



barwisch@plan-mobil.de (Büro plan:mobil)
verkehrsplanung@goettingen.de (Stadt Göttingen)
nvp@zvsn.de (ZVSN)

Fahrgastverband PRO BAHN
RV Südniedersachsen e.V.
Vorsitzender: Gerd Aschoff
Kurt-Schumacher-Weg 16a
37075 Göttingen
Tel. 0551 24834
Mobil 0176 43653910
E-Mail g.aschoff@pro-bahn.de

Göttingen, 21. August 2025

Stellungnahme zum Entwurf gemeinsamer Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit, zum vorgelegten Entwurf Stellung zu nehmen. Wir konnten an der Regionalkonferenz Göttingen teilnehmen, an den beiden anderen wegen Koordinationsproblemen im ZVSN-Fahrgastbeirat leider nicht. Wir danken allen, die an dem Nahverkehrsplan gearbeitet haben. Wir sehen in dem NVP eine gute Arbeitsgrundlage für die kommenden 5 Jahre.

Dass dieser NVP erstmals gemeinsam für die Stadt Göttingen und den ZVSN aufgestellt wird, begrüßen wir vollumfänglich. Die Bildung von Verknüpfungspunkten und die Verzahnung des Göttinger Stadtbusverkehrs mit dem Regionalbusverkehr etwa in den westlichen Dörfern sind Errungenschaften, die in diesem Entwurf sichtbar zum Ausdruck kommen.

Selbstverständlich gibt es in dem Entwurf Planungsansätze, die unsere Zustimmung aus Fahrgastsicht eher nicht finden dürfte, aber wir begreifen die enthaltenen Prüfaufträge als Chance, die Projekte Punkt für Punkt zu beleuchten und am Ende zu einer Bewertung zu kommen. Diese Planungsoffenheit zeichnet den Entwurf aus, sollte deshalb weder singulär noch in Gesamtheit per Schnellschuss über Bord geworfen werden. Voreingenommenheit aus Einzelinteresse wird einen sinnvollen Planungsprozess nicht ersetzen.

Uns ist bewusst, dass die von Bund, Land und Landkreisen gesetzten Rahmenbedingungen (also vor allem finanzielle Begrenzungen) durch einen Nahverkehrsplan nicht direkt beeinflusst werden. Wir sehen im Entwurf jedoch ein Signal an die übergeordneten öffentlichen Institutionen, wonach mit mehr öffentlicher Förderung in Südniedersachsen wirklich etwas angefangen werden kann. Gerade bei landkreisübergreifenden Linien appellieren wir an das Land, mit passenden Fördermitteln landesbedeutsame Buslinien zu fördern. Tariflich sind wir mit dem Deutschland-Ticket und dem VSN-Fünf-Euro-Ticket große Schritte vorangekommen. Diese Tickets müssen verstetigt und ohne Preissprünge weiterentwickelt werden.

Die Seitenzahlen entsprechen der Paginierung im Dokument, nicht im Programm.

Folgende konkrete Anmerkungen möchten wir anbringen:

Verknüpfungspunkte im Göttinger Umland (Seite 64f):

Grundsätzlich sehr guter Plan. Das zeigt die Sinnhaftigkeit eines gemeinsamen NVP. Anschlüsse mit „möglichst geringer Wartezeit“ sind selbstverständlich wünschenswert, allerdings führen Anschluss-Verluste in der Praxis zur sprunghaften Verlängerung der Wartezeit. Deshalb müssen alle Verknüpfungspunkte mit verbindlichen Regeln betrieben werden, auf die sich die Fahrgäste verlassen können (Wie lange wartet ein abfließender Anschluss auf einen verspäteten Zulauf? Wie kommt der gestrandete Fahrgast nun an sein Ziel?). Für die Fahrgast-Information bedarf es deshalb exakt arbeitender DFI. Für die Anschluss-Sicherung müssen technische Einrichtungen eingesetzt werden, die nach transparenten, verbindlichen und verständlichen Regeln arbeiten. Ohne ausreichende Anschluss-Sicherung sind Umsteigezeiten von unter 5 Minuten (siehe Seite 81) definitiv nicht zu akzeptieren. Das gilt sowohl für das Göttinger Umland als auch für die 9 Verknüpfungspunkte im Bereich Northeim und 7 im Bereich Holzminden (Seite 82).

Für die landesbedeutsame **Buslinie 160** (Seite 80) werden vom NVP-Entwurf leider recht wenige Überlegungen angestellt. Die Entschleunigung der Linie durch den Halte in der Ortsdurchfahrt Waake und den längeren Weg durch Ebergötzen hat den Charakter als echte Schnellbuslinie inzwischen schwinden lassen. Insofern fordern wir eine Beschleunigung. Gleichwohl halten wir die Prüfung von Haltestellen für Seeburg und Seulingen direkt an der Bundesstraße für überlegenswert.

Bahnhof Kreiensen (Kat. 2) in Kategorisierung Haltestellen (Seite 95f):

- Dynamische Fahrgastinformation ist unbedingt anzustreben (wenigstens DFI light per QR-Code).
- Echtzeitinformation über Anschlüsse ist anzustreben und die Anschlüsse real sicherzustellen.
- Fahrradboxen sollten zur Ausstattung gehören (siehe etwa Bahnhof Adelebsen (Kat. 1)).

Die **Anforderungen an die Fahrzeuge** (Seite 102f) werden von uns positiv bewertet. Eine Länge von 200 cm der Sondernutzungsfläche ggü. Tür 2 halten wir für angemessen. Diese sollte nicht mehr unterschritten werden. Es sollte darauf geachtet werden, ausreichend Klappsitze anzubringen.

Die **Fahrzeug-Außenwerbung** (S. 106) beurteilen wir anders als der Entwurf. In der Stadt Göttingen gibt es nach wie vor Busse, die den Fahrgästen mit beidseitigen großflächigen Fensterbeklebungen jegliche Orientierung nehmen (z.B. VGH-Werbung auf Bus 69). Dabei gibt es durchaus gute Beispiele wie der Bus mit Badeparadies-Werbung (Bus 91). Derartige einfallsreiche Werbung ist sicher auch im Sinne der Werbetreibenden. Es muss für die Einhaltung der Regeln gesorgt werden! Demgegenüber halten wir die 0 Prozent-Regelung für den regionalen Busverkehr für zu streng. Schließlich kommt durch Werbung Geld rein. 10 bis 15 Prozent Flächenverbrauch erscheinen uns vertretbar, ohne das Erscheinungsbild zu stören.

Die durchgängige Anwendung des **Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes** (S. 109) wird von uns im Sinne gleichwertiger Wettbewerbsbedingungen ausdrücklich begrüßt. Die Anforderungen an das

Fahrpersonal sollten angesichts des Fachkräftemangels nicht überzogen werden, zumal zuvorkommendes Verhalten den Fahrgästen gegenüber nur begrenzt anerzogen werden kann. Nicht Druck von oben, sondern Motivation auf Augenhöhe sollte die Unternehmenskultur prägen.

Es sind endlich **Beschwerdestatistiken** (S. 113) anzulegen, die allen Gremien, also auch den beiden Fahrgastbeiräten zur Verfügung zu stellen und zu erläutern sind. Das angeführte Datenschutz-Problem bewerten wir als Ausrede, denn eine Statistik ist selbstverständlich keine Einzelfallbetrachtung. Einzelfälle können problemlos anonymisiert werden.

Nicht länger hinnehmbar ist die mangelnde unmittelbare telefonische Erreichbarkeit der Unternehmen/Betriebszentralen GöVB und VSN. Dies ist leider nach wie vor auf Bürozeiten begrenzt, müssen aber auf die Betriebszeiten (ausgenommen Nachtbusse) ausgeweitet werden (5:00 bis 23:30 Uhr). Nur so haben die Fahrgäste eine Chance, bei Unregelmäßigkeiten Informationen einzuholen, die es ihnen ermöglichen, doch noch ihr Ziel zu erreichen.

Dynamische Fahrgastinformationen an der Haltestelle (S. 113) und Apps nützen den Fahrgästen herzlich wenig, wenn diese falsch informieren. Gerade bei Großstörungen (Demonstrationen, Umleitungen, Sperrungen) sind die Fahrgäste auf Echtzeitinformationen angewiesen, aber ausgerechnet dann versagen diese Kanäle, zeigen Busse an, die gar nicht fahren, oder zeigen Busse nicht an, die aber verkehren. Korrekte Infos über Abweichungen von der Sollzeit sind häufig Mangelware. Die Gründe hierfür sind in fehler- und lückenhafter Dateneinspeisung durch überfordertes Personal zu finden. Die bisherigen Ausreden und Schwarze-Peter-Spielchen sind wir leid. DFI und Apps müssen funktionieren. Die Monitore in den Bussen sind viel zu häufig außer Betrieb, flackern oder zeigen technische Probleme wie fehlende Netzwerkverbindung an. Auch hier gilt die Forderung, für funktionierende Gerätschaften zu sorgen.

Die planerische Unterstützung bei der **Einrichtung/Reaktivierung von Bahnhöfen** (S. 143) ist auf Projekte zu konzentrieren, die gemäß Finanzvereinbarung zwischen Bahn und Land vom März 2019 eine realistische Umsetzungsperspektive haben. Das trifft nur auf Uslar-Verliehausen zu, nicht auf andere. Der Hp Rosdorf hat zum Glück trotz aller Verzögerungen einen ersichtlich besseren Status (Seite 15).

Die angeplante **Durchbindung der Linie 520 von Holzminden über Bodenwerder bis nach Hameln** (Linie 522, Seite 153) wird von uns begrüßt und kann als Vorbild für weitere Durchbindungen dienen.

Linie 254 (ab Seite 154)

Aktuell an Schultagen sind 4 Fahrtenpaare ab Naensen bis Kreiensen verlängert, an Ferientagen 2 Fahrtenpaare.

Prüfauftrag nach Entwurf NVP: Linie ab Naensen/Stroit bis Delligsen verlängern.

Besteht für eine Verlängerung der Linie bis Delligsen Bedarf?

Die Fahrtenpaare Naensen – Kreiensen sollten auf 8 im Takt 120 erhöht werden.

Modifizierter Prüfauftrag: Die Linie 254 soll aufgrund der SPNV-Anschlüsse in Kreiensen sowie der Schule in Greene im Takt 120 auf 8 Fahrtenpaare täglich erweitert werden.

Neue Linie 264 Lamspringe – Bad Gandersheim (Seite 161)

In Bad Gandersheim wäre ein Anschluss an den SPNV nur für RB 82 möglich, bei einer Verlängerung bis Kreiensen wären Anschlüsse neben an RB 82 auch an RB 84 und RE 2 (beide Richtungen) möglich.

Im Abschnitt Bad Gandersheim – Kreiensen könnte die neue Linie 264 Leistungen der Linien 275 und/oder 276 übernehmen. Der Prüfauftrag sollte entsprechend modifiziert werden.

Neue Linie 270 Osterode - Kreiensen (Seite 166)

Die neue Linie wird von uns befürwortet. Eine Prüfung sollte kurzfristig erfolgen, die Realisierung mittelfristig. Im Abschnitt Kreiensen -Sebexen – Echte könnte die neue Linie 270 Leistungen der Linie 263 übernehmen.

Der Prüfauftrag sollte entsprechend angepasst werden.

Die Einrichtung der landesbedeutsamen Buslinie **Herzberg-Bad Lauterberg-Braunlage** (S. 176) wird von uns ebenso begrüßt wie der Aufbau einer Schnellbuslinie **Northeim-Osterode-Clausthal-Goslar** (S. 177) mit Unterstützung des Landes. Auch eine landesbedeutsame Linie **Duderstadt-Worbis-Leinefelde** (S. 178) erscheint uns sehr sinnvoll. Deren Durchbindung nach Herzberg (SPNV-Anschluss) oder auch Göttingen (Anschluss Fern- und Nahverkehr) sollte geprüft werden.

Die mögliche Verkürzung der **Linie 61/62** (Seite 180) in der Stadt Göttingen hat in diesen Tagen eine leider verzerrte populistische Darstellung in der Presse erfahren, die den insgesamt 5 Planungsvarianten nicht gerecht wird. Wir bleiben bei der eingangs erwähnten positiven Bewertung einer Verknüpfung zwischen Stadtbus und regionalem Busangebot. Außerdem gibt es im Westen der Stadt ein On-Demand-Angebot. Wir erwarten eine sorgfältige Prüfung, die nicht verzerrten egoistischen Motiven zum Opfer fällt.

Die Verlegung der **Buslinie 50** (Seite 183) aus der Ewaldstraße wäre eine spürbare Einschränkung für die Haltestelle Jugendherberge/Theodor-Heuss-Gymnasium. Sie könnte nur mit einer Taktverdichtung der Linie 80 hingenommen werden. Die Verlängerung der Linie 50 in den Bereich westlich von Grone halten wir für unrealistisch, weil die 50 dann parallel zu vorhandenen Linien geführt würde.

Die Auslastung der **Linie 33** (Seite 184) lässt definitiv zu wünschen übrig. Anstatt sie noch weiter zu reduzieren, sollte überlegt werden, durch Verlängerungen etwa im Bereich östlich Klinikum Aufwertungen zu bewirken. Das ist bei der **Linie 63** mit dem Vorschlag, bis nach Rosdorf/DB zu verlängern, doch auch denkbar (Seite 186). Dieses Projekt wird von uns ausdrücklich begrüßt.

Der komplette Wegfall der **Nachtbuslinien** (Seite 185), die im übrigen nicht nur nachts fahren, sondern auch am Sonntagmorgen, kann von uns nicht befürwortet werden, zumal der Betrieb mit relativ geringem Aufwand erfolgt.

Der Aufbau eines **Haltestellenkatasters** (S. 196f) wird von uns ausdrücklich begrüßt. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf das vom ZVSN-FGB veröffentlichte Papier (>ZVSN-Homepage>Fahrgastbeirat). Nach unserer Auffassung darf es dabei nicht nur um bauliche Eigenschaften gehen, sondern auch um die

Frage der zeitnahen Beseitigung von Schäden und die regelmäßige Reinigung und Instandhaltung der Haltestellen. Dazu fehlen bislang praxistaugliche Zuständigkeitsregelungen, etwa in Rosdorf (Landkreis Göttingen, aber Stadtbusnetz Göttingen).

Ein direkter Zugang zu den Nahverkehrsbahnsteigen im Bahnhof Göttingen von der **Unterführung Godehardstraße** aus (Seite 197) würde manche Wege und deren Wahrnehmbarkeit aus der Weststadt deutlich verbessern und kann von uns nur begrüßt werden.

Mit freundlichen Grüßen
Fahrgastverband PRO BAHN
Regionalverband Südniedersachsen



(Gerd Aschoff), Vorsitzender