



Regionalgeschäftsstellen
 Goslar + Westharz
 Petersilienstr. 23
 38640 Goslar
 Tel. (05321) 469 6075



Anerkannte Naturschutzverbände nach Bundesnaturschutzgesetz

planmobil
 Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
 Befragung Nahverkehrsplan ZVSN
 Ludwig-Erhard-Straße 8
 34131 Kassel

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
 20.5.2015, ZVSN

Unser Zeichen
 Kno

Datum
 4.6.2015

Nahverkehrsplan Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, unsere Anregungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) einbringen zu können. Bevor wir zu den Punkten a) bis g) im Detail Stellung nehmen, gestatten wir uns, einige Anmerkungen zu dem begleitenden Schreiben vom 20.5.2015 zu machen.

In diesem Schreiben werden zu Recht einige Risiken für die Zukunft des Nahverkehrs in Süd-Niedersachsen benannt. Chancen hingegen werden nicht aufgeführt. Hieraus spricht eine ausgesprochen „defensive“ Grundeinstellung zur Fortentwicklung des ÖPNV, die für die Fortschreibung des NVP nichts Gutes erwarten lässt. Wir sehen Chancen u.a. im zunehmenden Mobilitätsbedarf der verbleibenden Bevölkerung, z.B. infolge neuer und weiträumiger Pendler- und Studentenbeziehungen in Ober- und Mittelzentren mit knappem Wohnraum (hier vor allem Göttingen), in der bei abnehmender Schülerzahl zunehmenden Entfernung zwischen Wohnort und Schulstandort und schließlich auch darin, mehr Touristen und Tagesgäste als heute für die Nutzung von Bahn und Bus im Harz und im Solling/Weserbergland zu gewinnen. Der gegenwärtige modal split im Urlaubsverkehr lässt hier erheblichen Raum für Verbesserungen erkennen. Diese und andere Chancen sollten in angemessenem Verhältnis zu den Risiken bewertet und berücksichtigt werden. Die notwendige Umstrukturierung des lokalen Angebots soll und muss mit einer maßvollen Erweiterung des regionalen Angebots einhergehen. Dies ist nicht zuletzt auch zum Zusammenwachsen des neuen Landkreises Göttingen erforderlich.

Der BUND Westharz sieht seine Schwerpunkte naturgemäß im noch bestehenden Kreis Osterode am Harz und in den übergreifenden Verkehrsbeziehungen zum Oberharz und zu den Landkreisen Goslar, Harz (in Sachsen-Anhalt) und Nordhausen (Thüringen). Zu den Verkehrsbeziehungen in den Landkreisen Göttingen (alt) und Northeim und in der Stadt Göttingen nehmen wir daher nicht Stellung.

- a) Das heutige Fahrtenangebot auf den Buslinien im Landkreis Osterode am Harz wird grundsätzlich als an allen Wochentagen ausreichend und angemessen erachtet. Eine Reduzierung dieses Angebots würde die Attraktivität des straßengebundenen ÖPNV beeinträchtigen und wäre daher kontraproduktiv. Im lokalen Verkehr (Verkehr aus Stadt- bzw. Ortsteilen in die Kerngemeinde) sollte bei Beibehaltung der Fahrtenhäufigkeit außerhalb des Schulverkehrs über eine Umstellung auf kleinere Transporteinheiten (Kleinbusse, Großraumtaxen oder Linientaxen) eine Senkung der Kosten angestrebt werden. Außerdem sollte mehr Gebrauch von der Möglichkeit gemacht werden, letzte Fahrten vom jeweiligen Zentrum in die Ortsteile „nur zum Ausstieg“ zu deklarieren.

Grundsätzlich ist im Nachbarortsverkehr bzw. im Abend- und Wochenendverkehr rund um die Mittelzentren auch die Einrichtung von Anruf-Systemen denkbar, allerdings nur dann, wenn leistungsfähige Partnerunternehmen verfügbar sind und eine gut funktionierende Rufbus-Zentrale eingerichtet werden kann, die diese Aufgabe für das gesamte Verkehrsgebiet übernimmt. Ein „Komfortzuschlag“ darf nicht erhoben werden, soweit durch ein solches System nur bereits vorhandene reguläre Fahrten ersetzt werden.

Auf Linien mit touristischer Relevanz soll auch in Zukunft ein reguläres Angebot an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen vorgehalten werden. Dies betrifft die Linien Osterode – Bad Grund – Clausthal-Zellerfeld, Osterode – Buntenbock – Clausthal-Zellerfeld, Herzberg – Bad Lauterberg – St. Andreasberg und Bad Sachsa – Walkenried – Braunlage. Rufsysteme sind wegen vieler nicht hiermit vertrauter Kunden nicht zu empfehlen.

- b) Wir sehen Nachhol- bzw. Anpassungsbedarf bei folgenden Verbindungen:

Duderstadt – Herzberg (Harz). Das Eichsfeld ist derzeit im ÖPNV an Werktagen fast nicht und am Wochenende überhaupt nicht mit dem Westharz verbunden. Über den Taktknoten Herzberg am Harz können Relationen wie Duderstadt – Osterode (Harz) – Braunschweig, Duderstadt – Bad Lauterberg – St. Andreasberg oder Duderstadt – Walkenried – Braunlage erschlossen werden. Umgekehrt stellt Duderstadt ein attraktives Ausflugsziel aus Richtung Südharz dar. Montag-Freitag kann eine solche Linie mittels Durchbindung ohnedies bis/ab Rhumspringe, Gieboldehausen oder Pöhlde verkehrender Kurse erreicht werden, an Wochenenden soll eine alle 2 Stunden verkehrende Linie eingerichtet werden, die u.a. auch touristische Ziele wie Gut Herbigshagen und die Rhumequelle erschließt.

Osterode (Harz) – Bilshausen – Göttingen. Das mehrfache Umsteigen (Bilshausen und Ebergötzen) macht diese prinzipiell bestehende Linie sehr unattraktiv. Hier sollten (wie früher vorhanden) durchgehende Kurse Osterode (Harz) – Göttingen und zurück angeboten werden. Für diese Linie ist außerdem eine bessere Anbindung des Bahnhofs Wulften aus und in Richtung Osterode vorzusehen.

Herzberg (Harz) – Bad Lauterberg/Walkenried – Braunlage. Der Knotenpunkt Braunlage mit den wichtigen Buslinien Braunlage – Torfhaus – Bad Harzburg und Braunlage – Schierke - Wernigerode ist gegenwärtig über Herzberg nur umwegig und zeitaufwändig über St. Andreasberg erreichbar. Zwar stehen in St. Andreasberg Anschlüsse nach Clausthal-Zellerfeld und Goslar zur Verfügung, die es so in Braunlage nicht gibt, jedoch dürfte jedenfalls an Wochenenden die Nachfrage nach Zielen rund um den Brocken überwiegen. Mithin müsste die Linie 450 an Wochenenden von Bad Lauterberg direkt nach Braunlage verkehren. Anschlüsse nach und von St. Andreasberg, Sonnenberg und Oderteich können über Braunlage, an Samstagen auch über Oderhaus realisiert werden. Als leichter umsetzbare Alternative hierzu wird vorgeschlagen, die Linie Bad Sachsa - Walkenried – Braunlage durch Schließung der Mittagslücke an Samstagen und Sonntagen (Bad Sachsa ab 12 Uhr, Braunlage ab 13 Uhr) und Einrichtung einer Frühverbindung an Sonntagen aufzuwerten und auf diese Weise einen 2-Stunden-Takt Göttingen – Walkenried – Braunlage und zurück neben einem 2-Stunden-Takt Göttingen – Herzberg – St. Andreasberg anzubieten, der alle Oberharzer Ziele (Acker, Grabensysteme und das Brockengebiet) an Wochenenden aus dem Oberzentrum Göttingen und den aufkommensstarken Kurorten am Südharz gut erreichbar macht. Das solcherart verbesserte Gesamtangebot sollte dann entsprechend vermarktet werden.

Bad Lauterberg – Bad Sachsa. Die sich durch die B 243 (neu) ergebenden Möglichkeiten eines beschleunigten Verkehrs zwischen den beiden Kurstädten sollten genutzt werden. Zurzeit findet an Samstagen ab mittags und an Sonn- und Feiertagen kein Linienverkehr statt. Mit dem Zug kann diese Relation nicht abgedeckt werden. Da das Aufkommen in den Zwischenorten an Wochenenden ausgesprochen gering und Schulverkehr nicht abzudecken ist, wird vorgeschlagen, an Samstagen nachmittags zusätzlich je 2 und an Sonn- und Feiertagen je 4 schnelle Kurse pro Richtung zwischen diesen beiden Städten einzurichten, die mit ohnedies verkehrenden Kursen Bad Sachsa – Braunlage und zurück verknüpft werden können, um auch Relationen wie Bad Lauterberg – Walkenried (Zisterziensermuseum) abdecken zu können.

- c) Die bisherigen Standards in der Erschließung sind beizubehalten. Bei geringem Aufkommen und zur Senkung der Kosten ist, wie bereits angesprochen, eine Umstellung auf kleinere Transportgefäße und/oder ein Rufsystem sinnvoll, nicht aber eine Reduzierung der Bedienungshäufigkeit.
- d) Das Thema „Barrierefreiheit“ wird eher durch die Haltestellen als durch die Fahrzeuge bestimmt. Nach unserer Beobachtung setzen die gegenwärtig agierenden Unternehmen (RBB, Hahne) angemessene Fahrzeuge ein. Der ÖPNV hierzulande sollte nicht durch übertriebene Anforderungen an den Fuhrpark zusätzlich verteuert werden. Vielmehr wäre darauf zu achten, dass dieser hinsichtlich Verbrauch und Emissionen naturgeprägten Regionen wie Harz und Solling gerecht wird. Vorgeschlagen wird daher, im straßengebundenen ÖPNV in Süd-Niedersachsen konsequent das Thema „E-Mobilität“ aufzugreifen, zu fördern und umzusetzen. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass in einer Region, die sich nachweislich der Elektromobilität verschrieben hat, diese zwar für den Individualverkehr mit Pkw und Motorrädern gefördert wird, der ÖPNV jedoch mit der kleinen Ausnahme der Stadt Braunschweig außen vor geblieben ist.
- e) Der Tarif des VSN ist ausgesprochen hoch und infolge einer nahezu unüberschaubaren Zahl von Relationen vollkommen intransparent. Die an den Haltestellen aushängenden Informationen sind völlig sinnlos, da sie nur die Preise je Tarifstufe nennen, nicht jedoch,

welche Orte mit welcher Tarifstufe erreichbar sind (zum Vergleich hier das einfache und auf den ersten Blick überschaubare System des VRB-Tarifs mit den farbigen Zonen). Außerdem fehlt es im VSN-Tarif völlig an Anreizen zum Umstieg für bestimmte Bevölkerungsgruppen (Nutzung nach 9 Uhr analog zum Niedersachsen-Ticket, Mitnahmemöglichkeit bei Zeitkarten an Samstagen ganztägig, spezielle Tarife für Senioren oder Touristen). Zur Gewinnung neuer Kundengruppen – sicher eines der Ziele eines Nahverkehrsplans – wird empfohlen, das Fahrscheinsortiment durch neue Tarife zu ergänzen, die keineswegs „kannibalisierend“ wirken müssen. Die Fahrradmitnahme muss nicht nur im Bus, sondern auch im Zug kostenfrei möglich sein. In Süd-Niedersachsen wird es hierdurch nicht zu chaotischen Verhältnissen kommen (alternativ kann man die kostenfreie Mitnahme auch auf Mo bis Fr 8 bis 16 Uhr sowie Sa und So ganztags beschränken).

Der Übergangstarif Harz als sinnvolle Klammer für den Westharz muss beibehalten werden. Innerhalb dieses Tarifs muss die „Urlauberkarte“ aktiv beworben werden. Sie wird bisher eher als „Bückware“ gehandelt und ist den eigentlichen Zielgruppen (Vermieter und Touristen) vielfach unbekannt. Dies ist einer touristischen Region wie dem Harz völlig unwürdig. Wesentlich besser wäre es freilich, wenn das im Ostharz vorhandene „HATIX“-Angebot, welches zu einer außergewöhnlich guten Nutzung vieler dortiger Buslinien beiträgt, endlich auch auf den Westharz übertragen werden würde. Es ist Urlaubern kaum mehr vermittelbar, dass man zwar von Wernigerode nach Braunlage kostenlos mit dem Bus reisen kann, nicht aber von Braunlage nach Wernigerode. Da mehrere Buslinien im ZVSN-Gebiet beginnen und enden, den Oberharz und dessen Umsteigeknoten jedoch als Ziel haben, sollte dieser Punkt auch im neuen NVP angeschnitten und angemessen betrachtet werden.

- f) Ergänzend zu den Flyern je Linie und der Online-Auskunft muss es in touristisch interessanten Gebieten (Harz, Solling/Weser) zusammenfassende gedruckte Informationen geben, die sowohl Fahrpläne als auch Hinweise zu den Fahrpreisen und zur Fahrradnutzung enthalten. In diesem Zusammenhang wird auf das von einer örtlichen Initiative seit Jahren herausgegebene „Harz-Kursbuch“ hingewiesen, aus welchem derartige Informationen jedenfalls für den Harz problemlos generiert werden können. Die Information in den Zügen über Busanschlüsse bedarf dringend der Verbesserung. So müssen auf den (aktuell zwar installierten, aber noch nicht im eigentlichen Sinn betriebenen) Monitoren in den Zügen des Harz-Weser-Netzes auch Angaben zu Busanschlüssen u.a. in Gittelde-Bad Grund, Herzberg (Harz) und Walkenried gemacht werden.

Wir sind gern bereit, zu einzelnen Punkten noch weitere Erläuterungen zu geben.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Friedhart Knolle