Linie 275 (siehe TN 83).	07/25
81	Northeim - Kalefeld - Kreiensen / - Bad Gandersheim ➔ 261 Echte - Willershausen - Wiershausen – Harriehausen - Bad Gandersheim 262 Northeim - Kalefeld 263 Greene - Sebexen 264 Bad Gandersheim - Kalefeld - Echte 265 Northeim – Echte ➔ 837 Seesen - Bad Gandersheim <u>Begründung:</u> Das TN 82 entfällt, da die Linie 271 von der RVHi übernommen wurde und das TN 82 dann nur noch aus der einzelnen Linie 837 bestehen würde. Mit der Übernahme von Linienabschnitten der Linie 837 werden betriebliche Synergien mit der im Nordabschnitt parallelen Linie 261 nutzbar und es wird eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreicht, da das Potenzial einer betrieblichen Durchbindung und eines optimierten Fahrzeugumlaufs durch beginnende und endende Fahrten am gemeinsamen Verknüpfungspunkt „Bad Gandersheim Domänenhof“ mit der Linie 264 bestehen.	07/24

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	Der Linienabschnitt Ildehausen - Seesen der Linie 837 wird in das entsprechende Teilnetz im Raum Seesen (Regionalverband Braunschweig) integriert.	
83 → 81	Bad Gandersheim - Kreiensen – Einbeck → 254 Einbeck - Stroitz - Kreiensen 275 Einbeck - Greene - Kreiensen - Bad Gandersheim 276 Sievershausen - Greene - Erzhausen - Kreiensen <u>Begründung:</u> Mit der Übernahme der Linie 254 aus dem TN 72 in das TN 83 wird eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreicht, da eine mögliche betriebliche Durchbindung und optimierte Fahrzeugumläufe durch beginnende und endende Fahrten am gemeinsamen Verknüpfungspunkt „Kreiensen Bahnhof“ mit der Linie 276 bestehen.	07/24
Es erfolgt die Zusammenführung der Teilnetze 81 und 83 ab Laufzeitende, damit eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung aufgrund optimierter Fahrzeugumläufe der dann in einem Teilnetz produzierten Verkehre erzielt werden kann. So können bspw. die Linie 264 und die Linie 275 einem Teilnetz zugeordnet werden, da diese mit der gemeinsamen Haltestelle „Bad Gandersheim Domänenhof“ einen gemeinsamen Ausgangspunkt und damit betrieblichen Verknüpfungspunkt haben.		
NVV 111	Bereich Fulda 42 Kassel - Fulda - Hann. Münden (NVV 40, 41)	12/22 (2)
90	Stadtverkehr Holzminden → 501 Nordring (Haarmannplatz - Bülte - Hungerborn - Haarmannplatz) → 502 Südring (Haarmannplatz - Bahnhof - Münchhausenstr. - Wilhelmshütte - Haarmannplatz) → 509 Holzminden Ring 1 und Ring 2 Für die Linie 509 erfolgt ab 08/2022 eine Leistungsaufteilung auf die Stadtbuslinie 509 und die Regionalbuslinien der TN 42, 91, 92 und 94.	08/22
91	Holzminden – Polle – Bodenwerder → 520 Holzminden - Polle - Bodenwerder → 521 Holzminden - Polle - Bad Pyrmont → 523 Stadtoldendorf - Eschershausen – Bodenwerder → 524 Bodenwerder - Ottenstein - Lichtenhagen → 525 Bodenwerder - Halle – Heyen → 526 Bürgerbus Bodenwerder → 528 Holzminden - Rühle - Bodenwerder → (neu) Bodenwerder – Hehlen – Emmerthal – Hameln → AST Landkreis Holzminden Korridor 2 <u>Begründung:</u> Die Auflösung des bisherigen Großbündels Regionalbus Holzminden und die Aufteilung auf die Teilnetze erfolgt, um das insgesamt große Leis-	08/22

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
	tungsvolumen besser auf die mittelstandsorientierte Struktur der Verkehrsunternehmen in der Region auszurichten. Die Abgrenzung der neuzubildenden Teilnetze erfolgt entlang der verkehrsgeografischen Trennlinien nördlicher Höhenzug Solling bzw. Höhenzug Vogler. Mit der Ausgestaltung des TN91 (nördlich der Kreisstadt bzw. westlich der Weser) wird die zentralörtliche Gliederung und die damit verbundenen verkehrlichen Verflechtungen im Teilraum Bad Pyrmont, Bodenwerder, Polle und Holzminden berücksichtigt. Die Zugehörigkeit der Linien zum TN 91 erfolgt, damit eine hohe Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreicht werden kann, da das Potenzial einer betrieblichen Durchbindung und eines optimierten Fahrzeugumlaufs durch beginnende und endende Fahrten insbesondere an den gemeinsamen Verknüpfungspunkten „Holzminden Bahnhof“ und „Bodenwerder Im Hagen“ gegeben ist. Für die Linie 520 erfolgt eine Linientrennung in Bodenwerder, da das Fahrplanangebot hier bereits eine räumliche Trennung aufweist.	
92	Holzminden – Stadtoldendorf – Eschershausen ➔ 530 Holzminden - Bevern; Stadtoldendorf - Eschershausen - Holzen ➔ 531 Holzminden - Golmbach – Stadtoldendorf ➔ 540 Holzminden - Stadtoldendorf / Eschershausen – Einbeck ➔ 542 Stadtoldendorf - Wangelnstedt – Denkieshausen ➔ 543 Stadtoldendorf – Dassel ➔ AST Landkreis Holzminden Korridor 3 <u>Begründung:</u> Die Auflösung des bisherigen Großbündels Regionalbus Holzminden erfolgt vor dem Hintergrund, dass das Leistungsvolumen durch die Aufteilung in die Teilnetze so verändert wird, dass die TN-Größe besser auf die mittelstandsorientierte Struktur der Verkehrsunternehmen in der Region ausgerichtet ist. Die Abgrenzung der neuzubildenden Teilnetze erfolgt entlang der verkehrsgeografischen Trennlinien nördlicher Höhenzug Solling bzw. Höhenzug Vogler. Mit der Ausgestaltung des TN 92 (östlich der Kreisstadt bzw. der Weser) werden die zentralörtliche Gliederung und die damit verbundenen verkehrlichen Verflechtungen im Teilraum Eschershausen, Holzminden, Stadtoldendorf berücksichtigt. Die Zugehörigkeit der Linien zum TN 92 erfolgt, damit eine hohe Wirtschaftlichkeit der Bedienung erreicht werden kann, da das Potenzial einer betrieblichen Durchbindung und eines optimierten Fahrzeugumlaufs durch beginnende und endende Fahrten an den gemeinsamen Verknüpfungspunkten „Holzminden Bahnhof“, „Stadtoldendorf Bahnhof“ und „Eschershausen Mitte“ gegeben ist. Das Leistungsvolumen im heutigen Gesamtnetz Landkreis Holzminden (Linienbündel 1) wird durch die Aufteilung der Leistung in die Teilnetze so verändert, dass die TN-Größe besser auf die mittelstandsorientierte Struktur der Verkehrsunternehmen in der Region ausgerichtet ist.	08/22
93	➔ 500 Landesbus Holzminden - Stadtoldendorf - Kreiensen	

Teilnetz	Korridor / Zugehörige Linie(n)	Genehmigungs- laufzeit
94 → 42	Holzminden – Höxter → 554 Holzminden - Fürstenberg – Beverungen → 556 Fürstenberg - Boffzen – Höxter → AST Landkreis Holzminden Korridor 1 <u>Begründung:</u> Die Auflösung des bisherigen Großbündels Regionalbus Holzminden erfolgt vor dem Hintergrund, dass das Leistungsvolumen durch die Aufteilung in die Teilnetze so verändert wird, dass die TN-Größe besser auf die mittelstandsorientierte Struktur der Verkehrsunternehmen in der Region ausgerichtet ist. Die Abgrenzung der neuzubildenden Teilnetze erfolgt entlang der verkehrsgeografischen Trennlinien nördlicher Höhenzug Solling bzw. Höhenzug Vogler. Mit der Ausgestaltung des TN 94 (westlich des Sollings) wird die zentralörtliche Gliederung und die damit verbundenen verkehrlichen Verflechtungen im Teilraum Holzminden, Höxter berücksichtigt. Das Leistungsvolumen im heutigen Gesamtnetz Landkreis Holzminden (Linienbündel 1) wird durch die Aufteilung der Leistung in die Teilnetze so verändert, dass die TN-Größe besser auf die mittelstandsorientierte Struktur der Verkehrsunternehmen in der Region ausgerichtet ist. Es erfolgt die Integration des TN 94 in TN 42 in 2024, damit eine höhere Wirtschaftlichkeit der Bedienung aufgrund optimierter Fahrzeugumläufe der dann in einem Teilnetz produzierten Verkehre erzielt werden kann.	08/22
Stadt Göttingen	61 Göttingen – Rosdorf 62 Göttingen - Bovenden	
LK Eichsfeld	1 Dingelstädt - Leinefelde - Worbis - Duderstadt 25 Großbodungen - Ecklingerode - Duderstadt	
LK Hildes- heim	Linie 41 Bodenburg - Lamspringe - Bad Gandersheim. Linie 61 Alfeld - Freden - Bad Gandersheim.	
LK Hildes- heim	62 Alfeld - Delligsen – Ammensen 63 Alfeld - Delligsen - Grünenplan - Eschershausen 64 Alfeld - Hohenbüchen - Düingen - Thüste 642 Düingen - Delligsen - Grünenplan / Ammensen	
LK Hameln- Pyrmont	40 Hameln - Kirchohsen - Lichtenhagen - Ottenstein 44 Hameln/Kirchohsen - Esperde - Heyen - Börry - Kirchohsen/Hameln 51 Hameln - Bisperode - Harderode - Bremke - Halle - Bodenwerder 59 Salzhemmendorf - Harderode - Heyen / Bodenwerder - Hehlen	
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	

11. ANHANG 1 – Bilanzierung NVP ZVSN 2017

Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen
		Ja	Nein	z.T.	
Maßnahmen mit Angebotsänderung					
Stetige Überprüfung und Anpassung der Fahrpläne im Schülerverkehr		x			
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 120	1 Fahrt SA, 2 Fahrten SO		x		in Planung (Bestandteil der Untersuchung des Gesamt-Korridors TN 62)
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 210	1 Fahrt MF, 5 Fahrten SA	x			MF umgesetzt; Verdichtung SA wieder auf Stundentakt (vormittags)
Einrichtung einer neuen Verbindung zw. Duderstadt und Herzberg am Harz		x			Verlängerung Linie 454 bis/ab Duderstadt, tlw. Leistungsübernahme von Linie 162
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 250/252	11 Fahrten MF, 24 Fahrten SA	x			Integriertes Gesamtangebot Einbeck - Dassel mit Linien 250, 252 und 253
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 212	6 Fahrten SA		x		Paralleles SPNV-Angebot
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 264	6 Fahrten MF	x			Weitergehende Angebotsaufwertung an SA und im Nachtverkehr
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 510	6 Fahrten MF, 4 Fahrten SA, 4 Fahrten SO, Verknüpfung mit Linie 511			x	Verdichtung Linie 510 bei Aufgabe Linie 511 ab August 2020
Konsequente Führung der Linie 230 über Northeim Krankenhaus				x	Weiterhin keine Bedienung des Krankenhauses in den Schulverkehrsspitzen und an SO (kein Betrieb der Linie 230 an SO)
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 440	8 Fahrten MF, 4 Fahrten SA, 4 Fahrten SO	x			Angebotsausweitung an allen Wochentagen mit Bussen, keine Bedarfsbedienung in der SVZ wegen problematischer Gewinnung Taxiunternehmen
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 450	10 Fahrten MF, 4 Fahrten SA, 2 Fahrten SO	x			Angebotsausweitung an allen Wochentagen mit Linientaxis, keine Bedarfsbedienung in der SVZ wegen problematischer Gewinnung Taxiunternehmen
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 460	10 Fahrten MF, 6 Fahrten SA, 4 Fahrten SO	x			Angebotsausweitung an allen Wochentagen mit Bussen, keine Bedarfsbedienung in der SVZ wegen problematischer Gewinnung Taxiunternehmen
Zusätzliches Fahrtenangebot Linie 470	10 Fahrten MF, 6 Fahrten SA, 4 Fahrten SO	x			Angebotsausweitung unter Integration der nach Braunlage verlängerten Linie 472 an allen Wochentagen mit Bussen, keine Bedarfsbedienung in der SVZ wegen problematischer Gewinnung Taxiunternehmen
Ausbau, Neubau und Verlegung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen	• Bad Grund, Bahnhof Gittelde			x	Umgesetzt: Bahnhof Gittelde,

	• Einbeck ZOB, Möncheplatz und Neustädter Kirchplatz • Herzberg, Omnibushaltestelle Schloss Ost • Herzberg, P+R Schlossbahnhof • Herzberg, P+R Hauptbahnhof • Northeim, Westliche Erweiterung der P+R-Anlage Sollingtor • Verlegung bzw. Einrichtung von Haltestellen in Lüthorst (Anbindung des nordwestlichen Siedlungsgebietes), Markoldendorf (Anbindung des Siedlungsgebietes am Pfarrgarten und Stettiner Straße/Armelser Straße) • Rosdorf: Bau eines überdachten und beleuchteten Wartebereiches an der Haltestelle "Rischenkrug"				Markoldendorf (Neueinrichtung Haltestellenpaar Obere Torstraße im Nordwesten der Ortschaft) Herzberg, P+R Hauptbahnhof Umsetzung vsl. 2020: Einbeck Möncheplatz, Herzberg Schloss Ost, Lüthorst Ortsmitte, Rosdorf Rischenkrug Northeim, P+R westl. Bahnhof Laufende Planungen: Einbeck Mitte / ZOB, Einbeck Neustädter Kirchplatz
Prüfaufträge					
Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebots		x			
Einführung direktes Fahrtenangebot zw. Flecken Adelebsen und der SG Dransfeld	Bedarfsgerechter Verkehr			x	Angebotsaufweitung nur an Schultagen
Einrichtung einer Schnellbuslinie zw. Duderstadt und Göttingen		x			Landesbedeutsame Buslinie 160 ab 1.4.2019
Anpassung Linienvverlauf Linie 150	Konsequent über Max-Näder-Str. und Charlottenburger Str. in Duderstadt			x	Umsetzung v.a. bei Pendler-relevanten Fahrten; Anbindung erfolgt durch LBL 160 im Stundentakt
Beschleunigte Fahrten zw. Göttingen und Duderstadt	Ausgewählte Fahrten der Linie 150 als Expressfahrten über Gleichen		x		einige Expressfahrten in der HVZ vorhanden; LBL 160 verkehrt als Schnellbus
Teilnetz 61: verbesserte Anbindung an Bf Friedland			x		Negative Potenzialanalyse (Gutachten GVS)

Einführung Fahrtenangebot zw. Gieboldehausen und Rhumspringe (162)	Verknüpfung mit Linie 454 in Rhumspringe, zusätzliches Fahrtenangebot am Wochenende			x	Verknüpfung in Rhumspringe ist umgesetzt, mit Bestandsangebot der Linie 162 MF und SA
Verbesserte Fahrradmitnahme in Teilräumen T1 und T2			x		Negative Nachfrageentwicklung in topografisch anspruchsvollen Regionen durch das Aufkommen von E-Bikes
Verlängerung der Linie 250 nach Holzminden			x		Abstimmung mit Linienkombination 540 / 543 im Raum Stadtoldendorf erforderlich. Verdichtung Linie 250 Dassel - Neuhaus (Anschluss Linie 510) prüfen in Zusammenhang mit Integration Schülerverkehr ab 2022 (Neuvergabe LK HOL)
Einführung attraktives Fahrtenangebot zw. Us-lar – Fredelsloh – Lauenberg – Einbeck	Bedarfsgerechter Verkehr			x	Temporäre Umsetzung, zwischenzeitlich wieder eingestellt mangels Nachfrage und verbesserter Verbindungen im SPNV
Einrichtung eines einheitlichen Rufbus-Systems/AST-Systems an Wochenenden, Feiertagen und Ferienzeiten				x	Verdichtete Angebote an SA mit Bussen und im Nachtverkehr mit Linientaxis. Gewinnung von Taxiunternehmen, die in der SVZ Bedarfsfahrten durchführen, ist problematisch
Einführung Fahrtenangebot zw. Einbeck und Alfeld	Über Naensen, Ammensen und Delligsen			x	Verlängerung Linie 254 Einbeck - Naensen nach Kreiensen mit Anschlussbildung SPNV nach Alfeld
Überprüfung/konzeptionelle Neuordnung im Korridor Einbeck - Salzderhelden	Zusammenhang mit Reaktivierung Bahnverkehr	x			Weitgehende Umsetzung, Ausbau Einbeck Mitte / ZOB befindet sich noch in der Vorplanung
Koordiniertes Bus-Schiene-Angebot Relation Bad Gandersheim – Kreiensen – Einbeck				x	Angebotsverdichtung Linie 275 Einbeck - Bad Gandersheim MF
Weiterentwicklung des Angebots auf der Relation Dassel – Stadtoldendorf – Eschershausen Weiterentwicklung des Angebots auf der Relation Einbeck - Stadtoldendorf			x		Geringes Pendlerpotenzial, mittelfristiges Fahrplankonzept im SPNV Holzminden - Stadtoldendorf - Kreiensen noch ungeklärt
Einrichtung von attraktiven Angeboten für fehlende Früh- und Spätfahrten im SPNV im Bereich Osterode, Herzberg, Bad Sachsa und Walkenried				x	Zusatzleistungen der bahnparallelen Buslinien 450 und 457 in der SVZ. Ab Dezember 2020 erweitertes SPNV-Angebot der RB 46 in der SVZ.
Alternierende bzw. ergänzende Linienführung und Einrichtung von Haltestellen im Bereich Andershäuser Kirchweg / Am Steinbruch / Mühlenbergstraße	Stadt Einbeck		x		Notwendige Anpassung des Stadtverkehrs Einbeck an den neu angebotenen SPNV erfolgte zunächst auf Basis des bisherigen Linienetzes
Einrichtung von Haltestellen an der Torstraße, Siedlungsstraße, Burckhardtstraße und/oder Lange Pröbsten Straße mit entsprechender Linienwegänderung	Flecken Adelebsen		x		Straßenräumlich problematisch für Linienbusverkehr, ggf. alternative Erschließung mit Ortsverkehr / Linientaxi prüfen
Verlegung der Haltestelle Bergstraße	Flecken Adelebsen		x		Mit Fördermitteln ausgebautes Haltestellenpaar Bergstraße befindet sich noch in der Zweckbindung

Einrichtung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Haltepunkt Mitte	Stadt Osterode am Harz		x		Immobilienwerb durch die Stadt Osterode erforderlich
Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen Regionalbus- und Stadtbusverkehr	Göttingen			x	Kontinuierliche Fahrplanmaßnahmen, unter Berücksichtigung der jeweiligen Randbedingungen im Stadt- und Regionalbusverkehr
Intermodale Verknüpfung an definierten Verknüpfungspunkten	(A-3.1)			x	Diverse Ansätze; Bürgerbus, Dorfbus, Verknüpfungspunkte mit besonderen Anlagen des Radverkehrs.
Verbesserung der Mobilität in der Fläche	(A-3.2)			x	s.o.
Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertige Fahrradabstellanlagen	• Adelebsen Bahnhof • Adelebsen Rathaus • Bad Gandersheim Heckenbecker Straße • Bad Lauterberg Bahnhof • Bad Lauterberg Haltestellen entlang Bahnhofstraße / Wissmannstraße • Dransfeld Teichstraße, Feuerwehr oder Immenstraße • Duderstadt ZOB • Moringen Amtsfreiheit • Osterode Mitte • Uslar ZOB			x	Umgesetzt: Adelebsen Bahnhof Laufende Planungen: Dransfeld Feuerwehr, Duderstadt ZOB, Moringen Amtsfreiheit <u>Anmerkung:</u> Seitens des LK Göttingen wurden 2019 den Kommunen Fahrradbügel zur Positionierung an nachfragestarken Bushaltestellen und allgemein für im Gemeindegebiet an sinnvoll erachteten Positionen zur Verfügung gestellt, bzw. konnten beantragt werden.
Verbesserte Positionierung der Fahrkartenautomaten					Zuständigkeit der LNVG
Etablierung einer Mobilitätszentrale (MobiZ) Südniedersachsen				x	Sachbearbeiter Mobilitätsmanagement beim ZVSN
Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation	Mind. folgende Haltestellen: • Bad Sachsa Bahnhof • Duderstadt ZOB • Ebergötzen Seeburger Straße • Einbeck Möncheplatz • Einbeck ZOB • Hann. Münden Bahnhof / ZOB • Herzberg Bahnhof • Kreiensen Bahnhof • Moringen Amtsfreiheit • Northeim Bahnhof / ZOB • Osterode Mitte • Salzderhelden Bahnhof			x	Umgesetzt: Salzderhelden Bahnhof Adelebsen Bahnhof Hardeggen Rathaus Umsetzung vsl. 2020: Bad Sachsa Bahnhof, Ebergötzen Seeburger Straße, Einbeck Möncheplatz

	- Uslar ZOB - Walkenried Bahnhof				
Verbesserte Fahrgastinformation an den Haltestellen (allgemein)			x		Beschaffung neuer Hardware für Fahrzeuge durch diverse VU und VSN angestrebt, Umsetzung vsl. 2020/21; in der Folge ergibt sich eine geänderte Software mit geeigneten Fahrplan- Darstellungsformen. Bestehende Fahrplantabellen und Aushangfahrpläne wurden im Layout verändert, an Haltestellen werden nunmehr spezifische Haltestellen-Aushangpläne statt farblich markierter Fahrplantabellen ausgehängt
Barrierefreie Fahrgastinformationen				x	An Haltestellen mit DFI umgesetzt, alternative Mediennutzung prüfen, z. B. Mobiltelefon.
Mobilitätstraining				x	Erfolgt tlw. durch VU / VSN
Einführung eines Qualitätsmanagementsystem				x	Teilweise implementiert (Notfallmanager bei VSN) zukünftig noch stärkere Abstimmung zwischen ZVSN, VSN und VU erforderlich
Zielgruppenorientiertes Marketing / Mobilitätsmanagement				x	Sachbearbeiterin Marketing, Sachbearbeiter Mobilitätsmanagement beim ZVSN
Anschlussicherung	Rückfallebene Taxiangebot bei verpassten Anschlüssen		x		Gewinnung von Taxiunternehmen, die in der Fläche Bedarfsfahrten durchführen, ist problematisch
Überprüfung von Tarif und Ticketsortiment			x		Umsetzung Tarifgutachten ab 2020

12. ANHANG 2 – Bilanzierung NVP LK Holzminden 2016

Erreicht wurden:

- Verbesserung der Anbindung Eschershausen – (Grünenplan) – Alfeld durch Stärkung der Linie 63
- Einrichtung der Landesbedeutsamen Buslinie Holzminden – Kreiensen ab August 2018 → verbesserte / sicherere Anbindung vorrangig von und nach Hannover
- Inbetriebnahme Bürgerbusverkehr Bodenwerder-Polle ab April 2019
- sukzessive Angebotsverbesserungen auf Basis des aktuellen Fahrplans wurden weiter vorangetrieben, eine Orientierung am im NVP festgehaltenen Achsenkonzept hat stattgefunden
- Ausbau SPNV-Haltestellen (Aufgabe des Bundes bzw. der Deutschen Bahn als Infrastrukturbetreiber). Bereits in fortgeschrittener Planung Holzminden, Stadtoldendorf
- Ein Sozialticket (Ticket-S) mit Gültigkeit auf den RBB-Linien im Landkreis Holzminden wurde eingeführt, jedoch ohne Gültigkeit im SPNV. Die tarifliche Neugestaltung war Thema eines verbundweiten Tarifgutachtens. Die Umsetzung der politisch ausgewählten Maßnahmen ist ab Januar 2021 vorgesehen.
- Ein betriebliches/ kommunales Mobilitätsmanagement wurde durch das Klimaschutzmanagement des Landkreises vorangetrieben, u. a. Einrichtung Pendlerportal, Aktualisierung des Fuhrparks, tlw. Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe.
 - Durchführung von weiteren Aktionen wie „Mobilitätstag“/ Mobilitätsschulungen
 - Beratung auch weiterer Institutionen / Unternehmen
- Mit dem Beitritt zum ZVSN soll auch ein verbessertes ÖPNV-Marketing realisiert werden

13. ANHANG 3 – Synopse (kommentierte Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Entwurf des NVP)

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Landkreise Göttingen, Holzminden und Northeim				
Landkreis Göttingen	Kapitel 8	Zur Optimierung und Anpassung bestehender sowie neu einzurichtender Ver- kehre muss mittelfristig eine Evaluierung in Form einer Vollerhebung durchge- führt werden. Diese ist nachfolgend durch Fahrer*innenzählungen, automatische Zählsysteme sowie Fahrgastbefragungen und eventuelle Haushaltsbefragungen zu aktualisieren und nachzuhalten. Diese Struktur bietet in der zukünftigen Pla- nung die Grundlagen für eine effiziente und nutzer*innenorientierte Gestaltung des ÖPNV. Des Weiteren unterstützen die Zahlen – neben der Planung – auch die Gestaltung von Ausschreibungen sowie die Einnahmeverteilung des Verkehrsverbund Süd- Niedersachsen (VSN) und dienen darüber hinaus der Politik als Messinstrument und Orientierungshilfe bei entsprechenden Entscheidungen.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 8.1
	Kapitel 8	In Räumen deren verkehrliche Auslastung sehr gering und somit eine wirtschaftli- che Abbildbarkeit nicht gegeben ist, muss eine Entwicklung bzw. Unterstützung durch alternative Bedienungsformen geprüft werden, so dass langfristig ein – wenn auch verändertes – Angebot sichergestellt werden kann. Um den im Einzel- nen geringen und individuellen Bedarfen entsprechen zu können, gilt es insbe- sondere auch weniger große Gefäße zum Einsatz zu bringen, um auf diese Weise kleinteilige Lösungsansätze berücksichtigen zu können. Hierbei können neben On-Demand-Verkehren auch Bürgerbusse sowie niederschwelligere Formen, wie z. B. Dorfbusse und -autos zum Einsatz kommen.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 8.2, G-2
	Allgemein	Für die Unterstützung und Begleitung bei den Entwicklungen jenseits des klassi- schen Aufgabenbereichs des ZVSN, ist die Entwicklung vom Verkehrs- zum Mobi- litätsdienstleister ein wichtiger und unterstützenswerter Schritt. Hierdurch kann den Kundinnen und Kunden ein ganzes Portfolio an Möglichkeiten und Alternati- ven zur Verfügung gestellt werden, so dass Nutzungs-Hemmschwellen gesenkt und eine Abkehr vom privaten PKW unterstützt werden kann.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kapitel 5	Zu den Aufgaben als Mobilitätsdienstleister gehört auch die Berücksichtigung intermodaler Wegeketten. Hierbei liegt allerdings nicht die Umsetzung der Maßnahmen, sondern die Koordination, Beratung und eventuelle Mitfinanzierung im Aufgabenspektrum des ZVSN. So können klassische Haltestellen und Verknüpfungspunkte bis hin zu Mobilitäts-Hubs den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und somit die Nutzung des Umweltverbundes erleichtern. Insbesondere hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder sowie sichere Verkehrswege für die Fahrgastinnen und Fahrgäste von und zur Haltestelle sind hierbei essentiell.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 5.2.4 und 5.6
	Kapitel 8	Der ÖPNV im ZVSN-Gebiet entwickelt sich weiter und wird immer attraktiver. Damit diese Botschaft bei den (potenziellen) Fahrgastinnen und Fahrgästen auch ankommt, ist ein Ausbau der Marketingmaßnahmen dringend geboten. Die Umsetzung der Tarifreform, aber auch andere zukünftige Maßnahmen, sind als neue und veränderte Produkte und Angebote zielgruppenorientiert zu vermarkten.	Berücksichtigung	Aufnahme in Kapitel 8.4, S-7
	Kapitel 8	Die im Idealfall gut verständliche und einfache Möglichkeit zur Erlangung von Informationen ist ein wichtiger Baustein zur Nutzung des ÖPNV. Die Fahrgastinformation muss daher analog der Haltestellen als Aushängeschild des öffentlichen Verkehrs gesehen werden. Hierbei spielen sowohl saubere, aktuelle und gut lesbare Haltestellenaushänge als auch eine leicht zu bedienende Online- oder App-Auskunft eine große Rolle. Des Weiteren können an den Haltestellen dynamische Fahrgastinformationen die Informationsverfügbarkeit unterstützen. Perspektivisch sind die Reisenden darüber hinaus mit Echtzeitinformationen zu versorgen und auf gleicher Datenbasis eine flächendeckende Anschlussicherung zu entwickeln.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 8.4, S-2, S-3 und S-4
	Barrierefreiheit	Um den ÖPNV allen Nutzergruppen gleichermaßen zugänglich zu machen, wird der aktuelle Stand hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen im Verbandsgebiet ausdrücklich begrüßt und ein zügiger Ausbau der verbleibenden Positionen – sofern sinnvoll und umsetzbar – gefordert. Des Weiteren sind sowohl die Fahrzeuge als auch alle relevanten Informationen (analog sowie online oder per App) möglichst barrierefrei zu gestalten. Das Angebot eines Mobilitätstrainings leistet an dieser Stelle einen wertvollen Beitrag, um sich auf Seiten der Mitfahrenden sowie Fahrer*innen im gegenseitigen Umgang sowie mit den Fahrzeugen vertraut zu machen.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Organisation	Die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen spielt auch im Rahmen der Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH eine große Rolle. Die aktuelle Aufgabenverteilung sowie die bestehenden VSN-Strukturen sind daher gemeinschaftlich zu prüfen und weiter zu entwickeln.	Berücksichtigung	Siehe Kapitel 4.7
	Organisation	Durch das Planungswerkzeug des Nahverkehrsplans können die Ziele des ÖPNV sowie des Umweltverbundes zielgerichteter angegangen und umgesetzt werden. Aus diesem Grund ist der darauffolgende NVP als gemeinsamer Nahverkehrsplan der beiden Aufgabenträger Stadt Göttingen und ZVSN hinsichtlich der Stadt-/Umlandbeziehungen in Südniedersachsen und den damit einhergehenden Mobilitätsverflechtungen einzufordern sowie sich ergebende Synergien zu nutzen. Hierfür sind im Vorlauf zum darauffolgenden NVP rechtzeitig die entsprechenden Gespräche zwischen den beiden Aufgabenträgern aufzunehmen. Durch die Optimierung in der Abstimmung kann eine Attraktivierung der Verkehre den Modal Split zugunsten des ÖPNV sowie des Umweltverbundes beschleunigen und weiter verbessern.	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde im Kapitel 1 aufgenommen
	Kapitel 5	Der ZVSN soll über die Normen hinaus eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoff-Emissionen anstreben. Neben der Reduktion des CO ₂ -Ausstoßes im ÖPNV bzw. der längerfristig angestrebten Emissionsfreiheit, sind alternative Antriebe bei der Neubeschaffung – im Rahmen einer wirtschaftlichen Abbildbarkeit auch im Rahmen von Nachrüstungen – zu berücksichtigen. Der Landkreis prüft die Teilnahme an entsprechenden Modellprojekten und Förderprogrammen.	Kenntnisnahme	Vgl. hierzu Kapitel 5.2.7 Nachrüstungen sind im Rahmen bestehender Brutto-Verträge aus wirtschaftlicher Perspektive der Verkehrsunternehmen in der Regel kaum darstellbar; generell ist die Vorgabe zum Einsatz von erprobten alternativen Antriebstechnologien bei Neuvergabe zielführender.
	S. 19	Ergänzung „Weitere Projekte mit Mobilitätsbezug in den Landkreisen Göttingen, Holzminden und Northeim“ um folgenden Unterpunkt: Der Landkreis Göttingen erstellte im Jahr 2017 den Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr. Im Vorfeld wurde 2016 von team red das Gutachten „Planung und Gestaltung der intermodalen Knotenpunkte in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz“ erstellt. Dort wird ausführlich auf die Bedarfsanalyse und Maßnahmenkonzepte für intermodale Knotenpunkte eingegangen. Das Gutachten bezieht sich u.a. auf die Infrastruktur von wichtigen Haltepunkten im SPNV und ÖPNV.	Berücksichtigung	Die Ergänzung wurde aufgenommen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 27	Das in der Tabelle 1 „Übersicht Raumstruktur und zentralörtliche Gliederung der Landkreise“ als Grundzentrum definierte „Windhausen“ muss entfernt und stattdessen „Badenhausen“ hinzugefügt werden	Berücksichtigung	Die Angabe wurde korrigiert
	S. 44	Austausch des Satzes „Als regional bedeutsame Ziele im Freizeitverkehr ist insbesondere das kulturelle Angebot in Göttingen (Theater, Kino etc.) hervorzuheben.“ im Abschnitt „Freizeit / Tourismus“ durch folgende Ausführung: Für Besucher*innen von städtischen Kulturangeboten (Theater, Kinos, Konzerte, Festspiele) in Göttingen ist im Abendverkehr und insbesondere auch in den Nächsten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen die Vertaktung mit Überland- und Stadtbussen sowie das Erreichen „letzter Verbindungen nach Veranstaltungsschluss“ von größerem Interesse, insbesondere für Gäste, die über keinen PKW verfügen. Für die gegenseitige Vermarktung und zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebots könnten Kombi-Tickets in Kooperation mit den Veranstaltern entwickelt werden. Die Internationalen Händelfestspiele in Göttingen haben bereits nachmittägliche Opernaufführungen ins Programm aufgenommen, um eine entspannte Heimreise mit dem ÖPNV zu ermöglichen.	Berücksichtigung	Der Sachverhalt wurde entsprechend umformuliert
	S. 44f	Ergänzung des Abschnitts „Freizeit / Tourismus“ um folgenden Bereich: Die Waldgebiete östlich von Bovenden, Göttingen und Friedland (Göttinger Wald und Reinhäuser Wald) stellen ein mehr oder weniger zusammenhängendes wichtiges, schnell zu erreichendes Naherholungsgebiet für die Stadt Göttingen und die östlich umgebenden Gemeinden dar. Diese Waldgebiete beinhalten ausgedehnte Laub- und Mischwaldgebiete. Die Offenlandstrukturen des Kerstlingeröder Feldes, die Burgruine Plesse sowie zahlreiche Aussichtspunkte an der Burgruine Plesse, am Hünstollen, an der Mackenröder Spitze, am Bocksühl und an den Gleichen.	Berücksichtigung	Die Ergänzung wurde aufgenommen
	S. 45	Ergänzungen zur inhaltlichen Vervollständigung des Textes im Abschnitt „Freizeit / Tourismus“: Teile des Landkreises Göttingen sind für Naherholung der Großstädte Göttingen und Kassel bedeutsam, wobei insbesondere der Naturpark Münden mit seinen Waldgebieten (Bramwald, Kaufunger Wald, Bereich „Hoher Hagen“) und Flüssen (Fulda, Werra, Weser) sowie weitere Gewässer (Seeburger See,	Berücksichtigung	Die Ergänzung wurde aufgenommen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Wendebach-Stausee, Rhumequelle) zu nennen sind. Hinsichtlich des Städtetourismus haben die Städte Göttingen, Duderstadt und Hann. Münden eine herausragende Bedeutung. Darüber hinaus haben die Orte Dransfeld, Ebergötzen, Seeburg und Friedland, Kloster Bursfelde touristische Bedeutung. Interessant sind auch Verbindungen über das Kreisgebiet hinaus zum Grenzlandmuseum Eichsfeld (Teistungen), zur Sababurg im Reinhardswald von Hann.Münden aus. Durch ihre Lage im bzw. am Harz sind die Kommunen im ehemaligen Landkreis Osterode a.H. als Tourismusregion zu bezeichnen. Als Einzelziele sind u.a. die Städte Bad Sachsa, Osterode a.H. und Bad Lauterberg mit ihren Erlebnisbädern und weiteren touristischen Angeboten (Museen, Gastronomie, Stadtführungen usw.) sowie die Sösetalsperre, der Oderstausee, die Einhornhöhle und die Ruine Scharzfeld sowie das Höhlenerlebniszentrum Bad Grund, das UNESCO-Welterbezentrum und das Zisterzienser Kloster in Walkenried zu erwähnen.		
	S. 45	Zur Vervollständigung sollten im Nahverkehrsplan zusätzlich alle Orte aufgeführt und berücksichtigt werden, die im Rahmen von Tourismus und Erholung in den RROP der Landkreise benannt werden. In diesem Zusammenhang sind im Landkreis Göttingen in den letzten beiden Jahren ausführliche Fachgutachten zur touristischen Entwicklung der Region durchgeführt worden. Im Folgenden beispielhaft der entsprechende Auszug zu den Themenfeldern Tourismus und Erholung: (4) Als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus werden im RROP 2021 festgelegt: • Bad Grund (Gemeinde Bad Grund) • Bad Lauterberg im Harz (Stadt Bad Lauterberg im Harz) • Bad Sachsa (Stadt Bad Sachsa) • Duderstadt (Stadt Duderstadt) • Hann. Münden (Stadt Hann. Münden) • Osterode am Harz (Stadt Osterode am Harz) • Walkenried (Gemeinde Walkenried) • Zorge (Gemeinde Walkenried) Die vorhandenen tourismus- und erholungsrelevanten Festlegungen und Funktionen sind zu sichern und deren Entwicklungsmöglichkeiten sowie die wirtschaftliche Bedeutung bei städtebaulichen Planungen, Schaffung von Infrastrukturen im	Berücksichtigung	Die Orte wurden abschließend zusammenfassend noch einmal im Kapitel aufgenommen und dargestellt

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Rahmen von raumordnerischen Entscheidungen besonders zu beachten und zu entwickeln. Für die historischen Altstädte von Duderstadt, Hann. Münden sowie Osterode am Harz, die als Teil des „Fachwerkfünfecks“ als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus festgelegt sind, gilt dies aufgrund ihrer Bedeutung sowohl für den Städtetourismus als auch für den Tagungs- und Geschäftstourismus besonders. (5) Als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung werden festgelegt: • Bursfelde (Stadt Hann. Münden) • Dransfeld (Samtgemeinde Dransfeld) • Ebergötzen (Samtgemeinde Radolfshausen) • Friedland (Gemeinde Friedland) • Herzberg a. H. (Stadt Herzberg am Harz) • Lerbach (Stadt Osterode am Harz) • Lonau (Stadt Herzberg am Harz) • Seeburg (Samtgemeinde Radolfshausen) • Sieber (Stadt Herzberg am Harz) • Wieda (Gemeinde Walkenried) Für die festgelegten Ortsteile besteht eine regionale Bedeutung für die Erholungsnutzung, diese ist zu sichern und die Entwicklungsmöglichkeiten der vorhandenen Einrichtungen sind im Rahmen von raumordnerischen Bewertungen und Entscheidungen besonders zu beachten. Die Einbindung in die landschaftlich attraktive Umgebung und den Erholungswert der Landschaft soll sichergestellt und mit geeigneten Maßnahmen entwickelt werden. Die Einbindung in das Wander- und Radwegenetz sowie eine möglichst attraktive ÖPNV-Anbindung auch am Wochenende soll vordringlich gewährleistet werden.		
	S. 45	Ergänzungen zur inhaltlichen Vervollständigung des Textes im Abschnitt „Freizeit / Tourismus“: Kreisgrenzen übergreifend hat sich mit dem Fachwerk-Fünfeck (Duderstadt, Einbeck, Hann. Münden, Northeim, Osterode a. H.) ein Projekt entwickelt, was neue Impulse für den Tourismus, die Gestaltung der Städte und die	Berücksichtigung	Die Ergänzung wurde aufgenommen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Wirtschaft setzen und zugleich das Bewusstsein für die Besonderheit des kulturellen Erbes schärfen möchte. Die Beschilderung einer durchgehenden Radroutenverbindung zum Fachwerk-Fünfeck über bestehende Radfernwege ist in Vorbereitung, die intermodale Verknüpfung inkl. Fahrradmitnahmemöglichkeit ist hierfür von großer Bedeutung.		
	S. 45	Ergänzungen zur inhaltlichen Vervollständigung des Textes im Abschnitt „Freizeit / Tourismus“: Die angrenzenden Ausflugs- und Urlaubsgebiete Harz und Reinhardswald sowie die Radfernwege Leine-Heide, Werra, Fulda, Weser und Weser-Harz-Heide stellen wichtige regionale und überregionale Freizeitziele dar. Besondere Bedeutung für den Radverkehr hat der Europaradweg R1. Er führt auf seiner Strecke von Boulogne-sur-Mer an der französischen Kanalküste in die russische Metropole Stankt Petersburg quer durch die Landkreise Holzminden und Northeim. Von der Weser (Holzminden) und Stadtoldendorf kommend streift er Dassel, führt durch Einbeck, Kreensen und Bad Gandersheim bevor der Weg in Richtung Goslar weiterläuft. Ebenfalls sind der weiterzuentwickelnde Rhume-Leine-Erlebnispfad zwischen Rhumequelle und Northeim sowie der Leine-Rhume-Hahle Radweg (Leinefelde-Göttingen-Northeim-Gieboldehausen-Duderstadt-Worbis) als attraktive Ziele zu nennen. Für die radfahrende Gäst*innen sowie Gästegruppen ist die Mitnahme von Rädern im ÖPNV wichtig für die Gestaltung von radtouristischen Reisen, Ausweichmöglichkeiten nach Pannen oder Notfällen in Reisegruppen. Die Wanderrouen auf überregionalen zertifizierten Qualitätswanderwegen wie z. B. vom Werraburgensteig Hessen (von Tanna (Hessen) nach Hann. Münden), vom Weserberglandwanderweg (von Hann. Münden über den Reinhardswald Richtung Hameln), vom Karstwanderweg (von Bad Grund nach Sangerhausen (Sachsen Anhalt)), vom Harzer Hexenstieg (von Osterode zum Brocken und nach Thale), aber auch vom Harzer Baudensteig im Harz, vom Frau Holle Pfad und vom Kasselsteig im Naturpark Münden sind auf geeignete ÖPNV Anschlüsse und Verknüpfungen mit SPNV angewiesen zur Erreichung der Einstiegspunkte bzw. zur Rückreise nach längeren Streckenwanderungen. Bei Rundwanderwegen im Naturpark Münden, Naturpark Harz und Nationalpark Harz sowie in der Samtgemeinde Radolfshausen, in Gleichen oder in der gesamten Gipskarstregion sind Verbindungen auch am Wochenende wünschenswert.	Berücksichtigung	Die Ergänzung wurde aufgenommen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 46	Ergänzend zur Tabelle 8 „Siedlungsflächenentwicklung seit 2016“ erfolgt der Hinweis, dass in der Gemeinde Seeburg der Samtgemeinde Radolfshausen derzeit ca. 25 Grundstücke im Bereich des B-Plans 037 (Steinberg-Nord) neu bebaut werden. Die Fläche fehlt in der Aufzählung. Auch in anderen Ortschaften, wie z. B. Bovenden, findet zurzeit rege Wohnbauflächenentwicklung statt. Es sollte in Anbetracht der derzeitigen Dynamik der Bautätigkeiten nochmals die Vollständigkeit bei der Erfassung der neuen Wohnbaugebiete überprüft werden und ob hier neue Bedarfe entstehen könnten.	Kenntnisnahme	Die Siedlungsflächenentwicklung kann nur bis zu einem bestimmten Stichtag festgehalten werden, da der Prozess fortlaufenden Veränderungen unterworfen ist. Es wurde dargestellt, was von den Städten und Gemeinden im Rahm der Fortschreibung des NVP rückgemeldet wurde.
	S. 68 und 73	Es wird gebeten, dass die Aussagen aus dem Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr und dem entsprechenden Gutachten zur Infrastruktur an den wichtigen Haltepunkten zum ÖPNV berücksichtigt werden. Der Landkreis Göttingen erstellte im Jahr 2017 den Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr. Im Vorfeld wurde 2016 von team red das Gutachten „Planung und Gestaltung der intermodalen Knotenpunkte in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz“ erstellt. Dort wird ausführlich auf die „Bedarfsanalyse und Maßnahmenkonzept für intermodale Knotenpunkte“ eingegangen. Das Gutachten bezieht sich u. a. auf die Infrastruktur von wichtigen Haltepunkten im SPNV und ÖPNV und soll daher berücksichtigt werden. Für die Beurteilung der Erschließungsqualität insbesondere der Wohngebiete ist die Lage der Orte zu den Schienenstrecken bzw. Bahnhöfen ein wesentlicher Faktor. Eine Raumerschließung ist aus verkehrlicher Sicht im Umkreis von 1.000m um Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV gegeben, wobei ein Fußweg von max. 15 Minuten angenommen wird. Bei Benutzung des Fahrrades kann in der gleichen Zeitspanne ein ca. dreifacher Weg (ca. 3.000m) 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.) Aussagen dazu werden nach Orten differenziert in dem team red Gutachten „Planung und Gestaltung der intermodalen Knotenpunkte in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz“ dargestellt	Kenntnisnahme	So bereits berücksichtigt

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 89	Auch, wenn die kostenlose Fahrradmitnahme im Bus grundsätzlich möglich ist – sofern keine weiteren Transportmittel wie Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sind – und kein Anspruch auf die Beförderung besteht, wäre es wünschenswert, wenn Fahrer*innen gegenüber den Fahrradfahrer*innen mehr Akzeptanz walten lassen würden. Eventuell wären hier entsprechende Schulungen, analog dem Umgang mit Mobilitätseingeschränkten Personen, sinnvoll.	Kenntnisnahme	Das Thema wird in enger Abstimmung der beteiligten VU sowie des ZVSN zur kontinuierlichen Verbesserung der Beförderungsqualität thematisiert (Tagesgeschäft) Hinweis wird an die Verkehrsunternehmen weitergegeben,
	S.92	Ergänzung zur inhaltlichen Vervollständigung des Textes (Spiegelstrich) im Abschnitt „Folgende Anforderungen werden im Bereich Information und Vertrieb formuliert“: Benutzerfreundliche Möglichkeit zum Online-Erwerb von Tickets (z. B. Vierer- und Achterkarte).	Berücksichtigung	Die Ergänzung wurde aufgenommen
	S. 96	Die in der Abbildung 8 dargestellte Strecke Göttingen <> Dransfeld (beispielhaft) kommt in der Tabelle 96f nicht vor. Systematischer Abgleich zwischen Tabelle und Abbildung erforderlich.	Berücksichtigung	Die fehlende Relation wurde ergänzt
	S. 99	Die Abbildung 8 gibt Auskunft über die Angebote und Standards für Mo-Fr an Schultagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Eine Auskunft über Mo-Fr an schulfreien Tagen (z. B. Ferien) erfolgt bisher nicht.	Kenntnisnahme	Eine separate Analyse für die schulfreien Tage wurde nicht durchgeführt.
	S. 111	Es wird gebeten, die Tabelle zu den nicht angebundenen Siedlungen zu überprüfen. Laut der aktuellen Übersichtskarte „VSN Regioplan“ von 2016 sind z. B. auch die Siedlungen Hottenrode, Riekenrode und Königshagen nicht angebunden. Himmingerode ist laut „VSN Regioplan“ allerdings angebunden. Die Angaben aus der Tabelle Seite 111 stimmen nicht mit der Darstellung auf dem schematischen „VSN Regioplan“ überein. Bitte systematisch nachprüfen! Die in Tabelle 26 genannten Siedlungen sind alle mit alltagstauglichen Radverbindungen zum nächstliegenden Haltepunkt verbunden. Damit das Rad als Zubringer genutzt werden kann, müsste bei den Bewohnern dieser Siedlungen der konkrete Bedarf nach einer sicheren Radabstellanlage (Fahrradbox) ermittelt werden.	Berücksichtigung Kenntnisnahme	Riekenrode entspricht etwa Himmingerode, Königshagen etwa Wiedigshof und wurden entsprechend nachgetragen. Hottenrode ist eine Wüstung, in deren Umfeld nur noch ein kleineres Einzelgehöft vorhanden ist und wurde deshalb nicht aufgenommen. Der veraltete VSN-Regioplan ist keine relevante Quelle mehr auf dessen Grundlage eine Überprüfung sinnhaft ist.
	S. 119	Das Kapitel 6.8 „Analyse Schulverkehr“ ist um den Sachstand zur aktuellen Diskussion hinsichtlich Schulzeitstaffelung zu ergänzen.	Berücksichtigung	Das Themenfeld Schulzeitstaffelung wurde aufgenommen
	S. 126	In der Tabelle 35 „Wesentliche Planungsvorhaben“ sind die beiden folgenden Maßnahmen hinsichtlich Ihrer Relevanz für den ÖPNV mit aufzunehmen: Bahnhof Rosdorf, Knotenpunkt Ebergötzen.	Berücksichtigung	Der Bahnhof Rosdorf wurde aufgenommen. Der Knotenpunkt Ebergötzen wird u. a. im Kapitel 8 aufgegriffen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 128 ff.	Im Sinne einer verbesserten Schülerbeförderung sind die beiden folgenden Verbindungen in das Kapitel „8. Ziele und Maßnahmenvorschläge zur Ausgestaltung des ÖPNV“ aufzunehmen. Die Schülerbeförderung hat diese Problematiken bereits mit dem ZVSN besprochen. Leider war in der Vergangenheit für beide Problemlagen keine schnelle Lösung in Sicht. Aus diesem Grund musste seitens der Schülerbeförderung jeweils ein Busersatztaxi über ein lokales Taxiunternehmen – inkl. entsprechend hoher Kosten – organisiert werden. Ein Busersatztaxi darf keinen Dauerzustand darstellen und sollte unter Berücksichtigung der mittlerweile hohen Schülerzahlen baldmöglichst durch entsprechende Linienbusverbindungen ersetzt werden. Schülerbeförderung morgens von Bodensee – Bilshausen – OBS in Katlenburg – Lindau: Im Landkreises Göttingen werden zu Beginn des Schuljahres 2020/2021 bereits 21 Schüler*innen an der OBS Katlenburg – Lindau beschult. Diese Schüler*innen besuchen diese OBS mit erteilter Ausnahmegenehmigung nach § 63 NSchG. Dies führt dazu, dass zwischen Bodensee, Bilshausen und Lindau vor allem morgens keine adäquate Busverbindung besteht. Die dort bestehende Linie 240 fährt Bodensee leider nicht an und für die Bilshäuser Schüler*innen fährt der Bus entweder zu früh oder zu spät. Dadurch wären die Schüler*innen aus Bilshausen bereits um 06:52 Uhr oder erst um 08:04 Uhr in Lindau. Schulbeginn ist an der OBS Katlenburg – Lindau um 08:00 Uhr. Die Wartezeit darf nach § 3 Abs. 1 a der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Göttingen für Schüler*innen der 5. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen in der Regel nicht mehr als 30 Minuten betragen. Schülerbeförderung morgens und mittags von Rüdershausen - Gieboldehausen - Bilshausen – zur OBS Hattorf (hin und zurück): Seit Beginn des Schuljahres 2020/2021 werden nunmehr 11 Schüler*innen an der OBS Hattorf aus den oben genannten Bereichen des Altkreises Göttingen beschult. Auch diese Schüler*innen besuchen die OBS Hattorf mit erteilter Ausnahmegenehmigung nach § 63 NSchG. Da auch zwischen Rüdershausen, Gieboldehausen, Bilshausen und Hattorf morgens (Schulbeginn 7:50 Uhr) und mittags (Schulschluss 5.Std. 12:10 Uhr und 6.Std. 13:00 Uhr) keine adäquat verlässlich	Kenntnisnahme	Der Sachverhalt wird außerhalb des NVP behandelt (planerisches Tagesgeschäft)

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		nutzbare bzw. satzungskonforme Busverbindung zur OBS Hattorf hin und zurück besteht, führte dies auch hier dazu, dass eine Taxibeförderung eingerichtet werden musste.		
	S. 133	Es wird angemerkt, dass E-Bikes als Zubringer zur Flächenerschließung nur bei guten Abstellanlagen funktionieren. Es wird vorgeschlagen, möglichst gezielt den Bedarf von betroffenen Bewohnern zu ermitteln	Kenntnisnahme	-
	S. 145	Im Rahmen des Prüfauftrags „I-2“ wird darum gebeten, dass der Ausbau von B+R-Anlagen und hochwertigen Fahrradabstellanlagen geprüft wird. Die Ergebnisse aus der team red Studie (2016) sollen mitberücksichtigt bzw. ergänzt und abgeglichen werden.	Kenntnisnahme	So bereits berücksichtigt
	S. 156	Im Rahmen der Fußnote 42 zu den Grundlagen der Kalkulation wird darauf hingewiesen, dass es zu einer „Steigerung [der] Energiepreise“ kommen könnte. An dieser Stelle ist darüber hinaus auf weitere Preisentwicklungen z. B. im Bereich der Personalkosten hinzuweisen	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde im Kapitel 9 ergänzt
	S. 165	Die in der Tabelle 38 „Teilnetzbildung im ZVSN – Linienzuordnung und Laufzeiten der PBefG-Genehmigungen“ dargestellte Linie „63 Bürgerbus Göttingen - Dransfeld“ im Teilnetz „Stadt Göttingen“ wurde zum 12.10.2020 eingestellt und kann somit aus der Tabelle entfernt werden.	Berücksichtigung	Die Linie wurde aus der Tabelle entfernt
	S. 169	Die in Anhang 1 „Bilanzierung NVP ZVSN 2017“ unter der Maßnahme „Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertige Fahrradabstellanlagen“ getätigte Aussage bzgl. der Fahrradbügel muss dahingehend konkretisiert werden, dass diese nicht nur für die Aufstellung an „(nachfragestarken) Haltestellen“, sondern allgemein an für sinnvoll erachteten Positionen im Gemeindegebiet beim Landkreis Göttingen beantragt werden konnten.	Berücksichtigung	Der Hinweis in der Bilanzierung wurde korrigiert
	Kapitel 2	Der Landkreis Göttingen stellt sein RROP aktuell derzeit neu auf; gemäß dem Fusionsgesetz hat der mit dem Landkreis Osterode am Harz am 01.11.2016 fusionierte Landkreis Göttingen bis 31.12.2021 ein rechtskräftiges RROP zu erstellen. Bis 31.12.2021 gelten die beiden RROP Göttingen 2010 und Osterode am Harz 1998 formell weiter. Gestaltung der Mobilität in der gesamten Bandbreite ist wichtiger Bestandteil des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) des Landkreises Göttingen. Der	Kenntnisnahme	Zusammenfassend wird aus Sicht der Nahverkehrsplanung eine weitgehende Übereinstimmung der Zielsetzungen des aktuellen Entwurfs des RROP 2020, insbesondere den hier zitierten Zielfestlegungen, festgestellt.

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		RROP-Entwurf 2020 enthält in Abschnitt 4.1., neben räumlichen und textlichen Festlegungen in Form von Grundsätzen und Zielen zum Straßenverkehr, Schienenverkehr, Radverkehr, Schifffahrt und Luftverkehr, Festlegungen insbesondere auf Basis des NVP zum Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV). Das RROP trägt damit zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilität im ländlichen Raum bei. Am 02. Dezember 2020 hat der Kreistag den Entwurf des RROP 2020 zur Auslegung frei gegeben. Der Entwurf (in Aufstellung befindliches Ziel der Raumordnung) gilt als sonstiges Erfordernis der Raumordnung (§ 3 ROG/Raumordnungsgesetz des Bundes) und ist damit nach § 4 (1) ROG in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung ist in der Wertigkeit einem Grundsatz der Raumordnung in etwa gleichzustellen. Durch die zeitgleiche Erarbeitung des RROP und des NVP können die Inhalte sorgfältig aufeinander abgestimmt werden, um dem Ziel den ÖPNV in der Region zukunftsfähig, klimafreundlich und auf den Nutzer bezogen auszubauen näher zu kommen. Grundsätzlich übernimmt dabei das RROP Zielsetzungen des Nahverkehrsplans und bindet diese in das raumordnerische Gesamtkonzept für seinen Planungsraum ein. Umgekehrt hat der NVP die Ziele der Raumordnung zu beachten. Die Feststellung im NVP-Entwurf, konkrete Planungsabsichten der RROPs seien im NVP im Detail nicht zu berücksichtigen, erscheint daher ein wenig pauschal. Neben raumordnerischen Festlegungen z. B. zur Siedlungsentwicklung (u.a. Funktionszuweisungen für Kommunen) oder zu touristischen Schwerpunkten gibt es solche, die den NVP direkt ansprechen. Die Im folgenden aufgeführten Auszüge aus dem RROP-Entwurf Oktober 2020 haben direkte Bezüge zum NVP: Ziffer 4.1.2 05 (1) Im Landkreis Göttingen ist eine flächenhafte, bedarfsgerechte ÖPNV-Bedienung sicherzustellen. Dabei stellt der SPNV das Grundgerüst des regionalen ÖPNV dar. Der für den Planungsraum geltende Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) als Fachplanung des ÖPNV ist umzusetzen, bei Bedarf anzupassen und fortzuschreiben. Es ist eine laufende Verkehrsplanung zu betreiben, durch die die Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplanes im Einzelnen ausgestaltet, differenziert und ergänzt werden. Der Nahverkehrsplan für den Planungsraum ist mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Planungsträger abzustimmen.		

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		(2) Die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau der Haltestellen sind gemäß dem im Nahverkehrsplan definierten Haltestellenprogramm fortzuführen. Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sind an den geeigneten Haltestellen einschließlich E-Ladestationen zu errichten. Besondere Beachtung erfordert die Einbeziehung der Anlagen in das Radwegenetz und an die gesicherte innerörtliche Erschließung. (3) Die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, Kindern, Älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen sind - unter Berücksichtigung des demografischen Wandels - zu ermitteln und als Grundlage für eine in ihrem Sinne leistungsfähige Verkehrsanbindung zu nehmen. Die Entwicklung von ÖPNV - Angeboten ist voranzutreiben und zu aktualisieren. (4) Entsprechend ihrer Bedeutung sind Erholungsgebiete sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen in das ÖPNV-Netz einzubinden. Dabei ist der Transport von Gepäck, Fahrrädern, Kinderwagen, -karren, Rollstühlen und Sportgeräten bedarfsgerecht zu ermöglichen. In Gebieten, die vom Tourismus stärker frequentiert werden, insbesondere dem Harz, sind neben deren besserer Anbindung besondere Angebote für die Gäste zu prüfen. Das landkreis- und länderübergreifende Harzurlaubsticket HATIX ist weiter auszubauen und zu etablieren. Besonderen Wert legt die Regionalplanung des Landkreises Göttingen auf eine zunehmende Realisierung intermodaler Knotenpunkte (Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsarten): RRÖP-Entwurf Ziffer 4.2.07 (4) Bei allen verkehrsbezogenen Planungen und Maßnahmen sind die Möglichkeiten Intermodaler Knotenpunkte zwischen Radverkehr, ÖPNV und Motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie bei Schnittstellen zum Bike-and-Ride-Netzes zu berücksichtigen; sie sind bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen, vorhandene Ausstattungen und Anbindungen sind zu verbessern. Zusammenfassend wird aus raumordnerischer Sicht eine weitgehende Übereinstimmung der Zielsetzungen des NVP-2021-Entwurfs mit dem aktuellen Entwurf des RRÖP 2020, insbesondere den o.g. zitierten Zielfestlegungen, festgestellt. Insofern ist der NVP-2021-Entwurf mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung vereinbar. Angeregt wird, angelehnt an die oben unter dem Ziel 4.1.2 05 (4)		

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		angeführten Zielsetzungen zu HATIX, eine unterstützende Aussage im entsprechenden Abschnitt des NVP zur Anbindung touristischer Regionen zu treffen. Eine Perspektive für HATIX fehlt im NVP-Entwurf. Neben diesen o.g., in Aufstellung befindlichen Zielen, ist im rechtskräftigen RROP 2010 des Landkreises Göttingen und auch wieder im RROP-Entwurf 2020 unter Ziffer 2.1 03 (1) als Ziel der Raumordnung festgelegt, dass der Verflechtungsraum zwischen den Grundzentren Rosdorf und Bovenden und dem Oberzentrum Göttingen so zu entwickeln ist, dass günstige Voraussetzungen für eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Förderung emissionsarmer Verkehrsarten genutzt werden können. Im NVP 2021 sollten geeignete Maßnahmen diese Zielsetzung weiterhin unterstützen. Aus Sicht der Regionalplanung werden Maßnahmen zur ÖPNV-Verbesserung im o.g. Verflechtungsraum bzw. zwischen den Zentralen Orten ausdrücklich begrüßt. Im NVP des ZVSN wird teils Bezug genommen auf die übergeordneten Vorgaben der Raumordnungsprogramme. Die im NVP erfolgte Berücksichtigung und Orientierung am Zentrale-Orte-Konzept als übergeordnete Handlungsstrategie wird begrüßt, hiermit ist die grundsätzliche Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung gegeben.		
Landkreis Holzminden	Kapitel 2.2	Aktuell befinden sich die regionalen Raumordnungsprogramme (...) in Neuaufstellung (Stand 07/2020). Informationen zu konkreten Planungsabsichten, die der NVP im Detail berücksichtigen müsste, liegen aktuell nicht vor.“ – Dies trifft nicht zu: Sobald ein RROP-Entwurf durch Beschluss für das Beteiligungsverfahren freigegeben ist, sind seine „in Aufstellung befindlichen“ Ziele nach Raumordnungs-gesetz §§ 3 und 4 ROG in Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen. Diese Ziel-festlegungen müssen also bei anderen Planungen betrachtet und mit anderen Be-langen abgewogen werden. Für Holzminden liegt seit 7/2019 ein RROP-Entwurf vor; für Ende 12/2020 soll das Beteiligungsverfahren zum zweiten Entwurf starten. Dort sind in Kapitel 4.1.3 grobe Vorgaben zum Thema ÖPNV enthalten. Daneben trifft Kapitel 2 einige Fest-legungen zur Raumstruktur wie Grundzentren, Grundzentrale Versorgungsberei-che, Tourismus-, Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkte (siehe nachfol-gende Hinweise).	Berücksichtigung	Der Abschnitt wurde entsprechend geändert

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Die Grundzentren des Landkreises Holzminden bleiben auch im neuen RROP-Entwurf unverändert. Jedem Zentralen Ort ist ein Grundzentraler Verflechtungs-bereich (RROP 2.2.2 02) zugeordnet, der die jeweils zu versorgenden Gemeinden umfasst. Für diese Orte sind die Dienstleistungen und Angebote des täglichen Bedarfs gedacht. Es ist löblich, dass - neben diesen rechtlich relevanten Verflechtungen - auch die informellen Verflechtungen mit Infrastrukturen außerhalb der Landkreisgrenzen berücksichtigt werden (z. B. S. 42 Schulen). Relevante Infrastruktur-Bündelungen sind in folgenden Festlegungen des RROP-Entwurfs benannt: • zu NVP-Kapitel 3.1.2 Beschäftigte und Arbeitsplatzangebot: RROP-Ziel 2.1.3 01 Ortsteile mit Entwicklungsaufgabe Arbeitsstätten (außer den Grundzentren: Fürstenberg, Hehlen, Ottenstein-Glesse) • zu NVP-Kapitel 3.1.5 Versorgungsstruktur: RROP-Grundsatz 2.2.1 02 Infrastrukturschwerpunkte unterhalb der Grundzentren (Ortsteile Neuhaus, Ottenstein, Grünenplan) • zu NVP-Kapitel 3.1.6 Freizeit- und Naherholungsziele: RROP-Ziel 2.1.3 02 Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung (Ortsteile Bevern mit Dölme und Reileifzen, Boffzen, Eschershausen, Golmbach, Grünenplan, Hehlen, Hellental, Holzen-Ith, Lauenförde, Ottenstein mit Lichtenhagen und Sievershausen); RROP-Ziel 2.1.3 03 Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus (Ortsteile Bodenwerder, Fürstenberg, Holzminden, Neuhaus, Polle, Silberborn, Stadtoldendorf) Grundsätze der Raumordnung zum ÖPNV Für die Weiterentwicklung des ÖPNV sieht der RROP-Entwurf unter 4.1.3 02 und 03 folgende Grundsätze vor: • Integraler Taktfahrplan, • Zentrale Knotenpunkte mit Anschlussoptimierung, • Abstimmung mit Schulanfangs- und Endzeiten. Es wäre zu wünschen, dass sich der NVP mit diesen Themen explizit auseinandersetzt. Eine Chance, die Wirkungskraft des NVP zu erhöhen, wären zudem konkrete Vorschläge, mit welchen Festlegungen die RROPs des Verbandsgebiets die NVP-	Kenntnisnahme Berücksichtigung Berücksichtigung Berücksichtigung Berücksichtigung Kenntnisnahme Kenntnisnahme	- wurde im Kapitel 3.1.2 ergänzt wurde im Kapitel 3.1.5 ergänzt wurde im Kapitel 3.1.6 ergänzt wurde im Kapitel 3.1.6 ergänzt so im NVP behandelt -

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		eigenen Ziele unterstützen können und behörden-verbindlich festlegen (!) können. Damit sich die Absichten von NVP und RROP gegenseitig stärken können, empfiehlt sich auch eine Abstimmung im bevorstehenden RROP-Beteiligungsverfahren		
	Kapitel 5.1 Entwicklung der Netzhierarchie	Unter dem Begriff „Hauptort“ wird allgemeiner der größte Ort einer Gemeinde verstanden, mit oder ohne zentralörtliche Funktion (z. B. Ottenstein im Vergleich zu seinem Ortsteil Sievershagen). Gemeint ist hier aber evtl. das Grundzentrum. Karte S. 67 „Hierarchisierung der Verkehrskorridore“: Die Zuordnung von Grund- zu Mittelzentren erfolgt hier nach Nähe. Dies ist grundsätzlich sinnvoll. Allerdings muss auch das formell zugeordnete Mittelzentrum (für Delligsen die Kreisstadt Holzminden) angemessen erreichbar sein, da die administrativen Grenzen für Behördengänge usw. entscheidend sind. Dies betrifft gerade die Bevölkerungsgruppen mit staatlichem Unterstützungsbedarf, die auch stärker auf den ÖPNV angewiesenen sind. Karte S. 67: Die Verbindungsrichtung Hannover sollte in der Karte zumindest gekennzeichnet werden, wenn nicht sogar mit einer höheren Bedeutung bewertet werden. Besonders für den nördlichen Teil des Landkreises Holzminden ist die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt von größerer Bedeutung als die von Göttingen.	Berücksichtigung Kenntnisnahme Kenntnisnahme	So zutreffend. Die Verwendung der Begrifflichkeit wurde präzisiert der Sachverhalt wurde in der weiteren Planung berücksichtigt Die Verbindungen zu den entsprechenden Bahnhöfen, über die die Verbindung hergestellt wird, ist maßgeblich, berücksichtigt und dargestellt
	Kapitel 5.2 Qualitätsstandards	S. 79 Als wichtiger Anschlusspunkt zum SPfV und Richtung Landeshauptstadt sollte auch Kreiensen bedacht werden.	Kenntnisnahme	Wurde berücksichtigt, vgl. Tabelle 16 und 18
	Kapitel 6.3 Netzverknüpfungen etc., Reisezeit	Hier sollte nicht die Relation von Gemeindeteilen zum Hauptort, sondern zum Grundzentrum betrachtet werden, da etliche Hauptorte so gut wie keine Versorgungsinfrastruktur ausweisen. S. 108: Es ist nicht eindeutig, welche Relationen (nicht) untersucht wurden. Dies sollte genauer erläutert oder in einer Anhangstabelle aufgelistet werden, sodass auch die Bewertung nachvollziehbar ist. Wo ist die erwähnte Karte 5 einsehbar?	Berücksichtigung Berücksichtigung	Die Angabe wurde präzisiert Verweis wurde korrigiert: Abbildung 8
		Welche Defizite wurden hier untersucht – die Reisezeit zum Grundzentrum, zum SPNV-Anschluss und/oder die Bedienhäufigkeit? Hier sollten die Kriterien mit den angesetzten Mindeststandards erwähnt werden. So ließe sich ggf. auch folgender scheinbarer Widerspruch S. 113 auflösen: „Bei der Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der bedeutsamen Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Holzminden konnte kein Defizit (...) festgestellt werden.“ Allerdings wurde auf S. 110 bemerkt:	Kenntnisnahme	Die Defizituntersuchung erfolgt schrittweise gemäß der dargestellten Kapitelreihenfolge. Die Kriterien und Mindeststandards sind im Kapitel 5 dargestellt und werden hier nicht noch einmal aufgeführt. Kein direkter Widerspruch: die fehlende SPNV-Anbindung der

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		„Lediglich Ottenstein und die Ottensteiner Hochfläche sowie die westlichen und südlichen Bereiche von Bodenwerder (...) weisen ein entsprechendes Defizit bei der SPNV-Anbindung (...) auf.“ Dies betrifft somit die Arbeitsplatzschwerpunkte (nach RROP-Ziel 2.1.3 01) Hehlen und Ottenstein-Glesse. S. 113: Zu den relevanten Freizeitzielen sollte auch der Hochsolling gezählt werden, also Silberborn oder Neuhaus. Nicht nur für die Kreisstadt Holzminden ist diese Verbindung attraktiv für Besuche z. B. im ehemaligen Kurort mit touristischer Infrastruktur, im Hochmoor Mecklenbruch, zum (Leih-)Skilaufen oder zum Wandern gerade auch von den verschiedenen Bushaltestellen im Solling zurück in die Stadt. Diese Bedeutung wurde (im Gegensatz zum erwähnten privatwirtschaftlichen Freizeitpark) vermutlich nicht wahrgenommen, da der Solling diverse öffentliche Tourismusziele bündelt, deren Besuche statistisch nicht erfasst werden.	Kenntnisnahme	Orte ist zutreffend. Der ÖPNV muss dies kompensieren, unter Berücksichtigung des bestehenden Angebotes, der Wirtschaftlichkeit und der erwartbaren Fahrgastnachfrage. Wurde aufgenommen (vgl. Kapitel 3.1.6) jedoch kein Defizit festgestellt
	Allgemein	Der NVP wäre gerade am Bildschirm deutlich lesefreundlicher, wenn die Kartendarstellungen nicht gedreht werden müssten. Eine ungedrehte Darstellung ist auch bei gleichbleibendem Maßstab möglich, wenn die Legende unterhalb der Karten platziert wird und die Karten ein wenig über den Textrand hinaus ragen (wie auch das plan.mobil-Logo). Generell sind Karten eine lobenswert gute Möglichkeit, Daten mit Flächenbezug aussagekräftig, kompakt und leicht erfassbar darzustellen.	Kenntnisnahme	Es wird ein eigenständiger Kartenband erstellt
	Allgemein	Der Nahverkehrsplan des ZVSN bildet die Ziele der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung im Verbandsgebiet ab. Er stellt somit einen Rahmenplan dar, dessen Ziele im weiteren zeitlichen Verlauf u. a. mithilfe weitergehender Untersuchungen geprüft und umgesetzt werden können. Durch die Harmonisierung und Zusammenführung der Nahverkehrspläne von ZVSN und Landkreis Holzminden wird eine einheitliche Planung und Umsetzung von Verkehren für das Gesamtverkehrsgebiet erleichtert. Vorgesehene einheitliche Bedienungsstandards sind positiv zu bewerten und grundsätzlich zu begrüßen. Sie sollten in der Umsetzung im Einzelfall, wie bereits auch auf S. 65 dargestellt, nach den regionalen Gegebenheiten der Region differenziert betrachtet und geprüft werden, da Bedarfe sowie lokale und finanzielle Rahmenbedingungen im gesamten Verbundgebiet auch abweichen.	Kenntnisnahme	So vorgesehen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Die BBS Holzminden ist im Nahverkehrsplan darzustellen (s. u. a. S. 48; Abbildung 3) und in den Planungen entsprechend zu berücksichtigen.	Berücksichtigung	Die Darstellung der berufsbildenden Schulen wurde ergänzt
	Barrierefreiheit	Sehr positiv ist der forcierte Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV zu bewerten, da nur ein attraktiver ÖPNV aktuelle und potentielle Fahrgäste anspricht und längerfristig binden kann.	Kenntnisnahme	-
	-	Hinsichtlich der landesbedeutsamen Buslinie 500 ist fortwährend eine zeitliche Weiterführung, insbesondere unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und der Entwicklungen/ Planungen im Schienenpersonennahverkehr der Region zu prüfen. Anpassungen des Fahrplans zur weiteren Optimierung des Angebotes sollten nach Möglichkeit geprüft werden. Hinsichtlich der Teilnetzbildung ist bei den vorhandenen AST-Verkehren im Landkreis Holzminden noch eine Zuordnung zu Teilnetzen zu prüfen und ggf. vorzunehmen	Kenntnisnahme Berücksichtigung	Erfolgt außerhalb des NVP Die AST-Korridore wurden den Teilnetzen zugeordnet
Landkreis Northeim	-	Vor Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP sollen die jeweiligen Finanzbedarfe für deren Realisierung (je Landkreis) transparent dargelegt werden. Sollte es zu Kostensteigerungen kommen, soll hierüber umgehend berichtet und Kompensationsmöglichkeiten geprüft werden.	Kenntnisnahme	vgl. Kapitel 9
	-	Die Maßnahmen des NVP sollen spätestens ein Jahr nach Maßnahmebeginn evaluiert werden. Hierbei soll insbesondere die Kosten-/Nutzensituation der einzelnen Maßnahmen im Fokus stehen. Sollten hierbei für zu treffende Entscheidungen eventuell erforderliche Vertriebsdatenstatistiken und Fahrgastzahlen maßgeblich sein, dann sind diese für die Kreisgremien unter besonderer Rücksichtnahme der Lesbarkeit darzustellen.	Kenntnisnahme	Dies ist „gelebte Praxis“. Vgl. bspw. Kapitel 11, Tabelle Maßnahme und Prüfaufträge NVP 2017: Einführung attraktives Fahrtenangebot zw. (Uslar –) Hardeggen – Fredelsloh – Lauenberg – Einbeck
	6.2 Seite 102 ff	Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen des ÖPNV ist im gesamten Verbandsgebiet bis zum Ende der nächsten Wahlperiode 2021/2026 fertig zu stellen (siehe dazu die Kapitel 6.2 Seite 102 ff. NVP). Aktuell gibt es im Landkreis Northeim noch acht Haltestellen mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf und 14 Haltestellen mit einem geringen Handlungsbedarf. Die Haltestellen der 4. Kategorie sind von der Forderung ausgenommen.	Berücksichtigung	Aufgrund des sehr unterschiedlichen Ausbaugrades im bisherigen Verbandsgebiet und im LK Holzminden (siehe Kap. 6.5) liegt der Ausbaugrad im ZVSN insgesamt bei ca. 65 %, es sind noch annähernd 800 Haltestellen auszubauen. Unter diesen Umständen und unter Berücksichtigung der bekannten Förder- und auch Ausbaubedingungen ist die Zielsetzung

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				einer vollständigen Barrierefreiheit trotz des bisher in den Landkreisen Göttingen und Northeim erreichten hohen Niveaus bis 2026 im gesamten Verbandsgebiet nicht realistisch, dies ist allenfalls in Teilbereichen möglich. Zudem ist der Haltestellenausbau nur in Abstimmung mit Kommunen und Straßenbaulastträgern möglich und somit nicht allein vom ZVSN zu beeinflussen. Die Zielsetzung wird in Kap. 6.5 (Ableitung Handlungsbedarf für NVP) ergänzt.
	-	Die Standorte der Haltestellen und die ÖPNV-Linien sollen hinsichtlich der möglichen Planungen neuer oder Verlegung vorhandener Haltestellen überprüft werden. Dabei geht vor allem um die bessere Erreichbarkeit von Arzt- und Therapiepraxen, Gesundheitszentren oder auch Apotheken (siehe hierzu Enquete-Kommission des Landes zur ärztlichen Versorgung auf dem Land).	Kenntnisnahme	entsprechende Überplanungen erfolgen kontinuierlich und im Nachgang zum NVP
	Kapitel 5	Die Barrierefreiheit soll zu 100-Prozent in allen Fahrzeugen gewährleistet sein. Hierbei soll insbesondere darauf hingewirkt werden, dass a. zeitgemäße taktile Systeme in allen Bussen und Bahnen installiert werden. Auch die Kontraste beziehungsweise Farben in den Bussen sollten den aktuellen Empfehlungen entsprechen. b. ausreichend Flächen in allen Bussen zur sicheren Aufnahme von Rollatoren, E-Scooter, Kinderwagen und ähnlich sperrigen Hilfsmitteln zur Verfügung stehen. c. im Umgang mit Menschen mit Beeinträchtigungen geschultes Fahrpersonal vorhanden ist.	Kenntnisnahme	vgl. hierzu insbesondere die Aussgaen im Kapitel 5. Anforderungsprofil die dieses entsprechend definieren
	-	Die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern soll angestrebt werden.	Kenntnisnahme	Im Busbereich bereits etabliert. Verbesserung der Umsetzung wird mit den VU diskutiert (vgl. Anmerkungen LK GÖ), Zuständigkeit im SPNV liegt bei der LNVG

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kapitel 5	Es sollen Bike&Ride-Anlagen errichtet werden, die den multimodalen Personen-nahverkehr ermöglichen. Wichtig dabei sind diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und den großen Bushaltestellen. Die Errichtung liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden. Der ZVSN kann und sollte hier eine Vermittlungsposition zwischen Kommunen und der Be-willigungsstelle (LNVG) einnehmen. Es gibt für derartige Abstellanlagen aktuell Fördermittel, wie die Richtlinie „Zu-wendungen für die Beschaffung von Ladegeräten für Elektrofahrräder und Elekt-roautos an P+R- und B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen in Niedersachsen“. Beim Identifizieren möglicher Standorte spielt die Expertise des ZVSN eine wich-tige Rolle. Der ZVSN sollte die Kommunen auf die Ausbaupotentiale ihrer Halte-stellen hinweisen. Auch sollte beim anstehenden Ausbau der barrierefreien Haltestellen in Betracht gezogen werden, diese gleich mit entsprechender Infrastruktur auszurüsten, so-dass ein Abstellen und Laden von E-Bikes problemlos möglich sind. Eine gute Schnittstellenverbindung vom E-Bike zur Bahn, inklusive sicherer Abstell- und Lademöglichkeiten erhöht den Nutzerradius eines Bahnhofs im ländlichen Raum erheblich.	Kenntnisnahme	vgl. Kapitel 5.2.4 und entsprechende infra-strukturelle Maßnahmen im Kapitel 8.3
	Kapitel 8	Bedarfsangebote, On-Demand-Verkehre, Tür-zu-Tür-Angebote unter Einbezug der Erkenntnisse aus dem Eco-Bus-Projekt, sind zukunftsgerichtete Maßnahmen, wel-che wichtige Bausteine für die Verkehrswende sind. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau von Ruf-Beförderungen auch durch Bürgerbusse oder Dorfbusse, pp. zu etablieren. Diese integrierten Mobilitätskonzepte, die den herkömmlichen Li-nienverkehr mit neuen adaptiven Bedienformen verbinden, sind notwendig um den ÖPNV mit einer konkreten Serviceorientierung in den ländlichen Raum zu bringen. Das Eco-Bus-Projekt ist auf eine positive Resonanz in der Bevölkerung gestoßen. Leider sind solche Maßnahmen sehr kostspielig und unter den bisher bekannten Rahmenbedingungen nur als Projekt umsetzbar und noch nicht dauerhaft. Sobald sich durch Fördermöglichkeiten oder Weiterentwicklung der Software On-Demand-Verkehre umsetzen lassen, sollten diese im Sinne eines multimodalen Verkehrssystems umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	vgl. Kapitel 8.2 Maßnahme G-2 und darauf aufbauend Prüfauftrag G-3

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	-	Die Inanspruchnahme von Linien und Angeboten soll einschließlich der Ermittlung des Nachfragepotentials und Umsetzung der sich daraus ergebenden Resultate kontinuierlich überprüft werden.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 8	Es sollen Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen in allen Mittel- und Grundzentren bis Ende der nächsten Wahlperiode 2021/26 und unter Einbindung einer App, die u.a. in Echtzeit über die nächsten Fahrmöglichkeiten/Ver-spätungen informiert, installiert werden. Unabhängig davon sollte bei Digitalisierungsvorhaben die Prüfung und Akquise neuer Finanzierungsquellen zur weiteren Digitalisierung erfolgen.	Kenntnisnahme	vgl. Kapitel 8.4, Maßnahme S-2
	Seite 89 bzw Seite 147	Für die sukzessive Nachrüstung bzw Neuanschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge sollte die EU-Clean-Vehicle-Richtlinie als Richtschnur dienen. In diesem Kontext sollte das Thema „Grüne Wasserstoffmobilität in Südniedersachsen“, in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Aktuell wird unter anderem durch die SüdniedersachsenStiftung mit dem Projekt „ViridisH2 Südniedersachsen“ an einer Etablierung einer grünen Wasserstoff-wertschöpfungskette für den Mobilitätssektor gearbeitet. Der ZVSN sollte derartige Mobilitätsprojekte durch sein Mobilitätsmanagement konstruktiv begleiten. Die Prüfung und gegebenenfalls Umsetzung von alternativen Antrieben unter Einbeziehung von Förderprogrammen ist für die Zukunft des ÖPNV unabdingbar.	Berücksichtigung	vgl. Kapitel 8.3, Prüfauftrag I-4 Es sollten aber stets die Wirtschaftlichkeit sowie die technische Umsetzbarkeit bei der Etablierung betrachtet werden, um die finanziellen Aufwände möglichst im Verhältnis zu belassen. siehe Prüfauftrag I-4, ohne Vorfestlegung auf eine Technologie
	8.4 S-1 Seite 148	Das Projekt „Etablierung einer Mobilitätszentrale“, ist mit der Dringlichkeit „mittelfristig“ gekennzeichnet. Es sollte bei der Abarbeitung der Maßnahmen, auf die aktuelle Förderlandschaft geachtet werden. Für derartige Maßnahmen, wie die Errichtung einer Mobilitätszentrale, stehen aktuell Fördermittel der NBank im Förderprogramm „Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)“ zur Verfügung.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kapitel 8	Projekt MATCH-UP aus dem EU-Programm INTERREG Europe: Das Projekt Match-Up zum Beispiel zielt auf die Etablierung von On-Demand-Verkehren im NVP ab. Die Verknüpfungen der öffentlichen Verkehrsmittel mit anderen umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten soll dabei vorangetrieben werden. Beim Projekt Match-Up wurde ein Aktionsplan erstellt, in dem die Art der Maßnahmen, die gesetzten Zeitrahmen, die einzubeziehenden Stakeholder, die Kosten sowie die Finanzierungsquellen beschrieben sind. Im Rahmen der Fortschreibung des NVP soll eruiert werden, welche Konzepte von On-Demand-Verkehren sowie Finanzierungsmöglichkeiten im Kreisgebiet angewendet werden können. Hier könnten viele Formen denkbar sein (z. B. in Kooperation mit Bürger-/Dorfbusvereinen oder in Zusammenarbeit mit Taxi-Unternehmen oder ähnlich wie beim EcoBus). Bei gegebener Finanzierung sollen ggf. im Kontext des EU-Projektes MATCH-UP auch Pilotprojekte umgesetzt und daraus resultierende Ergebnisse bewertet werden. Insbesondere mit Blick auf eine verstärkte Vernetzung von Landkreisen und Verkehrsregionen sollten auch in Zukunft Förderprogramme genutzt werden.	Kenntnisnahme	vgl. Kapitel 8.2 Maßnahme G-2 und darauf aufbauend Prüfauftrag G-3
	Kapitel 5.2.9	Um zielgerichtete Marketingmaßnahmen zu realisieren, sollten zeitnah neue Kanäle in den sozialen Medien Berücksichtigung finden und dem entsprechend finanzielle Mittel bereitgestellt werden.	Kenntnisnahme	Umsetzung wird geprüft
	-	Bei der prognostizierten Abnahme des Individualverkehrs muss der ÖPNV entsprechend aufgewertet werden. Damit geht einher, dass zukünftig zusätzliche finanzielle Mittel für den ÖPNV bereitgestellt werden müssen.	Kenntnisnahme	Zustimmend zur Kenntnis genommen, entsprechende politische Beschlüsse erforderlich
	Allgemein	Für die nächste Fortschreibung des NVP, voraussichtlich 2025, sollte die Entwicklung eines gemeinsamen NVP mit der Stadt Göttingen angestrebt werden.	Berücksichtigung	Entsprechend den Beschlüssen der Stadt Göttingen und der ZVSN-Verbandsversammlung sollen die Möglichkeiten zur Erstellung und Verabschiedung eines gemeinsamen NVP geprüft werden. (vgl. Kapitel 1)
Städte und Gemeinden				
Bad Sachsa	Erschließungsdefizite	Der große Schwachpunkt des ÖPNV in Bad Sachsa ist eine nicht vorhandene regelmäßige Anbindung der Kernstadt Bad Sachsa und der Ortsteile Neuhaus, Tettenborn und Steina an den Bahnhof Bad Sachsa.	Kenntnisnahme	Der Bahnhof Bad Sachsa wird von den Linien 470, 471 und 472 angefahren. Die Linie 470 fährt den Bahnhof regelmäßig, zweistündlich an, die Linie 471 ist im Regelfall mit der Linie

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Das Optimum wäre eine Anbindung der Linienbusse an alle tagsüber verkehrenden Züge in beide Fahrtrichtungen (Nordhausen / Göttingen). Und dies könnte auch in Verbindung gebracht werden mit neueren Beförderungssystemen wie einem Rufbus bzw. Bürgerbus. Oder aber eine stadtinterne Buslinie würde eingerichtet, in der die Kernstadt und die Ortsteile im Stundentakt an die abfahrenden Züge am Bahnhof Bad Sachsa angebunden werden.		470 in Bad Sachsa Am Kurpark verknüpft, die Linie 472 bedient den Bahnhof an Werktagen nicht, zugunsten einer Erschließung des OT Tettenborn. Alle drei Linien bedienen auch die Kernstadt (Haltestelle Rathaus). Die Linie 470 bedient Neuhof, die Linie 471 bedient Steina und die Linie 472 bedient Tettenborn. Die Linie 472 verkehrt darüber hinaus zum Bahnhof Walkenried. Die Linie 471 ist fahrplanseitig mit den Angeboten der Linie 470 und 472 verknüpft, sodass alle Ziele (wenn auch tlw. mit Umstieg) erreicht werden können. Ergänzende Angebote wie z. B. ein Ortsbus können eine Ergänzung darstellen. Der ZVSN unterstützt gerne entsprechende kommunale Bemühungen zur Verbesserung des öffentlichen Mobilitätsangebotes.
Bodenwerder-Polle, Samtgemeinde	Kapitel 10	Die Berücksichtigung der Bürgerbus-Linie 526 ist zu begrüßen. Das ergänzende Angebot mit Haltestellen in den Wohngebieten ist gerade für ältere Bürgerinnen und Bürger ein wichtiger Bestandteil zur Aufrechterhaltung der Mobilität im ländlichen Raum. Eine konstruktive und unterstützende Zusammenarbeit mit den ehrenamtlichen Tätigen des Bürgerbusvereins Bodenwerder-Polle e.V. ist für die nachhaltige Sicherstellung dieses Angebotes wünschenswert.	Kenntnisnahme	Fortwährender Abstimmungsprozess mit den beteiligten Stellen (u.a. SG Bodenwerder-Polle, LK Holzminden und Bürgerbusverein) findet statt.
Dransfeld, Samtgemeinde	Seite 23	In der Stadt Göttingen gibt es Überlegungen, Teile der westlich gelegenen Ortsteile mit On-Demand-Verkehren zu erschließen. Einem Modellprojekt, diesen Verkehr auch auf das Gebiet der Samtgemeinde Dransfeld auszuweiten, wird ausdrücklich zugestimmt.	Kenntnisnahme	Der ZVSN ist beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für optionale On-demand-Verkehre beim Land Niedersachsen zu beantragen. Eine Förderung ist abzuwarten- Bei einer positiven Bewertung durch die Machbarkeitsstudie ist zu entscheiden, in welchem Bereich des Verbandsgebiets ein On-Demand-Projekt unter finanzieller Beteiligung der betreffenden Kommune in die Umsetzung gelangt.

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 47	Eweiterung insgesamt Standort Zaunstätte 2,1 ha / 40 Grundstücke Standort Kestenmühlenweg 0,7 ha / 10 Grundstücke Standort Springeberg 0,15 ha / 3 Grundstücke	Berücksichtigung	Die Tabelle wurde aktualisiert
	Seite 101 Bewertung der Erschließungsqualität / Seite 145 Ausbau von Bike- and Ride-Anlagen	Das östliche Siedlungsgebiet in Dransfeld umfasst nicht nur die Richthofenstraße, es handelt sich hierbei vielmehr um das Quartierskonzept Huhnsberg mit etwa 450 Wohneinheiten. Zur Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Feuerwehr gebe ich zur Kenntnis, dass in dem Bereich der Kreuzung Hoher-Hagen-Straße Bördeler Weg und Im Alten Dorfe Umbaumaßnahmen geplant sind. Im Zuge dieser Maßnahme werden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder berücksichtigt. An dieser Stelle bitte ich Beachtung, dass das die auf Seite 133 genannten gesicherten Abstell- und Ladeboxen an der Haltestelle Immenstraße abgebaut wurden.	Berücksichtigung Berücksichtigung	Die Informationen wurden ergänzt Das Beispiel Dransfeld wurde entfernt
	Seite 110	Der Bereich um Dransfeld ist durch die Anbindung nach Göttingen und Hann. Münden sehr gut an den Schienenverkehr angebunden. Eine Herausforderung wird sein, die umliegenden Gemeinden, insbesondere Bühren, Jühnde und Niemetal (Scheden liegt an der Linie 120) mit ihren Ortschaften an die Hauptverkehrsachse der L120 einzubinden. Hierzu sind in dem "Interkommunalen, integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept" (IEK) des Netzwerkes Samtgemeinde Dransfeld, aus dem Jahr 2013 (!), bereits Aussagen getroffen.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 8.2, G-2
	Seite 165	Das Angebot Teilnetz Stadt Göttingen / L63 Bürgerbus Göttingen - Dransfeld ist eingestellt	Berücksichtigung	Die Linie wurde aus dem Teilnetz gestrichen
Einbeck	Allgemein	Bei der Erhebung ÖPNV-relevanten Daten im Verbandsgebiet sind die allgemeinen Strukturdaten und Entwicklungen, die Investitionsmaßnahmen zum ÖPNV, weitere Planungsvorhaben sowie die Prognose zur Einwohnerentwicklung zugrunde zu legen (www.wegweiser-kommune.de); diese sind bereits am 05.03.20 an planmobil zugesendet.	Kenntnisnahme	Die zur Verfügung gestellten Daten wurden berücksichtigt
	3.1.5 Seite 43	Zusätzlich zu Standort Einbeck Ost (Altendorfer Tor) ist der Standort Einbeck West (Poser-Park mit Kaufland, Elektronikmarkt Expert und Möbel-Boss, ab 2014) zu nennen.	Berücksichtigung	Wurde ergänzt

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	3.3 Seite 56	Kategorisierung der Fahrgäste pro Jahr für den Stadtverkehr Einbeck und die Strecke Kreiensen – Göttingen fehlt.	Kenntnisnahme	Stadtverkehr Einbeck liegt mit ca. 46.000 Fahrgästen pro Jahr leicht unter der dargestellten Grenze von 50.000, ebenso wie Kreiensen – Göttingen mit ca. 43.000 Fahrgästen pro Jahr
	5.2.6 Seite 82, 83	Es ist zu hinterfragen, weshalb die Standorte Einbeck Möncheplatz, Kreiensen Bahnhof und Salzderhelden Bahnhof ggü. dem NVP 2017 von Stufe 1 auf Stufe 2 gerutscht sind.	Kenntnisnahme	Mit der Reaktivierung der SPNV-Strecke Einbeck – Göttingen hat der Haltepunkt Einbeck Mitte/ZOB deutlich an Bedeutung gewonnen und die fahrplanseitige Verknüpfung des Busverkehrs (12 Linien) mit dem SPNV hier seinen Schwerpunkt.
	Allgemein	Relevante Bushaltestellen im Stadtgebiet werden im Zuge des Haltestellenprogramms des Landes Niedersachsen durch den ZVSN barrierefrei umgebaut, wenn erforderlich mit Witterungsschutz. Die zentrale Bushaltestelle am Möncheplatz wird barrierefrei mit Wetterschutz und Fahrgastinformationsanzeiger ausgebaut. Für 2021/2022 ist der Ausbau des ZOB geplant.	Berücksichtigung	Informationen wurden ergänzt
	6.4 Seite 113	Fa. Renold mit 300 Beschäftigten fehlt, hier ist keine Haltestelle in der Nähe. Keine Linie führt über Juliusmühle, Möglichkeiten und Potentiale sind hier zu prüfen.	Berücksichtigung	Prüfauftrag wurde ergänzt
	7 Tabelle 34 Seite 124	Fa. Burgsmüller ist bereits seit Juli 2020 im Gewerbegebiet Butterberg der Stadt Einbeck ansässig.	Berücksichtigung	Angabe wurde aktualisiert
	Stadtbuslinie 259	Ausweitung im nordwestlichen Bereich der Kernstadt Einbeck ist wünschenswert. Großbusse sind topographisch nicht möglich, deshalb sind kleinere Busse sinnvoll.	Kenntnisnahme	Die Ausweitung des Bedienungsgebiets der Linien 201, 202 und 203 (früher 259) erfordert ggf. ein zweites Fahrzeug. Alternativ / ergänzend Einrichtung eines Haltestellenpaares im Nordwesten im Zuge der Linie 254 (siehe Tabelle 25)
Flecken Adelebsen	Kapitel 3.1	Für den Flecken Adelebsen muss das Grundzentrum trotz prognostizierter Schrumpfung der Bevölkerung erhalten bleiben, weil die nachgewiesenen hohen Pendlerströme in das Oberzentrum und der Grundschulstandort Adelebsen dieses rechtfertigen.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Tabelle 18	Zudem wurde der Bahnhof seitens der Bahn barrierefrei und behindertengerecht ausgebaut. Der Flecken Adelebsen hat durch den Bau der P+R Anlage am Bahnhof als „Verknüpfungspunkt“ seinen Beitrag geleistet. Dort stehen den Nutzern ein neues Haltstellenpaar der Kategorie II, Lang- und Kurzzeitparkplätze, ein Fahrgastinformationssystem, eine überdachte und beleuchtete Fahrradabstellanlage und neuerdings eine Ladesäule für E-Fahrzeuge zur Verfügung	Kenntnisnahme	-
	-	In diesem Jahr wurde innerhalb des Wohnquartiers Adelebsen am Rathaus (Haltestelle Rathaus) eine überdachte Fahrradabstellanlage für 8 Fahrräder errichtet.	Kenntnisnahme	-
	Tabelle 25	Die für den Bereich des Flecken Adelebsen aufgezeigten Erschließungsdefizite für die Wohnbereiche „Heinrich-Sohnrey-Straße und Burckhardtstraße“ sowie „Am Bäreggrund und Ostlandstraße“ bedürfen nach wie vor einer Lösung, damit auch diese an dem Liniennetz der Linie 210 angeschlossen werden können.	Kenntnisnahme	vgl. 8.2.11, SG-2
	Allgemein	Der Flecken Adelebsen stimmt dem Entwurf des Nahverkehrsplanes zu, weil die umschriebenen Ziele nicht nur das Mobilitätsangebot im Hinblick auf den Klimaschutz und der steigenden Alterung der Gesellschaft Rechnung trägt, sondern der ZVSN damit die richtigen Weichen für den ÖPNV der Zukunft stellt.	Kenntnisnahme	-
Flecken Bovenden	3.1.7 Seite 48	In der aufgeführten Tabelle fehlen die Angaben für den Flecken Bovenden - Bovenden: ca. 16 Baugrundstücke zzgl. 72 Wohneinheiten (mehrgeschossig, überwiegend sozialer Wohnungsbau) - Lengeln: 15 Baugrundstücke zzgl. 16 Wohneinheiten (sozialer Wohnungsbau) - Reyershausen: 20 Baugrundstücke - Emmenhausen: 6 Baugrundstücke	Berücksichtigung	Die Angaben wurden ergänzt
	Seite 101	Bei den genannten Erschließungsdefiziten sollte in Bovenden beim Sonnenberg die Ergänzung -nur Westseite- ergänzt werden.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde ergänzt
	Tabelle 29 Seite 113	Die Liste ist um das touristische Ziel „Burg Plesse“ zu ergänzen.	Kenntnisnahme	Burg Plesse wurde nicht als Freizeitziel mit gesteigerter Bedeutung für den ÖPNV gewertet
	Tabelle 30 Seite 116	Für Bovenden sind dort 10 vom Umbau ausgeschlossene Positionen angegeben. Es wird gebeten diese Anzahl zu überprüfen.	Kenntnisnahme	Überprüfung erfolgt durch den ZVSN außerhalb des NVP (Tagesgeschäft)

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Tabelle 34 Seite 124	Für den Flecken Bovenden kann zurzeit keine konkrete Aussage getroffen werden. Die Gemeinde ist gerade dabei, für das gesamte Gemeindegebiet einen neuen Flächennutzungsplan aufzustellen. Lediglich der 2. Bauabschnitt „Uhlenberg“ in der Ortschaft Reyershausen steht mit 11 Bauplätzen für eine Umsetzung fest. Das Gewerbegebiet „AREA 3 – Ost“ (Gemeindegebiet Nörten-Hardenberg) wurde im Entwurf nicht berücksichtigt.	Kenntnisnahme	- Erschließung über Angerstein Jochen-Busch-Straße gegeben
	Kapitel 8	Es besteht der Wunsch auf eine Harmonisierung der Taktzeiten, so dass eine halbstündige Taktung im Flecken Bovenden gegeben ist.	Berücksichtigung	Aufnahme zusätzliche Maßnahme LKG/ weitere 1 in Kapitel 8.2.3
Eschershausen-Stadtoldendorf, Samtgemeinde	S. 33	Gewerbegebiet ehem. Kaserne Stadtoldendorf, ca. 300 AP Survitec, Eschershausen, ca. 130 AP	Berücksichtigung	Die Angaben wurden ergänzt
	S. 44	Gesundheitszentrum und Ärztehaus (ehem. Krankenhaus) Charlottenstift Pflegeheime in Stadtoldendorf und Eschershausen	Kenntnisnahme	Hier nur Darstellung von Krankenhäusern und Kliniken
	S. 45	Freizeitpark Mammut, Waldpädagogikzentrum Stadtoldendorf, lth aufnehmen	Berücksichtigung	Die Angaben wurden ergänzt
	S. 46f	Aktualisierungen bei den Baugebieten	Berücksichtigung	Die Angaben wurden aktualisiert
	S. 48	Raabemuseum, Freibad und Senioreneinrichtungen nachtragen; ebenso für Stadtoldendorf	Berücksichtigung	Die Ziele wurden ergänzt
Friedland	allgemein	Die von der Gemeinde Friedland wahrzunehmenden Belange und Interessen werden durch den neuen Nahverkehrsplan nicht berührt.	Kenntnisnahme	-
Göttingen	5.2.9 Seite 93	Ein verbessertes und verstärktes Marketing im Verbundraum ist anzustreben. Die Stadt Göttingen ist auch bereit, ihr finanzielles Engagement zu erhöhen, vorausgesetzt die anderen Kostenträger erhöhen ihren Anteil ebenso entsprechend dem vereinbarten Kostenverteilungsschlüssel	Kenntnisnahme	-
	5.2.9 Seite 93	Es sollte die finanzielle Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Kosten einer dringend erforderlichen Verbunderhebung eingefordert werden. Gerade nach der anstehenden Tarifreform zum 01.01.2021 ist es aus Sicht der Stadt Göttingen unumgänglich, die Fahrgastströme zu untersuchen und die Einnahmeverteilung den neuen Gegebenheiten entsprechend anzupassen.	Kenntnisnahme	Die Finanzierung der Maßnahme(N-1) wird außerhalb des NVP geregelt. Auf das kooperative Vorgehen wurde hingewiesen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	6.4 Seite 112 Tabelle 27	Es fehlen in der Tabelle 27 wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte in der Stadt Göttingen. Die Standorte sind nicht auf die Innenstadt konzentriert, sondern verteilen sich über das Stadtgebiet (Bsp. Industriegebiet Grone, Universitätsmedizin, Gothaer-Versicherung). Es sollte herausgearbeitet werden, welche Anbindung der städtischen Arbeitsplatzschwerpunkte an das übrige Verbundgebiet vorhanden ist und wie die Anbindung bei Bedarf verbessert werden kann.	Kenntnisnahme	Die Anbindung der einzelnen Arbeitsplatzschwerpunkte im Göttinger Stadtgebiet ist originäre Aufgabe des Göttinger Stadtverkehrs. Eine Andienung durch den Regionalverkehr kann erfolgen, so zufällig Linienweg und Standort sich in räumlicher Nähe befinden. Für eine konkrete Andienung des Arbeitsplatzes aus der Region fehlt letztendlich auch die Kenntnis über die einzelnen Wohnstandorte der Beschäftigten der jeweiligen Betriebe.
	6.7 Seite 119	Es gibt Handlungsbedarf bei Fahrgastinformation und Service. Die verbesserten Aushangfahrpläne der Regionalbuslinien an den Haltestellen sollten im Göttinger Stadtgebiet zusammen mit den Aushangfahrplänen des Stadtbusses in einer Warthallenvitrine untergebracht werden. Somit kann der Fahrgast alle benötigten Informationen konzentriert an einer Position erfassen. Die Umsetzung der Maßnahme (Planung und Finanzierung) wird als Gemeinschaftsaufgabe von Verkehrsunternehmen, Stadt Göttingen und ZVSN gesehen.	Kenntnisnahme	vgl. Maßnahme S-3
	Kapitel 2	Das bestehende Tarifangebot sollte den heutigen Anforderungen angepasst werden. Der Bedarf an zielgruppenspezifischen Angeboten, wie z. B. der Flexibilisierung des Firmenabos oder der verbundweiten Einführung des bereits im Stadtgebiet Göttingens existierenden Luftlinientarifs, besteht.	Kenntnisnahme	Vgl. hierzu die Hinweise zum Tarifgutachten und entsprechender Maßnahmen (Kapitel 2.2)
	On-Demand-Verkehre	In der Stadt Göttingen gibt es Überlegungen, Teile der westlich gelegenen Ortsteile mit on-demand-Verkehren zu erschließen. Ggf. gäbe es Möglichkeiten, den Verkehr auch auf das Gebiet der Samtgemeinde Dransfeld auszuweiten. Hier wäre eine Kooperation zu prüfen.	Kenntnisnahme	Der ZVSN ist beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für optionale On-demand-Verkehre beim Land Niedersachsen zu beantragen. Eine Förderung ist abzuwarten- Bei einer positiven Bewertung durch die Machbarkeitsstudie ist zu entscheiden, in welchem Bereich des Verbandsgebiets ein On-Demand-Projekt unter finanzieller Beteiligung der betreffenden Kommune in die Umsetzung gelangt.

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	-	Eine Bitte, darauf hinzuwirken, dass die Regionalbusunternehmen ihre Pausenzeiten auf dem ZOB in Göttingen dahingehend überprüfen, bei längeren Pausen auf andere Standorte auszuweichen. Dies würde in erheblichem Maße dazu beitragen, die vorhandenen Kapazitäten für andere Nutzungen freizuhalten.	Kenntnisnahme	Klärung außerhalb des NVP: im Rahmen der Abstimmung zwischen ZVSN, Regionalbusunternehmen, GöVB und Stadt Göttingen ist zu erörtern, wie die Kapazitäten am ZOB aufgeteilt werden können
	-	Die Stadt Göttingen ist an einem verstärkten Austausch zwischen den Aufgabenträgern Stadt und ZVSN interessiert ist, mit dem Ziel, den Stadt- und Regionalbusverkehr im Stadtgebiet Göttingens besser aufeinander abzustimmen und den Verkehrsverbund weiter zu entwickeln. Perspektivisch kann hierzu ein gemeinsamer Nahverkehrsplan von Stadt Göttingen und ZVSN hilfreich sein	Berücksichtigung	Entsprechend den Beschlüssen der Stadt Göttingen und der ZVSN-Verbandsversammlung sollen die Möglichkeiten zur Erstellung und Verabschiedung eines gemeinsamen NVP geprüft werden (siehe Kapitel 1)
Hardeggen	3.1.6 Seite 44, 45	In Hardeggen steht der Ausbau des Wildparks an. Es wird ein Besucheraufkommen von mehr als 60.000/ã angestrebt. Es wird die Einrichtung einer Haltestelle „Wildpark Hardeggen“ angeregt.	Berücksichtigung	In Kapitel 8.3 I-1 aufgenommen
		In Hardeggen wird das Muthaus als Hauptgebäude der mittelalterlichen Burganlage „Burg Hardeg“ denkmalgerecht saniert. Das Muthaus und die Burganlage werden zu einem touristischen Anziehungspunkt (u.a. jährliches Burgfest, Aufwertung des ehem. Kurparks als Burggarten und „Insekten-Kurpark“ u.v.m.) weiterentwickelt.	Kenntnisnahme	-
		Die Verbindung des beliebtesten deutschen Radfernweges, des Weserradweges mit dem Radfernweg „Leine-Heide-Radweg“ südlich des Sollings, parallel zur „Sollingbahn“ (RB 81) wird als bundesländerübergreifendes interkommunales Radverkehrsprojekt von fünf Städten und Gemeinden als „Weser-Leine-Route“ im Interesse des Umweltschutzes und zur Förderung der E-Mobilität geplant. Die Projektinitiative erfolgte durch die Stadt Hardeggen; die Koordination hat zwischenzeitlich der Landkreis Northeim übernommen. Im Mittelpunkt des 4,73 Mio. Euro-Projekts steht neben der Nutzung des touristischen Potentials die Schaffung von sieben multimodalen Verknüpfungspunkten an Bahnhöfen und Omnibusbahnhöfen, also die Verknüpfung mit dem SPNV. Zielgruppe sind nicht nur Touristen und Naherholungssuchende, sondern auch Schüler*innen und Berufspendler.	Kenntnisnahme	-
	3.1.7 Seite 46, 47	In Gladebeck entsteht derzeit das Anschlussbaugebiet „Weinbergstraße“ mit 22 bis 24 Wohngrundstücken	Berücksichtigung	In Kapitel 7, Tabelle 34 berücksichtigt

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		In Hevensen steht ein Anschlussbaugebiet „Auf der Breite“ mit zunächst ca. 9 bis 10 Wohngrundstücken in Rede In Hardeggen steht das Baugebiet „An der Niedeck“ mit ca. 30 bis 32 Wohngrundstücken in Rede In Hettensen entstehen im „Mühlenviertel“ gegenwärtig ca. 7 bis 10 weitere Wohngrundstücke		
	3.2.2 Seite 52	Die Grundschule Hardeggen ist seit dem Schuljahr 2020/21 Ganztagschule mit entsprechenden Auswirkungen auf die Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV. Die Schülerzahl der Grundschule Hardeggen ist mit ca. 210 Schüler*innen stabil.	Kenntnisnahme	Ist in den aktuellen Fahrplänen berücksichtigt
	4.1.2 Seite 59	Der Gewerbepark Hardeggen an der Bundesstraße 446 ist weitgehend belegt. Eine Erweiterung des Gewerbeparks ist geplant. Die Bauleitplanung wird voraussichtlich im Jahre 2021 beginnen und zielt auf die Ansiedlung von Unternehmen mit einer nennenswerten Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter. Deshalb ist im Gewerbepark eine Haltestelle (Gewerbeallee) einzuplanen.	Berücksichtigung	In Kapitel 8.3 I-1 aufgenommen
	4.1.6 Seite 62	Die Weiterentwicklung umweltschonender Antriebstechniken des ÖPNV im Verbundbereich ist ein besonderes Anliegen der Stadt Hardeggen, die hierzu mit der Südniedersachsenstiftung im Austausch steht. Im Fokus steht hierbei die Wasserstofftechnik für die Fahrzeugflotte der Verkehrsunternehmen. Die Stadt Hardeggen erklärt, wie bereits schriftlich bekundet, ihr ausdrückliches Interesse an einem Pilotprojekt mit wasserstoffbetriebenen Omnibussen im Überlandverkehr teilzunehmen, sobald dies beim ZVSN Gegenstand konkreter Planungen ist.	Kenntnisnahme	siehe Prüfauftrag I-4, ohne Vorfestlegung auf eine Technologie
	5.2.4 Seite 73, 74	Witterungsschutz, Beleuchtung: In Asche sollte der Haltepunkt „Im Lohwinkel“ mit einem beleuchteten Witterungsschutz (Fahrgastunterstand) der Kategorie II (Seite 84) ausgestattet werden. <u>Anmerkung:</u> Zwischenzeitlich erfolgte seitens des ZVSN eine Zusage, wonach der beleuchtete Fahrgastunterstand im Jahre 2021 errichtet werden soll.	Kenntnisnahme	-
	6.1 Seite 96	Moringen-Hardeggen: Verbesserung der dargestellten fehlenden Bedienung nach 21 Uhr am Samstag und vor 12 Uhr/nach 20 Uhr am Sonntag	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 111	Hardeggen-Ertinghausen: Die aufgrund der zu geringen Durchfahrthöhe des Tunnelbauwerks (Sollingbahn) fehlende Möglichkeit mit Standardbussen die Ortschaft zu versorgen, muss über den bedarfsbezogenen Schülerverkehr hinaus gelöst werden, indem kleinere Fahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt werden. Hevensen, Linie 220: Die Linie sollte in den Haltepunkt „Espoldetal“ ansteuern und nicht nur „Mühlenstraße“, weil zahlreiche schulpflichtige Kinder, die die KGS Moringen besuchen im Neubaugebiet „Kleines Stiegsfeld“ wohnen.	Kenntnisnahme Berücksichtigung	Prüfung für Ausschreibung TN in 2024 Prüfauftrag in Kapitel 8.2.7 LKN-1 aufgenommen (In den relevanten Schulverkehrsspitzen werden seit vielen Jahren durchlaufende Fahrten der genannten Relation angeboten)
	7 Tabelle 32 Seite 121	Die für Hardeggen angegebenen Bevölkerungsentwicklung erscheinen deutlich zu pessimistisch. Ein Einwohnerrückgang von 7.588 auf 7.121 Einwohner*innen (- 6,15 %) dürfte unter Hinweis auf die geplante Ausweisung von Wohnbaugrundstücken (vgl. auch 3.2.7) nicht zu erwarten sein. Nach den Angaben des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik stellt sich die jüngere Einwohnerentwicklung (nur Hauptwohnsitz und alleiniger Wohnsitz) positiver dar (vier Tabellen zu Einwohnerzahlen sind in der Stellungnahme mitgesendet worden).	Kenntnisnahme	Die Prognosen zur Einwohnerentwicklung sind sehr dynamisch. Aufgrund der Vergleichbarkeit und der Einheitlichkeit und mit dem Hinweis auf den Datenstand zum Bearbeitungszeitpunkt, wird an den hier dargestellten Zahlen festgehalten.
	8.2 Seite 132	Beispiele guter Praxis für Planungsprojekte zur Verbesserung der Mobilität: Seitens der Stadt Hardeggen wird Interesse an der planerischen und finanziellen Unterstützung zur Einrichtung eines Bürgerbus-Angebotes bekundet.	Kenntnisnahme	-
	8.2.11 Prüfauftrag I-2	Siehe auch 3.1.6: Die im Zuge der Weser-LeinE-Route geplanten Mobilitätsstationen und abschließbaren Fahrradabstellanlagen mit der Möglichkeit Akkus der Pe-delecs zu laden sollte unbedingt berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	-
	Hinweise aus den Ortsräten	Ellierode: Es wird bemängelt, dass die Schüler*innen, die nach Unterrichtschluss in der KGS Moringen in Hardeggen auf dem Omnibus-Bahnhof Göttinger Straße eintreffen zu lange Wartezeiten für eine Weiterfahrt nach Ellierode in Kauf nehmen müssen.	Kenntnisnahme	Klärung und ggf. Optimierung der Situation außerhalb des NVP
		Ertinghausen: - Es wird bemängelt, dass der vor ein paar Jahren sanierte Bahnhof nicht genutzt werden könne. - Es werden alternative Formen der Personenbeförderung gewünscht.	Kenntnisnahme	Hinweis auf mögliche Maßnahmen gemäß Kapitel 8.2, G-2.

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Espol: Die Busse haben teilweise Wartezeiten von 15 Minuten. Die Busse stehen in dieser Zeit an der Bushaltestelle und schränken teilweise den Verkehr ein. Es wird darum gebeten, dass die Busfahrer*innen zukünftig an einer anderen Bushaltestelle ihre Wartezeit verbringen.	Kenntnisnahme	Klärung und ggf. Optimierung der Situation außerhalb des NVP. Hinweis: Maximale Wartezeit von 11 Minuten an Samstagen, dreimal pro Samstag, an sehr gering belasteter Kreisstraße
		Gladebeck: Vier Orte - darunter Gladebeck - besitzen im Rahmen der Haupteinzugsbereiche der weiterführenden Schulen in Göttingen Ausnahmegenehmigungen des Landkreises Northeim. Dies sollte im Nahverkehrsplan mit aufgenommen werden.	Kenntnisnahme	Erfolgt durch die Satzung über die Festlegung von Schulbezirken außerhalb des NVP
		Hettensen: - Wie aus dem VSN Fahrplan der Linie 221 vom 27.08.2020 ersichtlich ist, gibt es Wochentags (von montags bis freitags) über den Haltepunkt „Asche Landesstr.“ um 15.52 Uhr und um 17.52 Uhr die Möglichkeit direkt über die Ortschaft Asche und Harste nach Göttingen Bahnhof zu fahren. - Laut dem ausgehängten Fahrplan an der Haltestelle Mühlenweg in der Ortschaft Hettensen, kann für diese o.g. Verbindung ebenfalls jeweils um 15.55 Uhr und um 17.55 Uhr dort zugestiegen werden. Unklar ist, ob der Haltepunkt „Mühlenweg“ derzeit tatsächlich angefahren wird. Da die beiden Veröffentlichungen sich widersprechen. - Wenn die Möglichkeit einer direkten Verbindung Hettensen – Göttingen am Nachmittag möglich ist, wäre es wünschenswert, auch in den Morgenstunden eine solche Verbindung anzubieten, denn von den ca. 1.300 Pendlern aus Hardeggen in Richtung Göttingen kommt ein nicht unerheblicher Anteil aus der Ortschaft Hettensen. Vorstellbar wäre eine Verbindung um ca. 7.00 Uhr, so dass dies auch von den Schülerinnen und Schülern genutzt werden kann aber auch eine Attraktivität für BerufspendlerInnen darstellt. - Die Ortschaft Hettensen sollte sowohl auf dem Weg von Hardeggen-Hettensen-Harste Göttingen angefahren werden, als auch auf dem umgekehrten Weg aus Göttingen kommend. - Denn diese Busverbindung, die ebenfalls Wochentags (Montag-Freitag) um 8.05 Uhr, 15.40 Uhr und 17.40 Uhr möglich. Aber in diesem Fall wird derzeit lediglich der Haltepunkt „Asche Landstr.“ (Epelterenkrug) angefahren. Die Ortschaft Hettensen sollte hier in den Fahrplan mit eingearbeitet werden.	Kenntnisnahme	Generell: Klärung und ggf. Optimierung der Situation außerhalb des NVP. Hinweise: Der Fahrtverlauf der genannten Fahrten entspricht genau den verkehrsgeografischen Gegebenheiten, da dieser zunächst die Haltestelle Asche Landesstraße (nördlich der Kreisstraßeneinmündung), dann die Ortschaft Hettensen als Stichfahrt und dann der Kernort Asche bedient wird.

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		- Wobei es auch hier wünschenswert wäre, in der Mittagszeit eine Verbindung einzurichten. Beispielsweise um 13.30 Uhr, um den SchülerInnen eine kurze Heimfahrt zu ermöglichen, und das Nutzen der öffentlichen Verkehrsmittel auch für Teilzeitbeschäftigt attraktiv zu gestalten. - Des Weiteren bleibt noch darauf hinzuweisen, dass der Tarif an die kürzeren Strecken angepasst werden sollte. Für eine Fahrt von Harste über Asche nach „Asche Landstr.“ ist ein Betrag von 4,40 € für einen Einzelfahrschein für Erwachsene zu entrichten. Für eine Strecke von ca. 4 Kilometern ist dieser Preis definitiv zu hoch. - Dies gilt im Übrigen auch für eine Fahrt von Löttingsen nach Hettensen. Hier ist für eine Strecke von ca. 3 Kilometern ein Preis von 2,50 € für einen Einzelfahrschein für Erwachsene zu entrichten. - Für die Bürger*Innen aus Hettensen ist eine direkte Verbindung nach Göttingen auf jeden Fall attraktiv, denn die Route, die zurzeit über Hardeggen mit Umsteigezeit angeboten wird ist zum einen mit einer doppelten Fahrzeit sehr Zeitaufwendig und zum anderen, wegen der längeren Fahrstrecke, auch teuer. - Durchbindung aller Busse aus Hardeggen nach Löttingsen Bahnhof und somit Start aller Busse der Linie 221 in Löttingsen Bahnhof Richtung Hardeggen ebenda. Dadurch Möglichkeit zur Nutzung des verbesserten Angebotes der NordWestBahn auf der Linie Göttingen – Paderborn. - Zur Nutzung des Nahverkehrs am Wochenende müsste das Angebot entsprechend verbessert werden. Gerade für Tagesausflüge müsste auch am Sonntag zumindest ein Bus am Vormittag und eine entsprechende Verbindung am späten Nachmittag angeboten werden.		Ist bereits vorhanden, als Umstiegsverbindung von der Mittagsspitzenregionalbahn am Bahnhof Löttingsen. Aufgrund des sehr geringen Fahrgastaufkommens der Haltestelle Asche Landstraße sind hierfür tarifliche Sonderregelungen abzuwägen. Prüfung im Rahmen der TN-Ausschreibung 2024
		Lichtenborn: - Es wird bemängelt, dass die SchülerFreizeitKarte eine größere Sperrzeit bekommen soll. Derzeit darf diese Karte in der Woche ab 14:00 Uhr benutzt werden. Durch die Änderung darf diese jedoch erst ab 16:00 Uhr benutzt werden. Gerade für Kinder, die auf dem Dorf leben und dort nur einige wenige Busse am Tag fahren, ist die Verlängerung der Sperrzeit ein Problem. - Ein weiteres Problem ist, dass die Schüler, die nach Uslar zur Schule gehen mit ihrer Fahrkarte nicht mit dem Zug von Uslar nach Hardeggen fahren dürfen. Die Schüler müssen bereits in Volpriehausen aussteigen.	Kenntnisnahme	Gültigkeit des JugendFreizeitTickets werktags an Schultagen ab 14 Uhr Für diese Schulwegrelation ist eine Busverbindung vorgesehen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		- Für Schüler, die die 11. Klasse besuchen, müssen die Fahrkarten selbst bezahlt werden. Senioren dürfen im ganzen Verbund für 59 € fahren, wobei eine Karte für Schüler 74,10 € kostet. Hier ist eine Preisanpassung gewünscht.		
		Üssinghausen: Es wird bemängelt, dass der Bus (222) um 6.36 Uhr in Üssinghausen abfährt und bereits um 7.08 Uhr in der Schule in Moringen ist. Der Unterricht beginnt allerdings erst um 7:45 Uhr.	Kenntnisnahme	Klärung und ggf. Optimierung der Situation außerhalb des NVP
		Es besteht die Notwendigkeit eines flexiblen bedarfsorientierten Bedienangebotes (On-Demand-Verkehre). Seitens des ZVSN soll ein Förderantrag im Rahmen des Programms „Verbesserung der Stadt- und Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (flexible Bedienformen)“ gestellt werden. Zum Projektauftritt soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden.	Kenntnisnahme	-
Hattorf am Harz, Samtgemeinde	Allgemein	Keine ergänzende Stellungnahme. Die Fortschreibung des NVP kann, wie vorgeschlagen, auf den Weg gebracht werden.	Kenntnisnahme	-
Holzminden	Allgemein	Eine möglichst weitreichende barrierefreie Nutzung des ÖPNV sollte bis 01.01.2022 erreicht werden. Zustand/Ausstattung der Haltestellen muss verbessert werden.	Kenntnisnahme	Siehe Hinweise zum Haltestellenausbauprogramm insbesondere Kapitel 6.5
	Kapitel 5	Das Bedienungsangebot einzelner Linien soll sich nach Bedürfnissen der Bevölkerung und strukturellen Erfordernissen richten.	Kenntnisnahme	Maßgeblich für das Bedienungsangebot sind die definierten Qualitätsstandards. Das mögliche Abweichen hiervon ist bspw. im Kapitel 5.2 dargelegt
	Kapitel 4	Einfache und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.	Kenntnisnahme	Vergleiche hierzu die Ziele gemäß Kapitel 4.1 ff.
	Kapitel 4	Bei Planung, Bau, Umbau von Verkehrsanlagen (Haltestellen) und Fahrzeugbeschaffung ist auf besondere Nutzergruppen zu achten (Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern)	Kenntnisnahme	Vergleiche hierzu Kapitel 4.1.3

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kapitel 3	Die Stadt stellt als Mittelzentrum einen Infrastrukturschwerpunkt dar, der im ÖPNV entsprechend seiner Bedeutung zu berücksichtigen ist. Im ländlich geprägten Landkreis nimmt das Mittelzentrum Holzminden eine übergeordnete Versorgungsfunktion im Einzelhandel, in der Gesundheitsversorgung, im Schul- und Bildungswesen sowie in der Freizeit, Sport und Kulturbereich wahr. Diese besondere Aufgabe ist durch eine optimale Anbindung der umliegenden Gemeinden an die Kreisstadt zu gewährleisten. Besondere Beachtung auf Berufspendler aufgrund des hohen Arbeitsplatzpotentials und Einpendlerdaten.	Kenntnisnahme	Wurde berücksichtigt gemäß Kapitel 3.1 ff.
	allgemein	Optimierter und bedarfsgerechter Schülertransport muss gewährleistet sein, dies gilt auch für die Verbindung zu weiterführenden Schulen außerhalb Holzmindens.	Kenntnisnahme	Vgl. hierzu die Kapitel 3.1.4, 5.2.10, 6.8 sowie die Maßnahme G1
	Kapitel 5	Die Zubringerfunktion des ÖPNV zum SPNV (Anbindungszeiten, Einzugsbereichserweiterung, Wartezeiten) ist zu optimieren.	Kenntnisnahme	Vgl. hierzu Tabelle 16
	Kapitel 10	Die Stadtbuslinien 501 (Nordring) und 502 (Südring) sollen weiterhin bestehen bleiben. Hier soll auch weiterhin einschließlich der Sollingortschaften der City-Tarif Anwendung finden.	Kenntnisnahme	So vorgesehen vergleiche Teilnetz 90 (Kapitel 10)
	Kapitel 2	Das bestehende Flächentarifsystem im Landkreis muss dringend überarbeitet und angepasst werden (Preis, Ermäßigung BahnCard). Die Einführung eines Sozialtarifs (Landkreis-Holzminden-Tarif), Tickets für Weserbergland sowie Übergangstarife werden begrüßt (Weserberglandtouristik anhören).	Kenntnisnahme	Vgl. hierzu die Hinweise zum Tarifgutachten und entsprechender Maßnahmen (Kapitel 2.2)
	Kapitel 5	Die Anbindung der Sollingortschaften an Holzminden ist hinsichtlich Bedienungs- und Verbindungsqualität zu gewährleisten. Die Anbindung der Sollingortschaften an Nachbarkreise und umliegende Ober- und Mittelzentren muss verbessert werden.	Kenntnisnahme	Maßgeblich für das Bedienungsangebot sind die abgeleitete Netzhierarchie und die definierten Qualitätsstandards
	Kapitel 10	Die Linienbündel 1 und 2 sollten verbessert und optimiert werden.	Kenntnisnahme	Siehe hierzu Festlegungen gem. Kapitel 10
	Kapitel 3.2.1	Im Bahnverkehr ist die Strecke Holzminden/Kreiensen mit einem Begegnungsgleis auszubauen.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird an den Aufgabenträger des SPNV weitergegeben

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	allgemein	Die Verzahnung und Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern im ÖPNV ist zu verbessern. Hier ist die Bildung von Kooperationen im Rahmen der gesetzlich machbaren Möglichkeiten anzustreben.	Kenntnisnahme	Der Hinweis ist zutreffend und bereits gelebte Praxis
	Kapitel 8	Die derzeitige Anbindung der Linie 510 sowie 210 sollte optimiert werden. Die Linie 511 ist beizubehalten. Darüber hinaus sind die Taktungen der beiden Linien an den Bahnverkehr anzupassen.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 8.2.5 Maßnahme LKH/LKN-1 und 2
	Kapitel 8	Eine finanzielle Unterstützung für Bauvorhaben der Gemeinden in ÖPNV-relevanten Bereichen durch den ZVSN wird begrüßt. Allerdings wird gefordert, dass der ZVSN auch zentral die Sammelanträge für alle kreisangehörigen Kommunen bei der LNVG stellt, damit auch vereinzelte Bauvorhaben in verschiedenen kreisangehörigen Kommunen weiterhin gefördert und umgesetzt werden können.	Kenntnisnahme	-
	allgemein	Holzminden lehnt es ab, dass der Landkreis Holzminden im Rahmen der Bedienungsstandards hier die Planung und Finanzierung von Angeboten in die Zuständigkeit der betroffenen Kommunen übergehen lassen will. In dessen Zuständigkeit ist daher ein entsprechendes Angebot vorzuhalten und dieses nicht nur auf die Hauptrouten zu beschränken. Ein Zurückziehen des Landkreises Holzminden auf Mindestbedienungsstandards wird seitens der Stadt Holzminden nicht gesehen, damit das Angebot des ÖPNV nicht abhängig gemacht wird von der Finanzkraft der jeweiligen Kommunen und den Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum nicht noch weiter voranzutreiben.	Kenntnisnahme	Es ist zwischen den regionalen Angeboten die gemäß des hier vorliegenden NVP definiert sind und darüber hinausgehenden zusätzlichen Leistungen, die in kommunaler Selbstverantwortung zu finanzieren sind.
Kalefeld	Kapitel 8	Besonders begrüßt wird der LKN-2 (Hinweis: jetzt G-3) Prüfauftrag zur Einrichtung eines einheitlichen Rufbus-Systems oder des on-Demand-Verkehrs. Beim Probetrieb des Eco-Busses wurden ja schon einige positive Erfahrungen gesammelt.	Kenntnisnahme	-
	6.4 Seite 113	Diese Änderung einarbeiten: Das „Römerschlachtfeld Harzhorn“ ist im Ortsteil „Oldenrode“.	Berücksichtigung	Angabe wurde korrigiert
Moringen	6.2 Seite 105 Erschließungsdefizit	Für die nachfolgenden Gebiete wurde ein Erschließungsdefizit festgestellt: - Moringen, Wienberg-Hagenberg, mittlerer bis hoher Handlungsbedarf (siehe auch S. 146) Erschließung durch alternative oder alternierende Linie über Buchenweg und Hagenbergstraße mit 1-2 Haltestellen		

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		- Moringen, Oberdorf (westl. Siedlung), mittlerer Handlungsbedarf ÖPNV-technisch schwer lösbar, alternativ Prüfung der Einrichtung hochwertiger Fahrradabstellanlage an Haltestelle Amtsfreiheit o.ä. - Fredelsloh, (nördl. Siedlung), geringer Handlungsbedarf Die Umsetzung der Erschließung des Wohngebietes Wienberg/Hagenberg ist problematisch, da der Kreuzungsbereich zu eng sein wird und die Ein-/Ausfahrt der Bahnhofsstraße zu erheblichen Rücksatungen führen wird. Eine mögliche Haltestelle wäre gegenüber von Buchenweg 38, hierbei entsteht ein Verlust von Parkflächen.	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde aufgenommen. Prüfung, ob sich bei der Erschließung mit Müllsammel-fahrzeugen und Lkw anderer Art solche Probleme andeuten.
	Seite 118 Barrierefreier Ausbau	Von 44 Haltestellen im Stadtgebiet sind 26 barrierefrei, 7 vom Ausbau ausgeschlossen, somit Ausbaustand von 70,3%; niedrigster Stand in den Landkreisen Northeim und Göttingen. Der Ausbau sollte vordringlich in Moringen erfolgen.	Kenntnisnahme	Acht der auszubauenden Haltestellenpositionen sind der Haltestellenanlage Moringen Schule zuzuordnen. Der Haltestellenausbau an dieser großen Einzelanlage ist durch den Landkreis Northeim als Eigentümer zu initiieren.
	Angebot von zusätzlichen Fahrten	- Moringen-Hardeggen: 8 weitere Fahrten empfohlen (2x Mo-Fr, 2x Sa, 4x So+Fe) - Moringen-Northeim: 10 weitere Fahrten empfohlen (2x Mo-Fr, 2x Sa, 6x So+Fe) Ein Angebot für zusätzliche Fahrten insbesondere zu späteren Zeiten wird begrüßt. Weitere Tarife für bestimmte Personengruppen erhöhen die Attraktivität des ÖPNV erheblich.	Kenntnisnahme	-
	Seite 147 Haltestellen-Ausbau Bike+Ride	Eine hochwertige Fahrradabstellanlage bei Haltestelle Amtsfreiheit wird begrüßt. Eine Fahrradabstellanlage bei Haltestelle Northeimer Straße kann überlegt werden.	Kenntnisnahme	-
	Seite 151 Dynamische Fahrgastinfo	Überschaubare Fahrplaninformationen mittels einer dynamischen Fahrgastinfo werden nicht nur von der älteren Generation begrüßt.	Kenntnisnahme	-
	Ergänzung	Es gibt aktuell Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über die Einrichtung eines Bahnhofshaltepunktes in Moringen Raiffeisenstraße/Güterbahnhofstraße (K425). Diese kann nur eingerichtet werden, wenn die Anbindung an den ÖPNV	Berücksichtigung	In Kapitel 8.3 I-1 berücksichtigt

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		erfolgt, hierfür ist eine weitere Haltestelle in diesem Bereich erforderlich und sollte berücksichtigt werden.		
Landkreise / Nachbaraufgabenträger				
Hameln-Pyrmont	Seite 21	Die Linie 51 bindet den Ortsteil Wegensen nicht an. Dies wurde unsererseits mit der E-Mail vom 24.02.2020 an Plan-Mobil und den ZVSN falsch übermittelt. Ebenso fehlte bei unserer Aufführung damals die Linie 40 welche Lichtenhagen und Ottenstein bedient. Beide Fehler sind aber auch auf S. 165 in der Auflistung korrigiert dargestellt.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde korrigiert
	Seite 42	Die Schule in Salzhemmendorf ist eine KGS, keine IGS. Die IGS Hameln könnte zudem ergänzend in die Aufzählung mit aufgenommen werden.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde korrigiert bzw. ergänzt
	Seite 163, 164	Die Trennung der Linie 520 von Holzminden nach Hameln in Bodenwerder wird kritisch bewertet, da so ein unnötiger Umstieg von den Fahrgästen abverlangt wird.	Kenntnisnahme	Verknüpfung beider Abschnitte innerhalb des TN bleibt möglich
	-	Ergänzend verweise ich auf unser Telefonat mit dem ZVSN vom 2.12.2020, in dem wir über die vertragliche Neugestaltung der ein- und ausbrechende Verkehre gesprochen haben. Hierzu sollen zusätzlich zum Nahverkehrsplan Festlegungen hinsichtlich Qualität und Quantität bis zum Sommer 2022 getroffen werden.	Kenntnisnahme	-
Hildesheim	3.3	Es bleibt offen, ob die Relation Delligsen – Alfeld unter 50.000 Fahrgästen liegt oder diese deshalb fehlt, weil keine Daten vorliegen.	Kenntnisnahme	Für die Relation liegen keine Daten vor, da lediglich die VSN-Vertriebsstatistik ausgewertet werden konnte.
	3.2.3	Auf der Linie 63 Alfeld – Delligsen – Eschershausen der RVHi kommt der ROSA-Tarif zur Anwendung.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde ergänzt
	5.2.6 Tabelle 18	Es sind keine Haltestellen im Bereich des Fleckens Delligsen aufgeführt, die von der RVHi bedient werden.	Kenntnisnahme	-
	5.2.6 Tabelle 19	Hier ist als Ausstattungsmerkmal zur Barrierefreiheit die „Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit“ genannt. Dies wird von hier ausdrücklich begrüßt. Für die konkrete Umsetzung bedeutet dies den Umbau von Busbuchten zu Haltestellen am Fahrbahnrand, da in Buchten i.d.R. eine bordsteinparallele An-	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		fahrbarkeit nicht realisierbar ist. Es wird darum gebeten, bei den von RVHi bedienten Haltestellen in der Stadt Bad Gandersheim, der Stadt Eschershausen und dem Flecken Delligsen zur Vermeidung von Schäden am Fahrzeug Hochborde nicht in Busbuchten anzulegen (vgl. Stellungnahme RVHi).		
	6.5	Nach Auffassung des Landkreises Hildesheim bedeutet ein Hochbord nicht zwingend Barrierefreiheit, wenn dies auf Grund seiner Lage in einer Busbucht nicht spaltfrei anfahrbar ist.	Kenntnisnahme	-
	8.2.4	Für die Relation Eschershausen – Delligsen werden 36.500 zusätzliche Fahrplan-kilometer pro Jahr angegeben. Diese Leistung müsste dann vom Landkreis Hildesheim bei der RVHi bestellt und vom ZVSN finanziert werden.	Kenntnisnahme	-
	8.2.6	Für die Relation Eschershausen – Delligsen – Alfeld werden 16.000 zusätzliche Fahrplankilometer pro Jahr angegeben. Diese Leistung müsste dann vom Landkreis Hildesheim bei der RVHi bestellt und vom ZVSN finanziert werden. Im Südkreis Hildesheim würde dies zu Verwerfungen mit dem dort bestehenden bzw. beabsichtigten Angebot führen und wird als deutlich überdimensioniert eingeschätzt.	Kenntnisnahme	Eine etwaige Umsetzung der Maßnahme wird außerhalb des NVP mit den entsprechenden Planungspartnern erörtert und abgestimmt. Am hier dargestellten Zielzustand wird auf Ebene des NVP festgehalten
Regionalverband Braunschweig	S. 20	Bedienungsstandard So und FT 9:00 – 21:00 Uhr	Berücksichtigung	Tippfehler wurde korrigiert
	S. 50	für die RB46 ist neben der LNVG vor allem der Regionalverband als Aufgabenträger für den SPNV in seinem Gebiet zuständig. Das Angebot wird gemeinsam abgestimmt	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde aufgenommen
	S. 51	RB46: Ab Fahrplanwechsel 2020/2021 im Dezember wird auch an Sonn- und Feiertagen auf dieser Linie ein Stundentakt gefahren	Berücksichtigung	Hinweis wurde aufgenommen
	S. 56	HATIX: Aufgrund der aktuellen Corona-Situation wird im Landkreis Goslar zurzeit diskutiert, ob die Pilotphase um ein Jahr (bis 2023) verlängert wird	Kenntnisnahme	-
	S. 67	Ich bitte zu prüfen, die Verbindung zwischen den Mittelzentren Osterode/Harz – Clausthal-Zellerfeld als Hauptverbindung einzustufen statt als Nebenverbindung	Kenntnisnahme	zum aktuellen Zeitpunkt wird an der Einstufung Nebenverbindung festgehalten.
	S. 139	Die Angebotsausweitungen auf den Linien 440/460 (Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz/Bad Grund) und 450 (Bad Lauterberg – St. Andreasberg) werden	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		vom Regionalverband begrüßt, da sie dem angestrebten Mindestbedienungsangebot der Bedienungsebene 3 im Großraum Braunschweig (siehe S. 103 NVP 2020 für den Großraum Braunschweig) entsprechen		
	S. 165	Rechtschreibfehler (ein „e“ fehlt bei Seesen)	Berücksichtigung	Tippfehler wurde korrigiert
Verkehrsunternehmen				
DB Regio Nord	2.2 Seite 21	Die Neugestaltung des Übergangs zwischen VRB und VSN ist erwünscht, der „Übergangstarif Harz“ ist nicht mehr zeitgemäß.	Kenntnisnahme	-
	3.2.1 Seite 49	Die Taktung der RB 46 an Sonn- und Feiertagen wird zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 von bisher T120 auf neu T60 erhöht.	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde aufgenommen
	5.2.6 Seite 81	Eine Aufnahme der Haltestelle Osterode Mitte in die Kategorie I ist gewünscht. Bei der Gestaltung der Verknüpfung Bus / Schiene ist hier künftig unbedingt eine Sichtbeziehung zwischen den beiden Verkehrsmitteln anzustreben	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde aufgenommen wurde im Kapitel 8.3 aufgenommen (I-2)
	5.2.6 Seite 82	Haltestelle Bad Gandersheim Bahnhof: aktuell ist die Haltestelle durch geänderte Eigentumsverhältnisse auch im Falle von Schienenersatzverkehr nicht nutzbar. Eine Neugestaltung und Verknüpfung wird begrüßt (Verweis auf die Dringlichkeit im Hinblick auf die für das Jahr 2022 geplante Landesgartenausstellung).	Kenntnisnahme	Ausbau geplant
	8.2.7 Seite 141	Fehler bei der Verweisquelle zu den Teilräumen A-K	Berücksichtigung	Der Fehler wurde korrigiert
	8.3 Seite 146 und 11 Seite 169	Der Einsatz geeigneter Displays mit höherem Blendschutz ist eine Option. Soweit es nicht ausschließlich um Blendwirkung geht, sondern z. B. auch die sinnvolle Erreichbarkeit geprüft wird, empfehlen wir den Prüfauftrag, um die zugehörige Entwerter zu ergänzen.	Berücksichtigung	Der Aspekt wurde aufgenommen
	11 Seite 168	Früh- und Spätfahrten im Bereich Herzberg – Walkenried: Anstelle einer Ausweitung von Parallelverkehr ist eher eine Ergänzung der Bedienungszeiträume im SPNV anzustreben.	Kenntnisnahme	So auch zu verstehen
Göttinger Verkehrsbetriebe GmbH	Kapitel 8	Es gibt Gespräche zu einer Erhöhung des Taktangebotes zwischen Bovenden und Göttingen, sowie zwischen Rosdorf und Göttingen. Hier besteht der Wunsch, die Anbindung durch den Stadtbusverkehr zu verbessern.	Berücksichtigung	Aufnahme zusätzliche Maßnahme LKG/ weitere 1 in Kapitel 8.2.3

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kapitel 8	Die Anlagen weiterer B&R-Anlagen in den Ortslagen Bovenden und Rosdorf in direkter Nähe zum Stadtbusliniennetz sollten überprüft werden, da die Anbindung mit dem Stadtbus erfahrungsgemäß als sehr attraktiv angesehen wird und ggf. weitere Fahrgäste aus einem nicht direkt erschlossenen Bereich gewonnen werden können.	Berücksichtigung	Angaben wurden in Kapitel 8.3, I-2 ergänzt
	Kapitel 8	Die Umsetzung des Planungsprojektes N-1 unterstützen wir ausdrücklich. Die Daten der letzten Verbundserhebung stammen aus dem Jahr 2006 und sich somit heute kaum mehr verwertbar. Um gezielt planen zu können müssen neue Daten erhoben werden.	Kenntnisnahme	-
	-	Seit längerem ist wiederholt in den bisherigen und aktuellen Nahverkehrsplänen der Stadt Göttingen als Zielsetzung verankert gewesen, dass eine bessere Abstimmung des Regional- mit dem Stadtbusverkehr angestrebt wird. In diesem Rahmen wird auch bereits über die Erstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans nachgedacht. Ein Hinweis auf diese Überlegung lässt sich im Anhörungsentwurf allerdings nicht finden, obwohl sich aus einem gemeinsamen Nahverkehrsplan geänderte Anforderungen an die Bedienungsqualität ergeben könnten, insbesondere im Hinblick auf die Erschließungs- und Anschlussqualität.	Berücksichtigung	In Kapitel 1. wurde dieser Sachverhalt aufgenommen.
Ilmebahn GmbH Einbeck	5.2.7	Die geforderten Anforderungen an die Fahrzeuge bedeuten hohe Investitionen bei den Verkehrsunternehmen. Für die Ilmebahn GmbH als kommunales Verkehrsunternehmen ist daher ein entsprechendes Engagement der kommunalen Gesellschaft notwendig, da diese Investitionen aus dem bis zum 31.07.2025 geltenden öDA ZVSN/Ilmebahn GmbH nicht zu erwirtschaften sind.	Kenntnisnahme	-
	5.2.8	Hier ist die Anwendung von Tarifverträgen und eine damit in Zusammenhang stehende Tariftreue der Verkehrsunternehmen unabdingbar. Die kommunale Struktur der Ilmebahn GmbH erfüllt hier alle Kriterien, auch unter der Berücksichtigung der Mitbestimmung im Unternehmen. Um hier Wettbewerbsverzerrungen insbesondere nach den Vergabeverfahren auszuschließen, ist eine Kontrolle der Tariftreue und die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bei den Verkehrsunternehmen durch den ZVSN erforderlich.	Kenntnisnahme	-
	8.2.7 Seite 140,141	Die zusätzlichen Fahrten an Sa/So+Fe auf der Linie 250 sehen wir kritisch. Die bisherigen Angebote Mo – Fr in der Nebenverkehrszeit (5.00 bis 6.00 Uhr) und in	Kenntnisnahme	Vor einer etwaigen Umsetzung der Maßnahme wird der vorgebrachte Sachverhalt

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		der Schwachverkehrszeit (nach 19.00 Uhr) und an Sa (nach 15.00 Uhr) und So werden teilweise auf den Linien in den TN 70, 71 und 72 nicht ausreichend nachgefragt, so dass eine weitere Steigerung des Angebotes nicht erforderlich erscheint. Die Erweiterung des Angebotes widerspricht auch dem Planungsansatz auf Seite 141, der eine Überprüfung der Fahrgastnachfrage und ggf. Einstellung der Linienfahrten mit geringer bzw. sehr geringer Nachfrage vorsieht.		noch einmal geprüft. An dieser Stelle wird auf einen grundsätzlich angebotsorientierten Planungsgrundsatz hingewiesen.
	Tabelle 38 Seite 162, 163	Der Verschiebung der Linie 254 aus dem Teilnetz 72 in das Teilnetz 83 kann die Ilmebahn GmbH bis zum 31.08.2025 (Ende der Linienkonzessionen im TN 72) nicht zustimmen. Durch eine Verschiebung würden erhebliche Fahrgeldeinnahmen (SSZK) im TN 72 verloren gehen, ohne dass diese Fahrgeldverluste durch Einsparungen in der Produktion ausgeglichen werden können. Das TN 72 würde geschwächt mit der Folge höherer Bestellerleistungen durch den ZVSN. Durch die Zusammenführung der TN 81 und 83 entsteht ein leistungsstarkes TN, das ohne die Linie 254 betrieben werden kann. Die Ilmebahn GmbH als kommunales Verkehrsunternehmen wird sich wiederum um eine Vergabe der TN 70, 71 und 72 (Verkehrsgebiet der Ilmebahn seit vielen Jahrzehnten) ab 01.08.2025 an einen internen Betreiber bemühen. Ohne diese Vergabe wäre der Fortbestand der Ilmebahn GmbH als Gesamtunternehmen stark gefährdet.	Berücksichtigung	Das Ziel bleibt bestehen, die Bedenken werden berücksichtigt, indem vorab eine Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen (z. B. Leistungsmengen, Fahrzeugbedarf und -umläufe) auf die betroffenen TN vorgenommen wird. In der Produktion der Linie 254 sind drei Fahrzeuge und das entsprechende Personal einsparbar. Die Fahrgeldeinnahmen decken die Kosten der Linie 254 bei weitem nicht.
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)	Abkürzungsverzeichnis	Ergänzung: LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH	Berücksichtigung	Die Abkürzung wurde ergänzt
	3.2.1 Tabelle 10 Seite 49/50	Die Nahverkehrslinien RB 7 und RB 8 werden ab Fahrplan 2021 umbenannt: RB 7 in RB 87 Göttingen – Fulda RB 8 in RB 83 Göttingen – Kassel	Berücksichtigung	Die Information wurde ergänzt
	5.2.6 Tabelle 18 Seite 85	In der Tabellenkategorie „Barrierefreiheit“ wird nicht klar, was der Unterschied zwischen „Taktilen Leitsystem mit Auffindestreifen (...)“ und „Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten“ ist. Hierzu gibt es in den unterschiedlichen Haltestellenkategorien unterschiedliche Festlegungen.	Kenntnisnahme	Hiermit sind unterschiedliche Sachverhalte angesprochen. Das Leitsystem dient der Orientierung im Haltestellenbereich und die Haltestellenkante ist die maßgebliche Grenze zwischen Aufenthalts- und Fahrbereich die ggf. noch einmal baulich gesondert betont werden kann.

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	5.2.9 Seite 91	Der Nahverkehrsplan bleibt bezüglich der Definition von elektronisch verfügbarem Vertrieb sehr unbestimmt und gibt keine konkrete Zielstellung des Aufgabenträgers vor. Wir empfehlen unbeschadet der fachlichen Verantwortung das Aufzeigen eines konkreten Entwicklungspfades.	Kenntnisnahme	Ist Gegenstand der Abstimmungen mit der VSN GmbH.
	5.2.9 Seite 92	Folgendes könnte ergänzt werden: Hier fehlt der Hinweis bzw. die Information, dass der VSN bereits mit DB Vertrieb (DB Navigator) und dem VBN (Fahrplaner) wegen Verkauf von Fahrkarten online/App im Austausch ist bzw. sich ggf. in der Umsetzung befindet. Nähere Informationen sind direkt beim VSN einzuholen.	Berücksichtigung	Die Information wurde ergänzt
	6.6 Tabelle 31 Seite 118	Da die Bahnlinie RB 85 im betreffenden Abschnitt einen dichten Haltestellenabstand aufweist, ist die Linie 210 zwischen Offensen und Lengern zu großen Teilen Parallelverkehr. Die Buslinie 210 übernimmt die Erschließungsfunktion außerhalb der SPNV-Halte, stellt aber auch eine Konkurrenz zum SPNV dar. Hier sollte in Absprache mit der LNVG ein Zukunftskonzept zur optimalen Verzahnung Bus/Bahn gefunden werden.	Kenntnisnahme	Erbsen und Emmenhausen haben keinen SPNV-Zugang, Löttingsen und Offensen nur dezentrale Zugangsstellen. Parallelverkehr RB 85 / Linie 210 stellt sich somit allenfalls in der Relation Adelebsen – Göttingen Innenstadt dar. Zudem übernimmt die Linie 210 eine bedeutsame Erschließung der Kernorte, der Kernstadt Uslar sowie des Industriegebietes Göttingen-Grone.
	8.2.1 bis 8.2.7 Seite 134 bis 140	In den Tabellen unter „Hintergrund“ findet sich jeweils ein „fehlerhafter Verweis“.	Berücksichtigung	Der Fehler wurde korrigiert
	12 Anhang 2 Seite 171	Ausbau SPNV-Haltestellen (Aufgabe des Landes) Bitte korrigieren! Verantwortlich für den Ausbau von SPNV-Haltestellen ist der Bund bzw. die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde korrigiert
	z. B. 5.2.10	Wir empfehlen die Prüfung der Möglichkeit einer Schulzeitstaffelung. Diese kann dazu führen, dass die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulspitze verringert werden kann und somit finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung eröffnen werden. Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen, ggf. Maßnahmenennung erwägen. Umsetzungsbeispiele siehe hier:	Kenntnisnahme	Ist Gegenstand der laufenden Verkehrsplanung des ZVSN

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVWG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstaffelung.pdf		
		Das Land Niedersachsen hat Mitte 2016 eine Studie zur Identifizierung und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbusliniennetzes veröffentlicht. Anfang 2017 wurde ein entsprechendes Landesförderprogramm initiiert. Der ZVSN nutzt dieses bereits für zwei Buslinien: - Linie 160 Göttingen – Duderstadt sowie - Linie 500 Kreiensen – Holzminden Es wurden noch drei weitere Landesbusrelationen vorgeschlagen, die das Verbandsgebiet zumindest tangieren: - Goslar – Clausthal Zellerfeld – Osterode - Bad Harzburg – Braunlage – Nordhausen sowie - Wernigerode – Braunlage – Herzberg Unbeschadet der fachlichen Zuständigkeit schlagen wir die Prüfung der vorstehenden Relationen im Sinne einer Neuschaffung bzw. Aufwertung partiell bestehender Linien zu landesbedeutsamen Buslinien vor.	Kenntnisnahme	Die dargestellten drei weiteren Landesbedeutsamen Buslinien entsprechen nicht den aktuellen Förderrichtlinien und liegen zum Teil außerhalb des Landes Nds. Bei etwaigen Anpassungen der Förderrichtlinien steht der ZVSN einer erneuten Prüfung positiv gegenüber.
Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)	6.6	Planungsprojekt: Fahrplan Abstimmung für ein sich ergänzendes Taktangebot durch Bus und Schiene → Der NVV bittet um enge Abstimmung mit dem NVV in den Räumen mit ländergrenzüberschreitenden Buslinien sowie um Berücksichtigung mittel- und langfristiger Planungen im Schienenverkehr. Insbesondere im Bereich der Gemeinde Staufenberg und der Stadt Hann. Münden, aber auch im Raum Bad Karlshafen bestehen enge Verflechtungen.	Kenntnisnahme	Neukonzeption NVV-Linie 30 Kassel – Staufenberg – Hann. Münden zu 12 / 2020, mit Anbindung Kassel Hbf. und HMÜ Bahnhof. Zusätzlich seit 12 / 2020 Anbindung Staufenbergs an Bahnhof Speele in den Spitzenzeiten. Prüfung einer Anbindung Linie 195 an den Bahnhof Bodenfelde im Rahmen der anstehenden Ausschreibung TN Wesertal.
	5.2.9 und 6.7	Die Einnahme-Aufteilung im VSN-Tarif wird durch die VSN GmbH durchgeführt, die hierbei stattfindenden Abstimmungs- und Entscheidungs-Prozesse finden in den entsprechenden Gremien der VSN-Gesellschafter statt. VSN-Gesellschafter können jedoch nur Verkehrsunternehmen sein und keine Aufgabenträger-Organisationen. Somit ist dem NVV als einnahmeverantwortlichem AT der von ihm bestellten brutto-Verkehre formal keine direkte Beteiligung an den Informations-	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		und Entscheidungsprozessen des VSN-EAV möglich. So lange dieser Sachverhalt nicht geändert wird (z. B. durch die Verlagerung der EA in ein Gremium, in welchem auch AT ein Stimmrecht halten), sieht der NVV wenig Möglichkeiten, tarifliche Kooperationen weiter zu entwickeln, was z. B. über eine Ausweitung des ÜGT-Raumes möglich wäre.		
	8.2.11 SG-4	SG-4 Planungsprojekt: Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen Regionalbus- und Stadtbusverkehr im Oberzentrum Göttingen → Hier sollten auch die Randbedingungen des SPNV-Fahrplans Berücksichtigung finden, um Taktausnahmen zu Schulanfangs- und Schlusszeiten verzichtbar zu machen. Dies betrifft auch ländergrenzüberschreitende SPNV-Verbindungen mit Nordhessen.	Berücksichtigung	Das Planungsprojekt wurde entsprechend ergänzt
	8.4 S-2, S-3, S-4	In der weiteren Planung und Umsetzung ist der NVV zu beteiligen, sofern ländergrenzüberschreitende Linien betroffen sind.	Berücksichtigung	als zu beteiligender Akteur ergänzt
	8.4 S-6	Hier sollte eine Abstimmung mit dem NVV hinsichtlich der Abgrenzung und ggf. Schnittstellen zum System der fünf-Minuten-Garantie bzw. des NVV-QMS erfolgen	Berücksichtigung	die Information wurde ergänzt
	8.4 S-7	In der weiteren Planung und Umsetzung ist der NVV zu beteiligen, sofern ländergrenzüberschreitende Linien betroffen sind.	Kenntnisnahme	-
RVHi Regionalverkehr Hildesheim	3.2.3	Es könnte erwähnt werden, dass in Delligsen seit Dezember 2019 ausschließlich der ROSA Tarif zur Anwendung kommt. Eine Übergangsregelung in den LK Hildesheim gibt es aus der Stadt Bad Gandersheim und Eschershausen.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde ergänzt
	5.2.6	Die Anfahrbareit einer Busbucht mit 18 cm Bord ist generell schwierig, weil das Überschwenken des Busses über den Bord eine Schädigung des Busses oder des Bordes nach sich ziehen kann. Außerdem ist eine spaltfreie Aufstellung des Busses nicht immer möglich. Daher würden wir aufgrund der vergrößerten Aufstellfläche und der besseren Anfahrbareit durch unsere Busse eine Haltestelle am Fahrbahnrand grundsätzlich bevorzugen.	Kenntnisnahme	So auch mit dem Aspekt „Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbareit“ definiert

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	5.2.7	Es wird hingewiesen, dass Aufgrund des NVP 2020 des Landkreises Hildesheim, die Anforderungen an die Busse des RVHI und seiner Auftragsunternehmer teilweise abweichend sind. Somit können von unseren Bussen die Anforderungen des ZVSN in Gänze nicht eingehalten werden.	Kenntnisnahme	-
	8.2	Für die Relation Eschershausen Delligsen werden 36.500 zusätzliche Fahrplankilometer pro Jahr angegeben. Diese Leistung müsste dann vom Landkreis Hildesheim bei der RVHI bestellt werden. Für die Relation Eschershausen - Delligsen - Alfeld werden 16.000 zusätzliche Fahrplankilometer pro Jahr angegeben. Diese Leistung müsste dann vom Landkreis Hildesheim bei der RVHI bestellt werden.	Kenntnisnahme	Eine etwaige Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen wird außerhalb des NVP mit den entsprechenden Planungspartnern erörtert und abgestimmt. Am hier dargestellten Zielzustand wird auf Ebene des NVP festgehalten
Weitere Institutionen				
ADFC Kreisverband Northeim	I-2	Es besteht der Wunsch nach mehr Abstellanlagen mit Boxen oder Sammelgaragen. I-2 wird von uns unterstützt und sollte außer den dort genannten Haltepunkten im LK Northeim noch die folgenden einbeziehen: Kreiansen Bahnhof, Einbeck- Salzderhelden, Einbeck-Mitte, Northeim Bahnhof, Bodenfelde Bahnhof, Uslar Bahnhof Für die Gelegenheits- oder Freizeit-Benutzer sollten auch Boxen oder Sammelgaragen mit Zugängen durch Codes ohne Schlüssel installiert werden. Sie können auch spontan und außerhalb der Geschäftszeiten per Internet gebucht werden. Ein Beispiel sind die B&R Boxen der Fa. Kienzler, die für die Region modellhaft in Friedland installiert sind. Sie koppeln das Abstellen mit der Lademöglichkeit für Pedelecs. www.bikeandridebox.de/	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	Insbesondere Aufgabe der Städte und Gemeinden und tlw. schon umgesetzt schon vorhanden / kein Mangel
	-	Es besteht der Wunsch nach einer verbesserten Mitnahmekapazität im SPNV für Fahrräder. Auf der Strecke Göttingen – Hannover bietet der METRONOM gute und viele Stellplätze für Räder an. Knapp sind dagegen die Mitnahmemöglichkeiten auf der Strecke Göttingen- Erfurt und weiter. Auch auf der Südharzstrecke GÖ-Northeim – Nordhausen gibt es nicht genug Platz um. z.B mit einer 10-köpfigen Gruppe einen Ausflug zu machen.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird an den Aufgabenträger SPNV weitergegeben

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	-	Es besteht der Wunsch nach einer kostenlosen Fahrradmitnahme in der Bahn im VSN-Bereich. Die Regionen besonders im Solling oder am Harzrand würden besser erschlossen und profitieren. Grenzüberschreitend nach Thüringen oder Westfalen würde sich ein einheitlicher, kostenloser Tarif ergeben, der die Frage nach dem Bundesland des Zielgebietes überflüssig macht. Transparenz bei den Tarifen ist wichtig.	Kenntnisnahme	Forderung war Bestandteil der Diskussion um Tarifmaßnahmen im VSN. Zuständigkeit liegt bei der LNVG. Bislang hält die LNVG daran fest, keine kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen
	Tarif	Besonderer Dank gilt der Senkung der Preise für die Einzeltickets, die nur noch maximal 5 € kosten. Die überfällige Preissenkung wird sicher eine stärkere Frequentierung bringen. Besonders für Freizeitfahrten von Singles wird es deutlich interessanter den ÖPNV als den PKW zu nutzen.	Kenntnisnahme	-
Göttingen, Beirat für Menschen mit Behinderung	5.2.8	Die „regelmäßige Schulung des Fahrpersonals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung)“ sollte unbedingt durch fachlich entsprechend qualifizierte Menschen mit Behinderung erfolgen, die über die eigene Problematik hinaus auch die Bedarfe von Menschen mit unterschiedlichsten Einschränkungen im Fokus haben sollten! Solche Schulungen bieten dem Fahrpersonal die Möglichkeit, spezielle Situationen aus dem ÖPNV-Alltag aus der Perspektive eines Menschen mit Behinderung wahrzunehmen und gemeinsam Problemlösungen zu erarbeiten.	Kenntnisnahme	So gemäß Tabelle 23 auch definiert.
	5.2.9 Seite 92	Dieses Informationsangebot sollte durch die Möglichkeit ergänzt werden, individuelle Informationen und Beratung in Gebärdensprache zu erhalten. Dies ist auch eine zentrale Forderung der AG Mobilität im Rahmen des Projektes „Inklusion bewegen“. (vgl. auch 8.4 / S-4, S. 150: Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet)	Kenntnisnahme	-
	8.4 Planungsprojekt S-5	Bei diesem sehr zu begrüßenden Projekt sollten als Beteiligte auch der Behindertenbeauftragte und der Beirat für Menschen mit Behinderungen einbezogen werden.	Berücksichtigung	Wurde entsprechend ergänzt
Niedersächsische Landesbehörde	4.1.3	Hierzu ist festzustellen, dass der Straßenbaulastträger innerhalb der Ortsdurchfahrten nur für die Fahrbahn und eventuell vorhandene Bushaldebuchten jedoch nicht für alle weiteren baulichen Anlagen der Haltestelle wie Hochbord, taktile Elemente, Haltestellenausstattung zuständig ist.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
für Straßenbau und Verkehr				
Northeim, Beirat für Menschen mit Behinderung	-	Es reicht nicht, nur die Anbindung der Krankenhäuser zu prüfen. Ziel muss es sein eine Rund-um-die-Uhr-Erreichbarkeit möglich zu machen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen.	Kenntnisnahme	Wünschenswertes Ziel, welches unter den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen aber so nicht umsetzbar ist
	-	Die Vernetzung z. B. die Taxiunternehmen, den Beiräten und dem ZVSN als „Runder Tisch“ gemeinsam mit dem jeweiligen Landkreis könnten hier genutzt werden, um Maßnahmen zu erarbeiten, Fördermöglichkeiten zu eruieren und bedarfsgerecht umzusetzen	Kenntnisnahme	Im LK Northeim fand ein „Runder Tisch“ zum Thema Taxiverkehr statt. Hinweise werden in die weitere Diskussion um neue Angebotsformen (z. B. On-Demand-Verkehre) betrachtet.
	5.2.4 Seite 74, letzten beide Punkte	Dies muss deutlicher formuliert werden. Besondere Berücksichtigung auf das 2-Sinne-Prinzip.	Kenntnisnahme	Die Konkretisierung zur barrierefreien Ausgestaltung, auch nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, erfolgt in den Kapiteln 5.2.6, 6.5 und 8.4. Im Kapitel 5.2.4 wird nur der Hinweis gegeben, da hier die Erreichbarkeit thematisiert wird.
	5.2.5	Wichtig sind Schulungen mit Praxisanteil für Busfahrerinnen und Busfahrer sowie für Fahrgäste als gemeinsame Veranstaltung.	Kenntnisnahme	So gemäß Tabelle 23 auch definiert.
	5.2.5 Tabelle 17 Seite 79	Hier fehlt uns die Aussage, wie man diese Anforderungen insbesondere an die Erreichbarkeit erreichen möchte.	Kenntnisnahme	Im Kapitel werden die Anforderungen definiert. Verbesserungen im Sinne der definierten Erreichbarkeit werden im Maßnahmenkapitel 8 abgeleitet. Bspw. Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, Linienwegsänderungen oder verbesserte Verknüpfung durch ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	5.2.6	Zusammenarbeit mit dem ÖPNV bei der Verbesserung der Fahrgastinformationen, Aufbau einer verkehrsmittelübergreifenden Informationsplattform und den barrierefreien Umbauten von Haltestellen. - Die Einbeziehung bevor Haltestellenschilder, Papierkörbe oder Fahrpläne angebracht werden - richtigen Höhe von Papierkörben und Fahrplänen - die Lesbarkeit sowie die Berücksichtigung des umliegenden Verkehrsraum Wer kategorisiert die Haltestellen, wer wird daran beteiligt? Unsere Anregung hier den Beirat mit einzubeziehen, da oftmals aus unserer perspektive noch einmal Argumente eingebracht werden können, die so keine Berücksichtigung finden würden.	Kenntnisnahme	So vorgesehen, vgl. bspw. Prüfauftrag I-4 und weitere
	5.2.7	Auch bei Einsatzfahrten muss die erforderliche Ausstattung gegeben sein. Man sollte als mobilitätseingeschränkte Person sich nicht zuvor anmelden müssen, um mitfahren zu können (Gleichberechtigte Teilhabe).	Kenntnisnahme	Für alle Kategorien werden seit 2019 (gem. der neuen Standards) bei Ausschreibungen barrierefreie Niederflurfahrzeuge gefordert; Hochbodenbusse werden aller Voraussicht nach ab 2024 nicht mehr im Gebiet des ZVSN verkehren.
	Tabelle 23 Seite 91	Häufig können Rampen am Fahrzeug nicht richtig eingesetzt werden da diese defekt oder nicht vorhanden sind. Wie will man zukünftig dafür sorgen, dass das besser funktioniert? Könnte es hier nicht auch einen baulichen Verbesserungsvorschlag geben?	Kenntnisnahme	Das Zusammenspiel aus verbesserter Haltestelleninfrastruktur und einer kontinuierlichen Verbesserung der Fahrzeuge, gemäß der hier definierten Qualitätsstandards, wird zu einem verbesserten Gesamtsystem in der Zukunft führen
	6.3 Seite 108	Die Linien und der Taktverkehr sind an definitiven Verknüpfungspunkten gut auf den SPNV ausgerichtet. Neben der Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfungssituation, sollte hier auch überprüft werden welche Möglichkeiten es gibt um geplanten bzw. ungeplanten Schienenersatzverkehr „mit aufzufangen“. (Zur Erläuterung: in jedem Bus gibt es nur 1 Rollstuhlplatz, im Zug gibt es vergleichsweise deutlich mehr Stellplätze). Durch die Entscheidungsmöglichkeit des Fahrpersonals gibt es zusätzliche Einschränkungen. Sodass sogar im geplanten Schienenersatzverkehr für mobilitätseingeschränkte Menschen (Rollstuhl)	Kenntnisnahme	Dem Hinweis wird außerhalb des Nahverkehrsplans nachgegangen

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		keine Möglichkeit, z. B. im Bereich Stadt Northeim gegeben sind, wenn auch durch mehrere Umwege diese Strecken zu ersetzen.		
	6.4 Tabelle 28 Seite 112	HELIOS Kliniken und Ärztehaus müssen eine deutliche Angebotsverbesserung der Anbindung erhalten. Neben den Beschäftigten sind es auch die Patienten und Besucher, die das Krankenhaus nicht rund um die Uhr erreichen können. (Den dort stationierten Notdienst und hausärztlichen Notdienst kann man als mobilitätseingeschränkter Mensch nicht erreichen. Fußläufig fehlt auf der B3 die Beleuchtung und ein Stück Fußweg in der Albert-Schweitzer-Straße, um zumindest so den Notdienst bzw. das Krankenhaus erreichen zu können.) Aus wirtschaftlicher Sicht würde sich hier eine Möglichkeit der Vorfinanzierung von On Demand Verkehren rechnen.	Kenntnisnahme	Dem Hinweis wird im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen bzw. in der Abarbeitung der Prüfaufträge nachgegangen
	6.4 Tabelle 29 Seite 113	Schmetterlingspark in Usalr fehlt bei den Freizeitzielen. Gegenüber ist noch die Schwimmhalle.	Kenntnisnahme	Für den Schmetterlingspark ist kein Defizit ableitbar.
	6.8 Seite 120	Bei der Überprüfung in welchen Bereichen des Schülerverkehrs gerade unter Pandemiebedingungen nachgebessert werden müsste, sollte ein besonderes Augenmerk auch auf die mögliche gleichzeitige Beförderung von mobilitätseingeschränkten Schülern/Jugendlichen gerichtet werden. Die Separierung mit Extrafahrten (Schulweg, Freizeit) sollte unter der gesetzlichen Verankerung der UN-Behindertenrechtskonvention (seit 2009 geltendes Gesetz) endlich mit den mobilitätseingeschränkten Schülern mitgedacht werden. Dabei möchten wir ausdrücklich betonen, dass die Nahverkehrsbetriebe hier unglaubliches leisten.	Kenntnisnahme	-
	7 Seite 127	Um den Bundestrend entgegenzuwirken (Zunahme der Jahresfahrleistung und Anstieg der Motorisierung) sollten besonders im ländlichen Bereich und an wichtigen Verkehrsknotenpunkten, wie Krankenhäuser, Ärztehäuser, Einkaufszentren bzw. Ferien – und Freizeitangeboten, nach weiteren Möglichkeiten mit unterschiedlichen verkehrlichen Anbindungen gemeinsam nach Lösungen gesucht werden.	Kenntnisnahme	-
	8.2 Seite 132	Unter den „Beteiligten“ fehlen aus unserer Sicht die Beiräte für Menschen mit Behinderungen in den jeweiligen Städten bzw. die Behindertenbeauftragten.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	8.3 Prüfauftrag I-3	Hierzu regen wir unbedingt an in den jeweiligen Kommunen die Mitglieder des Beirates für Menschen mit Behinderungen anzusprechen oder den jeweiligen Beirat selbst, damit ein Mitglied vor Ort jeweils die Sichtweise der Menschen mit Behinderungen aktiv einbringen kann.	Kenntnisnahme	-
	8.2.7 Prüfauftrag LNK-2 Seite 141	Diesen möchten wir besonders lobend erwähnen. Der Prüfauftrag macht deutlich, wie sich der Nahverkehrsplan 2021 auf den bisherigen Nahverkehrsplan aus 2017 aufbaut und kontinuierlich weiterentwickelt.	Kenntnisnahme	-
PRO BAHN	Allgemein	Die vielen nur sehr kleinen Verbesserungsschritte sind unzureichend, um ambitionierte Klimaziele tatsächlich zu erreichen. Wenn wirklich große Umwälzungen erreicht werden sollen, dann müssten noch ganz andere Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Zb. eine weiträumige Buslinie Northeim–Osterode–Clausthal-Zellerfeld (-Goslar) (Linie 14 im Konzept Landesbuslinien), eine Buslinie Bad Harzburg – Nordhausen (Linie 15) und eine Buslinie Herzberg am Harz – Wernigerode (Linie 16). Derartige Linien über das ZVSN-Gebiet hinaus wären besser wahrnehmbar als kürzer geführte Linien und könnten im Zwei-Stunden-Takt starten.	Kenntnisnahme	Entsprechende Linien wurden in der Erarbeitung des NVP 2017 bereits negativ geprüft. Entsprechende Linien generieren bspw. kaum Reisezeitvorteile im Vergleich zum bestehenden SPNV-Angeboten auf den entsprechenden Abschnitten. Siehe Kommentar zur Stellungnahme der LNVG
	Fahrgastbeirat beim ZVSN	Sinn voll ist, mittel- bis langfristig über strukturelle Veränderungen der Aufgabenträgerschaft nachzudenken; sei es die Vergrößerung des Verbandsgebiets oder sei es die Zusammenführung der Planung von Schienen- und Busverkehr. Die Quer durch den Harz verlaufende Grenze zwischen ZVSN und ZGB sollte für die Fahrgäste verschwinden.	Kenntnisnahme	Unter § 11 der Verbandsordnung bereits festgelegt
	Kapitel 8	Mehr Durchbindung sehen wir auch für Linien wie die 520 Holzminden–Bodenwerder–Hameln. Eine Anpassung an die mittelständische Struktur der Verkehrsunternehmen (Seite 163) ist wirtschaftlich durchaus sinnvoll, sollte aber nicht auf dem Rücken der Fahrgäste geschehen.	Kenntnisnahme	Durchbindung bleibt grundsätzlich möglich, da beide Linienabschnitte Hameln – Bodenwerder und Bodenwerder – Holzminden im gleichen TN sind
	Kapitel 2.2	Die Ferienregion Harz hat eine spürbar bessere, also umsteigefreie, Fernverkehrs-anbindung verdient. Gerade im Zeichen der Renaissance des Urlaubs im eigenen Lande muss es ein überregional wahrnehmbares Fernverkehrsangebot geben, das regional gut vernetzt ist und an den Erfolg von HATIX anknüpft.	Kenntnisnahme	Im Sinne der Verknüpfung ÖPNV/Fernverkehr wünschenswert. Handlungsoptionen des ZVSN begrenzt, da keine Zuständigkeit.

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	-	Sowohl ZVSN-Zweckverbandsversammlung als auch Stadt Göttingen haben beschlossen, die gemeinsame Nahverkehrsplanung mit dem Ziel der besseren Vernetzung des Oberzentrums Göttingen mit seinem Umland in Angriff zu nehmen. Wir schlagen deshalb vor, diesen Umstand konkret in den ZVSN-NVP aufzunehmen.	Berücksichtigung	In Kapitel 1. wurde dieser Sachverhalt aufgenommen.
	Kapitel 2	Das Datum zur NVP-Beschlusslage in der Stadt Göttingen aus 2017 weicht von unserer Kenntnis (18. September 2019) deutlich ab. Die sollte angeglichen werden.	Kenntnisnahme	Der Hinweis auf der Seite 21 stammt von der Stadt Göttingen selber. Gemeint ist hiermit auch nicht der Beschluss zum NVP der Stadt Göttingen, sondern zur zukünftigen Neuanschaffung der Fahrzeuge
	Kapitel 8	Es findet sich kein Hinweis auf den Fahrgastbeirat beim ZVSN, dieses gemeinsame Instrument des Austausches relevanter Themen im NVP sollte Berücksichtigung finden.	Kenntnisnahme	Unter § 11 der Verbandsordnung bereits festgelegt
	Seite 92 App-basierter Fahr-scheinerwerb	Dieses Thema sollte aufgrund der Möglichkeit der Digitalisierung höher bewertet werden.	Berücksichtigung	Siehe Ergänzung Fußnote 33
	Seite 18 und 118 Reaktivierung Bahnhof Ver-liehausen	Als Handlungsbedarf wird ein ergänzendes Taktangebot für die Flächenerschließung per Bus benannt. Erweiterte Ausführungen wären hilfreich, um der mittelfristigen Umsetzung konkret näherzukommen.	Kenntnisnahme	Die Prüfung und Planung der Busleistungen findet bei entsprechender Konkretisierung der Umsetzung im Nachgang und außerhalb des NVP statt
	Seite 111	Die fehlende Erschließung des Hardegser Ortsteils Ertinghausen sollte einer Lösung zugeführt werden. Schließlich hatte der Ort früher sogar einen Bahnhof.	Kenntnisnahme	Prüfung Bedienung mit kleineren Fahrzeugen im Rahmen der TN-Ausschreibung 2024
		Ferner sollte geprüft werden, ob nicht alle Busse der Linie 221 über Hettensen hinaus an den Bahnhof Löttingen durchgebunden werden.	Kenntnisnahme	Prüfung im Rahmen der TN-Ausschreibung 2024
	Seite 121	Der Bewusstseinswandel in der Bevölkerung sollte mehr Eingang in die Überlegung zur Zukunft des ÖPNV haben.	Kenntnisnahme	-
	Seite 131/132	Die ergänzenden öffentlichen Verkehrsmittel werden zur Flächenerschließung eingeordnet, allerdings wird meistens auf Projekte in anderen Regionen verwiesen. Es macht Sinn, die Erfahrungen zu benennen, die mit Projekten wie dem Eco-	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP (zum Entwurf)	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Bus in unserer Region gemacht worden sind. Wir kennen die Schwächen dieses Projekts, die wir bereits bei früheren Gelegenheiten benannt haben, aber wir meinen, dass die Erfahrungen mit bedarfsorientierten Angeboten insgesamt unbedingt bewertet werden müssen, um sie in künftige konzeptionelle Überlegungen einzubeziehen.		
	Allgemein	In weiten Teilen der Öffentlichkeit und der Kommunalpolitik fehlt die Wahrnehmung über die erreichten Zwischenstände. Die Vervielfältigung der gedruckten Versionen und deren Verbreitung an den genannten Personenkreis ist unabdingbar. Jeder Multiplikator in den Räten, Kreistagen, Verwaltungen und Verbänden sollte jederzeit auf den ZVSN-Nahverkehrsplan als Kompendium zugreifen können.	Kenntnisnahme	-
Südnie- dersachsen Stiftung	Kapitel 8	Es wird die Verankerung des Themas „Grüne Wasserstoffmobilität in Südniederachsen“ mitsamt den damit einhergehenden Themen rundum Marktaufbau und Technologieführung an geeigneter Stelle im NVP empfohlen. Die EU-Clean-Vehicle-Richtlinie sollte als Richtschnur für die Zukunft auf Bundes- und Landesebene dienen.	Berücksichtigung	Siehe Ergänzung Kapitel 8.3 Prüfauftrag I-4
	Allgemein	Mit unserem vom BMBF geförderten Projekt „ViridisH2 Südniedersachsen – Etablierung einer grünen Wasserstoffwertschöpfungskette für den Mobilitätssektor“ legen wir zurzeit einen Grundstein für diese vielversprechende Entwicklung. Im Rahmen der Förderung „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ haben wir die Möglichkeit, im Zeitraum vom 01.09.2020 bis 31.05.2021, gemeinsam ein regionales Innovationskonzept zu entwickeln.	Kenntnisnahme	-
	Allgemein	Für eine Umsetzung der Klimaschutzziele sind für Südniedersachsen insbesondere zeitnahe Lösungen zur Speicherung und Verwendung des regionalen Primärenergieüberschusses aus dem Bereich der Windenergie erforderlich. Es muss darum gehen, einen nachhaltigen Strukturwandel in der Region in den Bereichen Mobilität und Energie herbeizuführen.	Kenntnisnahme	-