

3.3.2 Verkehrsprofil: *Mobile Region*

Versteht man den Raum Göttingen als eine locker besiedelte Stadtregion, so müssen auch die Verkehrsmöglichkeiten urbanen Mobilitätsansprüchen genügen. Das gilt für den Autoverkehr auf leistungsfähigen überregionalen und regionalen Straßen, den Bahn- und Busverkehr mit attraktiven Linien und Fahrplänen sowie sicheren Radverkehrsmöglichkeiten für Pendler- und Freizeitwecke. Wichtiger werden auch die Kombinationsmöglichkeiten der Verkehrsmittel.

Straßenplanung: *Anbindung der Peripherie*

Die Region Göttingen liegt am Schnittpunkt von A7 und A 38/44, dem Verkehrsknotenpunkt in der geographischen Mitte Deutschlands. Diese überregionale Lagegunst muss in peripheren Teilräumen durch verbesserte regionale Straßenverbindungen zu den Autobahnen genutzt werden können. Auch die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus entfernteren Teilräumen muss verbessert werden. Die Planungen und Anmeldungen zum Bundesfernstraßenplan sehen Ausbaumaßnahmen in Form von Neutrassierungen und Ortsumgehungen für folgende Teilräume vor:

- Solling: Ortsumgehungen der B 241 und der B 446, die teilweise bereits realisiert sind, sollen den Raum Uslar besser an Göttingen und die A 7 anbinden. Mit einer zusätzlichen Weserbrücke bei Bodenfelde/Lippoldsberg könnte eine bessere Verknüpfung mit dem Oberweserraum erfolgen.
- Eichsfeld: Ortsumgehungen im Zuge der B 247 sollen die Anbindung des Raumes Duderstadt an die A 38 gewährleisten.
- Südharz: Die im Bau befindliche Neutrassierung der B 243 im Raum Bad Lauterberg und Bad Sachsa soll die Verbindung zum Oberzentrum und zur A 38 gleichermaßen beschleunigen.
- Rhumetal: Ortsumgehungen der B 241 und B 247 im Raum Katlenburg sollen den Harz besser mit dem Oberzentrum und der A 7 verbinden.
- Ith: Neubauten der B 64 sollen die Weser und den Nordteil der Region zügiger an die A 7 anbinden.

Im Raum Kassel gibt es Überlegungen durch eine Anschlussstelle am Sangerhäuser Berg eine Verbindung zwischen der A 7 und dem 2013 eröffnenden Flugplatz Kassel-Calden zu ermöglichen, die auch für Südniedersachsen von Bedeutung sein könnte.

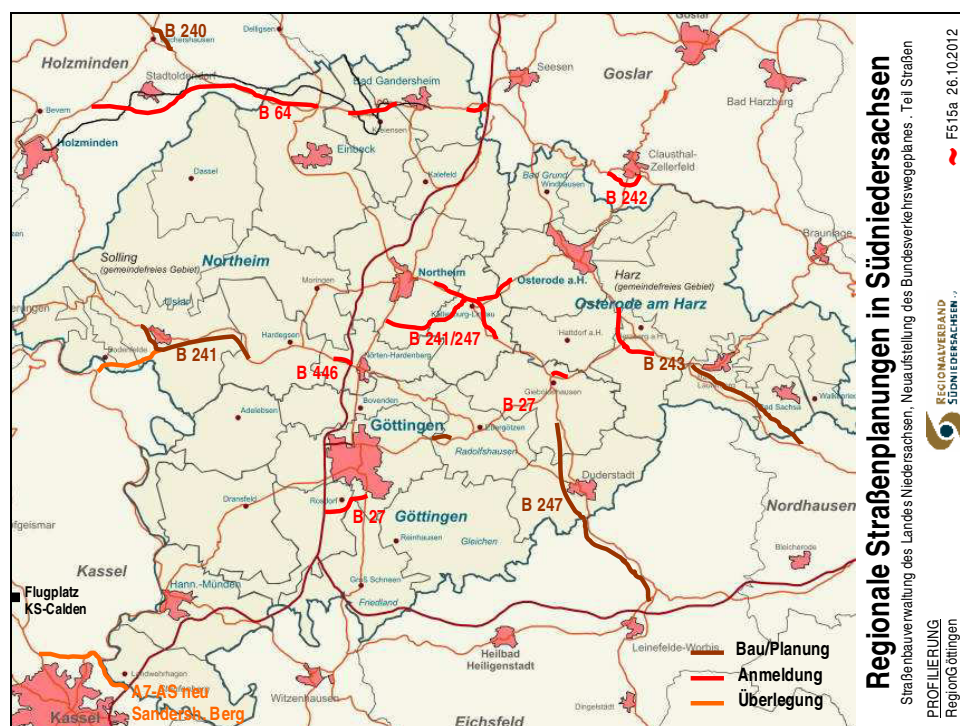


Abbildung Nr. 59

Kombinierte Bahn- und Radmobilität: „HarzWeserBahn“

Südniedersachsen verfügt über ein verzweigtes Schienennetz, das nur sieben der dreißig Gemeinden und Samtgemeinden nicht mit dem Oberzentrum und ICE-Halt Göttingen verbindet. Allerdings sind die Linien aus dem Harzraum im Osten und dem Weserraum im Westen aus topographischen Gründen teilweise umwegig und nur mit Umstiegen z.B. in Kreiensen, Herzberg, Northeim oder Eichenberg an die dominierende Nord-Süd-Strecke im Leinetal angebunden. Dennoch ist der Bahnhof Göttingen von den die 28 Haltepunkte in Südniedersachsen (Landkreise Göttingen, Northeim, Osterode a.H.) umgebenden Siedlungen überwiegend gut erreichbar. Als bahnnah sollen hier die Siedlungen gewertet werden, die sich im drei Kilometer Radius um die Bahnhaltepunkte befinden. Dies gilt als „halber“ Haltestellenabstand und als typische Fahrraddistanz für die täglichen Pendlerfahrten zwischen Wohnung und Bahnhof. Die Bahnstationen müssen dazu mit geeigneten Stellplatzanlagen für Fahrräder (Bike+Ride) ausgestattet sein. In den bahnnahen Siedlungen wohnt in der Region Göttingen etwa ein Drittel (ca. 150.000) der Bevölkerung. Davon benötigen 36 % eine Bahnfahrt von bis zu 30 Minuten zum Bahnhof Göttingen. 34 % brauchen 30 bis 45 Minuten dafür. Für die übrigen 30 % erfordert die Fahrt vom Heimatbahnhof bis zum Göttinger Bahnhof mehr als 45 Minuten. Die längste Fahrzeit braucht man von Gittelde mit 69 Minuten und Walkenried mit 65 Minuten. Rechnet man zu den regionalen bahnhofsnahe Siedlungen die ebenso zu wertende Siedlungskernzone der Stadt Göttingen mit ca. 110.000 Einwohnern hinzu, so ergibt sich ein bahnaffines Potenzial von ca. 260.000 Personen entsprechend 56 % der Regionsbevölkerung. Trotz der lockeren Siedlungsstruktur hat also mehr als die Hälfte der Regionseinwohner einen guten Zugang zur Bahn.

Dieses Potenzial ist punktuell noch ausbaufähig. So gibt es Bestrebungen der Stadt Einbeck, eine früher bestehende Anbindung der Kernstadt zu reaktivieren. Damit würden ca. 15.000 Einwohner zusätzlich in Bahnhofsnahe kommen. Auch die Einrichtung neuer Haltepunkte ist denkbar. So könnte der Bahnhof Moringen wieder geöffnet werden und ca. 4.500 Einwohnern der Kernstadt Moringen die nahe gelegene Bahnnutzung ermöglichen. Ebenso könnte durch einen Haltepunkt in Obernjesa (Gemeinde Rosdorf) ein zusätzliches Potenzial von 4.300 Personen erreicht werden. Diese Maßnahmen würden die bahnahe Personenzahl in der Region um ca. 23.800 entsprechend 5,0 % erhöhen. Damit würde die Gesamtquote der bahnnahen Bevölkerung der Region auf ca. 60 % steigen.

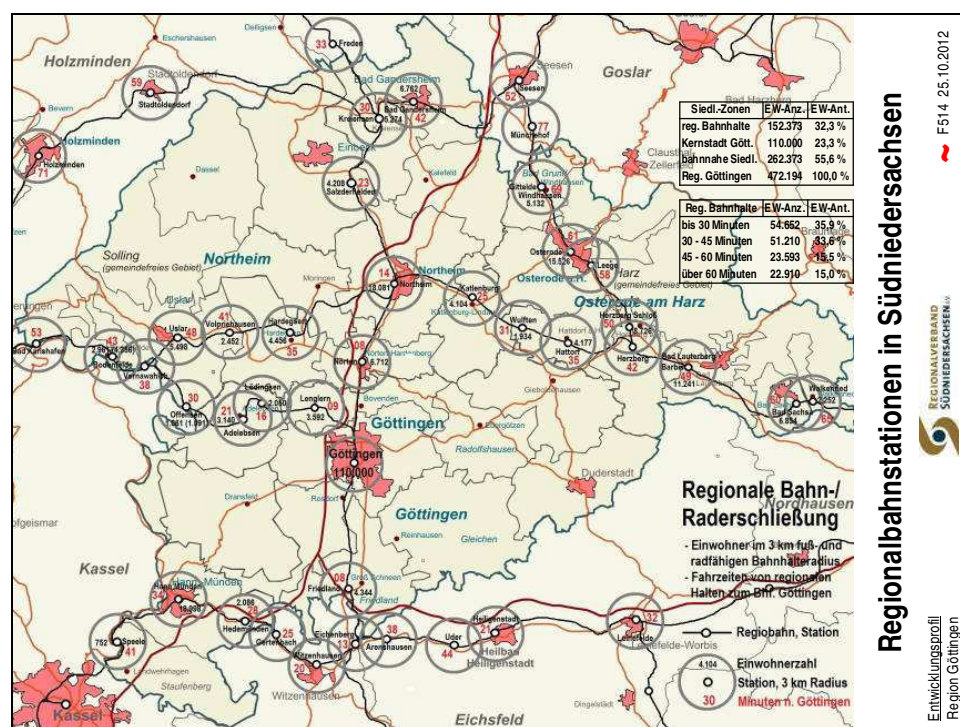


Abbildung Nr. 60

Regionales Radwegenetz: *Fahrradtourismus*

Fahrradtourismus orientiert sich überwiegend an Flusslandschaften, die topographisch und ästhetisch bevorzugt werden. Hierfür ist die südniedersächsische Mittelgebirgslandschaft mit den Hauptflüssen Weser, Werra, Fulda und Leine sowie den Nebenflüssen wie Rhume, Ilme, Schwülme und Söse besonders geeignet. Die Region wird von folgenden niedersächsischen Radfernwegen erschlossen:

- **Weser-Radweg (N3):** Der Weg verläuft am Westrand der Region von Hann. Münden bis Bodenfelde mit Zuwegen entlang Fulda und Werra.
- **Leine-Heide-Radweg (N4):** Der Weg begleitet die Leine von Friedland im Süden bis Kreiensen im Norden und verbindet Göttingen, Northeim und Einbeck miteinander.
- **Weser-Harz-Heide-Radweg (N5):** Der Weg führt von Hann. Münden über Dransfeld nach Göttingen, weiter durch Gleichen nach Duderstadt, von dort über Herzberg nach Osterode Richtung Oberharz.
- **Harz-Weser-Radweg (N11):** Der „Europaweg R1“ quert die Region im Norden und berührt Dassel, Einbeck, Kreiensen und Bad Gandersheim.
- **Harz-Radweg:** Der Rundweg verläuft am regionalen Harzrand von Bad Grund über Osterode Herzberg, Bad Lauterberg und Bad Sachsa nach Walkenried.

Die regionalen Hauptverkehrs- und Siedlungsachsen zwischen den zentralen Orten sowie zu den touristischen Naturparks sind größtenteils bereits mit Radwegen ausgestattet. Es fehlt jedoch an einer durchgehenden Befahrbarkeit und Ausschilderung, die ein regionales Hauptradwegenetz auszeichnet. Ein gutes Beispiel dafür ist der „Leine-Rhume-Erlebnisweg“ im Landkreis Northeim. Ergänzungen des Regionsradwegenetzes bedarf es vor allem in folgenden Relationen:

- **Weser-Leine:** Von Northeim über Moringen und Hardegsen nach Uslar wäre eine durchgehende Radwegeverbindung interessant, die die alte Trasse der B 241 am Bollert nutzen könnte.
- **Schwülme-Leine:** Von Göttingen zur Weser führt ein topographisch günstiger, überwiegend gut ausgebauter Radweg durch das Harste- und Schwülmetal, der noch einer Kennzeichnung bedarf.
- **Leine-Hahle:** Es fehlt eine durchgehende Radwegeverbindung parallel zur B27 zwischen Göttingen und Gieboldehausen, die auch den Seeburger See mit anbindet.
- **Rhume-Söse:** Die kürzeste Radwegeverbindung zwischen Leine und Harz bzw. Northeim und Osterode bestünde entlang von Rhume und Söse und würde so das Regionsradwegenetz ergänzen.

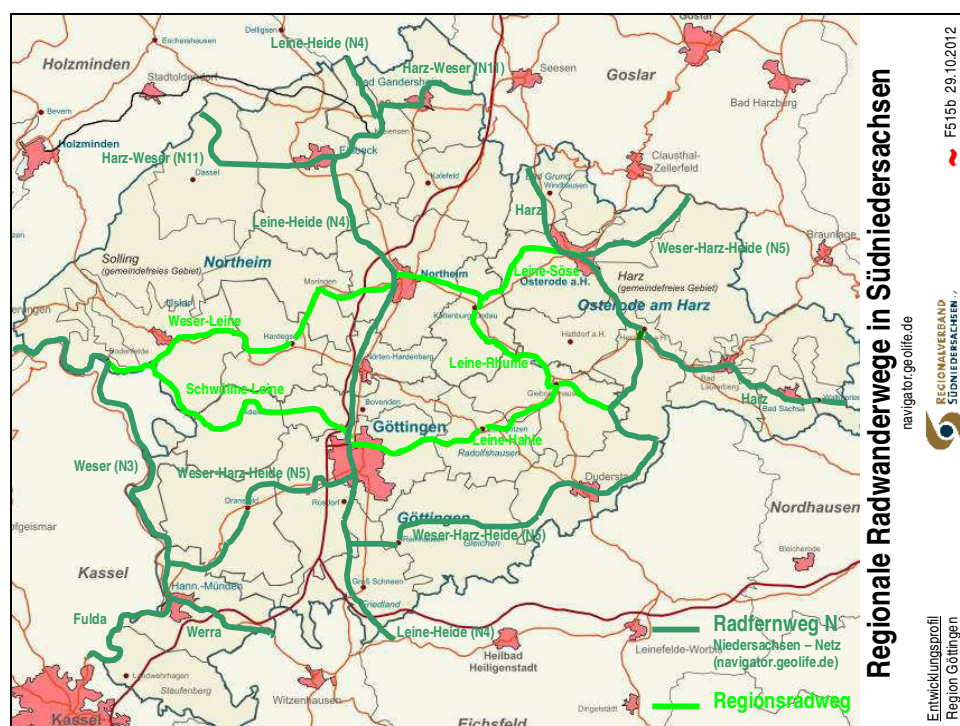


Abbildung Nr. 61