



teamred

team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

**MASTERPLAN „ZUKUNFTSFÄHIGER RADVERKEHR“  
PLANUNG UND GESTALTUNG DER  
INTERMODALEN KNOTENPUNKTE IN DEN  
LANDKREISEN GÖTTINGEN UND OSTERODE  
AM HARZ**

**ABSCHLUSSBERICHT ZUM LOS 4**

**AUTOREN**

Dr. Johannes Theißen (Projektleitung)  
Dipl.-Ing. Thomas Möller

Berlin, den 09.05.2016

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin  
Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>5</b>
<b>2. INTERMODALE KNOTENPUNKTE</b>	<b>6</b>
2.1. POTENZIALE	6
2.2. HERAUSFORDERUNGEN	6
2.3. LÖSUNGEN	7
<b>3. BEDARFSANALYSE UND MASSNAHMENKONZEPT FÜR INTERMODALE KNOTENPUNKTE</b>	<b>8</b>
3.1. ANALYSE DER VERBINDUNGSQUALITÄT DER ÖPNV-LINIEN	8
3.1.1. BAHN- UND BUSREISEZEIT VOM START ZUM ZIELORT	8
3.1.2. TAKTUNG UND BEDIENZEITRAUM	8
3.1.3. UMSTEIGEVORGÄNGE	8
3.1.4. VERGLEICH DER REISEZEIT MIT DER PKW-FAHRZEIT	9
3.2. KRITERIEN ZUR IDENTIFIZIERUNG DER HALTESTELLEN MIT DEM HÖCHSTEN POTENZIAL FÜR INTERMODALE VERKNÜPFUNG	11
3.2.1. NACHFRAGEPOTENZIAL DER GEMEINDEN	11
3.2.2. BISHERIGE NUTZER INTERMODALER VERKNÜPFUNG	13
3.2.3. ANBINDUNG RADVERKEHRSNETZ	14
3.2.4. VERKNÜPFUNG FAHRRAD UND BUSLINIEN	15
<b>4. BESTANDSAUFNAHME ZU ANGEBOT UND NACHFRAGE FÜR INTERMODALE VERKNÜPFUNG</b>	<b>18</b>
4.1. ANALYSE DER QUANTITÄT UND QUALITÄT DER ABSTELLANLAGEN	18
4.1.1. ANZAHL DER FAHRRADSTELLPLÄTZE	18
4.1.2. ART DER FAHRRADSTÄNDER	19
4.1.3. WITTERUNGSSCHUTZ	19
4.1.4. BELEUCHTUNG	19
4.1.5. STANDSICHERUNG	19
4.1.6. ANSCHLIEßMÖGLICHKEIT	19
4.1.7. EINSEHBARKEIT	20
4.1.8. ENTFERNUNG ZUM BAHNSTEIGZUGANG	20
4.1.9. ZUGÄNGLICHKEIT ABSTELLANLAGE	20
4.1.10. QUALITÄT DER ZUFAHRT	20
4.1.11. ZUGÄNGLICHKEIT DER BAHNSTEIGE MIT DEM FAHRRAD	20
4.1.12. ZAHL DER PARK&RIDE-PARKPLÄTZE	20
4.1.13. WEITERE VERKEHRSMITTEL UND SERVICE	20
4.2. AUSLASTUNG DER ABSTELLANLAGEN	21
4.2.1. ZAHL DER ABGESTELLTEN FAHRRÄDER	21
4.2.2. AUSLASTUNG VON PARK&RIDE-PARKPLÄTZEN	21
<b>5. KONZEPTERSTELLUNG FÜR INTERMODALE KNOTENPUNKTE</b>	<b>22</b>

<b>5.1. ZIELSETZUNG</b>	<b>22</b>
<b>5.2. STRATEGIEN</b>	<b>22</b>
<b>5.3. MAßNAHMEN</b>	<b>22</b>
<b>5.3.1. BIKE&amp;RIDE MINI / BASIS / PLUS</b>	<b>22</b>
<b>5.3.2. RAD-/PEDELECSTATIONEN</b>	<b>23</b>
<b>5.3.3. MOBILITÄTSSTATIONEN</b>	<b>23</b>
<b>6. ANLAGE 1: STECKBRIEFE ZUR BESTANDSAUFNAHME AN DEN BAHNHALTEPUNKTEN</b>	<b>24</b>
<b>6.1. ADELEBSEN</b>	<b>25</b>
<b>6.2. LÖDINGSEN</b>	<b>26</b>
<b>6.3. LENGLEARN (GEMEINDE BOVENDEN)</b>	<b>27</b>
<b>6.4. FRIEDLAND</b>	<b>28</b>
<b>6.5. HANNOVERSCH MÜNDEN</b>	<b>29</b>
<b>6.6. HEDEMÜNDEN</b>	<b>30</b>
<b>6.7. SPEELE (GEMEINDE STAUFENBERG)</b>	<b>31</b>
<b>6.8. OSTERODE AM HARZ - MITTE</b>	<b>32</b>
<b>6.9. OSTERODE AM HARZ – LEEGE</b>	<b>33</b>
<b>6.10. GITTELDE / BAD GRUND (HARZ)</b>	<b>34</b>
<b>6.11. BAD LAUTERBERG IM HARZ BARBIS</b>	<b>35</b>
<b>6.12. BAD SACHSA</b>	<b>36</b>
<b>6.13. HERZBERG AM HARZ BAHNHOF</b>	<b>37</b>
<b>6.14. HERZBERG SCHLOSS</b>	<b>38</b>
<b>6.15. HATTORF AM HARZ</b>	<b>39</b>
<b>6.16. WULFTEN (SAMTGEMEINDE HATTORF)</b>	<b>40</b>
<b>6.17. WALKENRIED</b>	<b>41</b>
<b>7. ANLAGE 2: BEDARFSANALYSE UND MAßNAHMENVORSCHLÄGE FÜR DIE BAHNHALTEPUNKTE</b>	<b>42</b>
<b>7.1. ADELEBSEN</b>	<b>43</b>
<b>7.2. LÖDINGSEN (GEMEINDE ADELEBSEN)</b>	<b>44</b>
<b>7.3. LENGLEARN (GEMEINDE BOVENDEN)</b>	<b>45</b>
<b>7.4. FRIEDLAND</b>	<b>46</b>
<b>7.5. HANNOVERSCH MÜNDEN</b>	<b>47</b>
<b>7.6. HEDEMÜNDEN (STADT HANN. MÜNDEN)</b>	<b>48</b>
<b>7.7. SPEELE (GEMEINDE STAUFENBERG)</b>	<b>49</b>
<b>7.8. OSTERODE AM HARZ MITTE</b>	<b>50</b>
<b>7.9. OSTERODE AM HARZ LEEGE</b>	<b>51</b>
<b>7.10. GITTELDE / BAD GRUND</b>	<b>52</b>
<b>7.11. BAD LAUTERBERG IM HARZ BARBIS</b>	<b>53</b>
<b>7.12. BAD SACHSA</b>	<b>54</b>
<b>7.13. HERZBERG AM HARZ</b>	<b>55</b>
<b>7.14. HATTORF AM HARZ</b>	<b>56</b>
<b>7.15. WULFTEN (SAMTGEMEINDE HATTORF)</b>	<b>57</b>
<b>7.16. WALKENRIED</b>	<b>58</b>
<b>8. ANLAGE 3: INTERMODALE VERKNÜPFUNG FÜR GEMEINDEN OHNE BAHNANSCHLUSS</b>	<b>59</b>

---

<b>8.1.</b>	<b>DUDERSTADT</b>	<b>59</b>
<b>8.2.</b>	<b>GEMEINDE ROSDORF</b>	<b>59</b>
<b>8.3.</b>	<b>GEMEINDE GLEICHEN</b>	<b>59</b>
<b>8.4.</b>	<b>SAMTGEMEINDE DRANSFELD</b>	<b>60</b>
<b>8.5.</b>	<b>SAMTGEMEINDE GIEBOLDEHAUSEN</b>	<b>60</b>
<b>8.6.</b>	<b>SAMTGEMEINDE RADOLFSHAUSEN</b>	<b>61</b>
<b>9.</b>	<b><u>ANHANG</u></b>	<b>62</b>
<b>9.1.</b>	<b>ÜBERSICHT ZU DEN ERHEBUNGEN</b>	<b>62</b>
<b>10.</b>	<b><u>VERZEICHNISSE</u></b>	<b>63</b>
<b>10.1.</b>	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>63</b>
<b>10.2.</b>	<b>QUELLEN</b>	<b>63</b>

## 1. AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Bereits im Vorfeld der Fusion der Altkreise Göttingen und Osterode am Harz zum künftigen Landkreis Göttingen am 1. November 2016 planen beide Kreise die Aufstellung und pilothafte Umsetzung eines zukunftsfähigen Radverkehrskonzepts mit Masterplan und daraus abzuleitenden Infrastrukturmaßnahmen für den künftigen Landkreis Göttingen. Der Masterplan soll angesichts des demografischen Wandels den künftigen Mobilitätsansprüchen sowohl im ländlichen Raum als auch in den städtischen Mittelzentren im Alltagsverkehr sowie in Freizeit und Tourismus gerecht werden. Es wird angenommen, dass sich die Nahversorgung als Folge des demografischen Wandels zukünftig noch stärker auf Grundzentren konzentrieren wird.

Für die Aufstellung des Masterplans „Zukunftsfähiger Radverkehr“ haben die Kreisverwaltungen der Landkreise Göttingen und Osterode mehrere Teilgutachten beauftragt, deren Ergebnisse in den Masterplan einfließen. Die Synthese aus den Arbeitsergebnissen der Gutachter und das weitere Vorgehen zur Entwicklung des „Masterplans Zukunftsfähiger Radverkehr“ erfolgt hausintern in den Kreisverwaltungen der Landkreise Göttingen und Osterode am Harz und wird Zug um Zug bis zu deren Fusion weiterentwickelt. Der Masterplan soll als Arbeitsgrundlage für die Planung und Umsetzung eines intermodalen Radverkehrskonzeptes für den Alltags- und Freizeitverkehr auch in Zusammenhang mit künftigen Klimaschutzaktivitäten des neuen Landkreises Göttingen und den kreisangehörigen Kommunen dienen.

Der Radverkehr spielt für die Landkreise Göttingen und Osterode am Harz eine wichtige Rolle bei der touristischen und verkehrlichen Entwicklung der Kreisgebiete und seiner Kommunen. Trotz der für Niedersachsen vergleichsweise sehr geringen Versorgung mit Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstrassen wurde seit den 1990er Jahren großer Wert gelegt auf Lückenschlüsse und durchgängige Netzverbindungen unter Einbeziehung auch land- und forstwirtschaftlicher Wirtschaftswege um fahrradtaugliche Verbindungen zwischen den kreisangehörigen Orten zu schaffen.

In Bezug auf die Förderung des Radverkehrs ist die Situation in den Kommunen der beiden Landkreise jedoch sehr unterschiedlich. Manche Kommunen sind bereits im Ausbau der Radwege aktiv, andere Kommunen haben bislang nur wenige Maßnahmen in diesem Bereich umgesetzt. Für die Netz- und Umsetzungsplanung ist die rechtliche Unterscheidung von E-Bikes und Pedelecs zu berücksichtigen.

Pedelecs sind Fahrräder mit Elektrounterstützung bis zu 25 km/h Höchstgeschwindigkeit, es besteht Radwegebenutzungspflicht und ihre Verbreitung ist auch in Südniedersachsen stark ansteigend. E-Bikes oder S-Pedelecs dagegen sind keine Fahrräder im eigentlichen Sinn, sie sind auf Radwegen grundsätzlich nicht zugelassen, es besteht Versicherungs- und Helmpflicht und sie sind bisher sehr gering verbreitet in Südniedersachsen. Diese Unterschiede in der Zweirad-Elektromobilität erfordern eine differenzierte Herangehensweise.

Fazit: Im Fokus des Masterplans „Zukunftsfähiger Radverkehr“ stehen die Pedelecs, denen hier besondere Beachtung zukommt, da sie insbesondere in den topografisch anspruchsvolleren Gebieten die Grundlage für eine zukünftig verstärkte Fahrradnutzung sowohl im Berufs- wie im Freizeitverkehr bilden.

Das Gutachten zum Los 4 befasst sich mit den intermodalen Verknüpfungen an den Bahnhöfen und Haltepunkten sowie wichtigen Knotenpunkten im Busliniennetz.

## 2. INTERMODALE KNOTENPUNKTE

Intermodale Knotenpunkte dienen der Verknüpfung von zwei Verkehrsträgern. Im Rahmen des Masterplans „Zukunftsfähiger Radverkehr“ geht es schwerpunktmäßig um die Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr. In den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz besteht der Öffentliche Verkehr aus Bahnlinien und Buslinien. Für den Masterplan werden die Potenziale und Herausforderungen der intermodalen Knotenpunkte untersucht sowie Lösungsmöglichkeiten beschrieben.

### 2.1. POTENZIALE

Die Potenziale ergeben sich aus den positiven Eigenschaften der verschiedenen Verkehrsträger und den Synergien, die durch eine Verknüpfung erreicht werden. Das Fahrrad ist ein individuelles Verkehrsmittel mit begrenzter Reichweite (5-10 km). Mit elektrischer Unterstützung (als Pedelec) kann die Reichweite deutlich erhöht werden (10-20 km).

Bahn und Bus überwinden als öffentliche Verkehrsmittel längere Strecken und können eine große Zahl an Fahrgästen aufnehmen. Sie sind dafür an Fahrpläne und feste Linienführungen gebunden.

Durch die Verknüpfung ergibt sich eine Win-Win-Situation: Für den Öffentlichen Verkehr vergrößert sich der Einzugsbereich der Haltepunkte und Haltestellen erheblich, so dass mehr Kunden gewonnen werden können. Für das Fahrrad vergrößert sich der Aktionsradius. Wer die intermodale Verknüpfung von Fahrrad und ÖV nutzt, hat für fast alle Wege eine Alternative zur Pkw-Nutzung und eine schnelle Verbindung von Tür zu Tür.

Bestimmend für das Potenzial der Verknüpfung sind die Bahnlinien und einzelne Buslinien:

- Göttingen – Friedland – Eichenberg – Hedemünden – Hann. Münden – Speele – Kassel
- Göttingen – Lengern – Lödingsen – Adelebsen – Ottbergen
- Kassel – Hann. Münden – Hedemünden – Halle (Saale) / Erfurt
- Göttingen – Northeim – Wulften – Hattorf – Herzberg - Bad Lauterberg Barbis – Bad Sachsa – Walkenried – Nordhausen
- Herzberg – Herzberg Schloß – Osterode a. H. Leege – Osterode a. H. Mitte – Gittelde/Bad Grund - Braunschweig
- Regiolineer Göttingen – Duderstadt / Dransfeld / Hardegsen

Als wichtiger Faktor für die Verknüpfung ist außerdem die herausragende Einbindung des Göttinger Bahnhofes sowohl in das Fernverkehrsnetz der Bahn als auch in das städtische und regionale Busnetz zu bewerten. Dazu ist der Göttinger Bahnhof sehr gut fußläufig mit der Innenstadt verbunden und durch Radrouten mit den Stadtteilen. Das breite Angebot für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ist außerdem beispielgebend für die Region.

Die Faktoren, die das Potenzial der einzelnen Haltepunkte als intermodale Knotenpunkte bestimmen, sind in der Bedarfsanalyse beschrieben.

### 2.2. HERAUSFORDERUNGEN

Die Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr ist auch mit besonderen Herausforderungen verbunden. An den intermodalen Knotenpunkten wird das Fahrrad in der Regel abgestellt und braucht dort Schutz vor Witterung, Diebstahl und Vandalismus.

Dies ist in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz besonders wichtig, da die Bahnhöfe und Haltepunkte teilweise abgelegen und ohne ständige soziale Kontrolle sind. Dadurch können die Fahrradabstellplätze an Haltepunkten besonders von Vandalismus betroffen sein.

Diese Herausforderungen, die für jede Station oder Haltestellen einzeln betrachtet wurden, werden im Kapitel zur Bestandsaufnahme näher erläutert.

### **2.3. LÖSUNGEN**

Um die Potenziale zu nutzen und die Herausforderungen zu meistern, sind verschiedene Lösungen möglich. Die einfachste Lösung sind komfortable Abstellanlagen, die sich durch folgende Eigenschaften auszeichnen:

- Bügel mit Anschließmöglichkeit und Kippschutz
- Überdachung
- Seitenschutz, der die Einsehbarkeit nicht beeinträchtigt
- Gute Zugänglichkeit und Einsehbarkeit von Straße/Radweg
- Schneller Zugang zu den Bahnsteigen
- Ausreichende Zahl an Stellplätzen

Eine zusätzliche Sicherung ist durch Fahrradboxen zum Anmieten oder Fahrradgaragen mit Schließsystem und limitierter Nutzerzahl möglich.

Mobilitätsstationen bieten eine Erweiterung über die intermodale Verknüpfung hinaus, indem sie weitere Verkehrsträger und Service einbinden:

- Zusätzlich Fahrrad-/Pedelecverleih
- Zusätzlich Carsharing-Fahrzeuge
- Rund um die Uhr verfügbar („24/7“)

Die Mitnahme des Fahrrades in der Bahn ist eine weitere Lösungsstrategie, die jedoch von den Kapazitäten der Fahrzeuge abhängig ist. Im Rahmen des Gutachtens wurde in diesem Zusammenhang untersucht, ob ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen gegeben ist, weil dies die Fahrradmitnahme deutlich erleichtert. Die Fahrradmitnahme im Bus, durch Anhänger oder Heckträger ist vom Einsatz entsprechender Fahrzeuge abhängig und weniger eine Frage der Ausstattung von Bushaltestellen im Sinne eines intermodalen Verknüpfungspunktes.

### **3. BEDARFSANALYSE UND MAßNAHMENKONZEPT FÜR INTERMODALE KNOTENPUNKTE**

#### **3.1. ANALYSE DER VERBINDUNGSQUALITÄT DER ÖPNV-LINIEN**

Die Verbindungsqualität der ÖPNV-Linien ist der wesentliche Faktor für das Potenzial einer Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad. Diese Verbindungsqualität kann anhand folgender Kriterien bewertet werden:

- Reisezeit vom Start zum Zielort
- Taktung und Bedienzeitraum
- Umsteigevorgänge
- Vergleich der Reisezeit mit MIV und Fahrrad/Pedelec

Die Verbindungsqualität kann sich jeweils nur auf einen Start und Zielort beziehen. Um eine Vergleichbarkeit der Verkehrsmittel zu gewährleisten, wird für alle Bahnstationen ein einheitlicher Referenzzielort angenommen. Als zentraler Punkt wird der Hauptbahnhof der zukünftigen gemeinsamen Kreisstadt Göttingen gewählt. Da alle Bahnstationen für die weitere Untersuchung bereits gesetzt waren, wurde die Verbindungsqualität bei den Bahnlinien von Beginn an stationsbezogen bewertet.

Für die Auswahl von Buslinien wird die Verbindungsqualität vom Start- zum Zielort der jeweiligen Buslinien bewertet. Daraus ergibt sich ein Gesamtbild, aus dem abgeleitet werden kann, welche Buslinien für die Verknüpfung mit Fahrrad und Pedelec das höchste Potenzial aufweisen.

##### **3.1.1. BAHN- UND BUSREISEZEIT VOM START ZUM ZIELORT**

Für die Bahn- und Busreisezeit wird jeweils die regelmäßig kürzeste Fahrzeit in jeder Richtung angegeben. Eine Zeitspanne ergibt sich bei Differenzen zwischen den Fahrtrichtungen. Die Bahn- und Busreisezeiten wurden den Fahrplänen auf der Webseite des VSN entnommen. Da es um eine generelle Abschätzung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln geht, wurden nicht alle Ausnahmen und Unregelmäßigkeiten berücksichtigt.

##### **3.1.2. TAKTUNG UND BEDIENTEITRAUM**

Die Taktung ist ein wichtiges Qualitätskriterium für die Linien und die angebundenen Stationen. Eine möglichst hohe Bedienfrequenz ist wichtig für die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit gegenüber individuellen Verkehrsmitteln. Nur so können verschiedenste Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden. Zum anderen ist nur ein regelmäßiger Stundentakt mit immer gleichen Abfahrtszeiten gut zu merken und damit kundenfreundlich. Im Untersuchungsgebiet verkehren die meisten Bahnlinien werktags etwa stündlich. Einen regelmäßigen Stundentakt weisen die Bahnlinien im Landkreis Osterode auf.

Der Bedienzeitraum gibt an, wann morgens die erste und abends oder nachts die letzte Verbindung mit Bahn oder Bus verkehrt. Diese Zeiten variieren genau wie die Taktung an den Wochentagen. In der Woche gibt es frühere Verbindungen als am Wochenende, dafür gibt es auf den meisten Linien in der Nacht von Samstag auf Sonntag eine besonders späte Verbindung. Für die Potenzialanalyse wurden jeweils die Abfahrtszeiten in Richtung Göttingen berücksichtigt, die für den Zeitraum von Montag bis Freitag zutreffend sind.

##### **3.1.3. UMSTEIGEVORGÄNGE**



Umsteigevorgänge reduzieren den Komfort bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Sie erhöhen außerdem das Risiko, durch Zugverspätungen und verpasste Anschlüsse das Ziel nicht in der geplanten Zeit zu erreichen. Daher wurde die Anzahl der Umsteigevorgänge mit erfasst. Bei den Verbindungen aus dem Landkreis Osterode nach Göttingen ergeben sich durch den Wechsel von Direktverbindungen von Nordhausen und Regionalzügen mit Umsteigen in Northeim jeweils Differenzierungen.

### 3.1.4. VERGLEICH DER REISEZEIT MIT DER PKW-FAHRZEIT

Die Fahrzeiten für Pkw wurden einer Internetplattform zum Vergleich von Verkehrsmitteln (QIXXIT) sowie dem Routenplaner von Google Maps entnommen, die zu ähnlichen Ergebnissen kommen.

Bei der Fahrzeit für den motorisierten Individualverkehr handelt es sich nur um eine Annäherung, da das Verkehrsaufkommen zu unterschiedlichen Tageszeiten variiert und erheblichen Einfluss auf die tatsächliche Reisezeit hat. Für die Vergleichszahlen wurde jeweils ein Fahrtantritt um 7:30 Uhr angenommen, da dies zur Hauptverkehrszeit für die meisten Pendler realistisch ist. Weiterhin ist zu beachten, dass die Bahnstationen als festgelegte Start- und Zielorte nicht den tatsächlichen Wegen entsprechen. Für andere Start und Zielorte entsteht ein Vorteil für den Individualverkehr.

LK	Bahnhof / Haltepunkt	Bahnverbindung (Mo-Fr) nach Göttingen				Pkw
		Reisezeit [Min]	Taktung	Bedienzeitraum	Umstiege	Fahrzeit [Min]
<b>Strecke 356.1: Ottbergen – Adelebsen - Göttingen / RB 85 „Oberweser-Bahn“</b>						
GÖ	Adelebsen	21	ca. stündl.	6:29 - 21:29	0	24
GÖ	Lödingsen (Gem. Adelebsen)	17	ca. stündl.	6:34 - 21:34	0	20
GÖ	Lenglern (Gem. Bovenden)	10	ca. stündl.	6:37 - 21:45	0	13
<b>Strecke 611: Göttingen - Friedland – Eichenberg – Hann. Münden – Kassel / Cantus R 8</b>						
GÖ	Friedland	8	ca. stündl.	5:07 - 00:04	0	21
GÖ	Hedemünden (H.-Münden)	32	ca. stündl.	4:43 - 23:40	0	19
GÖ	Hann. Münden	34	ca. stündl.	4:36 - 23:34	0	30
GÖ	Speele (Gem. Staufenberg)	46	ca. stündl.	4:29 - 23:27	0	34
<b>Strecke 358: Braunschweig – Seesen – Osterode am Harz – Herzberg am Harz / RB 46</b>						
OHA	Gittelde / Bad Grund (Harz)	69	Stundentakt	5:59 - 21:59	1-2	41
OHA	Osterode am Harz Mitte	60	Stundentakt	6:07 - 22:07	1-2	41
OHA	Osterode Leege	58	Stundentakt	6:10 - 22:10	1-2	42
OHA	Herzberg Schloss	50	Stundentakt	6:18 - 22:18	1-2	34
<b>Strecke 357: Göttingen – Northeim – Herzberg am Harz – Nordhausen (Thüringen) / RB 80</b>						
OHA	Wulften (Gem. Hattorf)	31	Stundentakt	5:34 - 22:37	0-1	29
OHA	Hattorf am Harz	35	Stundentakt	5:30 - 22:33	0-1	30
OHA	Herzberg am Harz Bahnhof	42	Stundentakt	5:23 - 22:26	0-1	35
OHA	Bad Lauterberg i. Harz Barbis	49	Stundentakt	6:19 - 22:19	0-1	43
OHA	Bad Sachsa	60	Stundentakt	6:08 - 22:08	0-1	52
OHA	Walkenried	65	Stundentakt	6:03 - 22:03	0-1	48

Tabelle 1: Bahnlinien in den Landkreisen Göttingen und Osterode am Harz

Linie	von - nach	Verkehrszeit Mo-Fr <sup>1)</sup>	Takt	Fahrten an Schultagen	Fahrzeit Bus [Min]	Pkw [Min]
110	RegioLiner: Göttingen – Barterode – Adelebsen	05:50 – 20:10 05:10 - 19:08	unregel- mäßig	12	33-38	21-24
120	RegioLiner: Göttingen – Dransfeld – Hann. Münden	06:35 – 20:35 05:20 – 19:20	Stunden- takt	19 <sup>2)</sup>	55-63	38
130	Göttingen – Rosdorf – Friedland (- Groß Schneen)	07:20 – 19:48 06:45 – 17:53	Stunden- takt	18 <sup>3)</sup>	41-50	22
140	Göttingen – Niedernjesa – Groß Schneen	06:43 – 19:30 04:49 – 18:00	Zweistun- dentakt	14/15 <sup>4)</sup>	30-34	22
150	Göttingen – Seulingen - Duderstadt	06:17 – 19:15 05:02 – 18:18	unregel- mäßig	13 <sup>4)</sup>	41-69	32
170	Göttingen – Giebolde- hausen - Duderstadt	05:30 – 23:15 04:27 – 21:47	Stunden- takt	17/20	52-64	32
180	Göttingen – Bovenden – (Nörten-Hardenberg)	05:27 – 19:47 05:17 – 20:13	Zweistun- dentakt	10/14 <sup>4)</sup>	15-17	10
210	RegioLiner: Göttingen – Adelebsen – (Uslar)	06:25 – 23:10 05:28 – 21:58	Stunden- takt	17/20	28-38	21.
220	RegioLiner: Göttingen – Lenglern - Moringen	06:10 – 20:10 05:10 – 19:01	Stunden- takt	22/24	19-23	11

**Tabelle 2: Buslinien im Landkreis Göttingen (Nur Hauptlinien)**

Anm.: <sup>1)</sup> Obere Zeile Fahrten von Göttingen aus, untere Zeile Fahrten nach Göttingen

<sup>2)</sup> Einzelne Zwischenfahrten nur bis Dransfeld

<sup>3)</sup> Zusätzliche Zwischenfahrten, einzelne Fahrten nur bis Mengershausen oder Dramfeld

<sup>4)</sup> Einzelne Zwischenfahrten

Linie	von - nach	Verkehrszeit Mo-Fr <sup>1)</sup>	Takt	Fahrten an Schultagen	Fahrzeit Bus [Min]	Pkw [Min]
440	Osterode am Harz – Freiheit – Clausthal- Zellerfeld 1)	05:58 – 19:16 06:22 - 18:52	unregel- mäßig	9	48	18
450	Herzberg – Bad Lauterberg, Postplatz – St. Andreasberg	05:36 – 20:35 05:47 – 21:00	Stunden- takt	20	28-34 <sup>3)</sup>	11
460	Osterode am Harz – Bad Grund, Kurzentrum – St. Clausthal-Zellerfeld	07:12 – 18:50 06:10 – 18:15	Ungefähr Stunden- takt	14/16 <sup>1)</sup>	34-39 <sup>3)</sup>	13
470 <sup>2)</sup>	Bad Sachsa, Kurpark – Walkenried, Bahnhof – Braunlage	06:55 – 18:35 05:47 – 18:00	unregel- mäßig	13/15 <sup>1)</sup>	12-18	12
471 <sup>2)</sup>	Bad Lauterberg, Postplatz – Steina – Bad Sachsa, Bahn-hof	06:45 – 18:00 05:59 – 16:50	unregel- mäßig	11/13	46-52	13
472 <sup>2)</sup>	Bad Sachsa, Kurpark – Walkenried – Wieda	05:30 – 23:15 04:27 – 21:47	unregel- mäßig	2/6	12-15 <sup>3)</sup>	12

**Tabelle 3: Buslinien im Landkreis Osterode am Harz (Nur Hauptlinien)**

Anm.: <sup>1)</sup> Obere Zeile Fahrten von, unter Zeile Fahrten nach Osterode/Herzberg

<sup>2)</sup> Teilweise Überlagerung der Linien 470/471/472 auf Teilabschnitten

<sup>3)</sup> Fahrzeiten für den unterstrichenen Abschnitt im Landkreis Osterode am Harz

### **3.2. KRITERIEN ZUR IDENTIFIZIERUNG DER HALTESTELLEN MIT DEM HÖCHSTEN POTENZIAL FÜR INTERMODALE VERKNÜPFUNG**

Innerhalb der Bahn- und Buslinien unterscheiden sich die Haltepunkte und Haltestellen stark hinsichtlich ihres Potenzials für eine intermodale Verknüpfung. Für die Abschätzung des Potenzials werden verschiedene Kennziffern genutzt. Die meisten Daten liegen jedoch nur für die Gesamtheit einer Gemeinde vor und sind damit nicht einfach auf Stationen zu beziehen. Eine lagebezogene Betrachtung der Stationen vor allem in Bezug auf ihre Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gibt genaueren Aufschluss über die Attraktivität und damit das Potenzial für intermodale Verknüpfung. Ein weiterer wertvoller Indikator ist die bisherige tatsächliche Nutzung der Verknüpfung.

#### **3.2.1. NACHFRAGEPOTENZIAL DER GEMEINDEN**

Erste Anhaltspunkte für das Nachfragepotenzial für intermodale Verknüpfung bieten auf Ebene der Gemeinde die Einwohnerzahl und die Zahl der Erwerbstätigen.

Für den Einsatz des Fahrrades im Vortransport ist die Zahl der Auspendler der entscheidende Wert. Wenn ihre Arbeitsstelle gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, können Sie das Fahrrad für den Weg zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Bushaltestelle nutzen und dort abstellen oder mitnehmen. Je nach Wegebeziehungen kann dieser Zugangspunkt zum ÖV auch in einer benachbarten Gemeinde liegen.

Einpendler würden das Fahrrad in der entsprechenden Gemeinde für den Nachtransport nutzen, sei es das eigene Fahrrad, das im Zug oder Bus mitgenommen wird, das eigene Zweirad, das am Zielbahnhof sicher abgestellt wird, oder ein Leihfahrrad. Für diese Zielgruppe gelten besonders hohe Anforderungen an sichere Abstellanlagen, weil sie ihr Fahrrad über Nacht und über das Wochenende dort stehen lassen.

Nur bei großen Gemeinden mit mehreren, voneinander weit entfernten (mindestens 5 km) Bahnhaltepunkten oder Bushaltestellen (z.B. Hannoversch Münden mit Hedemünden) kann auch für Arbeitspendler innerhalb einer Gemeinde, die in der Statistik der Arbeitsagentur nicht gesondert aufgelistet werden, mit einer Nachfrage für die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Fahrrad gerechnet werden.

Ein wichtiger Indikator für die tatsächliche Attraktivität eines Bahnhaltepunktes ist die Zahl der täglichen Einsteiger. Diese Zahl beinhaltet nicht nur die Arbeitspendler sondern auch andere Zielgruppen wie Schüler, Touristen, Reisende sowie Fahrgäste, die für Freizeit- oder Einkaufswege die Bahn nutzen.

Die entsprechenden Daten für die Gemeinden der Landkreise Göttingen und Osterode finden sich in Tabelle 4. Aus der Zahl der Einsteiger lässt sich das höchste Potenzial für Friedland, Hannoversch Münden, Osterode am Harz, Herzberg am Harz und Hattorf am Harz mit jeweils über 250 Einsteigern ableiten. Auch die Gemeinden Staufenberg, Bad Lauterberg im Harz, Bad Sachsa und Walkenried weisen noch mehr als 100 Einsteiger auf. Da es in Hannoversch Münden, Osterode am Harz, Herzberg am Harz und Hattorf am Harz jeweils zwei Haltepunkte gibt, verteilen sich diese Einsteiger jedoch. Entsprechend genauere Zahlen sind bei der Bedarfsanalyse zu den jeweiligen Stationen in der Anlage genannt.

Nr.	Landkreis	Städte / Gemeinden	Einwohner	Erwerbstätige	Auspendler	Einpendler	Einsteiger / Tag
1	GÖ	Göttingen	116.000	63.643	35.101	9.453	6.419
2	GÖ	Adelebsen	6.600	1.005	2.114	686	76
3	GÖ	Bovenden	13.300	2.342	4.115	1.804	42
5	GÖ	Friedland	7.200	1.036	2.229	679	254
4	GÖ	Duderstadt	21.000	6.768	4.104	3.615	k.A.
6	GÖ	Gleichen	9.200	1.020	2.866	675	k.A.
7	GÖ	Hann. Münden	23.900	8.773	3.530	4.138	852
8	GÖ	Rosdorf	11.800	2.994	3.763	2.398	k.A.
9	GÖ	Staufenberg	8.000	1.587	2.586	1.211	125
10	GÖ	Dransfeld	9.400	1.629	3.034	1.159	k.A.
11	GÖ	Gieboldehausen	14.200	2.214	4.409	1.667	k.A.
12	GÖ	Radolfshausen	7.300	853	2.477	655	k.A.
13	OHA	Osterode am Harz	22.317	9.661	3.352	5.328	415
14	OHA	Bad Grund (Harz)	2.358	1.177	2.569	831	83
15	OHA	Bad Lauterberg i. H.	10.671	3.318	1.767	2.086	135
16	OHA	Bad Sachsa	7.392	1.577	1.319	894	122
17	OHA	Herzberg am Harz	13.140	4.951	2.384	3.092	999
18	OHA	Hattorf am Harz	7.442	1.304	2.223	962	363
19	OHA	Walkenried	4.656	1.480	1.024	1.188	111

**Tabelle 4: Grunddaten der Gemeinden in den Landkreisen Göttingen und Osterode**

(Quellen: Einwohnerzahlen 2015 und Zahlen der Erwerbstätigen auf der Basis der Statistischen Daten der beiden Landkreise; Zensus 2011, LSKN/LSN-Veröffentlichung)

Tabelle 5 enthält Daten zu weiteren möglichen Zielgruppen für intermodale Verknüpfung. Die Zahl der Schülerinnen und Schüler ab der 5. Klasse sowie die Zahl der weiterführenden Schulen kann einen ersten Anhaltspunkt darüber geben, ob und wo die intermodale Verknüpfung für diese Zielgruppe eine Rolle spielt. Da der Busverkehr in den Landkreisen weitgehend auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, kann hier von einem erheblichen Potenzial ausgegangen werden. Es hängt maßgeblich von den Wegelängen und von der Linienführung ab, ob eine Verknüpfung mit dem Fahrrad sinnvoll ist oder das Fahrrad als alleiniges Verkehrsmittel attraktiver ist. Für genauere Aussagen müssten die Einzugsbereiche der Schulen untersucht werden. Als weitere Möglichkeit zur Präzisierung wäre einer Befragung der Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen zu empfehlen.

Als weitere mögliche Zielgruppe wurden Übernachtungsgäste in der Potenzialanalyse betrachtet. Die Orte Bad Lauterberg im Harz, Bad Sachsa und Hannoversch Münden weisen Übernachtungszahlen von über 100.000 pro Jahr aus. Duderstadt, Osterode am Harz, Bad Grund (Harz) und Walkenried weisen noch über 50.000 Übernachtungen pro Jahr aus. Für An- und Abreise wird das Potenzial der Verknüpfung von Fahrrad und ÖV aufgrund des zu befördernden Gepäcks als sehr gering angesehen. Das größte Potenzial besteht für Tagesausflüge von den Beherbergungsbetrieben aus. Ein entsprechender Verleih von Fahrrädern oder Pedelecs sollte primär direkt an den Unterkünften angeboten werden. Für die Zielgruppe der Übernachtungsgäste könnten für kombinierte Ausflüge mit dem Öffentlichen Verkehr Verleihstationen mit Fahrrädern oder Pedelecs an den Haltepunkten in den touristisch interessanten Gebieten ein sinnvolles Angebot sein. Für die Konzeptionierung

eines tragfähigen touristischen Fahrradverleihsystems bedarf es einer tiefgehenden Untersuchung.

Nr.	Landkreis	Städte / Gemeinden	Übernachtungen / Jahr	Weiterführende Schulen	Schüler ab 5. Klasse
1	GÖ	Göttingen	419.580	13	9.833
2	GÖ	Adelebsen	k. A.	1	77
3	GÖ	Bovenden	13.131	2	739
4	GÖ	Duderstadt	91.514	4	1.905
5	GÖ	Friedland	11.214	1	567
6	GÖ	Gleichen	21.969	-	-
7	GÖ	Hann. Münden	171.012	4	1.504
8	GÖ	Rosdorf	17.805	-	-
9	GÖ	Staufenberg	6.261	-	-
10	GÖ	Dransfeld	37.571	1	276
11	GÖ	Gieboldehausen	10.811	3	728
12	GÖ	Radolfshausen	7.100	-	-
13	OHA	Osterode am Harz	68.829	4	1.384
14	OHA	Bad Grund (Harz)	54.386	1	367
15	OHA	Bad Lauterberg a. H.	474.877	1	765
16	OHA	Bad Sachsa	239.026	1	223
17	OHA	Herzberg am Harz	46.829	2	1.084
18	OHA	Hattorf am Harz	k. A.	2	306
19	OHA	Walkenried	90.968	-	-

**Tabelle 5: Übernachtungszahlen und Schuldaten der Gemeinden in den Landkreisen Göttingen und Osterode**

(Quellen: - Übernachtungen im LK Osterode am Harz 2013, Quelle: Statistische Informationen 2014  
 - Übernachtungszahlen für die Stadt Göttingen u.a. aus dem Faltblatt „Daten, Fakten, Zahlen 2015“ (Hrsg. Stadt Göttingen)  
 - Schülerzahlen lt. Schulentwicklungsplan LK Göttingen, 2014)

### 3.2.2. BISHERIGE NUTZER INTERMODALER VERKNÜPFUNG

Den besten Orientierungswert für die Potenzialabschätzung bietet die Zahl der bisherigen Nutzer intermodaler Verknüpfung. An allen Bahnhaltepunkten wurden wiederholt an normalen Schultagen die Nutzer von Bike&Ride und Park&Ride anhand der abgestellten Fahrzeuge ermittelt. Tabelle 6 enthält jeweils die maximal gezählten Fahrzeuge. Im Gegensatz zur Zahl der Einsteiger erlauben diese Zählungen eine Aussage über die Nutzung der Anschlussverkehrsmittel und die tatsächliche Attraktivität des Haltepunktes für die intermodale Verknüpfung.

Für die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn ist die Zahl der abgestellten Fahrräder maßgeblich. Allerdings kann man davon ausgehen, dass von den Park&Ride-Nutzern auch ein Anteil vom Auto auf das Fahrrad umsteigen könnte. Insofern lässt eine hohe Auslastung von Park&Ride-Parkplätzen in Verbindung mit bereits vorhandener Bike&Ride-Nutzung ein zusätzliches Potenzial für Bike&Ride

vermuten. Demzufolge besteht vor allem in Duderstadt, in Osterode am Harz und in Herzberg am Harz ein quantitativer Ausbaubedarf für Bike&Ride.

Land-kreis	Bahnhof / Haltepunkt	Bike&Ride-Stellplätze	Max. Nutzung	P+R-Stellplätze	Max. Nutzung
GÖ	Adelebsen	4	3	-	-
GÖ	Lödingsen (Gem. Adelebsen)	6	1	-	-
GÖ	Lengleren (Gem. Bovenden)	12	4	5	4
GÖ	Friedland	58	13	90	80
GÖ	Hann. Münden	74	31	156	140
GÖ	Hedemünden	9	2	-	-
GÖ	Speele (Gem. Staufenberg)	-	-	-	-
GÖ	Duderstadt ZOB	-	-	14	12
OHA	Osterode am Harz Mitte	-	-	70	70
OHA	Osterode Leege	-	-	-	-
OHA	Bad Grund (Harz)	-	-	-	-
OHA	Bad Lauterberg i. H Barbis.	10	2	8	8
OHA	Bad Sachsa	6	0	12	6
OHA	Herzberg am Harz	50	30	28	26
OHA	Herzberg Schloss	10	1	-	-
OHA	Hattorf am Harz	35	21	-	-
OHA	Wulften (Gem. Hattorf)	32	6	15	12
OHA	Walkenried	15	1	19	15

**Tabelle 6: Bestehendes Angebot und Nachfrage für intermodale Verknüpfung**  
(Quelle: Eigene Zählungen 2015)

### 3.2.3. ANBINDUNG RADVERKEHRSNETZ

Für die intermodale Verknüpfung zwischen Öffentlichem Verkehr und Fahrrad ist nicht zuletzt die Anbindung der Haltepunkte und Haltestellen an das Radverkehrsnetz von entscheidender Bedeutung. Hierzu wurde mit Unterstützung des Landkreises Göttingen eine Analyse der Einbindung der Bahnstationen und des ZOB Duderstadt in das Radverkehrsnetz durchgeführt. Diese beinhaltet die Nennung der angebotenen Fahrradroutes und eine Qualitätsbewertung der Radverkehrsanbindung. Zusätzlich wurden als wichtige Indikatoren der Höhenunterschied und die Entfernungen zwischen der Verknüpfungsstelle und dem wichtigsten Siedlungsschwerpunkt mittels Radroutenplaner Naviki.org annäherungsweise ermittelt.

Land-kreis	Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle	Anbindung Radrouten <sup>1)</sup>	Höhendifferenz Station	Erreichbarkeit mit dem Rad <sup>1)</sup>
GÖ	Adelebsen	R1, V6	< 50 m	0
GÖ	Lödingsen (Gem. Adelebsen)	R1, V5	< 20 m	+
GÖ	Lenglern (Gem. Bovenden)	R1, R2	< 10 m	++
GÖ	Friedland	RFW 4, V13, V30	< 10m	++
GÖ	Hann. Münden	RFW 3, RFW Werra, RFW 5, R9, V19, RFW Fulda	< 20 m	++
GÖ	Hedemünden (Hann.-Münden)	R7, V19	< 20 m	+
GÖ	Speele (Gem. Staufenberg)	V20, V21	> 200 m	+
GÖ	Duderstadt ZOB	RFW 5, R19, R20, V64, V65, V66	< 20 m	++
OHA	Osterode am Harz Mitte	V101	< 50 m	k. A.
OHA	Osterode Leege	RFW5	< 30 m	k. A.
OHA	Bad Grund (Harz)	k. A.	20 – 100 m	k. A.
OHA	Bad Lauterberg im Harz Barbis	R101, R108, V121	< 50 m	k. A.
OHA	Bad Sachsa	R101, R110, V125	<50 m	k. A.
OHA	Herzberg am Harz	RFW5, R101, R106, V115	< 20 m	k. A.
OHA	Herzberg Schloss	RFW5, R101, R106, V115, V116	0 m	k. A.
OHA	Hattorf am Harz	R105, V110, V111, V115	< 10 m	k. A.
OHA	Wulften (Gem. Hattorf)	R104, R105	< 20 m	k. A.
OHA	Walkenried	R101, V126, V127	< 20 m	k. A.

**Tabelle 7: Anbindung an das Radverkehrsnetz**

(Quelle: Angaben vom Landkreis Göttingen, Radroutenplaner Naviki.org)

### 3.2.4. VERKNÜPFUNG FAHRRAD UND BUSLINIEN

Für ausgewählte, relativ schnelle Buslinien im Landkreis Göttingen, die Gemeinden ohne Bahnanschluss anbinden und eine ähnlich gute Taktung wie die Bahnlinien aufweisen, wurde untersucht, welche Bushaltestellen sich für eine Verknüpfung mit dem Fahrrad besonders eignen. Für die Identifizierung dieser Bushaltestellen wurden der Fahrplan und die Lage der Bushaltestellen im Straßen- und Wegenetz und vor allem Verhältnis zu den Ortsteilen berücksichtigt. Auf dieser Grundlage muss vor Ort noch überprüft werden, ob die räumliche Situation der Bushaltestellen (Flächenverfügbarkeit, direkte Anbindung an die Radverkehrsinfrastruktur) eine Ausstattung mit Bike&Ride-Anlagen erlaubt.

Gemeinde	Bushaltestelle	Nachfragepotenzial Fahrrad	
<b>Buslinie 120: RegioLiner Göttingen – Dransfeld – Hann. Münden</b>			
Rosdorf	Rischenkrug Bundesstraße	Anschluss Klein Wiershausen	+
Dransfeld	Värmissen Bundesstraße	Anschluss Värmissen, Bördel	+
Dransfeld	Värmissen Wegkrug	Fußwegdistanz	-
Dransfeld	Dransfeld Feuerwehr	Fußwegdistanzen	-
Dransfeld	Dransfeld Grundschule	Fußwegdistanzen	-
Dransfeld	Dransfeld Teichstraße	Fußwegdistanzen	-
Dransfeld	Dransfeld Immenstraße	Anschluss Imbsen, Varlosen, Lange Trift	++
Dransfeld Scheden	Scheden Wellersen	Anschluss Varlosen	+
Dransfeld Scheden	Scheden Schulstraße	Anschluss Dankelshausen, Quanzstr.	+
Dransfeld Scheden	Scheden Gaußstraße	Fußwegdistanzen	-
Hann. Münden	Mielenhausen Bundesstraße	Anschluss Mielenhausen	+
Hann. Münden	Volkmarshausen im Schedetal	Fußwegdistanzen	-
Hann. Münden	Volkmarshausen Leineweberstr.	Fußwegdistanzen	-
Hann. Münden	Volkmarshausen Gimter Kirchweg	Fußwegdistanzen	-
<b>Buslinie 150: Göttingen – Radolfshausen – Seulingen – Desingerode – Duderstadt</b>			
Gleichen	Klein Lengden Kirche	Anschluss Diemarden, Lengder Grund	+
Gleichen	Groß Lengden Hohe-Rott-Weg	Fußwegdistanzen	-
Gleichen	Groß Lengden Vorderdorfstr.	Fußwegdistanzen	-
Gleichen	Groß Lengden Zum Dachsberg	Fußwegdistanzen	-
Radolfshausen Landolfshausen	Mackenrode Landesstraße	Anschluss Mackenrode	+
Radolfshausen Landolfshausen	Potzwenden Landesstraße	Anschluss Potzwenden	+
Radolfshausen Landolfshausen	Landolfshausen An der Suhla	Anschluss Falkenhagen	+
Radolfshausen Landolfshausen	Landolfshausen Unterdorf	Fußwegdistanzen	-
Radolfshausen Landolfshausen	Landolfshausen Trudelsh. Mühle	Fußwegdistanz	-
Radolfshausen Seulingen	Seulingen Göttinger Landstr.	Anschluss Seeburg	+
Radolfshausen Seulingen	Seulingen An der Suhle	Anschluss Desingerode	+
Radolfshausen Seulingen	Seulingen Duderstädter Str.	Fußwegdistanzen	-
Duderstadt	Esplingerode Ortsmitte	Fußwegdistanzen	-
Duderstadt	Desingerode Bundesstraße	Anschluss Desingerode	+
Duderstadt	Westerode Kirche	Fußwegdistanzen	-
<b>Buslinie 170: Göttingen – Gieboldehausen – Duderstadt</b>			
Radolfshausen Waake	Waake Hacketalstraße	Anschluss Mackenrode	+



Gemeinde	Bushaltestelle	Nachfragepotenzial Fahrrad	
Radolfshausen Waake	Bösinghausen Bundesstraße	Anschluss Bösinghausen	+
Radolfshausen Waake	Hacketal Bundesstraße	Fußwegdistanz	-
Radolfshausen Ebergötzen	Ebergötzen Königsberger Straße	Fußwegdistanzen	-
Radolfshausen Ebergötzen	Ebergötzen Schule	Fußwegdistanzen	-
Radolfshausen Ebergötzen	Ebergötzen Kirche	zentrale Lage, Anschluss Kirchtal	+
Radolfshausen Ebergötzen	Ebergötzen Seeburger Straße	Anschluss Seeburg, Krebeck, Aufenthalt	++
Gieboldehausen Wollbrandshausen	Wollbrandshausen Am Feuerreich	Anschluss Seeburg, Bernshausen	+
Gieboldehausen Wollbrandshausen	Wollbrandshausen Neue Straße	Anschluss Seeburg, Bernshausen	+
Gieboldehausen	Gieboldehausen Gött. Landstraße	Anschluss Radweg Rollshausen	+
Gieboldehausen	Gieboldehausen Hahlestraße	Anschluss Elbingen, Wollershausen, Aufenthalt	+
Gieboldehausen	Gieboldehausen Schulzentrum	Fußwegdistanzen	-
Gieboldehausen	Gieboldehausen M.-Luther-Ring	Fußwegdistanzen	-
Gieboldehausen Oberfeld	Oberfeld Wurthweg	Anschluss Rollshausen	+
Gieboldehausen Oberfeld	Oberfeld Krugplatz	Fußwegdistanzen	-
Duderstadt	Mingerode Lindenallee	Fußwegdistanzen	-
<b>Buslinie 220: RegioLiner Göttingen – Lenglern – Hardeggen</b>			
Bovenden	Lenglern Kurze Straße	Fußwegdistanzen	-
Bovenden	Lenglern Angerstraße	Fußwegdistanzen	-
Bovenden	Lenglern Bahnhof	Fußwegdistanzen	-
Bovenden	Harste Sportplatz	Fußwegdistanzen	-

**Tabelle 8: Nachfragepotenzial für Haltestellen ausgewählter Buslinien für die intermodale Verknüpfung mit dem Fahrrad**

(Quelle: Fahrpläne unter [www.vsninfo.de](http://www.vsninfo.de), [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org))

## 4. BESTANDSAUFNAHME ZU ANGEBOT UND NACHFRAGE FÜR INTERMODALE VERKNÜPFUNG

Die Bestandsaufnahme wurde gemäß Leistungsbeschreibung für die im Rahmen der Bedarfsanalyse ausgewählten Haltepunkte durchgeführt. Nach Abstimmung mit den Auftraggebern waren dafür zunächst alle Bahnhaltepunkte gesetzt und wurden entsprechend ausführlich untersucht. Für alle Bahnhaltepunkte enthält die Anlage 1 einen eigenen Steckbrief zur Bestandsaufnahme. Für die ausgewählten Bushaltestellen wurde dagegen eine vereinfachte Bestandsaufnahme ohne wiederholte Zählungen vorgenommen. Die Ergebnisse für diese Bushaltestellen sind in einer Übersichtstabelle am Ende des Kapitels zusammengestellt.

### 4.1. ANALYSE DER QUANTITÄT UND QUALITÄT DER ABSTELLANLAGEN

Als Grundlage der Analyse werden folgende Kriterien für Qualität und Quantität von Abstellanlagen für Fahrräder definiert:

- Anzahl der Fahrradstellplätze
- Art der Fahrradständer
- Witterungsschutz
- Beleuchtung
- Standsicherung
- Anschließmöglichkeit
- Einsehbarkeit
- Entfernung zum Bahnsteigzugang
- Zugänglichkeit Abstellanlage
- Qualität der Zufahrt

Obwohl der Schwerpunkt der Betrachtung auf dem Fahrrad als Zubringer zur Bahn liegt, wurden gemäß Aufgabenstellung auch Pkw-Stellplätze aufgenommen.

#### 4.1.1. ANZAHL DER FAHRRADSTELLPLÄTZE

Die Anzahl der Fahrradstellplätze ergibt sich vordergründig aus der Anzahl der angebotenen Fahrradständer. Zur Ermittlung der Anzahl nutzbarer Fahrradstellplätze ist jedoch eine genauere Betrachtung sinnvoll. Die Nutzbarkeit von Abstellanlagen hängt wesentlich von den Abständen der einzelnen Fahrradständer und ihrer Zugänglichkeit ab. Die immer noch sehr verbreiteten Vorderradklemmen (auch „Felgenkiller“ genannt) sind üblicherweise in einem Abstand von maximal 40 cm bei Hoch-Tief-Einstellung (abwechselnd hohe und tiefe Halterung) angeordnet. In dieser Dichte lassen sich Fahrräder jedoch nicht komfortabel abstellen und man hat kaum die Möglichkeit, den Ständer zum Anschließen zu erreichen. Insofern ist die Zahl der nutzbaren Fahrradstellplätze bei dieser Art Fahrradständer in Wirklichkeit nur halb so groß. Ein Abstand von 50 cm reicht dagegen bei einer Hoch-Tief-Einstellung aus und ermöglicht somit effektiv deutlich mehr Stellplätze. An Fahrradbügeln können dagegen problemlos zwei Fahrräder abgestellt und angeschlossen werden, wenn sie mit einem ausreichenden Abstand (mindestens 100 cm) aufgestellt sind.

#### **4.1.2. ART DER FAHRRADSTÄNDER**

Die Art der Fahrradständer hat einen wesentlichen Einfluss auf die Standsicherheit und die Anschließmöglichkeit. Folgende Arten von Fahrradständern können unterschieden werden:

- Vorderradanlehnbügel (stabiler Metallbügel kombiniert mit Arretierung des Vorderrads)
- Anlehnbügel (stabiler Metallbügel im Boden verankert)

Nicht empfehlenswert sind u.a. folgende Typen:

- Felgenklemmen (dünne Metallbügel zur seitlichen Halterung von Reifen und Felge)
- Schieberinnen (Metallrinne mit gebogenem Ende als Halterung für ein Laufrad)
- Betonrinnen (Schlitz in Betonstein zur Arretierung eines Laufrades)

#### **4.1.3. WITTERUNGSSCHUTZ**

Ohne externen Witterungsschutz sind Fahrräder Regen und Schnee ausgesetzt. Dadurch werden Fahrräder auf Dauer geschädigt. Für den Fahrkomfort ist insbesondere ein trockener Fahrradsattel wichtig. Eine Überdachung ist bei Abstellanlagen an Bahnstationen, wo Fahrräder lange stehen bleiben, besonders wichtig. Zusätzlich zur Überdachung ist ein seitlicher Witterungsschutz sinnvoll, um auch bei Wind vor Niederschlag zu schützen. Seitliche Verkleidungen sollten transparent sein, um die Einsehbarkeit nicht zu beeinträchtigen.

#### **4.1.4. BELEUCHTUNG**

Die Beleuchtung der Fahrradabstellanlage gewährleistet bei Dunkelheit, dass die Fahrräder sicher eingestellt und abgeholt werden können und alle Arten von Fahrradschlössern zu bedienen sind. Außerdem sorgt die Beleuchtung für bessere Einsehbarkeit und damit mehr Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Je nach Lage der Abstellanlage kann die Straßenbeleuchtung oder eine Bahnsteigbeleuchtung ausreichend sein.

#### **4.1.5. STANDSICHERUNG**

Da Fahrräder oft nur über unzureichende oder gar keine eigenen Ständer verfügen und diese gegen Umfallen oder ein Umstoßen keinerlei Schutz bieten, müssen Fahrradstellplätze mit adäquaten Fahrradständern zur Standsicherung ausgestattet werden. Die beste Variante dafür sind Vorderradanlehnbügel, bei denen das Vorderrad arretiert ist und zusätzlich der Rahmen gehalten wird. Bei reinen Anlehnbügeln ist die Standsicherheit nur durch gekipptes Abstellen oder ein passendes Fahrradschloss zur Arretierung gewährleistet. Vorderradklemmen bieten selbst gegen versehentliches Anstoßen oder Windstöße keinen ausreichenden Schutz sondern führen leicht zur Beschädigung der Felge.

#### **4.1.6. ANSCHLIEßMÖGLICHKEIT**

Zum Schutz vor Diebstahl des Fahrrades ist es wichtig, dass es mit Vorderrad und Rahmen an den Fahrradständer angeschlossen werden kann. Dazu muss der Fahrradständer über einen Bügel verfügen, der beim Einstellen bis an den Fahrradrahmen heranreicht, wie es entsprechende Vorderradanlehnbügel gewährleisten. Andernfalls kann der Rahmen einfach vom Vorderrad abmontiert werden und mit dem Rest des Fahrrades leicht gestohlen werden. Reine Anlehnbügel bieten den Vorteil, dass man nach Belieben auch das Hinterrad oder sogar beide Laufräder anschließen kann.

#### **4.1.7. EINSEHBARKEIT**

Gegen Diebstahl und Vandalismus ist eine gute Einsehbarkeit der Abstellanlage der einfachste Schutz. Die Abstellanlage sollte entweder von der Straße oder vom Bahnsteig, mindestens aber vom Bahnsteigzugang gut sichtbar sein. Sichtbarrieren wie Hecken oder undurchsichtige Wände in Richtung der am meisten frequentierten Wege sind ungünstig. Bei großen Abstellanlagen kann eine Videoüberwachung sinnvoll sein.

#### **4.1.8. ENTFERNUNG ZUM BAHNSTEIGZUGANG**

Für die Akzeptanz einer Abstellanlage ist deren Entfernung zum Bahnsteigzugang ein wesentlicher Faktor. Selbst geringe Umwege werden nur in Kauf genommen, wenn die Qualität der Abstellanlage überzeugend ist. Größere Umwege verringern die Akzeptanz erheblich und können dazu führen, dass stattdessen Fahrräder an Geländern o.ä. abgestellt und angeschlossen werden. Abstellanlagen sollten unmittelbar am Zugang von der Straße zum Bahnsteig liegen und keinesfalls mehr als 50 Meter davon entfernt.

#### **4.1.9. ZUGÄNGLICHKEIT ABSTELLANLAGE**

Eine Fahrradabstellanlage soll ebenerdig und möglichst fahrend erreichbar sein. Falls mehrere Stufen zu überwinden sind, muss eine Rampe z.B. in Form einer Schieberinne angeordnet werden.

Abstellanlagen, die nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind, bieten den besten Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Dazu sind Fahrradgaragen und Fahrradboxen, für die angemeldete Nutzer oder Mieter einen Schlüssel haben, gute Lösungen.

#### **4.1.10. QUALITÄT DER ZUFAHRT**

Die Zufahrt für Radfahrende zur Abstellanlage soll gut befahrbar sein und eine ebene feste Oberfläche aufweisen. Gerade im ländlichen Raum ist dies nicht selbstverständlich.

#### **4.1.11. ZUGÄNGLICHKEIT DER BAHNSTEIGE MIT DEM FAHRRAD**

Für die Mitnahme eines Fahrrades in der Bahn als Alternative zum Abstellen ist die Zugänglichkeit der Bahnsteige mit dem Fahrrad von großer Bedeutung. Somit ist die Barrierefreiheit für die Attraktivität als Ein- und Ausstiegsstation mit Fahrrad ein entscheidender Faktor. Am besten ist dazu ein ebenerdiger Zugang geeignet. Treppen stellen eine starke Barriere dar, die durch Schieberinnen verringert werden kann. Aufzüge sind eine Alternative, wenn sie genügend Platz für ein Fahrrad bieten.

#### **4.1.12. ZAHL DER PARK&RIDE-PARKPLÄTZE**

Als Park&Ride-Parkplätze wurden alle Parkplätze in der unmittelbaren Nähe der Bahnstationen gezählt, die als solche gekennzeichnet sind, oder aufgrund ihrer räumlichen Lage und der unbeschränkten Parkdauer dazu geeignet sind. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Teil der Parkplätze zu anderen Zwecken genutzt wird.

#### **4.1.13. WEITERE VERKEHRSMITTEL UND SERVICE**

Für die Bahnhaltunkte wurden zusätzlich ggf. vorhandene Buslinien und weitere Bahnlinien aufgenommen, so dass auch die intermodale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus ansatzweise erfasst ist. Soweit vorhanden sind in den Steckbriefen auch Taxis oder Carsharing-Angebote

aufgenommen. Es wurden nur Angebote berücksichtigt, die im unmittelbaren Bahnhofsumfeld zu finden sind.

Da auch das weitere Serviceangebot eine wichtige Rolle für die Attraktivität einer Station als intermodaler Knotenpunkt spielt, wurden folgende Elemente mit aufgenommen:

- Warteraum, Bahnsteigüberdachung oder Unterstand
- Infopoint oder Fahrkartenautomat
- Dynamische Anzeigetafeln, z.B. mit Laufschrift

## 4.2. AUSLASTUNG DER ABSTELLANLAGEN

Die bisherige Nachfrage nach der intermodalen Verknüpfung von Fahrrad und ÖV wurde durch das Zählen der abgestellten Fahrräder ermittelt.

### 4.2.1. ZAHL DER ABGESTELLTEN FAHRRÄDER

Als Grundlage für die Bedarfsanalyse wurden an allen Bahnhaltepunkten mehrfach die abgestellten Fahrräder gezählt. Bei der Zählung wurde differenziert nach Fahrrädern, die in die dafür vorgesehenen Fahrradständer eingestellt waren, und solchen, die „wild“ abgestellt waren, d.h. frei oder an Laternenpfählen, Geländern, Zäunen o.ä. angeschlossen. Die ermittelten Zahlen sind in den Steckbriefen zur Bestandsaufnahme der Stationen enthalten. Daraus wurde die Zahl der Nutzer geschätzt und für die Bedarfsanalyse je Station verwendet.

### 4.2.2. AUSLASTUNG VON PARK&RIDE-PARKPLÄTZEN

Die Auslastung von Park&Ride-Parkplätzen gibt wichtige Anhaltspunkte für die Akzeptanz eines Haltepunktes als Umstiegsort in die Bahn. Es wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Autofahrer potenziell auch mit dem Fahrrad oder Pedelec zur Bahnstation fahren könnte. Aus den Zählungen der abgestellten Autos und der Zahl der Stellplätze wurde eine durchschnittliche Auslastung ermittelt, die in den Steckbriefen zur Bestandsaufnahme enthalten ist. Die entsprechende Zahl der Nutzer ist die Bedarfsanalyse eingeflossen.

Land-kreis	Gemeinde	Buslinien	Bike&Ride	Erweiterung / Neubau	Park&Ride
GÖ	Duderstadt	150, 155, 161, 162, 163, 170, 172	nicht vorhanden	möglich am ZOB	14 Plätze, 12 genutzt
GÖ	Ebergötzen	170, 171, 185, 203	Bügel für 4 Räder, 2 genutzt	möglich	nicht vorhanden
GÖ	Gieboldehausen	162, 170 bzw. 172, 242	nicht vorhanden	In der Nähe der Haltestelle Hahlestraße möglich	nicht vorhanden

**Tabelle 9: Bestandsaufnahme Abstellanlagen an ausgewählten Bushaltestellen**

## 5. KONZEPTERSTELLUNG FÜR INTERMODALE KNOTENPUNKTE

### 5.1. ZIELSETZUNG

Das Ziel der intermodalen Verknüpfung zwischen Öffentlichem Verkehr und Radverkehr ist eine Effizienzsteigerung, die beide Verkehrsarten gemeinsam konkurrenzfähig gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr macht. Damit werden übergeordnete Ziele wie CO<sub>2</sub>-Einsparung, Flächeneinsparung, Reduzierung von Emissionen, Gesundheitsförderung, die insbesondere mit dem Radfahren verbunden sind, ebenfalls gefördert. Die Optimierung intermodaler Knotenpunkte soll dazu führen, dass möglichst viele Menschen auf das Auto verzichten. Dies kann entweder für die gesamte Strecke gelten oder nur für den Weg zum Bahnhof. Auch der Ersatz von Autofahrten nur zum jeweiligen Bahnhofpunkt durch die Fahrradnutzung ist bereits ein wichtiges Ziel, da Park&Ride relativ viel Fläche verbraucht.

### 5.2. STRATEGIEN

Als Strategie wird ein iteratives Vorgehen vorgeschlagen. Für die intermodale Verknüpfung sollen zunächst Angebote geschaffen oder optimiert werden. Dies ist gegenüber den Zielgruppen zu kommunizieren, um diese Angebote bekannt zu machen.

Damit wird zum einen Nachfrage befriedigt und zum anderen neue Nachfrage erzeugt.

Die Entwicklung der Nachfrage muss anhand der Auslastung der Abstellanlagen regelmäßig in Form eines Monitorings überprüft werden.

Bei steigender Nachfrage müssen die Angebote entsprechend angepasst und verbessert werden.

Diese Anpassungen und Verbesserungen sollten wieder kommuniziert werden und die Entwicklung geht weiter. Dadurch soll eine Aufwärtsspirale entstehen, die zu einer wesentlich besseren Ausschöpfung des Potenzials intermodaler Knotenpunkte führt.

### 5.3. MAßNAHMEN

Die zu ergreifenden Maßnahmen sind sehr stark abhängig von dem Bestand und den Ausgangsbedingungen an den Verknüpfungspunkten. Deswegen sind die Maßnahmen zu den Bahnhofpunkten in der Anlage 2 einzeln beschrieben.

Generell können die Maßnahmen in folgende Kategorien unterteilt werden:

#### 5.3.1. BIKE&RIDE MINI / BASIS / PLUS

Für die Schaffung neuer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bushaltestellen und Bahnhofpunkten werden drei Größenkategorien vorgeschlagen:

##### **Bike & Ride Mini**

Diese kleinste Form besteht aus zwei Fahrradanhängerbügel, an die man mindestens vier Fahrräder jeweils mit Laufrad und Rahmen anschließen kann. Dieses Grundangebot sollte an allen Haltestellen von schnellen Buslinien mit mindestens 10 Fahrtenpaaren geschaffen werden. Ein solches Angebot ist kostengünstig und Voraussetzung für die Entwicklung einer Nachfrage. Zwei Anhängerbügel lassen sich an fast jeder Bushaltestelle anordnen.

Nach Möglichkeit sollte jeweils die Bushaltestelle mit Fahrtrichtung zum Hauptziel (z.B. Göttingen) für die Aufstellung von Fahrradanhängern ausgewählt werden.

### **Bike & Ride Basis**

Das Basisangebot zur Verknüpfung von Fahrrad und Bahn sollte eine Bike&Ride-Anlage mit mindestens 5 Fahrradabstellbügeln und Überdachung sein. Dort können zehn Fahrräder witterungsgeschützt abgestellt werden. Der notwendige Platz ist an den meisten Bahnhaltepunkten vorhanden.

### **Bike & Ride Plus**

Zusätzliche Fahrradabstellbügel sollten jeweils nach Bedarf installiert werden und möglichst überdacht werden.

Weiterhin sollten Fahrradboxen zum Vermieten angeboten werden, sobald sich eine entsprechende Nachfrage ergibt und die Bereitschaft zur Unterzeichnung eines Mietvertrages da ist.

### **5.3.2. RAD-/PEDELECSTATIONEN**

Größere Einheiten für zusätzlich gegen Diebstahl und Vandalismus gesichertes Fahrradparken sollen als Radstationen realisiert werden.

Fahrradboxen zum Vermieten für gesichertes, einzelnes Abstellen von privaten Fahrrädern oder Pedelecs bieten sich für 1-20 Einheiten an.

Für höheren Bedarf sind Fahrradgaragen oder -parkhäuser zu empfehlen. Sie sollten für 25 -50 Fahrräder/Pedelecs jeweils getrennte Einheiten mit Zugangsbeschränkung bilden.

Entsprechende Radstationen können bei Bedarf durch öffentliche Leihfahrräder oder Pedelecs ergänzt werden. Für die Einrichtung eines Fahrrad- oder Pedelecverleihsystems ist eine genauere Bedarfsanalyse und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung notwendig.

Radstationen sollen nur zusätzlich zu einer frei zugänglichen Bike & Ride-Ausstattung errichtet werden. Sie sind bei einem erwiesenen Bedarf vor allem in Klein- und Mittelstädten sinnvoll.

### **5.3.3. MOBILITÄTSSTATIONEN**

Als innovativer Ansatz sind Mobilitätsstationen mit zusätzlichen Verknüpfungen und Serviceelementen zu verstehen. Sie beinhalten z.B.:

- InfoCenter (ggf. in Form einer Mobilitätszentrale)
- Gesicherte Fahrradabstellanlage (mit Lademöglichkeit)
- Fahrradverleihstation inkl. Pedelec-Verleih
- Zentrale Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe des Bahnhaltepunktes
- Carsharing

Solche Angebote sind besonders an stark frequentierten Bahnhöfen sinnvoll. Am Bahnhof Göttingen sind die Voraussetzungen dafür erfüllt und ein entsprechendes Angebot ist fast vollständig umgesetzt.




## **6. ANLAGE 1: STECKBRIEFE ZUR BESTANDSAUFNAHME AN DEN BAHNHALTEPUNKTEN**



## 6.1. ADELEBSEN

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie:          Göttingen – Ottbergen (– Paderborn) (RB 85)          Taktung Mo-Fr: ungefähr stündlich          Bedienzeitraum: 06.29 – 21.29 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 25 Minuten</p>																									
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 4          Art der Fahrradständer: Felgenklemmen          Witterungsschutz: nicht vorhanden          Beleuchtung: durch Bahnsteiglampen          Standsicherung: mangelhaft          Anschließmöglichkeit: mangelhaft          Einsehbarkeit: vom Bahnsteig          Entfernung vom Bahnsteigzugang: 20 m          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: ungepflegt          Sonstiges: Umgestaltung 2016/17 geplant          Flächenpotenzial: ausreichend vorhanden</p>																									
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>																									
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1368 842 1559"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>22.04.15</td> <td>Mi</td> <td>11.20</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.06.15</td> <td>Do</td> <td>07.45</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>29.07.15</td> <td>Mi</td> <td>13.00</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 75 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	22.04.15	Mi	11.20	3	0	2	25.06.15	Do	07.45	0	0	3	29.07.15	Mi	13.00	0	0	<p>Foto 3: Schrottplatz direkt am Bahnhofsgebäude und neben dem Bahnsteig und dem Fahrradständer</p>
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.																				
1	22.04.15	Mi	11.20	3	0																				
2	25.06.15	Do	07.45	0	0																				
3	29.07.15	Mi	13.00	0	0																				
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinien 110 und 115 (Schülerverkehr)          Park&amp;Ride-Plätze: keine          Auslastung P&amp;R: -          Warteraum: Unterstand am Bahnsteig          Service: Fahrkartenautomat, Dynamische Anzeige (Laufschrift) und Infokasten</p>																									

## 6.2. LÖDINGSEN

<p><b>Bedienung der Station</b></p> <p>Bahnlinie: Göttingen – Ottbergen (– Paderborn) (RB 85) Taktung Mo-Fr: ungefähr stündlich Bedienzeitraum: 06.34 – 21.34 (Abfahrten in Richtung Göttingen) Fahrzeit nach Göttingen: 20 Minuten</p>																			
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b></p> <p>Anzahl Fahrradstellplätze: 6 an 3 Bügeln Art der Fahrradständer: Anlehnbügel Witterungsschutz: nicht vorhanden Beleuchtung: durch Straßenbeleuchtung Standisierung: gut Anschliebmöglichkeit: Laufräder und Rahmen Einsehbarkeit: von Straße Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 10 m Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig Qualität der Zufahrt: Betonsteinpflaster, ungepflegt Sonstiges: Flächenpotenzial: vorhanden</p>																			
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b></p> <p>Zugang: ebenerdig</p>	<p>Foto 2: Bahnsteig mit Fahrscheinautomat, Fahrgastinformation und Unterstellmöglichkeit</p>																		
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1332 842 1478"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>22.04.15</td> <td>Mi</td> <td>11.35</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>29.07.15</td> <td>Mi</td> <td>12.45</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 16,5 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	22.04.15	Mi	11.35	0	0	2	29.07.15	Mi	12.45	1	0	
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.														
1	22.04.15	Mi	11.35	0	0														
2	29.07.15	Mi	12.45	1	0														
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b></p> <p>Weiterer ÖPNV: Buslinien 112 und 221 (Schülerverkehr) Park&amp;Ride-Plätze: 0 Auslastung P&amp;R: - Warteraum: Unterstand am Bahnsteig Service: Fahrkartenautomat, Dynamische Anzeige (Laufschrift) und Infokasten Sonstiges:</p>	<p>Foto 3: Blickbeziehung Bahnsteig - Bushaltestelle</p>																		

### 6.3. LENGLERN (GEMEINDE BOVENDEN)

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Göttingen – Ottbergen (– Paderborn) (RB 85)          Taktung Mo-Fr: etwa stündlich          Bedienzeitraum: 06:12 – 21:45          Fahrzeit nach Göttingen: 9-10 Minuten</p>																								
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 12 an 6 Bügeln          Art der Fahrradständer: Anlehnbügel          Witterungsschutz: nicht vorhanden          Beleuchtung: durch Straßenbeleuchtung          Standsicherung: gut          Anschließmöglichkeit: Laufräder und Rahmen          Einsehbarkeit: von der Straße          Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 3 m          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Betonsteinpflaster          Sonstiges:          Flächenpotenzial: gering</p>																								
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: nur über Treppe, Kinderwagenspur vorhanden</p>																								
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>22.04.15</td> <td>Mi</td> <td>11.45</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.06.15</td> <td>Do</td> <td>08.35</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>29.07.15</td> <td>Mi</td> <td>12.00</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 33 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	22.04.15	Mi	11.45	2	0	2	25.06.15	Do	08.35	2	0	3	29.07.15	Mi	12.00	4	0
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.																			
1	22.04.15	Mi	11.45	2	0																			
2	25.06.15	Do	08.35	2	0																			
3	29.07.15	Mi	12.00	4	0																			
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinien 186, 210 und 220          Park&amp;Ride-Plätze: 5          Auslastung P&amp;R: 60 – 80 %          Warteraum: Unterstand am Bahnsteig          Service: Fahrkartenautomat, Dynamische Anzeige (Laufschrift) und Infokasten          Sonstiges:</p>																								



Foto 1: Fahrradabstellanlage und P&R-Plätze



Foto 2: Blickbeziehung Bahnsteig - Bushaltestelle



Foto 3: Bahnsteig mit Infotafel und Unterstellmöglichkeit

## 6.4. FRIEDLAND

<p><b>Bedienung der Station</b></p> <p>Bahnlagen:  R7/R8 Göttingen – Eichenberg - Bebra bzw. Kassel  Taktung Mo-Fr: ungefähr stündlich  Bedienzeitraum: 05:07 – 00:09 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)  Fahrzeit nach Göttingen: 8 Minuten</p>																																
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b></p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Westseite</td> <td>Ostseite</td> </tr> <tr> <td>Anz. Stellplätze:</td> <td>44</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Art F.-Ständer:</td> <td>V.-Anl.-bü.</td> <td>V.-Anl.-bü..</td> </tr> <tr> <td>Witterungsschutz:</td> <td>überdacht</td> <td>überdacht</td> </tr> <tr> <td>Beleuchtung</td> <td>Straßenbel.</td> <td>Straßenb.</td> </tr> <tr> <td>Standsicherung:</td> <td>Sehr gut</td> <td>Sehr gut</td> </tr> <tr> <td>Anschließmögl.:</td> <td>Vorderrad und Rahmen</td> <td>Vorderrad u. Rahmen</td> </tr> <tr> <td>Einsehbarkeit:</td> <td>Von Straße</td> <td>Von Straße</td> </tr> <tr> <td>Entf. Bahnsteigzug.:</td> <td>ca. 10 m</td> <td>ca. 30 m</td> </tr> </table> <p>Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig  Qualität der Zufahrt: Betonsteinpflaster  Sonstiges:  Flächenpotenzial: gering</p>							Westseite	Ostseite	Anz. Stellplätze:	44	14	Art F.-Ständer:	V.-Anl.-bü.	V.-Anl.-bü..	Witterungsschutz:	überdacht	überdacht	Beleuchtung	Straßenbel.	Straßenb.	Standsicherung:	Sehr gut	Sehr gut	Anschließmögl.:	Vorderrad und Rahmen	Vorderrad u. Rahmen	Einsehbarkeit:	Von Straße	Von Straße	Entf. Bahnsteigzug.:	ca. 10 m	ca. 30 m
	Westseite	Ostseite																														
Anz. Stellplätze:	44	14																														
Art F.-Ständer:	V.-Anl.-bü.	V.-Anl.-bü..																														
Witterungsschutz:	überdacht	überdacht																														
Beleuchtung	Straßenbel.	Straßenb.																														
Standsicherung:	Sehr gut	Sehr gut																														
Anschließmögl.:	Vorderrad und Rahmen	Vorderrad u. Rahmen																														
Einsehbarkeit:	Von Straße	Von Straße																														
Entf. Bahnsteigzug.:	ca. 10 m	ca. 30 m																														
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b></p> <p>Zugang: ebenerdige Zuwegung bzw. Steg</p>																																
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>29.05.15</td> <td>Fr</td> <td>14:00</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>07.07.15</td> <td>Mo</td> <td>13:00</td> <td>13</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>27.07.15</td> <td>Mo</td> <td>16:45</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 22 %</p>						Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	29.05.15	Fr	14:00	1	0	2	07.07.15	Mo	13:00	13	0	3	27.07.15	Mo	16:45	4	0			
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.																											
1	29.05.15	Fr	14:00	1	0																											
2	07.07.15	Mo	13:00	13	0																											
3	27.07.15	Mo	16:45	4	0																											
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b></p> <p>Weiterer ÖPNV: Buslinien 130, 134, 141  Park&amp;Ride-Plätze: 90  Auslastung P&amp;R: 80 %  Warteraum: Unterstände auf beiden Bahnsteigen  Service: Zugzielanzeiger, Fahrscheinautomat</p>																																



Foto 1: Fahrradabstellanlage Westseite



Foto 2: Fahrradabstellanlage Ostseite



Foto 3: Bahnsteig mit Zugzielanzeiger und Unterstellmöglichkeit

## 6.5. HANNOVERSCH MÜNDE

<p><b>Bedienung der Station</b></p> <p>Bahnlinien:          Göttingen – Kassel (Cantus-Linie 611 – R8),          Kassel – Erfurt, Kassel – Halle/Saale          Taktung Mo-Fr: ungefährer Stundentakt nach GÖ          Bedienzeitraum: 04:36 – 00:06          Fahrzeit nach Göttingen: 34-39 Minuten</p>																																
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b></p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Parkhaus</td> <td>off. Abst.</td> </tr> <tr> <td>Anz. Stellplätze:</td> <td>50</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>Art F.-Ständer:</td> <td>Anlehnbü.</td> <td>FK hochtief</td> </tr> <tr> <td>Witterungsschutz:</td> <td>überdacht</td> <td>ohne</td> </tr> <tr> <td>Beleuchtung</td> <td>Lampen</td> <td>Platzbel.</td> </tr> <tr> <td>Standsicherung:</td> <td>gut</td> <td>mangelhaft</td> </tr> <tr> <td>Anschließmögl.:</td> <td>Räder und Rahmen</td> <td>1 Laufrad</td> </tr> <tr> <td>Einsehbarkeit:</td> <td>vom Platz</td> <td>vom Platz</td> </tr> <tr> <td>Entf. Bahnsteizug.:</td> <td>ca. 30 m</td> <td>ca. 10 m</td> </tr> </table> <p>Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Betonsteinpflaster          Sonstiges: Räder wild abgestellt am Parkhaus          Flächenpotenzial: vorhanden</p>							Parkhaus	off. Abst.	Anz. Stellplätze:	50	24	Art F.-Ständer:	Anlehnbü.	FK hochtief	Witterungsschutz:	überdacht	ohne	Beleuchtung	Lampen	Platzbel.	Standsicherung:	gut	mangelhaft	Anschließmögl.:	Räder und Rahmen	1 Laufrad	Einsehbarkeit:	vom Platz	vom Platz	Entf. Bahnsteizug.:	ca. 30 m	ca. 10 m
	Parkhaus	off. Abst.																														
Anz. Stellplätze:	50	24																														
Art F.-Ständer:	Anlehnbü.	FK hochtief																														
Witterungsschutz:	überdacht	ohne																														
Beleuchtung	Lampen	Platzbel.																														
Standsicherung:	gut	mangelhaft																														
Anschließmögl.:	Räder und Rahmen	1 Laufrad																														
Einsehbarkeit:	vom Platz	vom Platz																														
Entf. Bahnsteizug.:	ca. 30 m	ca. 10 m																														
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b></p> <p>Zugang: ebenerdig mit Rampen</p>																																
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>Einstell. PH/of.</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>29.05.15</td> <td>Fr</td> <td>09.30</td> <td>16 / 16</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>07.07.15</td> <td>Mo</td> <td>11.00</td> <td>15 / 15</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>27.07.15</td> <td>Mo</td> <td>14.00</td> <td>17 / 14</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 80 %</p>						Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	Einstell. PH/of.	wild abgest.	1	29.05.15	Fr	09.30	16 / 16	7	2	07.07.15	Mo	11.00	15 / 15	7	3	27.07.15	Mo	14.00	17 / 14	5			
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	Einstell. PH/of.	wild abgest.																											
1	29.05.15	Fr	09.30	16 / 16	7																											
2	07.07.15	Mo	11.00	15 / 15	7																											
3	27.07.15	Mo	14.00	17 / 14	5																											
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b></p> <p>Weiterer ÖPNV: Stadtverkehr, Buslinien 120, 190, 195, 196, 218 NVV 42          Park&amp;Ride-Plätze: 156          Auslastung P&amp;R: &gt; 90%          Warteraum: Bahnhofsgebäude, Café, Überdachung          Service: NVV-Infopoint (DB Agentur) mit Mobilitätsberatung, Fahrkartenautomaten          Sonstiges: Taxis</p>																																



Foto 1: Fahrradabstellanlage am Bahnhof



Foto 2: Radstation „Fahrradparkhaus“



Foto 3: Bushaltestellen auf Bahnhofsvorplatz





Foto 4: P&R-Parkplatz

## 6.6. HEDEMÜNDE

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Göttingen – Hann. Münden – Kassel (Cantus R8)          Taktung Mo-Fr: ungefähr stündlich          Bedienzeitraum: 04:43 – 00:12 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 32 Minuten</p>																			
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 5+2          Art der Fahrradständer: Schieberinnen / Metallgitter          Witterungsschutz: für 5 Stellplätze          Beleuchtung: durch Bahnsteigbeleuchtung          Standsicherung: mangelhaft          Anschließmöglichkeit: mangelhaft          Einsehbarkeit: von Straße bzw. Bahnsteig          Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 1 m          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: geteilter Weg bzw. Betonsteinpflaster          Sonstiges: Umgestaltung 2016/17 geplant          Flächenpotenzial: vorhanden</p>																			
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>																			
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1357 842 1505"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>29.05.15</td> <td>Fr</td> <td>10:30</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>27.07.15</td> <td>Mo</td> <td>14.45</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 20 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	29.05.15	Fr	10:30	2	0	2	27.07.15	Mo	14.45	2	0	<p>Foto 3: Bahnhofsgebäude mit Informationen</p>
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.														
1	29.05.15	Fr	10:30	2	0														
2	27.07.15	Mo	14.45	2	0														
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: -          Park&amp;Ride-Plätze: keine          Auslastung P&amp;R: -          Warteraum: Unterstand auf dem Hausbahnsteig          Service: Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext)</p>																			

## 6.7. SPEELE (GEMEINDE STAUFENBERG)

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie:          Göttingen – Hann. Münden – Kassel (Cantus R8)          Taktung Mo-Fr: ungefähr stündlich          Bedienzeitraum: 04:29 – 23:27 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 46 Minuten</p>													
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: keine          Art der Fahrradständer: -          Witterungsschutz: -          Beleuchtung: -          Standsicherung: -          Anschließmöglichkeit: -          Einsehbarkeit: -          Entfernung vom Bahnsteigzugang: -          Zugänglichkeit Abstellanlage: -          Qualität der Zufahrt: -          Sonstiges:          Flächenpotenzial: gering</p>													
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: Treppe mit Kinderwagenspur und Rampen</p>	<p>Foto 2: Bahnsteig mit Infokasten, Fahrgastinfo und Unterstellmöglichkeit</p>												
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1368 842 1480"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>27.07.15</td> <td>Mi</td> <td>15:15</td> <td>-</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: -</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	27.07.15	Mi	15:15	-	0	
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.								
1	27.07.15	Mi	15:15	-	0								
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: kein Busanschluss          Park&amp;Ride-Plätze: 0          Auslastung P&amp;R: -          Warteraum: Unterstände auf den Bahnsteigen          Service: Infokasten, Fahrgastinfo (Lauftext)          Sonstiges:</p>													

## 6.8. OSTERODE AM HARZ - MITTE

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg (RB46)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 06:07 – 22:07 (Abfahrten in Richtung Herzberg/Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 60 Minuten          Fahrzeit nach Braunschweig: 64 Minuten</p>																								
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: -          Art der Fahrradständer: -          Witterungsschutz: -          Beleuchtung: -          Standsicherung: -          Anschließmöglichkeit: -          Einsehbarkeit: -          Entfernung vom Bahnsteigzugang: -          Zugänglichkeit Abstellanlage: -          Qualität der Zufahrt: -          Sonstiges: wild abgestellte Fahrräder an Geländern          Flächenpotenzial: vorhanden</p>																								
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>																								
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>21.04.15</td> <td>Di</td> <td>16:30</td> <td>-</td> <td>ca. 10</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>22.04.15</td> <td>Mi</td> <td>9:00</td> <td>-</td> <td>ca. 10</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>26.06.15</td> <td>Fr</td> <td>9:30</td> <td>-</td> <td>ca. 10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: -</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	21.04.15	Di	16:30	-	ca. 10	2	22.04.15	Mi	9:00	-	ca. 10	3	26.06.15	Fr	9:30	-	ca. 10
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.																			
1	21.04.15	Di	16:30	-	ca. 10																			
2	22.04.15	Mi	9:00	-	ca. 10																			
3	26.06.15	Fr	9:30	-	ca. 10																			
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinien 440, 457, 460, 462, 465 an Haltestelle Stadthalle          Parkplätze: 70 Dauerparkplätzen (Nutzung auch durch Schulen etc.)          Auslastung Parkplätze: nahe 100 %          Warteraum: Unterstand am Bahnsteig          Service: Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext), Fahrscheinautomat</p>																								



Foto 1: Bahnsteig mit modernem Unterstand



Foto 2: Pkw-Stellplätze zwischen Stadthalle (im Hintergrund) und Bahnhaltepunkt





Foto 3: Motorrad-Stellplätze am Haltepunkt



Foto 4: Parkplatz direkt am Bahnhaltepunkt



## 6.9. OSTERODE AM HARZ – LEEGE

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg (RB46)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 06:10 – 22:10 (Abfahrten in Richtung Herzberg/Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 58 Minuten</p>													
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: keine          Art der Fahrradständer: -          Witterungsschutz: -          Beleuchtung: -          Standsicherung: -          Anschließmöglichkeit: -          Einsehbarkeit: -          Entfernung vom Bahnsteigzugang: -          Zugänglichkeit Abstellanlage: -          Qualität der Zufahrt: -          Sonstiges:          Flächenpotenzial: gering</p>													
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>													
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1364 839 1469"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: -</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1						
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.								
1													
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinie 457 (Schülerverkehr)          Park&amp;Ride-Plätze: -          Auslastung P&amp;R: -          Warteraum: Unterstand am Bahnsteig          Service: Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges:</p>													

## 6.10. GITTELDE / BAD GRUND (HARZ)

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg (RB46)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 05:59 – 21:59 (Abfahrten in Richtung Osterode/Herzberg/Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 69 Minuten über Herzberg oder Seesen</p>													
<p><b>Abstellanlagen an der Station (Stand Juli 2015)</b>          Anzahl Fahrradstellplätze:          Art der Fahrradständer: -          Witterungsschutz: -          Beleuchtung: -          Standsicherung: -          Anschließmöglichkeit: -          Einsehbarkeit: -          Entfernung vom Bahnsteigzugang: -          Zugänglichkeit Abstellanlage: -          Qualität der Zufahrt: -          Sonstiges:          Flächenpotenzial: gering</p>													
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>													
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1361 842 1464"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: -</p>		Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.						
Zähl.		Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.							
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinie 460 Osterode – Gittelde – Bad Grund – Clausthal-Zellerfeld          Park&amp;Ride-Plätze: keine          Auslastung P&amp;R: -          Warteraum: Unterstände auf beiden Bahnsteigen          Service: Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges:</p>													

Foto 1: Zugang zu den Bahnsteigen

Foto 2: Bushaltestellen direkt am Bahnhof

## 6.11. BAD LAUTERBERG IM HARZ BARBIS

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen (RB80)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 06:19 – 22:19 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 49 Minuten</p>																								
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 10 Räder          Art der Fahrradständer: Felgenklemmen hochtief          Witterungsschutz: Überdachung          Beleuchtung: durch Straßenbeleuchtung          Standsicherung: mangelhaft          Anschließmöglichkeit: mangelhaft          Einsehbarkeit: von der Straße          Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 120 m          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Asphalt          Sonstiges: Abstellanlage ist vom Bahnsteigzugang Richtung Herzberg nicht zu sehen          Flächenpotenzial: vorhanden</p>																								
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: über Rampen</p>																								
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1285 839 1473"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>21.04.15</td> <td>Di</td> <td>19.00</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.06.15</td> <td>Do</td> <td>11.15</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>28.07.15</td> <td>Di</td> <td>14.30</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 20 %</p>		Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	21.04.15	Di	19.00	2	0	2	25.06.15	Do	11.15	1	2	3	28.07.15	Di	14.30	1
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.																			
1	21.04.15	Di	19.00	2	0																			
2	25.06.15	Do	11.15	1	2																			
3	28.07.15	Di	14.30	1	1																			
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinien 450 und 471, nur wenige Halte am Bahnhof, sonst Fußweg zu anderen Haltestellen erforderlich (Fußweg mehr als 5 Minuten)          Park&amp;Ride-Plätze: 8          Auslastung P&amp;R: 100%          Warteraum: Unterstände auf den Bahnsteigen          Service: Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges: Plakat mit Hinweisen zu den Bushaltestellen</p>	<p>Foto 2: straßenseitiger Zugang zu den Bahnsteigen</p>																							

## 6.12. BAD SACHSA

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen (RB80)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 06:08 – 22:08 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 60 Minuten</p>																		
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 6 an 3 Bügeln          Art der Fahrradständer: Anlehnbügel          Witterungsschutz: nicht vorhanden          Beleuchtung: durch Straßenbeleuchtung          Standsicherung: durch Anlehnbügel          Anschließmöglichkeit: Laufräder und Rahmen          Einsehbarkeit: von Straße          Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 5 m (in Richtung Nordhausen ca. 50 m)          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Betonpflasterung          Sonstiges:          Flächenpotenzial: vorhanden</p>																		
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>																		
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>21.04.15</td> <td>Di</td> <td>19.30</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>28.07.15</td> <td>Di</td> <td>12.00</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maxi</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	21.04.15	Di	19.30	0	0	2	28.07.15	Di	12.00	0	0
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.													
1	21.04.15	Di	19.30	0	0													
2	28.07.15	Di	12.00	0	0													
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinien 470, 471 und 472, außerhalb des Schülerverkehrs ca. 10 Fahrten in Richtung Stadtmitte          Park&amp;Ride-Plätze: 12          Auslastung P&amp;R: 50 %          Warteraum: Unterstände auf den Bahnsteigen          Service: Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges: Taxihalteplatz vorhanden</p>																		



Foto 1: Fahrradabstellanlage



Foto 2: Blickbeziehung Bushaltestelle – Abstellanlage – Bahnsteig



Foto 3: Bahnsteig mit Überdachung als Unterstellmöglichkeit

### 6.13. HERZBERG AM HARZ BAHNHOF

<p><b>Bedienung der Station</b></p> <p>Bahnlinien: Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg (RB46) und Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen (RB80)</p> <p>Taktung Mo-Fr: Stundentakt + Zusatzfahrten</p> <p>Bedienzeitraum: 05:23 – 22:26 (Abfahrten in Richtung Göttingen)</p> <p>Fahrzeit nach Göttingen: 42 Minuten</p>																								
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b></p> <p>Anzahl Fahrradstellplätze: 40 frei zugängliche plus 10 in der Fahrradbox</p> <p>Art der Fahrradständer: Vorderradbügel</p> <p>Witterungsschutz: Überdachung und transparenter Seitenschutz</p> <p>Beleuchtung: durch Straßenbeleuchtung</p> <p>Standsicherung: ausreichend</p> <p>Anschließmöglichkeit: Laufrad und Rahmen</p> <p>Einsehbarkeit: vom Busbahnhof aus</p> <p>Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 60 - 80 m</p> <p>Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig</p> <p>Qualität der Zufahrt: Betonsteinpflaster</p> <p>Sonstiges:</p> <p>Flächenpotenzial: vorhanden</p>																								
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b></p> <p>Zugang: ebenerdig bzw. mit Aufzügen zum Bahnsteig<sup>2</sup></p>																								
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>Einstell. frei/Box</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>21.04.15</td> <td>Di</td> <td>18.15</td> <td>12+4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.06.15</td> <td>Do</td> <td>10.30</td> <td>24+6</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>28.07.15</td> <td>Di</td> <td>15.15</td> <td>15+4</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 60 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	Einstell. frei/Box	wild abgest.	1	21.04.15	Di	18.15	12+4	0	2	25.06.15	Do	10.30	24+6	0	3	28.07.15	Di	15.15	15+4	0
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	Einstell. frei/Box	wild abgest.																			
1	21.04.15	Di	18.15	12+4	0																			
2	25.06.15	Do	10.30	24+6	0																			
3	28.07.15	Di	15.15	15+4	0																			
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b></p> <p>Weiterer ÖPNV: Buslinien 450, 451, 453, 454, 459</p> <p>Park&amp;Ride-Plätze: 28 + 10 für Motorräder</p> <p>Auslastung P&amp;R: &lt; 90 %</p> <p>Warteraum: Unterstände auf den Bahnsteigen</p> <p>Service: Infokasten, Fahrgastinfo (Lauftext), Fahrscheinautomat</p> <p>Sonstiges: Kiosk im Bahnhof, Taxiplatz</p>																								



Foto 1: Fahrradabstellanlage und Busbahnhof



Foto 2: Blick in die Fahrradabstellanlage, im Hintergrund die Fahrradbox



Foto 3: Bahnsteig mit Infokasten, Fahrscheinautomat und Unterstellmöglichkeiten

## 6.14. HERZBERG SCHLOSS

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg (RB46)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 06:18 – 22:18 Uhr (Richtung Herzberg Hbf./Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 50 Minuten</p>													
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 10 (5 nutzbar)          Art der Fahrradständer: Felgenklemmen hochtief          Witterungsschutz: Überdachung, Seitenschutz          Beleuchtung: durch Bahnsteigbeleuchtung          Standsicherung: mangelhaft          Anschließmöglichkeit: Laufrad          Einsehbarkeit: vom Bahnsteig          Entfernung vom Bahnsteigzugang: 0 m          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Betonsteinplatten          Sonstiges:          Flächenpotenzial: gering</p>	<p>Foto 1: Fahrradabstellanlage</p> 												
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>	<p>Foto 2: Bahnsteig mit Infokasten, Fahrscheinautomat und Unterstellmöglichkeiten</p>												
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1285 842 1391"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>28.07.15</td> <td>Di</td> <td>15.30</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 10 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	28.07.15	Di	15.30	1	0	
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.								
1	28.07.15	Di	15.30	1	0								
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinien 450/451/453/454/459 (Entfernung Bushaltestelle ca. 120 m)          Park&amp;Ride-Plätze: keine          Auslastung P&amp;R: -          Warteraum: Unterstand am Bahnsteig          Service: Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges: Keine Hinweise zu den Bushaltestellen</p>													

## 6.15. HATTORF AM HARZ

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen (RB80)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 05:30 – 22:33 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 35 Minuten</p>																									
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 35          Art der Fahrradständer: Felgenklemmen          Witterungsschutz: Überdachung, Seitenschutz          Beleuchtung: durch Straßenbeleuchtung          Standsicherung: mangelhaft          Anschließmöglichkeit: Laufrad          Einsehbarkeit: von Straße (teilweise)          Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 50 m          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Verbundpflaster          Sonstiges: Fahrradunterstände verschlissen          Flächenpotenzial: gering</p>																									
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>	<p>Foto 3: Bahnsteig mit Infokasten, Fahrgastinfo (Lauftext) und Unterstellmöglichkeit</p>																								
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1335 839 1518"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>22.04.15</td> <td>Mi</td> <td>10.00</td> <td>19</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.06.15</td> <td>Do</td> <td>13.30</td> <td>21</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>28.07.15</td> <td>Di</td> <td>15.45</td> <td>16</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 60 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	22.04.15	Mi	10.00	19	1	2	25.06.15	Do	13.30	21	2	3	28.07.15	Di	15.45	16	2	
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.																				
1	22.04.15	Mi	10.00	19	1																				
2	25.06.15	Do	13.30	21	2																				
3	28.07.15	Di	15.45	16	2																				
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinie 453 (Haltestelle ca. 150 m vom Bahnsteig entfernt)          Park&amp;Ride-Plätze: keine          Auslastung P&amp;R: -          Warteraum: Unterstände auf den Bahnsteigen          Service: : Infokasten, Fahrgastinfo auf dem Bahnsteig (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges:</p>																									

## 6.16. WULFTEN (SAMTGEMEINDE HATTORF)

<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen (RB80)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 05:34 – 22:37 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 31 Minuten</p>																																
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b></p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Ostseite</td> <td>Bahnsteig</td> </tr> <tr> <td>Anz. Stellplätze:</td> <td>20</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Art F.-Ständer:</td> <td>FK hochtief</td> <td>FK hochtief</td> </tr> <tr> <td>Witterungsschutz:</td> <td>überdacht</td> <td>überdacht</td> </tr> <tr> <td>Beleuchtung</td> <td>Straßenbel.</td> <td>Bahnsteig</td> </tr> <tr> <td>Standsicherung:</td> <td>gut</td> <td>Mangelh.</td> </tr> <tr> <td>Anschließmögl.:</td> <td>gut</td> <td>Lauftrad</td> </tr> <tr> <td>Einsehbarkeit:</td> <td>Von Straße</td> <td>Bahnsteig</td> </tr> <tr> <td>Entf. Bahnsteigzug.:</td> <td>ca. 5 m</td> <td>0 m</td> </tr> </table> <p>Zugänglichkeit Abstellanlagen: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Betonsteinpflaster          Flächenpotenzial: vorhanden</p>							Ostseite	Bahnsteig	Anz. Stellplätze:	20	12	Art F.-Ständer:	FK hochtief	FK hochtief	Witterungsschutz:	überdacht	überdacht	Beleuchtung	Straßenbel.	Bahnsteig	Standsicherung:	gut	Mangelh.	Anschließmögl.:	gut	Lauftrad	Einsehbarkeit:	Von Straße	Bahnsteig	Entf. Bahnsteigzug.:	ca. 5 m	0 m
	Ostseite	Bahnsteig																														
Anz. Stellplätze:	20	12																														
Art F.-Ständer:	FK hochtief	FK hochtief																														
Witterungsschutz:	überdacht	überdacht																														
Beleuchtung	Straßenbel.	Bahnsteig																														
Standsicherung:	gut	Mangelh.																														
Anschließmögl.:	gut	Lauftrad																														
Einsehbarkeit:	Von Straße	Bahnsteig																														
Entf. Bahnsteigzug.:	ca. 5 m	0 m																														
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig von der Straße her</p>																																
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>Einstell. Ost/Bst.</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>22.04.15</td> <td>Mi</td> <td>10.15</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.06.15</td> <td>Do</td> <td>14.15</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>28.07.15</td> <td>Di</td> <td>16.15</td> <td>6</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 25 %</p>						Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	Einstell. Ost/Bst.	wild abgest.	1	22.04.15	Mi	10.15	5	0	2	25.06.15	Do	14.15	4	0	3	28.07.15	Di	16.15	6	0			
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	Einstell. Ost/Bst.	wild abgest.																											
1	22.04.15	Mi	10.15	5	0																											
2	25.06.15	Do	14.15	4	0																											
3	28.07.15	Di	16.15	6	0																											
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinie 453 (Haltestelle ca. 100 m vom Bahnsteig entfernt)          Park&amp;Ride-Plätze: 15          Auslastung P&amp;R: 80 %          Warteraum: Unterstände auf den Bahnsteigen          Service: Infokasten, Fahrgastinfo (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges:</p>																																

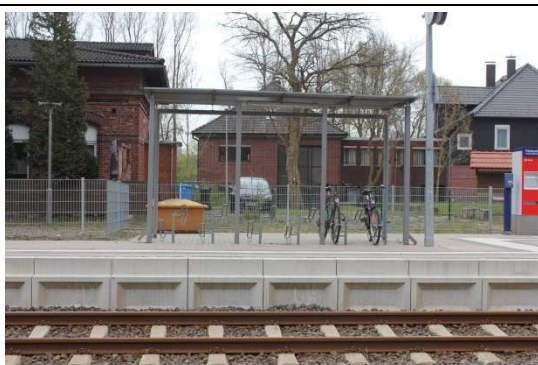





Foto 1: Bahnsteig mit Fahrradabstellanlage



Foto 2: Fahrradabstellanlage im Hintergrund und P&R-Plätze

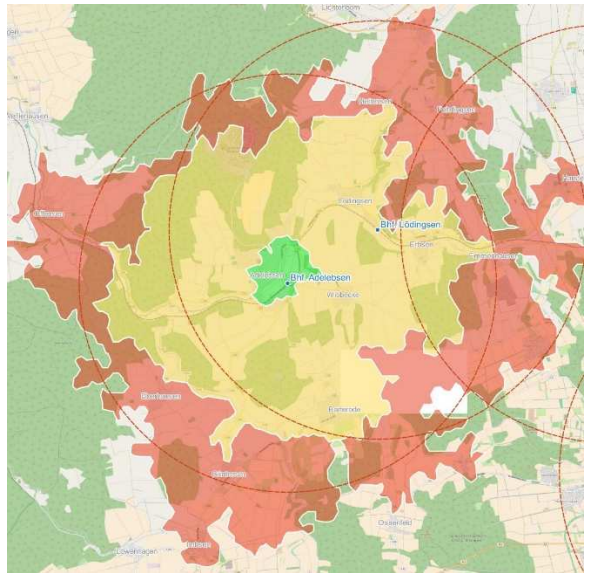


## 6.17. WALKENRIED

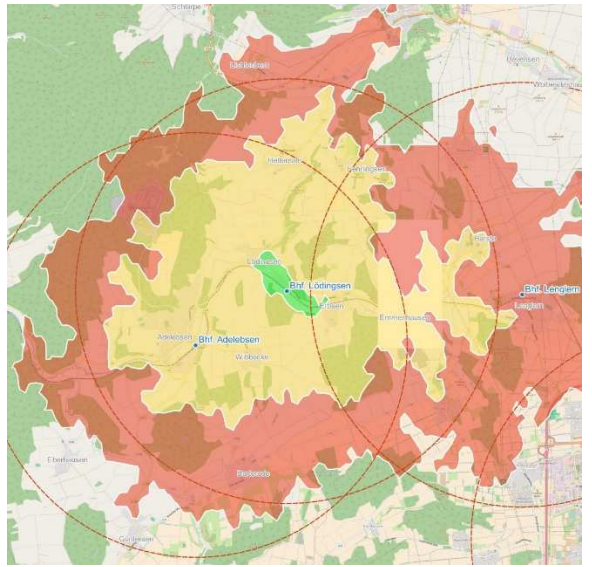
<p><b>Bedienung der Station</b>          Bahnlinie: Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen (RB80)          Taktung Mo-Fr: Stundentakt          Bedienzeitraum: 06:03 – 22:33 Uhr (Abfahrten in Richtung Göttingen)          Fahrzeit nach Göttingen: 67 Minuten</p>																									
<p><b>Abstellanlagen an der Station</b>          Anzahl Fahrradstellplätze: 15          Art der Fahrradständer: Vorderradhalter          Witterungsschutz: Überdachung und Seitenschutz          Beleuchtung: durch Straßenbeleuchtung          Standsicherung: ausreichend          Anschließmöglichkeit: Laufrad          Einsehbarkeit: von Straße und Bahnsteig          Entfernung vom Bahnsteigzugang: ca. 5 m          Zugänglichkeit Abstellanlage: ebenerdig          Qualität der Zufahrt: Betonsteinpflaster          Sonstiges:          Flächenpotenzial: gering</p>																									
<p><b>Zugänglichkeit der Bahnsteige mit Fahrrad</b>          Zugang: ebenerdig</p>	<p>Foto 2: Bahngebäude mit Parkplätzen und Zugang zum Bahnsteig</p>																								
<p><b>Nutzung des Bike&amp;Ride-Standortes</b></p> <table border="1" data-bbox="280 1285 842 1473"> <thead> <tr> <th>Zähl.</th> <th>Datum</th> <th>Wo.-Tag</th> <th>Uhrzeit</th> <th>eingest. Räder</th> <th>wild abgest.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>21.04.15</td> <td>Di</td> <td>19.30</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.06.15</td> <td>Do</td> <td>11.45</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>28.07.15</td> <td>Di</td> <td>12.30</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Maximale Auslastung: 6 %</p>	Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.	1	21.04.15	Di	19.30	0	0	2	25.06.15	Do	11.45	1	0	3	28.07.15	Di	12.30	0	0	
Zähl.	Datum	Wo.-Tag	Uhrzeit	eingest. Räder	wild abgest.																				
1	21.04.15	Di	19.30	0	0																				
2	25.06.15	Do	11.45	1	0																				
3	28.07.15	Di	12.30	0	0																				
<p><b>Weitere Verkehrsmittel und Service</b>          Weiterer ÖPNV: Buslinien 470 und 472          Park&amp;Ride-Plätze: 19          Auslastung P&amp;R: 80 %          Warteraum: Unterstand auf dem Bahnsteig Richtung Herzberg          Service: Infokasten, Fahrgastinfo (Lauftext), Fahrscheinautomat          Sonstiges: Verkaufsstelle im Bahngebäude (geöffnet Mo-Fr 5:40 – 11:05 und 14:40 bis 18:05 Uhr)</p>	<p>Foto 3: Bahnsteig mit Infokasten, Fahrgastinfo (Lauftext) und Unterstellmöglichkeit</p>																								

## **7. ANLAGE 2: BEDARFSANALYSE UND MAßNAHMENVORSCHLÄGE FÜR DIE BAHNHALTEPUNKTE**

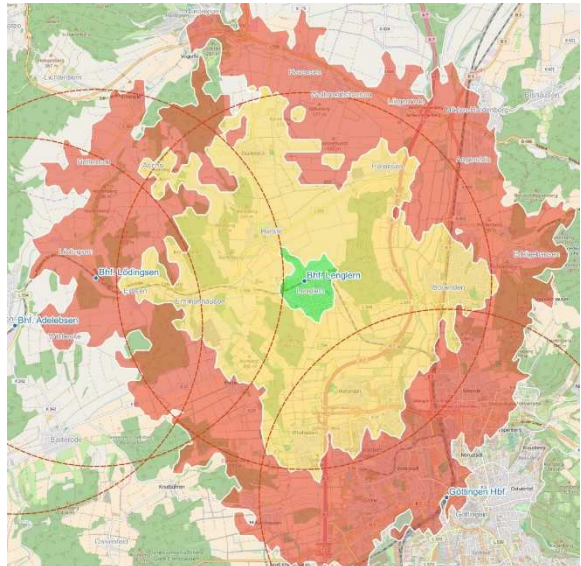
## 7.1. ADELEBSEN

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 21 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0  Entfernung: &lt; 20 Km  Fahrzeit Pkw: 24 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 6.600  Auspendler: 2.114  Einsteiger Haltepunkt: 76</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 3  Nutzer P+R: -</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 50 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelecstanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendlerzahl, der konkurrenzfähigen Zugverbindung nach Göttingen und der bisherigen Nutzung wird das Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt Adelebsen als hoch eingeschätzt. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fahrraddistanz zum Haltepunkt oder sonst zu den nächstgelegenen Bahnhaltepunkten. Die Höhendifferenz macht die Nutzung eines Pedelecs interessant. Mit Pedelec sind Ziele in Göttingen ggf. auch noch direkt erreichbar.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestens 10 Anlehnbügel für 20 Fahrräder</li> <li>• Überdachung und Beleuchtung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Boxen für Pedelecs</li> </ul>

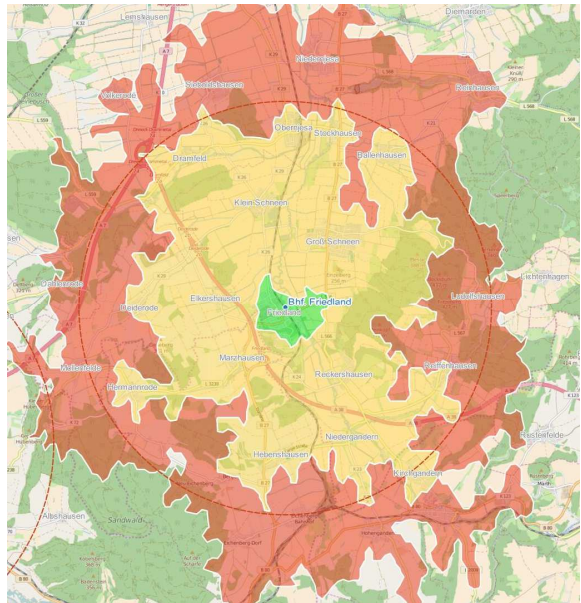
## 7.2. LÖDINGSSEN (GEMEINDE ADELEBSEN)

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 17 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0  Entfernung: &lt; 20 Km  Fahrzeit Pkw: 20 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 6.600  Auspendler: 2.114  Einsteiger Haltepunkt: 16</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 1  Nutzer P+R: -</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 20 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): mittel  Pedelecldistanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendlerzahl und der konkurrenzfähigen Zugverbindung nach Göttingen ist ein Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt gegeben. Einstiegs- und Nutzerzahlen sprechen für eine bisher geringe Attraktivität. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fahrraddistanz zum Haltepunkt oder sonst zu den nächstgelegenen Bahnhaltepunkten. Mit Pedelec sind Ziele in Göttingen ggf. noch direkt erreichbar.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 weitere Anlehnbügel für insg. 10 Fahrräder</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Überdachung</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Priorität</li> </ul>

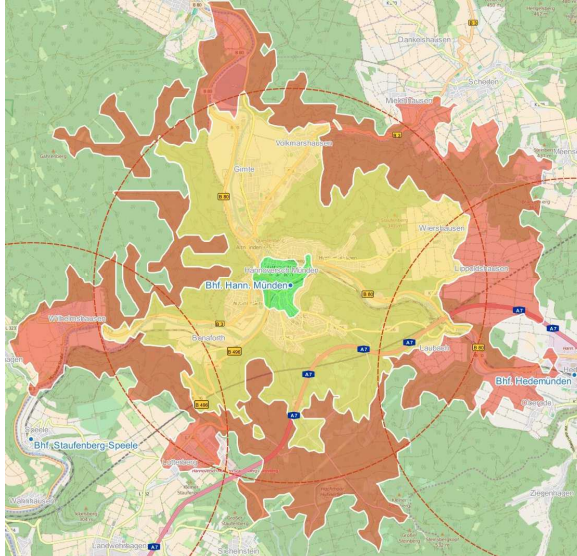
### 7.3. LENGLEARN (GEMEINDE BOVENDEN)

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen, Universität  Bahnreisezeit: 10 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0  Entfernung: &lt; 10 Km  Fahrzeit Pkw: 13 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 13.300  Auspendler: 4.115  Einsteiger: 42</p>	<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 4  Nutzer P+R: 4</p>
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 10 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelecldistanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendlerzahl, der konkurrenzfähigen Zugverbindung nach Göttingen und der bisherigen Nutzung wird das Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt Lenglern als hoch eingeschätzt. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fußweg- oder Fahrraddistanz zum Haltepunkt oder sonst zu den nächstgelegenen Bahnhaltepunkten. Einige Ziele in Göttingen sind mit dem Pedelec und ggf. sogar mit dem Fahrrad direkt erreichbar.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überdachung bestehender Fahrradbügel</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Priorität</li> </ul>

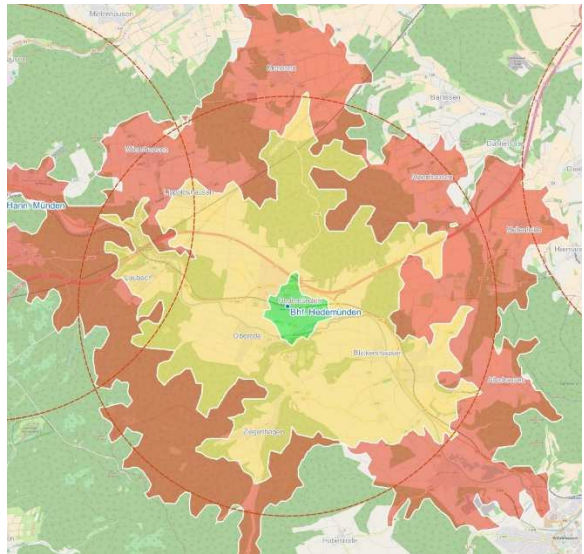
## 7.4. FRIEDLAND

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 8 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0  Entfernung: &lt; 20 km  Fahrzeit Pkw: 21 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 7.200  Auspendler: 2.229  Einsteiger: 254</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 13  Nutzer P+R: 80</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 10 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelec-Distanz (5-10 km): mittel</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Das Potenzial für die intermodale Verknüpfung lässt sich aus der bestehenden Nutzung von Bike&amp;Ride und Park&amp;Ride erkennen. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fuß- oder Fahrraddistanz zum Bahnhof. Einige Siedlungen liegen eher in Pedelec-Distanz. Für südliche Ziele in Göttingen kann das Pedelec ggf. auch als alleiniges Verkehrsmittel genutzt werden.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitsarbeit zur Bewerbung der bestehenden Kapazitäten</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infotafel zum besseren Auffinden der unterschiedlichen Bushaltestellen</li> <li>• Optimierung der Buslinie 130 als schnelle Verbindung über Groß Schneen und Rosdorf nach Göttingen mit regelmäßigem und leicht merkbar Takt</li> </ul>

## 7.5. HANNOVERSCH MÜNDE

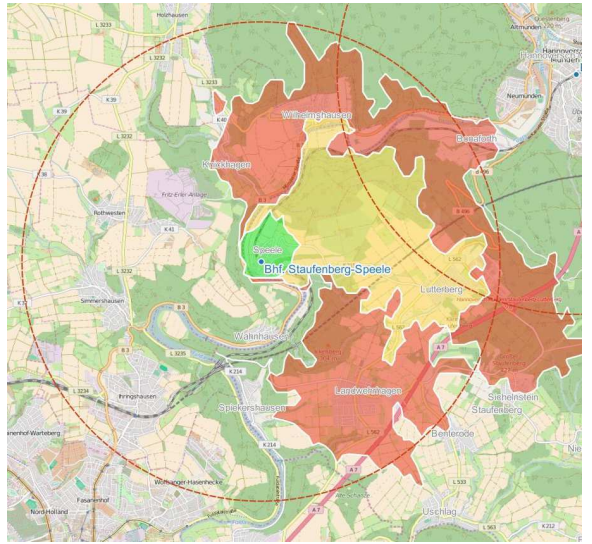
<b>Bedarfsanalyse</b>	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 39 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0  Entfernung: &gt; 20 km  Fahrzeit Pkw: 30 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 23.900  Auspender: 3.530  Einsteiger: 518 (Cantus)</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 31  Nutzer P+R: 140</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz, teilweise ausgewiesene Radwege  Höhendifferenz Station: &lt; 20 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelec-Distanz (5-10 km): mittel</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Das Potenzial für die intermodale Verknüpfung lässt sich aus der bestehenden Nutzung von Bike&amp;Ride und Park&amp;Ride erkennen. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fuß- oder Fahrraddistanz zum Bahnhof. Einige Siedlungen liegen eher in Pedelec-Distanz. Die besonders gute Einbindung des Bahnhofs durch den Halt weiterer Bahnlinien nach Kassel macht ihn auch für weitere Distanzen attraktiv.</p>	
<b>Maßnahmenvorschläge</b>	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ersatz der bisherigen frei zugänglichen Fahrradständer durch Anlehn- oder Vorderradbügel für 50 Fahrräder</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit insbesondere auch für das Fahrrad-Parkhaus</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung des „Fahrrad-Parkhauses“ um Ladestationen für 10 Pedelecs.</li> <li>• Mobilitätszentrale als zentraler Anlaufpunkt, mit Informationen zu allen Verkehrsmitteln, Möglichkeit zu Buchungen und Anmietungen</li> <li>• Aufbau von zwei Carsharing-Stationen (z.B. Bahnhof und Markt, Nähe Rathaus).</li> <li>• Projekt Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) zum Thema Nachhaltige Mobilität.</li> </ul>

## 7.6. HEDEMÜNDEN (STADT HANN. MÜNDEN)

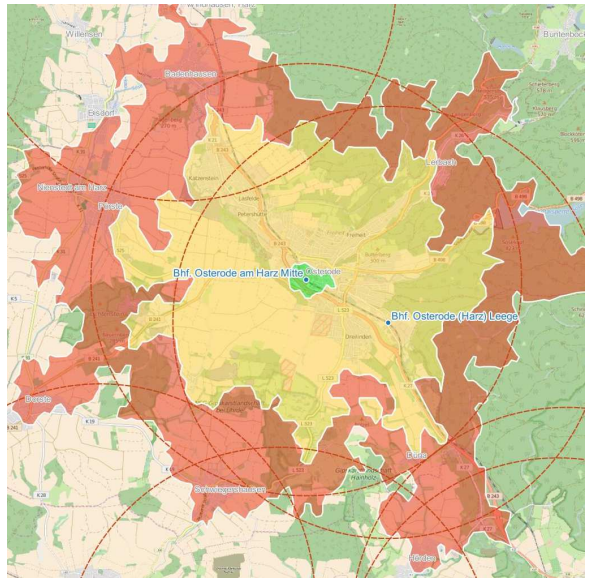
Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 32 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0  Entfernung: &gt; 20 km  Fahrzeit Pkw: 19 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Stadt Hann. Münden</b>  Einwohner: 23.900  Auspendler: 3.530  Einsteiger Haltepunkt: 110</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 2  Nutzer P+R: -</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 20 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelecldistanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendler- und Einstiegszahlen ist ein Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt gegeben. Die Nutzerzahlen für Bike&amp;Ride sprechen für eine bisher geringe Attraktivität. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fußweg- oder Fahrraddistanz zum Haltepunkt oder sonst zu den nächstgelegenen Bahnhaltepunkten (auch in Hessen), so dass für Pedelecs nur ein geringes Potenzial gesehen wird.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ersatz der bisherigen Fahrradständer durch Vorderradanlehnbügel für 10 Fahrräder</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Priorität</li> </ul>



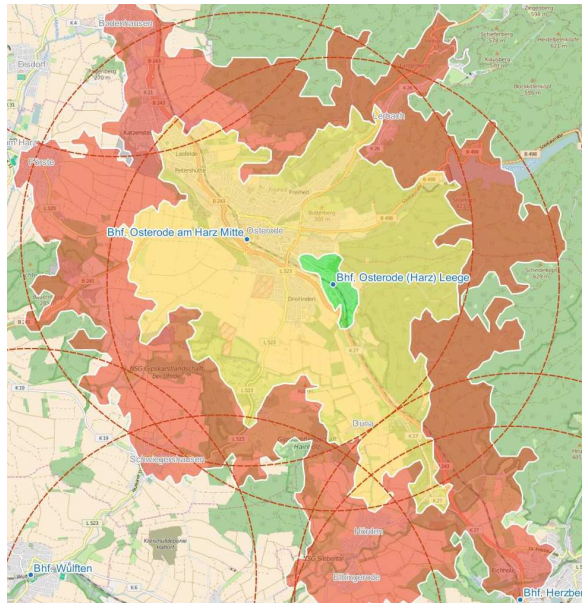
## 7.7. SPEELE (GEMEINDE STAUFENBERG)

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 46 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0  Entfernung: &gt; 40 Km  Fahrzeit Pkw: 34 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde Staufenberg</b>  Einwohner: 8.000  Auspendler: 1.211  Einsteiger: 125</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): gering  Pedelecldistanz (5-10 km): mittel</p>
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: -  Nutzer P+R: -</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz bis Staufenberg: &gt; 200 m</p>	
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der besonderen Lage des Bahnhaltdepunktes ist dieser vor allem für die direkt anliegende Siedlung in Fußwegdistanz attraktiv. Ein Potenzial für Bike&amp;Ride ergibt sich durch die weite Distanz und die große Höhendifferenz zu weiteren Ortschaften fast ausschließlich bei einer Nutzung von Pedelecs.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Anlehnbügel für 4 Fahrräder/Pedelecs</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrrad-/Pedelecboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrrad-/Pedelecboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Priorität</li> </ul>

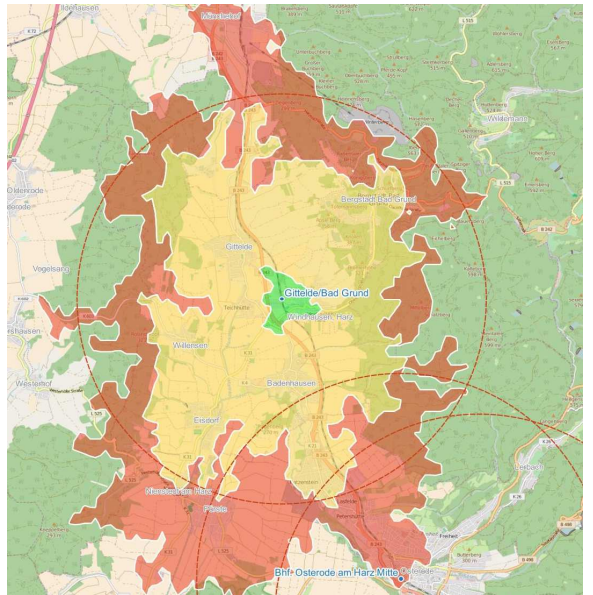
## 7.8. OSTERODE AM HARZ MITTE

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 60 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 1-2  Entfernung: &gt; 40 Km  Fahrzeit Pkw: 41 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 22.317  Auspendler: 3.352  Einsteiger: 340</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: ca. 10  Nutzer P+R: Anteil von ca. 70 Dauerparkplätzen</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 50 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelecldistanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Ein Potenzial für Bike&amp;Ride lässt sich aus der starken Nutzung von Park&amp;Ride und der Fahrradnutzung selbst ohne Abstellanlagen schließen. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fuß- oder Fahrraddistanz zu diesem oder sonst zu den nächstgelegenen Bahnhaltepunkten. Daher wird das Nachfragepotenzial für das gesicherte Abstellen von privaten Pedelecs als gering eingeschätzt. Eine Pedelec-Vermietung wäre ein touristisches Angebot.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestens 10 Anlehnbügel für 20 Fahrräder</li> <li>• Überdachung, transparenter Witterungsschutz und Beleuchtung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedelec-Vermietung mit 10 Rädern</li> <li>• Mobilitätszentrale in der Nähe von Bushaltestelle und Haltepunkt</li> <li>• ÖPNV: Verlegung der Bushaltestellen aller Linien näher zum Haltepunkt</li> <li>• Optimale Anbindung der Linie 460 als Hauptlinie des nördlichen Kreisgebietes an die Züge in Richtung Herzberg (-Göttingen)</li> </ul>

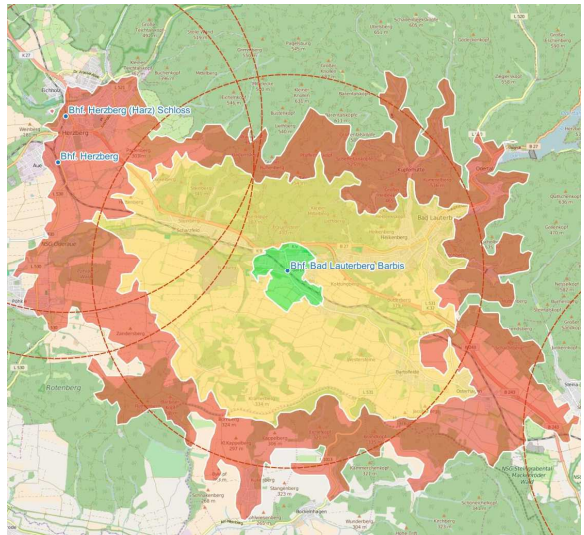
## 7.9. OSTERODE AM HARZ LEEGE

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 60 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 1-2  Entfernung: &gt; 40 Km  Fahrzeit Pkw: 42 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 22.317  Auspendler: 3.352  Einsteiger: 75</p>	<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: -  Nutzer P+R: -</p>
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 30 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): mittel  Pedelec-Distanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendler- und Einstiegszahlen ist ein Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt zu erwarten. Die Nutzerzahlen für Bike&amp;Ride sprechen für eine bisher geringe Attraktivität. Der größte Teil der Besiedlung liegt in Fußweg- oder Fahrraddistanz zum Haltepunkt oder sonst zu den nächstgelegenen Bahnhaltepunkten, so dass der Bedarf für das gesicherte Abstellen von privaten Pedelecs als gering angesehen wird.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorderradanlehnbügel für 10 Fahrräder</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Überdachung bei aufkommender Nachfrage</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Priorität</li> </ul>

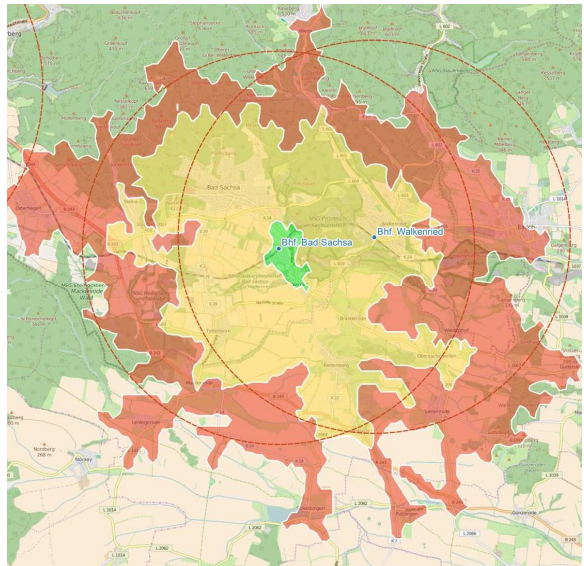
## 7.10. GITTELDE / BAD GRUND

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 69 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 1-2  Entfernung: &gt; 40 km  Fahrzeit Pkw: 41 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 8.749  Auspendler: 2.569  Einsteiger: 83</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: -  Nutzer P+R: -</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: 20 – 100 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): mittel  Pedelec-Distanz (5-10 km): hoch</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendler- und Einstiegszahlen ist ein Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt zu erwarten. Die bisher fehlenden Nutzer für Bike&amp;Ride sind zum einen auf das zum Zeitpunkt der Erhebung noch fehlende Angebot zurückzuführen. Fehlende „wilde“ Nutzung kann aber auch ein Indiz für eine geringe Attraktivität des Haltepunktes sein. Nur ein Teil der Siedlungen liegt in Fahrraddistanz zum Haltepunkt. Vor allem Bad Grund wäre durch die große Höhendifferenz besser mit dem Pedelec zu erreichen.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlehnbügel oder Vorderradanlehnbügel für mindestens 10 Fahrräder</li> <li>• Überdachung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Pedelec-/Fahrradboxen</li> </ul> <p>Aufstellung von Pedelec-/Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</p>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Priorität</li> </ul>

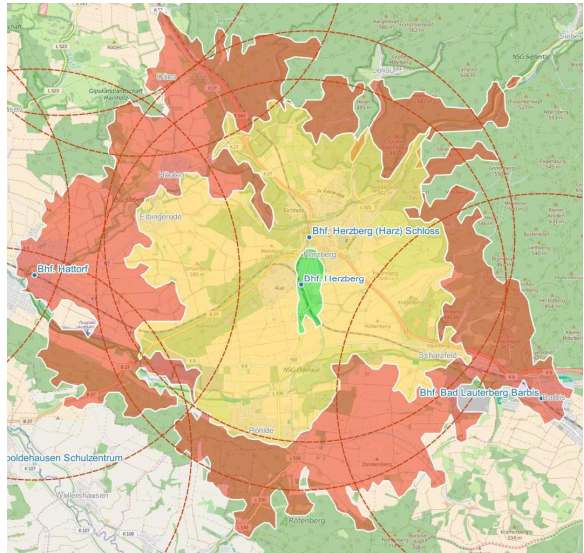
## 7.11. BAD LAUTERBERG IM HARZ BARBIS

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 49 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0-1  Entfernung: &gt; 40 km  Fahrzeit Pkw: 43 Minuten</p>	
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 10.671  Auspendler: 1.767  Einsteiger: 135</p>	<p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 2  Nutzer P+R: 8</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelec-distanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 50 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelec-distanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendler- und Einstiegszahlen ist ein Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt gegeben. Die Nutzerzahlen für Bike&amp;Ride sprechen für eine bisher geringe Attraktivität des Angebots am Haltepunkt (schlechte Fahrradstände, Entfernung zum Bahnsteig). Der größte Teil der Siedlungen liegt in Fußweg- oder Fahrraddistanz zum Haltepunkt. Nur wenige Ortsteile wären besser mit dem Pedelec zu erreichen. Daher sollte zunächst das Angebot an Fahrradabstellanlagen deutlich verbessert werden.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung einer neuen Abstellanlage unmittelbar am Haltepunkt mit Anlehnbügeln oder Vorderradanlehnbügeln für mindestens 10 Fahrräder</li> <li>• Überdachung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Pedelec-/Fahrradboxen</li> </ul> <p>Aufstellung von Pedelec-/Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</p>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlegung der Bushaltestellen Barbis Nordseite unmittelbar an den Haltepunkt.</li> <li>• Führung der Linie 450 zumindest an Samstagnachmittagen und Sonntagen zur Haltestelle Barbis Nordseite, um einen unmittelbaren Anschluss an die Züge zu gewährleisten.</li> </ul>

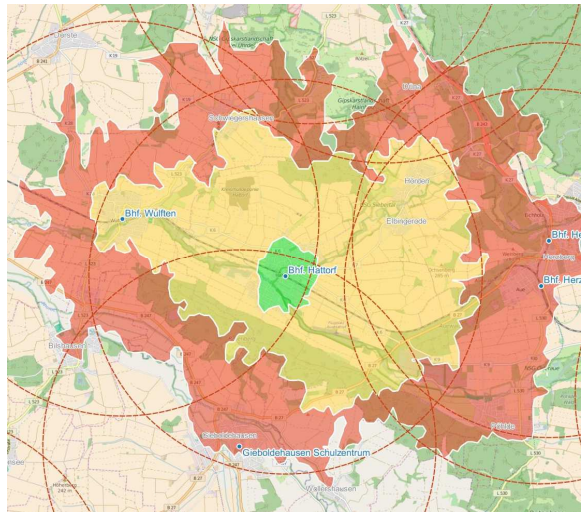
## 7.12. BAD SACHSA

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 60 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0-1  Entfernung: &gt; 50 Km  Fahrzeit Pkw: 52 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 7.392  Auspendler: 1.319  Einsteiger: 122</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 0  Nutzer P+R: 6</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 50 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelecldistanz (5-10 km): gering</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendler- und Einstiegszahlen ist ein Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt zu erwarten. Die Nutzerzahlen für Bike&amp;Ride sprechen für eine bisher geringe Attraktivität des Haltepunktes für die Verknüpfung. Der größte Teil der Siedlungen, vor allem der Stadtkern, liegt in Fahrraddistanz zum Haltepunkt. Nur wenige Ortsteile wären besser mit dem Pedelec zu erreichen.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlich Vorderradanlehnbügel für mindestens 10 Fahrräder unter der Bahnsteigüberdachung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> <li>• Ggf. Nutzung leerstehender Räume im Bahnhof zum gesicherten Fahrradabstellen</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Priorität</li> </ul>

### 7.13. HERZBERG AM HARZ

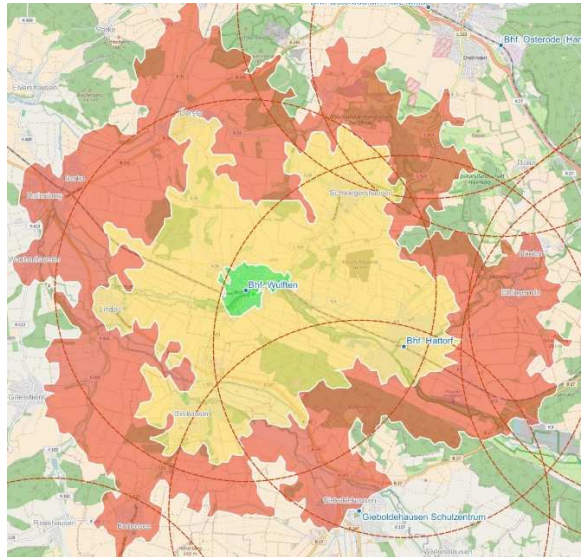
Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 42 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0-1  Entfernung: &gt; 30 km  Fahrzeit Pkw: 35 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 13.140  Auspendler: 2.384  Einsteiger: 999</p>	<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 30  Nutzer P+R: 26</p>
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 20 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelecldistanz (5-10 km): mittel</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Die bestehende hochwertige Bike&amp;Ride-Anlage ist bereits stark frequentiert. Aufgrund der Zahl der Einsteiger und Auspendler sowie der Lage des Haltepunktes kann mit einem noch deutlich höheren Potenzial gerechnet werden.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Erweiterung um mindestens 20 Anlehnbügel sobald die Auslastung steigt</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infosäule zur intermodalen Verknüpfung</li> <li>• dauerhafter Taxi-Standplatz am Bahnhof</li> </ul>

## 7.14. HATTORF AM HARZ

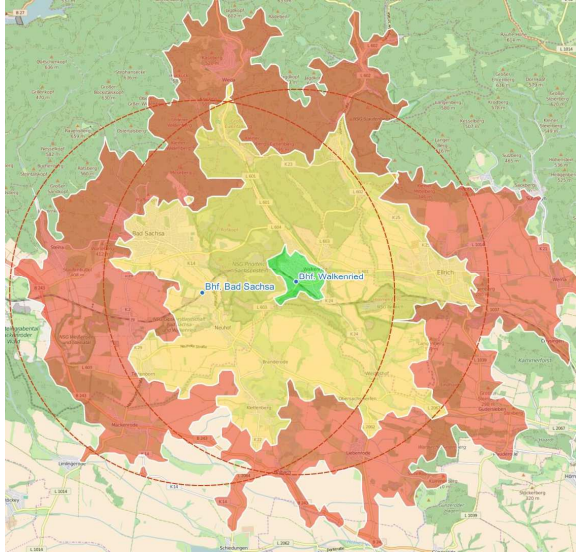
Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 35 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0-1  Entfernung: 32,7 Km  Fahrzeit Pkw: 30 Minuten</p>	
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 7.442  Auspendler: 2.223  Einsteiger: 962</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 21  Nutzer P+R: -</p>	<p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radroute: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 10 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelecldistanz (5-10 km): mittel</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Die Zahl der bisherigen Bike&amp;Ride-Nutzer verdeutlicht das hohe Potenzial für die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn. Angesichts der hohen Zahl an Auspendlern und Einsteigern ist eine noch stärkere Nutzung als intermodaler Knotenpunkt bei Verbesserung des Angebots wahrscheinlich. Der Haltepunkt kann aufgrund der Lage auch von Nachbarorten noch gut erreicht werden und bietet sich dadurch für die Pedelecnutzung an.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ersatz der verschlissenen Unterstände durch Neubau von überdachten Abstellanlagen näher am Bahnsteigzugang</li> <li>• Anlehnbügel für mindestens 50 Fahrräder</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Priorität</li> </ul>



## 7.15. WULFTEN (SAMTGEMEINDE HATTORF)

<b>Bedarfsanalyse</b>	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 31 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0-1  Entfernung: 31,4 Km  Fahrzeit Pkw: 29 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde Hattorf am Harz</b>  Einwohner: 7.442  Auspendler: 2.223  Einsteiger: 156</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 6  Nutzer P+R: 12</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 20 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): hoch  Pedelec-Distanz (5-10 km): hoch</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Die geringe Zahl an Einstiegen trotz hoher Zahl an Auspendlern und dabei bereits gut erkennbarer Bike&amp;Ride-Nutzung spricht für ein großes Potenzial einer besseren intermodalen Verknüpfung. Der Bahnhofspunkt kann aufgrund seiner Lage mit Hilfe von Pedelecs auch andere Orte mit erschließen.</p>	
<b>Maßnahmenvorschläge</b>	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ersatz der Felgenklemmen durch Vorderradanlehnbügel in der Abstellanlage auf dem Bahnsteig</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Priorität</li> </ul>

## 7.16. WALKENRIED

Bedarfsanalyse	
<p><b>Verbindungsqualität</b>  Referenzzielort: Göttingen  Bahnreisezeit: 67 Minuten  Taktung: Stundentakt  Umstiege: 0-1  Entfernung: 57,5 Km  Fahrzeit Pkw: 48 Minuten</p>	 <p><b>Isochronen Fahrraddistanzen:</b>  Grün: 0 – 0,8 Kilometer (Fußweg oder Fahrrad)  Gelb: 0,8 – 4 Kilometer (Fahrrad)  Rot: 4 – 6 Kilometer (Fahrrad oder Pedelec)</p>
<p><b>Nachfragepotenzial Gemeinde</b>  Einwohner: 4.656  Auspendler: 1.024  Einsteiger: 111</p>	
<p><b>Bisherige Nutzer</b>  Nutzer B+R: 1  Nutzer P+R: 15</p>	
<p><b>Anbindung Radverkehrsnetz</b>  Radweg/Radrouten: Straßen- und Wegenetz  Höhendifferenz Station: &lt; 20 m</p>	<p><b>Nachfragepotenzial im Einzugsbereich</b>  Fahrraddistanz (1-5 km): mittel  Pedelec-Distanz (5-10 km): mittel</p>
<p><b>Schlussfolgerung:</b>  Aufgrund der Auspendler- und Einstiegszahlen ist ein Potenzial für Bike&amp;Ride am Haltepunkt zu erwarten. Die geringen Nutzerzahlen für Bike&amp;Ride sprechen für eine bisher geringe Attraktivität des Haltepunktes für die Verknüpfung. Für einige nahegelegenen Orte könnte durch den Einsatz von Pedelecs eine intermodale Verknüpfung zusätzlich in Frage kommen.</p>	
Maßnahmenvorschläge	
<p><b>Ausbau Bike&amp;Ride:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umbau der beengten Abstellanlage und Einsatz von Vorderradanlehnbügel</li> <li>• zusätzliche Anlehnbügel für 10 Fahrräder außerhalb der Überdachung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Nutzerbefragung zum Bedarf für Fahrradboxen</li> <li>• Aufstellung von Fahrradboxen zur festen Vermietung bei entsprechender Nachfrage</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Innovationsansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Priorität</li> </ul>

## 8. ANLAGE 3: INTERMODALE VERKNÜPFUNG FÜR GEMEINDEN OHNE BAHNANSCHLUSS

### 8.1. DUDERSTADT

Der ZOB in Duderstadt ist durch die Buslinien 150 und 170 an Göttingen angeschlossen. Da der ZOB auch von vielen anderen regionalen und lokalen Buslinien angefahren wird, bietet er sich als intermodaler Verknüpfungspunkt zwischen Busverkehr und Fahrrad an. Um diese Verknüpfung zu fördern, wird als erster Schritt die Einrichtung einer überdachten Abstellanlage mit Anlehnbügel für mindestens zehn Fahrräder direkt am ZOB empfohlen.

Im Gebiet der Gemeinde Duderstadt können weitere Bushaltestellen für eine Verknüpfung mit dem Fahrrad in Frage kommen. An den untersuchten Buslinien 150 und 170 wird ein entsprechender Bedarf nur bei einer Bushaltestelle gesehen. Diese ist dafür geeignet, einen in Fahrraddistanz entfernten Ortsteil anzuschließen (siehe Tabelle).

Bushaltestelle	Haupt-Buslinie	Fahrzeit Göttingen [Min]	Fahrzeit Duderstadt [Min]	Nachfragepotenzial Fahrrad		Bike & Ride
Desingerode Bundesstraße	150	43	14	Anschluss Desingerode	+	B+R Mini

### 8.2. GEMEINDE ROSDORF

Für die Gemeinde Rosdorf ist die Einrichtung eines Bahnhaltepunktes geplant. An diesem Bahnhaltepunkt sollte eine Bike&Ride-Anlage mit überdachten Fahrradbügel geschaffen werden. Das Nachfragepotenzial hängt von der zu schaffenden Verbindungsqualität ab und sollte im Planungsablauf rechtzeitig ermittelt werden.

Im Gemeindegebiet wird von den untersuchten Buslinien nur eine Bushaltestelle als besonders geeignet für die intermodale Verknüpfung mit dem Fahrrad eingeschätzt (siehe Tabelle).

Bushaltestelle	Haupt-Buslinie	Fahrzeit Göttingen [Min]	Fahrzeit Hann. Münden [Min]	Nachfragepotenzial Fahrrad		Bike & Ride
Rischenkrug Bundesstraße	120	13	42	Anschluss Klein Wiershausen	+	B+R Mini

### 8.3. GEMEINDE GLEICHEN

Die Gemeinde Gleichen ist u.a. durch die untersuchte Buslinie 150 an Göttingen angeschlossen. An dieser Buslinie wird nur eine Haltestelle als besonders geeignet für eine intermodale Verknüpfung angesehen.

Bushaltestelle	Haupt-Buslinie	Fahrzeit Göttingen [Min]	Fahrzeit Duderstadt [Min]	Nachfragepotenzial Fahrrad		Bike & Ride
Klein Lengden Kirche	150	18	36	Anschluss Diemarden, Lengder Grund	+	B+R Mini

#### 8.4. SAMTGEMEINDE DRANSFELD

Bushaltestelle	Haupt-Buslinie	Fahrzeit Göttingen [Min]	Fahrzeit Hann. Münden [Min]	Nachfragepotenzial Fahrrad		Bike & Ride
Värmissen Bundesstraße	120	15	38	Anschluss Värmissen, Bördel	+	B+R Mini
Dransfeld Immenstraße	120	24	29	Anschluss Imbsen, Varlosen, Lange Trift	++	B+R Basis, Plus
Scheden Wellersen	120	28	25	Anschluss Varlosen	+	B+R Mini
Scheden Schulstraße	120	32	21	Anschluss Dankelshausen, Quanzstr.	+	B+R Mini

#### 8.5. SAMTGEMEINDE GIEBOLDEHAUSEN

Bushaltestelle	Haupt-Buslinie	Fahrzeit Göttingen [Min]	Fahrzeit Duderstadt [Min]	Nachfragepotenzial Fahrrad		Bike & Ride
Wollbrandshausen Am Feuerteich	170	38	24	Anschluss Seeburg, Bernshausen	+	B+R Mini
Wollbrandshausen Neue Straße	170	39	23	Anschluss Seeburg, Bernshausen	+	B+R Mini
Gieboldehausen Gött. Landstraße	170	42	19	Anschluss Rollshausen	+	B+R Mini
Gieboldehausen Hahlestraße	170	43	17	Anschluss Elbingen, Wollershausen, Aufenthalt	+	B+R Mini
Obernfeld Wurthweg	170	53	8	Anschluss Rollshausen	+	B+R Mini

## 8.6. SAMTGEMEINDE RADOLFSHAUSEN

Bushaltestelle	Haupt-Buslinie	Fahrzeit Göttingen [Min]	Fahrzeit Duderstadt [Min]	Nachfragepotenzial Fahrrad		Bike & Ride
Mackenrode Landesstraße	150	26	28	Anschluss Mackenrode	+	B+R Mini
Potzwenden Landesstraße	150	28	26	Anschluss Potzwenden	+	B+R Mini
Landolfshausen An der Suhla	150	31	23	Anschluss Falkenhagen	+	B+R Mini
Seulingen Göttinger Landstr.	150	36	18	Anschluss Seeburg	+	B+R Mini
Seulingen An der Suhle	150	37	17	Anschluss Desingerode	+	B+R Mini
Waake Hacketalstraße	170	24	37	Anschluss Mackenrode	+	B+R Mini
Bösinghausen Bundesstraße	170	26	35	Anschluss Bösinghausen	+	B+R Mini
Ebergötzen Kirche	170	30	31	zentrale Lage, Anschluss Kirchtal	+	B+R Mini
Ebergötzen Seeburger Straße	170	31	29	Anschluss Seeburg, Krebeck, Aufenthalt	++	B+R Basis

## 9. ANHANG

### 9.1. ÜBERSICHT ZU DEN ERHEBUNGEN

Landkreis	Bahnhof / Haltepunkt / Haltestelle	Erheber	Datum	Erheber	Datum	Erheber	Datum
GÖ	Göttingen	Loendersloot	30.04.15	Theißen	15.06.15	Theißen	23.07.15
GÖ	Hann. Münden	Loendersloot	29.04.15	Plettenberg	03.07.15	Theißen	27.07.15
GÖ	Hedemünden	Loendersloot	19.04.15	Plettenberg	03.07.15	Theißen	27.07.15
GÖ	Adelebsen	Theißen	22.04.15	Böhme	25.06.15	Theißen	29.07.15
GÖ	Lödingsen	Theißen	22.04.15	Böhme	25.06.15	Theißen	29.07.15
GÖ	Friedland	Loendersloot	29.04.15	Plettenberg	06.07.15	Theißen	27.07.15
GÖ	Duderstadt	Theißen	21.04.15	Böhme	24.06.15	Theißen	27.07.15
GÖ	Bovenden	Theißen	29.07.15				
GÖ	Lenglern	Theißen	22.04.15	Böhme	25.06.15	Theißen	29.07.15
GÖ	Dransfeld	Theißen	27.07.15				
GÖ	Gieboldehausen	Böhme	24.06.15	Theißen	28.07.15		
GÖ	Gleichen						
GÖ	Radolfshausen-Ebergötzen	Böhme	24.06.15	Theißen	29.07.15		
GÖ	Rosdorf	Theißen	27.07.15				
GÖ	Staufenberg-Speepe	Loendersloot	30.04.15	Theißen	27.07.15		
OHA	Osterode am Harz	Theißen	21.04.15	Theißen	22.04.15	Böhme	26.06.15
		Theißen	29.07.15				
OHA	Leege	Böhme	26.06.15	Theißen	29.07.15		
OHA	Bad Grund	Theißen	21.04.15	Theißen	29.07.15		
OHA	Herzberg	Theißen	21.04.15	Theißen	22.04.15	Böhme	26.06.15
		Theißen	28.07.15				
OHA	Herzberg Schloß	Theißen	28.07.15				
OHA	Bad Lauterberg Barbis	Theißen	21.04.15	Böhme	26.06.15	Theißen	28.07.15
OHA	Bad Sachsa	Theißen	21.04.15	Böhme	26.06.15	Theißen	28.07.15
OHA	Hattorf am Harz	Theißen	22.04.15	Theißen	28.07.15		
OHA	Wulften	Theißen	22.04.15	Theißen	28.07.15		
OHA	Walkenried	Theißen	21.04.15	Böhme	26.06.15	Theißen	28.07.15

## 10. VERZEICHNISSE

### 10.1. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

B+R	Bike & Ride
GÖ	Landkreis Göttingen
FK	Felgenklemmen (ungeeignete Fahrradständer)
ht	Hoch-tief-Einstellung
k. A.	keine Angabe
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSKN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen
LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen
Min	Minute
MIV	Motorisierter Individualverkehr
nsvp	nicht sozialversicherungspflichtige Personen (u.a. Selbständige, Schüler und Studenten)
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
OHA	Landkreis Osterode am Harz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr, insbesondere auf Stadt- oder Kreisebene
P+R	Park & Ride
PH	Parkhaus
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest, wichtige Punkte z.B. für Touristen
RB	Regionalbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (hier: Regionalbahnen und Regionalexpresslinien) ist der Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der mit Eisenbahnzügen erbracht wird.
V.-Anl.-bü.	Vorderrad-Anlehnbügel
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof

### 10.2. QUELLEN

- Ingenieurgruppe IVV Aachen-Berlin, Befragung des Kfz-Verkehrs in Göttingen 2012
- Internetpräsenzen der beiden Landkreise und der Stadt Göttingen
- Landkreis Osterode am Harz, Statistische Informationen 2014

- Landkreis Göttingen, SEP-Gutachten 2014
- Landkreis Göttingen, Demografiebericht 2014
- Landkreis Osterode am Harz, Demografiebericht, Stand April 2011 (aktualisiert November 2013), und Stand Dezember 2014
- Diverse Erhebungen von IVV Aachen im Auftrag des LK und der Stadt Göttingen
- Bahnhofs- und Streckenverzeichnis der Deutschen Bahn
- Pendlerstatistik der Arbeitsagentur, Stand 30.06.2012
- Vorabdaten zum ZVSN-Nahverkehrsplan 2016
- LNVG, Zählung 2013 der Einsteiger an den Bahnhaltedpunkten (durchschnittliche Tageswerte)