

PLZ	Ort	Linie
99755	Appenrode (OT von Ellrich)	24
99765	Auleben (OT von Heringen/Helme)	20
38877	Benneckenstein	23
99734	Bielen (OT von Nordhausen)	21, K
99752	Bleicherode	27, 271, 272, 28, 281, 29, 293, AB-600, EIC-27
99735	Bliedungen (OT von Bleicherode)	271
99755	Branderode (OT von Gemeinde Hohenstein)	25, 251
99734	Buchholz (OT von Nordhausen)	231, E
99755	Cleysingen (OT von Ellrich)	241
99752	Elende (OT von Bleicherode)	28, 281, 282, 29
99755	Ellrich	24, 241, 251, DB-357
37345	Epschenrode	262, 272, EIC-24
99752	Etzelsrode (OT von Bleicherode)	262, 271
99759	Friedrichslohra (OT von Großlohra)	281, 282, 29
99713	Friedrichsrode	281
99752	Friedrichsthal (OT von Bleicherode)	271
99735	Fronderode (OT von Gemeinde Werther)	26
99735	Gratzungen (OT von Bleicherode)	262, 271
37345	Großbodungen	27, 272, EIC-24, EIC-25, EIC-26
99759	Großlohra	281, 282, 29
99735	Großwechungen (OT von Gemeinde Werther)	25, 26, 261, 262
99759	Großwenden (OT von Großlohra)	281, 282, 29
99735	Großwerther	261, 29, AB-600, DB-601
99755	Gudersleben (OT von Ellrich)	241, D
99765	Görsbach	20, 21, DB-590
99735	Günzerode (OT von Gemeinde Werther)	25, 261, 262
99735	Haferungen (OT von Gemeinde Werther)	26, 261, 262
99735	Hain (OT von Kleinfurra)	291
99752	Hainrode (OT von Bleicherode)	29, 291, 292, 293
99765	Hamma (OT von Heringen/Helme)	20
99768	Harzungen (OT von Gemeinde Harztor)	23
99752	Helenehof	272
99765	Heringen	20, 21, DB-590
99734	Herreden (OT von Nordhausen)	D
99768	Herrmannsacker (OT von Gemeinde Harztor)	231, E
99734	Hesserode (OT von Nordhausen)	25, 26, 261, 262
99734	Himmelgarten (gehört zu Leimbach)	F
99734	Hochstedt (OT von Nordhausen)	D
38700	Hohegeiß	23
99755	Holbach (OT von Gemeinde Hohenstein)	25, 251
99734	Hörnigen (OT von Nordhausen)	D
99768	Ilfeld (OT von Gemeinde Harztor)	10, 23, 231, HSB-326
99735	Immenrode (OT von Gemeinde Werther)	26, 261, 262
99752	Kehmstedt	26, 271
99735	Kinderode (OT von Bleicherode)	292, 293
99752	Kleinbodungen (OT von Bleicherode)	27, 272

PLZ	Ort	Linie
99735	Kleinfurra	291, DB-601, KYF-471
99735	Kleinwechungen (OT von Gemeinde Werther)	25, 26, 261, 262
99735	Kleinwerther	26, 261, 27, 29
99755	Klettenberg (OT von Gemeinde Hohenstein)	25, 251
99752	Kraja (OT von Bleicherode)	27, EIC-27
99734	Krimderode (Stadtteil von Nordhausen)	10, 23, 241, G, HSB-326
99735	Königsthal (OT von Bleicherode)	271
99734	Leimbach (OT von Nordhausen)	F
99755	Liebenrode (OT von Gemeinde Hohenstein)	25, 251
99755	Limlingerode (OT von Gemeinde Hohenstein)	25, 251, 262
99752	Lipprechterode	27, 272, EIC-27
99755	Mackenrode (OT von Gemeinde Hohenstein)	25, 251, 262
99735	Mauderode (OT von Gemeinde Werther)	241, D
99752	Mörbach (OT von Bleicherode)	292, 293
99759	Münchenlohra (OT von Großlohra)	281, 282, 29
99768	Netzkater	23, HSB-326
99759	Neu-Sollstedt	28
37441	Neuhof (OT von Bad Sachsa)	25, 251
99768	Neustadt (OT von Gemeinde Harztor)	23, 231
99759	Niedergebra	28, 281, 282, 29, AB-600
99768	Niedersachswerfen (OT von Gemeinde Harztor)	10, 23, 24, 241, DB-357, HSB-326
99752	Nohra (OT von Bleicherode)	29, 291, 292, 293, AB-600
99734	Nordhausen	20, 21, 23, 241, 25, 26, 262, 27, 29, 291, 1, 2, 10, A, B, C, D, E, F, G, K, DB-357, DB-590, AB-600, DB-601, HSB-326
99752	Obergebra(OT von Bleicherode)	28, 282
99755	Obersachswerfen (OT von Gemeinde Hohenstein)	25
99768	Osterode (OT von Gemeinde Harztor)	23, 231
99734	Petersdorf (OT von Nordhausen)	E, F
99735	Pützingen (OT von Gemeinde Werther)	261, 262, 271
99759	Rehungen (OT von Sollstedt)	28
99734	Rodishain (OT von Nordhausen)	E
99755	Rothesütte (OT von Ellrich)	23
6536	Rottleberode (OT von Gemeinde Südharz)	E
99734	Rüdigsdorf (Stadtteil von Nordhausen)	G
99735	Rüxleben (OT von Kleinfurra)	291
99755	Schiedungen (OT von Gemeinde Hohenstein)	262, 271
99759	Sollstedt	28, 282, AB-600
99768	Sophienhof (OT von Gemeinde Harztor)	23, HSB-326
99734	Steigerthal (OT von Nordhausen)	F
99734	Steinbrücken (OT von Nordhausen)	20, 291
99755	Steinsee (OT von Gemeinde Hohenstein)	25, 251
99734	Stempeda (OT von Nordhausen)	E
99706	Straußberg (OT von Sondershausen)	291, KYF-471
37345	Stöckey	25, 262, 272, EIC-24
99734	Sundhausen (OT von Nordhausen)	20, 291
99755	Sülzhayn (OT von Ellrich)	24
99755	Trebra (OT von Gemeinde Hohenstein)	262, 271, 272
99765	Urbach	21

PLZ	Ort	Linie
99765	Uthleben (OT von Heringen/Helme)	20
99755	Werna (OT von Ellrich)	24
37345	Werningerode	272, EIC-24
99752	Wernrode (OT von Bleicherode)	291, KYF-471
99735	Werther (siehe auch Klein- und Großwerther)	AB-600, DB-601
99765	Windehausen (OT von Heringen/Helme)	21
99752	Wipperdorf (OT von Bleicherode)	26, 27, 271, 291, 292, 293
99755	Woffleben (OT von Ellrich)	241, DB-357
99752	Wolkramshausen (OT von Bleicherode)	261, 29, 291, 292, 293, AB-600, DB-601, KYF-471
99752	Wollersleben (OT von Bleicherode)	29, 291, 293
99759	Wülfingerode (OT von Sollstedt)	28

Tabelle 2: Verkehrsangebot im Landkreis Nordhausen

VU/Linie	Linienverlauf	Anzahl bedienter Haltestellen (im Kreisgebiet)	Anzahl Halte (im Kreisgebiet)	mittl. Anzahl Halte je Station	Beginn erste Fahrt (schultags)	Ende letzte Fahrt (schultags)	proz. Anteil Halte SVZ I (vor 6 Uhr)	proz. Anteil Halte HVZ I (6-8 Uhr)	proz. Anteil Halte NVZ I (8-15 Uhr)	proz. Anteil Halte HVZ II (15-17 Uhr)	proz. Anteil Halte NVZ II (17-19 Uhr)	proz. Anteil Halte SVZ II (nach 19 Uhr)	Bedienung auf Linie nur bis 17 Uhr	Bedienung Abendverkehr (SVZ II)	Anzahl Fahrplanfahrten Schultag (Kreisgebiet)	Anzahl Fahrplanfahrten Sa (Kreisgebiet)	Anzahl Fahrplanfahrten So/Fei (Kreisgebiet)	mittl. Anzahl Halte je Fahrplanfahrt Schultag	Kennwert Halte/Hast.*Fahrten	Netzhierarchie Hauptnetz	Netzhierarchie Ergänzungsnetz	Bemerkung/ Funktion
TRAM1	Bahnhofsplatz - Südharz Klinikum	14	1.131	81	04:23	23:36	6%	12%	42%	13%	13%	15%		ja	129	75	73	8.8	63%	x		
TRAM2	Parkallee - Nordhausen Ost	13	1.479	114	04:57	23:43	3%	11%	45%	13%	13%	15%		ja	129	76	76	11.5	88%	x		
TRAM10	Ilfeld/Neanderklinik - Niedersachswerfen - Nordhausen/Südharz Klinikum	26	619	24	04:23	21:33	11%	11%	46%	13%	9%	9%		ja	37	19	18	16.7	64%	x		
VBN_A	Salza - Bahnhofsplatz - Hochschule - Pferdemarkt	25	2.080	83	05:03	21:59	3%	14%	45%	13%	13%	13%		ja	101	72*	32*	20.6	82%	x		*inkl. Rufbusfahrten
VBN_B	Bahnhofsplatz - Darrweg - Uthleber Weg - Südstraße - Niedersalza	20	205	10	05:35	16:59	8%	38%	18%	37%	0%	0%	ja		14			14.6	73%		x	Linie verkehrt nur bis 17 Uhr
VBN_C	Bahnhofsplatz - Niedersalza - Bahnhofsplatz	13	112	9	05:43	15:02	13%	29%	58%	0%	0%	0%	ja		7	4*		16.0			x	Ringlinie nur bis 15 Uhr betrieben, *inkl. Rufbusfahrten
VBN_D	Salza - Herreden - Hochstedt - Hörningen - Gudersleben	12	104	9	05:23	18:04	4%	18%	47%	21%	10%	0%			19	11*	11*	5.5	46%		x	wenig Halte je Fahrt, Baufahrplan, *inkl. Rufbusfahrten
VBN_E	Bahnhofsplatz - Salza - Südharz Klinikum - Buchholz - Rottleberode	31	720	23	04:58	19:19	4%	24%	44%	16%	10%	2%		ja	37	18*	18*	19.5	63%	x		*inkl. Rufbusfahrten
VBN_F	Bahnhofsplatz - Pferdemarkt - Leimbach - Steigerthal - Petersdorf/Schule	21	263	13	05:10	17:43	10%	17%	46%	20%	8%	0%			19	6*	6*	13.8	66%		x	*inkl. Rufbusfahrten
VBN_G	Salza - KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora - Rüdigsdorf - Bahnhofsplatz	18	93	5	06:55	16:58	0%	20%	37%	43%	0%	0%	ja		19			4.9	27%		x	Linie verkehrt nur bis 17 Uhr, wenig Halte je Fahrt
VBN_K	Gesamtverkehr Bahnhofspl. - Hallesche Str. - Rathsfelder Str. - Bielen	12	146	12	04:00	18:26	1%	37%	25%	26%	10%	0%			54	18*	12*	2.7	23%	x		viele Fahrten, wenig Halte je Fahrt
VBN_20	Nordhausen - Uthleben - Heringen - Auleben - Görzbach	25	534	21	04:45	21:22	6%	16%	43%	17%	10%	8%		ja	43	14*	16*	12.4	50%	x		*inkl. Rufbusfahrten
VBN_21	Nordhausen - Bielen - Windehausen - Urbach - Görzbach	15	334	22	04:00	18:28	9%	15%	46%	20%	10%	0%			36	14*	12*	9.3	62%			*inkl. Rufbusfahrten
VBN_23	Nordhausen - Neustadt - Benneckenstein - Hohegeiß	29	504	17	04:50	21:04	6%	14%	42%	18%	13%	6%		ja	87	13*	13*	5.8	20%			viele Fahrten, wenig Halte je Fahrt

VU/Linie	Linienverlauf	Anzahl bedienter Haltestellen (im Kreisgebiet)	Anzahl Halte (im Kreisgebiet)	mittl. Anzahl Halte je Station	Beginn erste Fahrt (schultags)	Ende letzte Fahrt (schultags)	proz. Anteil Halte SVZ I (vor 6 Uhr)	proz. Anteil Halte HVZ I (6-8 Uhr)	proz. Anteil Halte NVZ I (8-15 Uhr)	proz. Anteil Halte HVZ II (15-17 Uhr)	proz. Anteil Halte NVZ II (17-19 Uhr)	proz. Anteil Halte SVZ II (nach 19 Uhr)	Bedienung auf Linie nur bis 17 Uhr	Bedienung Abendverkehr (SVZ II)	Anzahl Fahrplanfahrten Schultag (Kreisgebiet)	Anzahl Fahrplanfahrten Sa (Kreisgebiet)	Anzahl Fahrplanfahrten So/Fei (Kreisgebiet)	mittl. Anzahl Halte je Fahrplanfahrt Schultag	Kennwert Halte/Hast.*Fahrten	Netzhierarchie Hauptnetz	Netzhierarchie Ergänzungsnetz	Bemerkung/ Funktion	
VBN_231	Hermannsacker - Neustadt - Ilfeld	9	27	3	09:30	14:22	0%	0%	0%	100%	0%	0%	ja		3								reine Rufbuslinie
VBN_24	Niedersachswerfen - Appenrode - Werna - Sülzhayn - Ellrich	16	258	16	05:13	18:49	8%	23%	43%	18%	8%	0%			22	4	4	11.7	73%				
VBN_241	Nordhausen - Niedersachswerfen - Woffleben - Gudersleben - Ellrich	22	181	8	05:45	17:02	4%	27%	39%	31%	0%	0%	ja		32			5.7	26%				wenig Halte je Fahrt
VBN_25	Nordhausen - Günzerode - Branderode - Mackenrode - Stöckey	23	312	14	05:10	20:12	4%	20%	44%	21%	5%	6%		ja	23	4	2	13.6	59%				
VBN_251	Hohenstein - Bad Sachsa - Ellrich	16	29	2	06:32	14:46	0%	34%	66%	0%	0%	0%	ja		9			3.2	20%				wenig Halte je Fahrt
VBN_26	Nordhausen - Großwechungen - Haferungen - Kehmstedt - Wipperdorf	21	304	14	05:14	18:20	5%	15%	51%	24%	5%	0%			29	10	6*	10.5	50%				*inkl. Rufbusfahrten
VBN_261	Wolkramshausen - Werther - Großwechungen	22	79	4	06:55	16:34	0%	15%	46%	39%	0%	0%	ja		11			7.2	33%				wenig Halte je Fahrt
VBN_262	Nordhausen- Großwechungen- Haferungen- Schiedungen- Stöckey	23	86	4	04:35	17:06	27%	33%	33%	8%	0%	0%	ja		7			12.3	53%				
VBN_27	Nordhausen - Wipperdorf - Bleicherode - Großbodungen	26	363	14	04:48	19:09	9%	23%	34%	23%	10%	1%			43	8	8	8.4	32%				wenig Halte je Fahrt
VBN_271	Bleicherode - Friedrichsthal - Schiedungen - Trebra	22	140	6	04:58	16:21	1%	28%	54%	16%	0%	0%	ja		16			8.8	40%				wenig Halte je Fahrt
VBN_272	Bleicherode - Steinrode - Trebra	14	62	4	06:33	17:29	0%	24%	53%	16%	6%	0%			13			4.8	34%				wenig Halte je Fahrt
VBN_28	Bleicherode - Sollstedt - Rehungen	19	474	25	04:25	19:11	4%	28%	43%	15%	9%	1%			53	4	4	8.9	47%				wenig Halte je Fahrt
VBN_281	Bleicherode - Großlohra - Friedrichsrode	9	30	3	06:36	12:18	0%	17%	83%	0%	0%	0%	ja		5			6.0	67%				
VBN_282	Rehungen - Sollstedt - Großlohra	9	28	3	06:50	15:48	0%	32%	50%	18%	0%	0%	ja		7			4.0	44%				wenig Halte je Fahrt
VBN_29	Nordhausen - Wolkramshausen - Hainrode - Großlohra - Bleicherode	33	419	13	04:50	18:27	6%	17%	44%	25%	8%	0%			29	6	4	14.4	44%				
VBN_291	Nordhausen - Steinbrücken - Hain - Hainrode	27	172	6	05:23	17:32	3%	22%	46%	24%	6%	0%			32			5.4	20%				viele Fahrten, wenig Halte je Fahrt

VU/Linie	Linienverlauf	Anzahl bedienter Haltestellen (im Kreisgebiet)	Anzahl Halte (im Kreisgebiet)	mittl. Anzahl Halte je Station	Beginn erste Fahrt (schultags)	Ende letzte Fahrt (schultags)	proz. Anteil Halte SVZ I (vor 6 Uhr)	proz. Anteil Halte HVZ I (6-8 Uhr)	proz. Anteil Halte NVZ I (8-15 Uhr)	proz. Anteil Halte HVZ II (15-17 Uhr)	proz. Anteil Halte NVZ II (17-19 Uhr)	proz. Anteil Halte SVZ II (nach 19 Uhr)	Bedienung auf Linie nur bis 17 Uhr	Bedienung Abendverkehr (SVZ II)	Anzahl Fahrplanfahrten Schultag (Kreisgebiet)	Anzahl Fahrplanfahrten Sa (Kreisgebiet)	Anzahl Fahrplanfahrten So/Fei (Kreisgebiet)	mittl. Anzahl Halte je Fahrplanfahrt Schultag	Kennwert Halte/Hast. *Fahrten	Netzhierarchie Hauptnetz	Netzhierarchie Ergänzungsnetz	Bemerkung/ Funktion
VBN_292	Wolkramshausen - Mörbach - Wipperdorf	8	38	5	06:46	15:29	0%	45%	42%	13%	0%	0%	ja		9			4.2	53%			Linie verkehrt nur in HVZ, wenig Halte je Fahrt
VBN_293	Wolkramshausen - Wipperdorf - Bleicherode	22	169	8	07:04	16:10	0%	17%	62%	21%	0%	0%	ja		15			11.3	51%			Linie verkehrt fast nur in HVZ

Tabelle 3: Einteilung der Ortsteile nach Nutzungsdichte

Buchstabe	ORTSTEIL 2022	GEMEINDE 2022	Einwohner	Schüler (Schulort)	Beschäftigte AO (anteilig)	Nutzungsdichte EAA/km ²	Nutzungsdichte Bewertung	Haltestellenanzahl	Haltestellen je 1000 Ew.	Öv-Abfahrten (Mo-FrS)	Öv-Abfahrten(Mo-FrS) je 1.000 Ew.	Öv-Abfahrten(Mo-FrS)/Hast.	Bemerkung
A	Appenrode	Ellrich, Stadt	361	0	85	75	niedrig	1	2.8	21	58.2	21	
A	Auleben	Heringen/Helme, Stadt	903	0	200	57	niedrig	3	3.3	58	64.2	19	
B	Bielen	Nordhausen, Stadt	1.219	0	605	284	mittel	4	3.3	114	93.5	29	
B	Bleicherode	Bleicherode, Stadt	5.248	1.021	1.320	410	hoch	9	1.7	541	103.1	60	
B	Branderode	Hohenstein	155	0	10	45	niedrig	1	6.5	22	141.9	22	
B	Buchholz	Nordhausen, Stadt	192	0	95	109	niedrig	2	10.4	50	260.4	25	
E	Elende	Bleicherode, Stadt	89	0	22	57	niedrig	1	11.2	15	168.5	15	
E	Ellrich	Ellrich, Stadt	3.049	450	719	265	mittel	9	3.0	170	55.8	19	
E	Etzelsrode	Bleicherode, Stadt	74	0	19	26	niedrig	1	13.5	12	162.2	12	
F	Friedrichslohra	Großlohra	447	0	28	52	niedrig	2	4.5	29	64.9	15	
F	Friedrichsthal	Bleicherode, Stadt	215	0	54	22	niedrig	4	18.6	42	195.3	11	
G	Görsbach	Görsbach	1.012	119	88	154	mittel	3	3.0	80	79.1	27	
G	Großwechungen	Werther	801	0	181	64	niedrig	3	3.7	73	91.1	24	
G	Großwenden	Großlohra	184	0	12	98	niedrig	1	5.4	22	119.6	22	
G	Gudersleben	Ellrich, Stadt	225	0	53	33	niedrig	1	4.4	18	80.0	18	
G	Günzerode	Werther	205	0	46	47	niedrig	1	4.9	29	141.5	29	
H	Haferungen	Werther	150	0	34	29	niedrig	1	6.7	25	166.7	25	
H	Hain	Kleinfurra	225	0	18	50	niedrig	2	8.9	16	71.1	8	
H	Hainrode	Bleicherode, Stadt	356	0	90	51	niedrig	1	2.8	21	59.0	21	
H	Hamma	Heringen/Helme, Stadt	238	0	53	50	niedrig	1	4.2	25	105.0	25	
H	Harzungen	Harztor	195	0	39	60	niedrig	1	5.1	34	174.4	34	
H	Heringen	Heringen/Helme, Stadt	2.053	413	455	139	niedrig	7	3.4	170	82.8	24	
H	Herrmannsacker	Harztor	328	0	66	20	niedrig	2	6.1	44	134.1	22	
H	Herreden	Nordhausen, Stadt	410	0	203	108	niedrig	1	2.4	30	73.2	30	
H	Hesserode	Nordhausen, Stadt	652	0	323	195	mittel	3	4.6	97	148.8	32	
H	Hochstedt	Nordhausen, Stadt	58	0	29	29	niedrig	1	17.2	11	189.7	11	
H	Holbach	Hohenstein	152	0	9	52	niedrig	1	6.6	18	118.4	18	
H	Hörnigen	Nordhausen, Stadt	212	0	105	68	niedrig	1	4.7	18	84.9	18	
I	Ilfeld	Harztor	2.892	99	585	59	niedrig	13	4.5	225	77.8	17	inkl. Sophienhof
I	Immenrode	Werther	100	0	23	42	niedrig	2	20.0	32	320.0	16	inkl. Fronderode
K	Kehmstedt	Kehmstedt	450	0	4	40	niedrig	1	2.2	24	53.3	24	
K	Kleinbodungen	Bleicherode, Stadt	326	0	82	78	niedrig	2	6.1	32	98.2	16	
K	Kleinfurra	Kleinfurra	477	0	39	67	niedrig	3	6.3	28	58.7	9	...weitere Haltestellen in Ruxleben
K	Kleinwechungen	Werther	233	0	53	53	niedrig	3	12.9	126	540.8	42	Linienüberlagerungen!
K	Kleinwenden	Großlohra	225	0	14	33	niedrig	1	4.4	16	71.1	16	inkl. Münchenlohra
K	Klettenberg	Hohenstein	323	62	20	62	niedrig	2	6.2	30	92.9	15	
K	Kraja	Bleicherode, Stadt	287	0	72	81	niedrig	4	13.9	12	41.8	3	
K	Krimderode	Nordhausen, Stadt	802	0	398	403	hoch						
L	Leimbach	Nordhausen, Stadt	778	0	386	88	niedrig	3	3.9	51	65.6	17	inkl. Himmelgarten
L	Liebenrode	Hohenstein	290	0	18	35	niedrig	2	6.9	34	117.2	17	inkl. Steinsee
L	Limlingerode	Hohenstein	229	0	14	24	niedrig	1	4.4	13	56.8	13	

Buchstabe	ORTSTEIL 2022	GEMEINDE 2022	Einwohner	Schüler (Schulort)	Beschäftigte AO (anteilig)	Nutzungsdichte EAA/km ²	Nutzungsdichte Bewertung	Haltestellenanzahl	Haltestellen je 1000 Ew.	Öv-Abfahrten (Mo-FrS)	Öv-Abfahrten(Mo-FrS) je 1.000 Ew.	Öv-Abfahrten(Mo-FrS)/Hast.	Bemerkung
L	Lipprechterode	Lipprechterode	489	0	5	51	niedrig	4	8.2	42	85.9	11	
M	Mackenrode	Hohenstein	421	0	26	53	niedrig	3	7.1	42	99.8	14	
M	Mauderode	Werther	115	0	26	44	niedrig	1	8.7	17	147.8	17	
M	Mörbach	Bleicherode, Stadt	70	0	18	30	niedrig	1	14.3	9	128.6	9	
N	Neustadt	Harztor	945	0	191	125	niedrig	5	5.3	112	118.5	22	
N	Niedergebra	Niedergebra	631	101	129	86	niedrig	5	7.9	170	269.4	34	
N	Niedersachswerfen	Harztor	2.933	366	593	328	hoch	9	3.1	271	92.4	30	
N	Nohra	Bleicherode, Stadt	489	85	123	97	niedrig	5	10.2	129	263.8	26	inkl. Kinderode, Hünstein
N	Nordhausen	Nordhausen, Stadt	33.082	4.010	18.179	2.697	sehr hoch	102	2.8	6.942	189.5	68	
O	Obergebra	Bleicherode, Stadt	840	0	211	134	niedrig	1	1.2	55	65.5	55	
O	Obersachswerfen	Hohenstein	72	0	4	23	niedrig	1	13.9	20	277.8	20	
O	Osterode	Harztor	219	0	44	111	niedrig	1	4.6	46	210.0	46	
P	Petersdorf	Nordhausen, Stadt	342	85	170	148	niedrig	2	5.8	66	193.0	33	
P	Pützlingen	Werther	118	0	27	27	niedrig	1	8.5	13	110.2	13	
R	Rehungen	Sollstedt	393	0	77	54	niedrig	3	7.6	45	114.5	15	
R	Rodishain	Nordhausen, Stadt	275	0	136	177	mittel	1	3.6	16	58.2	16	
R	Rothsütte	Ellrich, Stadt	100	0	24	7	niedrig	1	10.0	17	170.0	17	
R	Rüdigsdorf	Nordhausen, Stadt	81	0	40	32	niedrig	1	12.3	6	74.1	6	
R	Rüxleben	Kleinfurra	305	0	25	55	niedrig	3	9.8	26	85.2	9	
S	Salza	Nordhausen, Stadt	2.755	273	1.367	538	hoch						
S	Schiedungen	Hohenstein	159	0	10	30	niedrig	1	6.3	16	100.6	16	
S	Sollstedt	Sollstedt	2.179	114	427	278	mittel	5	2.3	162	74.3	32	
S	Steigerthal	Nordhausen, Stadt	307	0	152	89	niedrig	2	6.5	15	48.9	8	
S	Steinbrücken	Nordhausen, Stadt	206	0	102	70	niedrig	1	4.9	7	34.0	7	
S	Stempeda	Nordhausen, Stadt	263	0	130	40	niedrig	2	7.6	36	136.9	18	
S	Sülzhayn	Ellrich, Stadt	1.116	0	263	146	niedrig	4	3.6	89	79.7	22	
S	Sundhausen	Nordhausen, Stadt	1.020	0	506	295	mittel	3	2.9	53	52.0	18	
T	Trebra	Hohenstein	297	0	19	27	niedrig	1	3.4	13	43.8	13	
U	Urbach	Urbach	876	0	115	37	niedrig	2	2.3	60	68.5	30	
U	Uthleben	Heringen/Helme, Stadt	1.026	0	227	85	niedrig	4	3.9	119	116.0	30	Baumschule/Mönchstr. Zusammengefasst
W	Werna	Ellrich, Stadt	202	0	48	38	niedrig	1	5.0	21	104.0	21	
W	Wernrode	Bleicherode, Stadt	219	0	55	52	niedrig	1	4.6	12	54.8	12	
W	Werther	Werther	1.324	115	300	97	niedrig	10	7.6	202	152.6	20	
W	Windehausen	Heringen/Helme, Stadt	484	0	107	100	niedrig	1	2.1	24	49.6	24	
W	Wipperdorf	Bleicherode, Stadt	1.279	70	322	91	niedrig	7	5.5	176	137.6	25	inkl. Pustleben
W	Woffleben	Ellrich, Stadt	425	0	100	86	niedrig	6	14.1	55	129.4	9	etliche Haltestellen nicht in Betrieb
W	Wolkramshausen	Bleicherode, Stadt	680	309	171	207	mittel	6	8.8	184	270.6	31	Bus/Wernröder Str. Zusammengefasst
W	Wollersleben	Bleicherode, Stadt	224	0	56	46	niedrig	1	4.5	20	89.3	20	
W	Wülfingerode	Sollstedt	426	0	84	66	niedrig	2	4.7	39	91.5	20	
			84.208	7.692	31.282			315	3.7	11.775	139.8	37	

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar	
Auleben	Auleben	0 01	B						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X					X		X	X	X			
Auleben, Aumühle	Auleben	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X		X	X											
Auleben, Klauerstraße	Auleben	0 01 - HIN								Gemeinde	X		X	X							X				Festbedienung ab s21
Bad Sachsa, Bad	Bad Sachsa	0 01 - HIN																							nur im FSV bedient
Bad Sachsa, Bahnhof	Bad Sachsa	0 01 - HIN																							nur Bedienung durch L-470; Relevanz für FP- Heft
Bad Sachsa, Neuhof	Bad Sachsa	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X				X			X	X			Umstieg
Bad Sachsa, Neuhof Kirche	Bad Sachsa	0 01 - HIN 02 - RÜCK																							nur Bedienung durch L-470; Relevanz für FP- Heft
Bad Sachsa, Tettenborn	Bad Sachsa	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3			X				Gemeinde	X		X	X								X			
Benneckenstein, Bf.	Benneckenstein	0 01 - HIN	C3						HVB	HVB	X	X	X	X					X		X	X			
Benneckenstein, H.d.Gastes	Benneckenstein	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1						HVB	HVB		X	X	X			X	X	X		X	X			
Benneckenstein, Waldschlößchen	Benneckenstein	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X		X	X											
Bleicherode Ost/Bahnhof	Bleicherode	0 01	C1							Gemeinde	X		X	X							X				
Bleicherode Ost/Kaliwerk	Bleicherode	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X					X		X	X			
Bleicherode, Elende	Bleicherode	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X			
Bleicherode, Gewerbestraße	Bleicherode	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X			
Bleicherode, Gymnasium	Bleicherode	0 01 - HIN 02 - HIN	A		X				Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X				
Bleicherode, Heimatmuseum	Bleicherode	0 01 - HIN	C2		X					Gemeinde	X		X	X											
Bleicherode, Löwentor (siehe Kommentarspalte)	Bleicherode	0 010 040 030 02	A		X				Gemeinde	Gemeinde		X	X	X	X		vorgesehen	vorgesehen	X		X	X			19.01.2022: Neuaufnahme erfolgt (Koordinaten & Bilder; DFI vorgesehen)
Bleicherode, Nordhäuser Str.	Bleicherode	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X		X	X							X				
Bleicherode, Schillerplatz	Bleicherode	0 01 - HIN 02 - RÜCK	B						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X			
Bleicherode, Sparkasse	Bleicherode	0 01	C2							Gemeinde	X		X	X											
Buchholz, Abzweig	Buchholz (b Nordhausen)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Stadt NDH	X		X	X					X		X	X			
Buchholz, Gasthaus	Buchholz (b Nordhausen)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1			X			Gemeinde	Stadt NDH	X		X	X					X		X	X			
El., Woffl./Guderslebener Str.	Ellrich	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X		X	X											
Ellrich, Am Markt	Ellrich	0 01	C1							Gemeinde		X	X	X						X	X	X			
Ellrich, Appenrode	Ellrich	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X			

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar
Görsbach, Chausseehaus	Görsbach	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X										
Görsbach, Schule	Görsbach	0 01	B						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Großbodungen, Am Zoll	Großbodungen	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X										z.Z. im Umbau (27.10.2021)
Großbodungen, Bahnhof	Großbodungen	0 01	C1		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Großbodungen, Gewerbegebiet	Großbodungen	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		z.Z. im Umbau (27.10.2021)
Großlo., Friedrichslohra/Teich	Großlohra	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Großlo., Friedrichslohra/WH	Großlohra	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Großlohra, Großwenden	Großlohra	0 01 02	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Großlohra, Münchenlohra	Großlohra	0 01	C2		X				Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Hainrode	Hainrode (Hainleite)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Hamma	Hamma	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Harzungen	Harzungen	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X					X		X	X		
Helbedündorf, Friedrichsrode	Helbedündorf	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Heringen, Am Betonwerk	Heringen (Helme)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X										
Heringen, Kaufhalle	Heringen (Helme)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X					X		X			
Heringen, R.-Breitscheid-Str.	Heringen (Helme)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X			
Heringen, Schule	Heringen (Helme)	0 01	A						Gemeinde	Gemeinde	X			X							X			
Heringen, Seniorenheim	Heringen (Helme)	0 01	C3		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X					
Heringen, Str. der Einheit	Heringen (Helme)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X					X		X			
Herrmansa., Iberg/Talsperre	Herrmannsacker	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X										
Herrmannsacker	Herrmannsacker	0 01	C1						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Hohenst., Mackenr./Hasenwinkel	Hohenstein (Thür)	0 01 - HIN	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X										
Hohenst., Mackenr./Lohbergstr.	Hohenstein (Thür)	0 01							Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X			X		
Hohenst., Klettenberg/Turnhalle	Hohenstein (Thür)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X							X	X		
Hohenstein, Branderode	Hohenstein (Thür)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Hohenstein, Holbach	Hohenstein (Thür)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Hohenstein, Klettenberg	Hohenstein (Thür)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X					X		X	X		
Hohenstein, Klettenberg/Schule	Hohenstein (Thür)	0 01	C1						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X						X	X	X		
Hohenstein, Liebenrode	Hohenstein (Thür)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar
Hohenstein, Limlingerode	Hohenstein (Thür)	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Hohenstein, Mackenrode/WH	Hohenstein (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X					X		X	X		
Hohenstein, Obersachswerfen	Hohenstein (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Hohenstein, Schiedungen	Schiedungen	0 01	C1						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Hohenstein, Steinsee	Hohenstein (Thür)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X			X		
Hohenstein, Trebra	Trebra (b Nordhausen)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Ilfeld	Ilfeld	0 22 - RÜCK0 21 - HIN						X	HSB	HSB									X		X	X		keine Kategorisierung, da HSB Hast.
Ilfeld, Bahnhof	Ilfeld	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X							X			
Ilfeld, Kirche	Ilfeld	0 010 03 - HIN	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X							X			
Ilfeld, Kreuzung	Ilfeld	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Ilfeld, Neanderklinik	Ilfeld	0 21						X	HSB	HSB									X		X	X		keine Kategorisierung, da HSB Hast.
Ilfeld, Netzkater	Ilfeld	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X										
Ilfeld, Rosensteg	Ilfeld	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X										
Ilfeld, Schreiberwiese	Ilfeld	0 21						X	HSB	HSB									X		X	X		keine Kategorisierung, da HSB Hast.
Ilfeld, Schule	Ilfeld	0 010 02 - Ersatzhalt	C1						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Ilfeld, Sophienhof	Ilfeld	0 01	C3	X					Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Ilfeld, Talbrauerei	Ilfeld	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X										
Ilfeld, Wiegersdorf	Ilfeld	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X							X	X		
Kehmstedt	Kehmstedt	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X			
Kleinbodungen	Kleinbodungen	0 01 - HINO 04 - RÜCK0 03 - HINO 02 - RÜCK	C1	X					Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Kleinbodungen, Schacht	Kleinbodungen	0 010 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Kleinf., Ruxleb./Schellenberg	Kleinfurra	0 01 - RÜCK0 02 - HIN	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X										
Kleinfurra, Hain	Kleinfurra	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Kleinfurra, Hain/Gärtnerei	Kleinfurra	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Kleinfurra, Ort	Kleinfurra	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2	X					Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X					vor Umbau gab es noch einen 3. Steig hinter Steig 02; Steig 03 12.01.2022 gelöscht
Kleinfurra, Ruxleben/Ort	Kleinfurra	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X			
Kleinfurra, Ruxleben/Zoll	Kleinfurra	0 01 - HINO 030 02	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X					

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar
Kleinfurra, Tankstelle	Kleinfurra	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X			X		
Kraja, Kreuzung	Kraja	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3			X			Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Kraja, Schacht	Kraja	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X					
Kraja, Wartehalle	Kraja	0 010 02 - Fremdbedienung	C3		X				Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Lipprechterode, Helenenhof	Lipprechterode	0 01	C3		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Lipprechterode, Krajaer Str.	Lipprechterode	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Lipprechterode, Wartehalle	Lipprechterode	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
NDH, Bielen/Alte Leipziger Str	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Bielen/Im Krug	Nordhausen (Thür)	0 01	C2							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Bielener Kiesgewässer	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Friedrich-List-Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HIN	C3							Stadt NDH		X	X	X										Steig in Richtung Industriegeweg entfernt ab 02.01.2023
NDH, FS Pestalozzi	Nordhausen (Thür)	0 01 - RÜCK0 02 - HINO 03 - Ersatzhalt FSV	C1							Stadt NDH	X			X										
NDH, G.-A.-Hanewacker-Str.	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Hallesche Str./Tankstelle	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2							Stadt NDH		X	X	X										
NDH, Hesser./Kleinwertherstr.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Stadt NDH	X	X	X	X					X		X	X		
NDH, Hesserode/Siedlung	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Stadt NDH		X	X	X					X		X	X		
NDH, Hesserode/Wartehalle	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Stadt NDH	X	X	X	X					X		X	X		
NDH, Krimde./Rüdigsdorfer Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X							X			
NDH, Krimderode/Harzstr.	Nordhausen (Thür)	0 01-HINO 02-RÜCK	C3							Stadt NDH		X	X	X							X			
NDH, Krimderode/Kohnsteinweg	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X	X	X	X										
NDH, Krimderode/Kreuzung	Nordhausen (Thür)	0 01-HINO 02-RÜCK	C3							Stadt NDH		X	X	X							X			
NDH, KZ-Gedenkstätte M.-Dora	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2							Stadt NDH	X		X	X							X			
NDH, Landratsamt/Badehaus	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCK0 21 - HIN	A		X				VBN	Stadt NDH			X	X	X				X		X	X		
NDH, Leimbach/Sportplatz	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2		X				Gemeinde	Stadt NDH	X		X	X					X		X	X		

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar
NDH, Niedersal./NachtigaNenw.	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Niedersalza/An der Salza	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1						VBN	Stadt NDH	X	X	X	X					X		X			
NDH, Niedersalza/Elsterstieg	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Niedersalza/Falkenweg	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Niedersalza/Holungsbügel	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Niedersalza/Schule	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1							Stadt NDH	X		X	X							X			Schulhaltestelle
NDH, Petersdorf/Butterberg	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X							X			
NDH, Pl. der Gewerkschaften	Nordhausen (Thür)	0 010 040 030 02	A							Stadt NDH	X		X	X							X			
NDH, Rathaus/Kornmarkt	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 22 - RÜCKO 21 - HINO 02 -RÜCK	A	X	X				Stadt NDH	Stadt NDH	X		X	X		X	X	X	X		X	X		
NDH, Salza/A.-Kuntz-Schule	Nordhausen (Thür)	0 01	C1						Stadt NDH	Stadt NDH		X	X	X					X		X			
NDH, Salza/Ecke Schurzfell	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1							Stadt NDH	X		X	X										Angebot
NDH, Salza/Herreder Str.	Nordhausen (Thür)	0 01											X											ehem. FSV Haltestelle, keine Bedienung mehr seit s18
NDH, Salza/K.-Liebknecht-Platz	Nordhausen (Thür)	0 01	A		X				Stadt NDH	Stadt NDH		X	X	X	X		X	X	X		X	X		
NDH, Salza/Zuckerweg	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1							Stadt NDH	X		X	X							X			Angebot
NDH, Steigerth/Schieferliethen	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2		X				Gemeinde	Stadt NDH	X		X	X					X		X	X		
NDH, Stempeda/Rodishainer Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - Hin	C3							Stadt NDH	X		X	X										
NDH, Str. der Genossenschaften	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1						VBN	Stadt NDH	X		X	X					X		X			
NDH, Sundh./Sondershäuser Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2							Stadt NDH	X		X	X							X			
NDH, Sundhausen/Uthleber Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2		X				Stadt NDH	Stadt NDH	X		X	X					X		X	X		nach Umbau Schutzhaus, Sitzgelegenheit, Papierkorb nur an Steig 02
NDH, Sundhausen/Wertherstr.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Stadt NDH	Stadt NDH	X	X	X	X					X		X	X		
Neustadt (Harz), Am Ring	Neustadt (Harz)	0 01 - HINO 02 - RÜCK																						war geplant, keine Bedienung
Neustadt (Harz), Kurpark	Neustadt (Harz)	0 01 - HINO 02 - RÜCK								Gemeinde	X		X	X										noch keine Kategorisierung möglich; erst seit t21 in Betrieb

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar	
Neustadt (Harz), Lungenklinik	Neustadt (Harz)	0 01 - HINO 02 - RÜCK							Gemeinde	Gemeinde	X		X	X										noch keine Kategorisierung möglich, erst seit t21 in Betrieb	
Neustadt (Harz), Waldbad	Neustadt (Harz)	0 01 - HINO 02 - RÜCK							Gemeinde	Gemeinde	X		X	X											noch keine Kategorisierung möglich; erst seit t21 in Betrieb
Neustadt, Ärztehaus am Ring	Neustadt (Harz)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X							X	X			
Neustadt, Osterode	Neustadt (Harz)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X			
Neustadt, Wendeplatz	Neustadt (Harz)	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X						X	X	X			
Niedergebra	Niedergebra	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X			
Niedergebra, Bahnhof	Niedergebra	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X				
Niedergebra, Schule	Niedergebra	0 01	C1						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X			X			
Niedergebra, Wartehalle	Niedergebra	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2		X				Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X			
Niedersachsw. Appenröder Str.	Niedersachswerfen	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X											
Niedersachswerfen Ost	Niedersachswerfen	0 01 - HINO 02 - RÜCK	A		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X			X	X	X		X	X			
Niedersachswerfen Ost	Niedersachswerfen	0 220 21					X	HSB	HSB	HSB									X		X	X			keine Kategorisierung, da HSB Hast.
Niedersachswerfen, Büttner	Niedersachswerfen	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X			
Niedersachswerfen, RAW	Niedersachswerfen	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X											
Niedersachswerfen, Schule	Niedersachswerfen	0 01	C1						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X											
Nohra	Nohra (Wipper)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde			X	X					X		X	X			
Nohra, Gewerbegebiet	Nohra (Wipper)	0 01							Gemeinde	Gemeinde	X														wird nicht bedient
Nohra, Hünstein	Nohra (Wipper)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X											
Nohra, Kinderode	Nohra (Wipper)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X			X			
Nohra, Mörbach	Nohra (Wipper)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X						
Nohra, Sondershäuser Str.	Nohra (Wipper)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X											
Nohra, Wollersleben	Nohra (Wipper)	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X			
Nordhausen, A.-Bebel-Pl. (Süd)	Nordhausen (Thür)	0 01	C1		X				Stadt NDH	Stadt NDH	X		X	X					X		X	X			Angebot
Nordhausen, A.-Bebel-Platz	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCK0 01 - HINO 21 - HIN	A	X	X				VBN	VBN	X		X	X	X				X		X	X			
Nordhausen, A.-Nexö-Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1			X				Stadt NDH	X		X	X							X	X			Angebot
Nordhausen, A.-Puschkin-Str.	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCK0 21 - HIN	A						Reklame Fricke	Stadt NDH			X	X	X				X		X	X			

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar	
Nordhausen, Krimderode	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCK0 21 - HINO 23 - Ersatzhalt SEV						X	HSB	HSB									X		X	X		keine Kategorisierung, da HSB Hast.	
Nordhausen, Krimderode/Schule	Nordhausen (Thür)	0 01-HINO 02-RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X							X				
Nordhausen, Leimbach	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2		X				Gemeinde	Stadt NDH	X		X	X					X		X	X			
Nordhausen, Lessingschule	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3		X				Reklame Fricke	Stadt NDH	X		X	X	X				X			Nein	X		
Nordhausen, Lokomotivenstr.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Nordbrand	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 22 - RÜCK0 21 - HINO 02 - RÜCK	A	X	X				VBN	Stadt NDH	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X			
Nordhausen, Nordhausen Ost	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCK0 21 - HIN	A		X				VBN	Stadt NDH			X	X	X	X	X	X	X		X	X			
Nordhausen, Obere Grasmühle	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Ostrower Str.	Nordhausen (Thür)	0 01	C1		X				VBN	Stadt NDH		X	X	X					X		X				
Nordhausen, Parkallee	Nordhausen (Thür)	0 210 23 - Endstelle neu	B		X				VBN	VBN			X	X	X		X	X	X		X	X			
Nordhausen, Paul-Urban-Sdlg.	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Petersdorf	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK																							Masten am 02.05.2017 abgebaut
Nordhausen, Petersdorf/Schule	Nordhausen (Thür)	0 01	C1		X				Stadt NDH	Gemeinde	X		X	X					X		X	X			
Nordhausen, Petriblick	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Pferdemarkt	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	B		X				Stadt NDH	Stadt NDH	X	X	X	X			X	X	X		X	X			
Nordhausen, R.-Blum-Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, R.-Huch-Str.	Nordhausen (Thür)	0 21						X	HSB	HSB									X		X	X			keine Kategorisierung, da HSB Hast.
Nordhausen, Rathsfelder Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Rodishain	Nordhausen (Thür)	0 01	C1						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X			
Nordhausen, Rothenburgstr.	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Rückertstr.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 22 - RÜCK0 21 - HINO 02 - RÜCK	B	X	X				VBN	VBN	X		X	X	X				X		X	X			
Nordhausen, Rüdigsdorf	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X					X		X	X			

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar	
Nordhausen, Salza/Bad	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Salza/Bahnhof	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1							Stadt NDH	X		X	X								X			
Nordhausen, Salza/Friedhof	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1		X					Stadt NDH	X		X	X								X	X		
Nordhausen, Sangerhäuser Str.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1		X				Stadt NDH	Stadt NDH	X		X	X					X			X	X		
Nordhausen, Schöne Aussicht	Nordhausen (Thür)	0 01 - HIN	C3						VBN	Stadt NDH		X	X	X					X						
Nordhausen, Schurzfell	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1							Stadt NDH	X		X	X											Angebot
Nordhausen, Steigerthal	Nordhausen (Thür)	0 01	C2						Gemeinde	Stadt NDH	X		X	X					X			X	X		
Nordhausen, Steinbrücken	Nordhausen (Thür)	0 01	C3						VBN	Stadt NDH	X		X	X					X				X		
Nordhausen, Stempeda	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Stadt NDH	X		X	X					X			X	X		
Nordhausen, Stolberger Str.	Nordhausen (Thür)	0 010 22 - RÜCKO 21 - HINO 02 - RÜCK	A	X						Stadt NDH	X		X	X								X			
Nordhausen, SÜDHARZ GALERIE	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCKO 01 - HINO 21 - HINO 02 - RÜCK	A	X	X					Stadt NDH	X		X	X			X	X				X			
Nordhausen, Südharz Klinikum	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCKO 01 - HIN_BusO 21 - HINO 02 - RÜCK_Bus	A	X	X				VBN	VBN		X	X	X	X	X	X	X	X			X	X		
Nordhausen, Südstr.	Nordhausen (Thür)	0 01	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Taschenberg	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C2						Reklame Fricke	Stadt NDH		X	X	X	X				X			X	X		nur noch in Richtung Bahnhofplatz mit Papierkorb ausgestattet
Nordhausen, Theaterplatz	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 22 - RÜCKO 21 - HINO 02 - RÜCK	A	X	X				VBN	Stadt NDH	X		X	X	X		X	X	X			X	X		
Nordhausen, Traktorenstr.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Untere Grasmühle	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X		X	X											
Nordhausen, Uthleber Weg	Nordhausen (Thür)	0 01	C3		X					Stadt NDH	X		X	X								X			
Nordhausen, W.-Nebelung-Str.	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCKO 21 - HIN	B							Stadt NDH			X	X								X	X		
Nordhausen, Wallrothstr.	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1							Stadt NDH	X		X	X								X			
Nordhausen, Weinberg	Nordhausen (Thür)	0 01 - HINO 02 - RÜCK	C1							Stadt NDH	X		X	X								X			

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar
Nordhausen, Wiedigsburg	Nordhausen (Thür)	0 010 020 03	B		X				Stadt NDH	Stadt NDH		X	X	X					X		X	X		
Nordhausen, Wiedigsburghalle	Nordhausen (Thür)	0 22 - RÜCK0 21 - HIN	B		X				VBN	VBN			X	X	X		X	X	X		X	X		
Nordhausen, Zeppelinbrücke	Nordhausen (Thür)	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C3							Stadt NDH	X	X	X	X								X		
Nordhausen, Zeppelinweg	Nordhausen (Thür)	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C3		X				VBN	Stadt NDH		X	X	X					X		X	X		
NSW, Herkulesmarkt	Niedersachswerfen	0 210 23 - Ersatzhalt SEVO 24 - Ersatzhalt SEV						X	HSB	HSB									X		X	X		keine Kategorisierung, da HSB Hast.
NSW, Ilfelder Str.	Niedersachswerfen	0 21						X	HSB	HSB									X		X	X		keine Kategorisierung, da HSB Hast.
Obergebra	Obergebra	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C1						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Obergebra, Ärztehaus	Obergebra	0 01																						am 18.04.2016 Rückbau
Rehungen	Rehungen	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Rehungen, Neu Sollstedt	Rehungen	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X		X	X										
Rehungen, Wendeschleife	Rehungen	0 01 - HIN	C2		X				Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Rottleberode, Chausseehaus	Roßla	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C1		X				Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Schernb., Straußb./Affengehege	Schernberg (Thür)	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C3						Gemeinde			X	X	X					X			X		
Schernberg, Straußberg	Schernberg (Thür)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Sollstedt, Am Flughafen	Sollstedt (Wipper)	0 01	C2		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Sollstedt, Bahnhof	Sollstedt (Wipper)	0 01	C2							Gemeinde		X	X	X										Hast. befindet sich auf Privatgelände; vgl. Schriftverkehr
Sollstedt, Deutsches Haus	Sollstedt (Wipper)	0 02 - RÜCK0 01 - HIN	B						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Sollstedt, Schule	Sollstedt (Wipper)	0 01	C1							Gemeinde		X	X	X							X			wird wegen Sanierung Schulgebäude ab 05.09.2021 nicht bedient
Sollstedt, Th.-Müntzer-Sdlg.	Sollstedt (Wipper)	0 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X		X	X										
Sollstedt, Wülfingerode/FS	Sollstedt (Wipper)	0 01	C3							Gemeinde		X	X	X										
Sollstedt, Wülfingerode/WH	Sollstedt (Wipper)	0 01	C2		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Steinr., Epschenr./Wendeschl.	Steinrode (Eichsfeld)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Steinrode, Epschenrode	Stöckey	0 01 - HIN0 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X	X	X	X					X		X	X		
Steinrode, Werningerode	Steinrode (Eichsfeld)	0 01	C3		X				Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Stöckey, Mitte	Stöckey	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Stolberg, Am Markt	Stolberg (Harz)	0 01 - HIN0 02 - RÜCK									X	X												durch VBN als SUBU für VGS bedient

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar
Stolberg, Bahnhof	Stolberg (Harz)	0 01 - HIN 02 - RÜCK							Gemeinde	Gemeinde	X					X		X		X				durch VBN als SUBU für VGS bedient
Stolberg, Breitenstein	Stolberg (Harz)	0 01 - HIN										X									X			durch VBN als SUBU für VGS bedient
Stolberg, Forsthaus	Stolberg (Harz)	0 01 - HIN 02 - RÜCK									X													durch VBN als SUBU für VGS bedient
Stolberg, Thyratal	Stolberg (Harz)	0 01 - HIN 02 - RÜCK							Gemeinde	Gemeinde	X								X					durch VBN als SUBU für VGS bedient
Stolberg, Zum Zoll	Stolberg (Harz)	0 01 - HIN 02 - RÜCK									X													durch VBN als SUBU für VGS bedient
Urbach	Urbach (b Nordhausen)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		ab 05.09.2021 Rückbau Steig 01
Urbach, Kirchfeld	Urbach (b Nordhausen)	0 01 - HIN	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X			X		
Uthleben, Baumschule	Uthleben	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Uthleben, Gasthaus	Uthleben	0 01	C2	X					Gemeinde	Gemeinde	X		X	X							X		X	
Uthleben, K.-Marx-Str.	Uthleben	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C2	X					Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X			
Uthleben, Mönchstr.	Uthleben	0 01 - RÜCK	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Uthleben, Wartehalle	Uthleben	0 01 - HIN	C2	X					Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X			
Walkenried, Bad	Osterode am Harz	0 01 - HIN	C3							Gemeinde														wird nur im FSV bedient
Walkenried, Bahnhof	Osterode am Harz	0 01	C3	X					Gemeinde	Gemeinde		X	X	X	X				X		X	X	X	
Walkenried, Schule	Osterode am Harz	0 01 - HIN																						Ersatzhaltestelle für FSV Schwimmbus; keine Bedienung mehr
Werth., Kleinwerth./Haus d. Vo	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C2	X					Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X	X		
Werther, B 243/Neue Mühle	Werther (b Nordhsn.)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X	X	X	X										
Werther, Flarichsmühle	Werther (b Nordhsn.)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3							Gemeinde	X		X	X										
Werther, Fronderode	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X			X		
Werther, Großwechungen/Plan	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X		X			
Werther, Großwechungen/Schule	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C1	X						Gemeinde	X		X	X										
Werther, Großwechungen/WH	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X					
Werther, Großwerth/Schate-West	Werther (b Nordhsn.)	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3	X						Gemeinde	X		X	X							X	X		
Werther, Großwerther/Bahnhof	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C3							Gemeinde	X		X	X								X		
Werther, Großwerther/Gasthaus	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C2						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X	X		
Werther, Großwerther/Schate	Werther (b Nordhsn.)	0 01	C3						Gemeinde	Gemeinde		X	X	X					X					

Name mit Ort	Ort	Steig	KATEGORIE	Bus + Strab	Barrierefrei gesamte	Barrierefrei Steig 1	Barrierefrei Steig 2	Barrierefrei HSB	EIGENTUM WH	EIGENTUM HST	Fahrbahnhalt	Busspur/Bucht	Aushangtafel	Haltestellenschild	Vitrine	FS-Automat	DFI-Anzeige	Sprachausgabe	Schutzhaus	Unterstand	Papierkorb	Sitzgelegenheit	Fahrradständer	Kommentar
Wolkramshausen, Wernrode	Wolkramshausen	0 01 - HIN 02 - RÜCK	C3						Gemeinde	Gemeinde	X		X	X					X		X			
Wolkramshausen, Wernröder Str.	Wolkramshausen	0 02 - RÜCK								Gemeinde	X		X	X										Kategorisierung noch nicht möglich, erst seit s20 in Betrieb

Tabelle 5: Mindeststandards für barrierefreie telematische Fahrgastservice- und -informationssysteme

Mindeststandards für barrierefreie telematische Fahrservice- und -informationssysteme		
1. telematische Fahrgastservice- und -informationssysteme		
Beachtung des 2-Sinne-Prinzips (akustische und visuelle Übermittlung von Informationen)		
2. visuelle Informationsübermittlung an stationären dynamischen Fahrgastservice- und -informationssystemen		
visuell kontrastreiche Gestaltung dynamischer Anzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung	visuell kontrastreiche Farbwahl	helle Schrift auf dunklem Hintergrund; optimal: gelb auf schwarz, weiß auf schwarz, gelb auf dunkelblau, weiß auf dunkelblau; Vermeidung von Rot-Grün-Kombinationen generell sowie von Rot bei LED-Anzeigen
	Vermeidung von Spiegelungen und Blendungen	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen (bei Über-Kopf-Anzeigen vorzugsweise nach vorne bzw. unten geneigt; Vermeidung von Spiegelungen durch Optimierung des Standortes und der Sichtfeldausrichtung; ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte)
Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit ≤ 6 Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort ≥ 2 Sekunden		
ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen ≥ 1 Sekunde pro 6 Zeichen)		
Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett	
	Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)	
	serifenlose Schriftart mit Unterlängen	
an die Örtlichkeiten angepasste Schriftgrößen	Anzeigen in mittlerer Sichthöhe (130 cm); Obergrenze ≤ 160 cm	Größe der Kleinbuchstaben ohne Ober- und Unterlängen ≥ 1 cm
	Anzeigen über Kopf (≥ 160 cm)	Größe der Kleinbuchstaben ohne Ober- und Unterlängen ≥ 6 cm
Anzeigemöglichkeit von außerordentlichen Betriebslagen / Störungen / Verhaltensanweisungen		
Gewährleistung der Zugänglichkeit von Anzeigen in mittlerer Sichthöhe (130 cm)	keine Anzeigen in mittlerer Sichthöhe vorhanden	
	Vorhaltung einer ausreichend bemessenen Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor der Anzeige	
	Aufhanghöhe der Anzeige ≥ 100 cm ≤ 160 cm	
	Gewährleistung einer uneingeschränkten Annäherung an die Anzeige	
3. akustische Informationsübermittlung an stationären dynamischen Fahrgastservice- und -informationssystemen		
Gewährleistung der akustischen Übermittlung von Informationen	standardmäßige akustische Informationsübermittlung gegeben	
	akustische Informationen auf Anforderung abrufbar (z. B. mittels stationärem Taster)	
Gewährleistung einer verständlichen akustischen Informationsaufbereitung	akustisches Ankündigungssignal vor Durchsagen (z.B. 2-Ton-Gong)	
	Durchsagen gleichmäßig über den ganzen Beschallungsbereich (z. B. Einstiegszone von Haltestellen)	
	Durchsagen in geeigneter Lautstärke (≥ 10 dB über Umgebungslärm sowie dynamisch dem Störgeräuschpegel nachgeführt)	
	Durchsagen in verständlicher Artikulation (dialektfrei; nicht computergeneriert)	
Möglichkeit der Durchsage von außerordentlichen Betriebslagen / Störungen / Verhaltensanweisungen		
Gewährleistung der Auffindbarkeit und Bedienbarkeit von stationären Tastern zur Anforderung der akustischen Information	kein stationärer Taster zur Anforderung der akustischen Information vorhanden	
	Taster taktil und / oder akustisch auffindbar (z. B. über Bodenindikatoren und / oder akustisches Findesignal)	
	Höhe des Tasters: 85 cm (maximale Höhe: 105 cm) Tastergröße $\geq 1,5$ cm x 1,5 cm	
	Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)	
	visuell kontrastreiche Gestaltung des Tasters (kontrastreiche Farbwahl / keine Rot-Grün-Kombination)	
4. Bedienbarkeit von interaktiven Bildschirmen an stationären dynamischen Fahrgastservice- und -informationssystemen		
Gewährleistung der Auffindbarkeit und Bedienbarkeit von interaktiven Bildschirmen	keine interaktiven Bildschirme vorhanden	

Bildschirm taktil und / oder akustisch auffindbar (z. B. über Bodenindikatoren und / oder akustisches Findesignal)	
Bedienelemente (Menüsteuerung)	Menüsteuerung über Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)
	taktil wahrnehmbare und visuell kontrastreiche Gestaltung der Menüsteuerung (Unterscheidung der Funktionsbereiche mittels ertastbaren Symbolen in visuell kontrastreichen Farben / keine Rot-Grün-Kombination)
Sprachausgabe (z. B. über Kopfhörerbuchse)	
einfache („selbsterklärende“) Software-basierte Bedienerführung (inklusive Option zur Erläuterung der Bedienerführung in schriftlicher Form sowie in Gebärdensprache)	
Vorhaltung von interaktiven Bildschirmen in mittlerer Sichthöhe (130 cm)	Mindesthöhe: 100 cm
	Maximalhöhe: 160 cm

Tabelle 6: Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen

Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnhaltestellen			
1. Verkehrsweg zur Straßenbahnhaltestelle			
stufenloser Verkehrsweg zur Haltestelle	Bordabsenkung an den Hauptzu- und -abgangswegen auf 3 cm (Bordkanten-Ausrundung r = 15 - 20 mm)		
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm		
	Zuwegung (Geh-, Fußweg)	Längsneigung ≤ 3 % bzw. Längsneigung ≤ 6 % und mindestens alle 10 m ein ≥ 150 cm langes Zwischenpodest mit Längsneigung ≤ 3 %	
		Querneigung ≤ 2 % (in Ausnahmefällen ≤ 2,5 %)	
		lichte Breite ≥ 180 cm	
		keine Stufen ≥ 3 cm	
	Rampe	Längsneigung ≤ 6 % bei 0 % Querneigung	
		nutzbare Breite ≥ 120 cm	
		Handlauf	beidseitig
			visuell kontrastreiche Gestaltung zur Umgebung
			Höhe 85 cm - 90 cm (Oberkante)
			Rund- oder Ovalprofil (Durchmesser: 3 cm bis 4,5 cm)
			an der Unterseite angeordnete Handlaufhalterungen
abgerundeter Abschluss von frei in den Raum ragenden Handlaufenden (z. B. nach unten oder zu einer Wandseite)			
lichter Wandabstand ≥ 5 cm			
Radabweiser (Höhe ≥ 10 cm) bzw. seitliche Rampenbegrenzung durch Wand			
Rampenlänge ≤ 600 cm bzw. nach jeweils 600 cm ein möglichst waagrechtes, ≥ 150 cm langes Zwischenpodest (Entwässerung ist sicherzustellen; Längsneigung ≤ 3 %)			
freie Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor und nach der Rampe			
2. Beleuchtung			
an die Örtlichkeiten und betrieblichen Gegebenheiten angepasste, ausreichend helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung der Straßenbahnsteige, der Wetterschutzeinrichtungen und insbesondere der Gefahrenbereiche			
3. Radwegführung an Straßenbahnhaltestellen			
konfliktfreie Radwegführung	kein Radweg vorhanden		
	Radwege verlaufen nicht auf dem Verkehrsweg an Straßenbahnsteigen, nicht auf Warteflächen und nicht zwischen Straßenbahnsteigen und Warteflächen		
4. Verkehrsweg an Straßenbahnsteigen			
Vorhaltung einbau- und hindernisfreier Verkehrswege am Straßenbahnsteig	Freihaltung der Verkehrswege inklusive der Rampen und Bodenindikatoren von Möblierung und sonstigen Einbauten (Abstand von Bodenindikatoren zu Möblierung und sonstigen Einbauten ≥ 60 cm)		
	Breite des einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges von der Straßenbahnsteigkante ≥ 200 cm; bei punktuellen Einbauten ≥ 150 cm		
	Bewegungsfläche vor fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen	keine fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen vorhanden	
		Berücksichtigung einer Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor ausgefahrener fahrzeuggebundener Einstiegshilfe, d.h. ≥ 250 cm Tiefe ab Straßenbahnsteigkante	
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm		
	Freihaltung der erforderlichen Sichtfelder von Hindernissen		
keine Einbauten und Hindernisse entlang der Verkehrswege vorhanden			

	Ausrüstung aller Einbauten und sonstigen Hindernisse entlang der Verkehrswege mit Sockel, wenn der Abstand vom Boden ≥ 15 cm beträgt	Sockel	Sockelhöhe ≥ 3 cm Sockeltiefe und -breite entsprechend der Abmessungen des Hindernisses
5. Oberflächenbeläge der Verkehrswege			
ebene, rutschfeste Oberflächenbeläge	Einsatz von Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten und griffigen (auch bei Nässe: SRT-Wert ≥ 55 bzw. R-Wert $\geq R11$ oder R 10/V4) sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen ---		
	Schwellen und Spalten	keine Schwellen und Spalten ≥ 3 cm vorhanden Markierung von Schwellen und Spalten ≥ 3 cm durch taktil wahrnehmbare Q und visuell kontrastreiche Markierungs- / Warnstreifen und / oder Aufmerksamkeitsfelder	
6. Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges			
visuell kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein „Grau-in-Grau“)			
visuell kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten (z. B. Glaswände an Wetterschutzeinrichtungen)	keine transparenten Flächen vorhanden		
	Einsatz entspiegelter und bruchsicherer Baumaterialien		
	eindeutige, gut sichtbare und sich von der Umgebung abhebende horizontale Sicherheitsmarkierungen in 2 Höhen	Höhe der Markierungsstreifen ≥ 8 cm	
		Anbringungshöhe obere Markierung ≥ 120 cm ≤ 160 cm über Boden	
Anbringungshöhe untere Markierung ≥ 40 cm ≤ 70 cm (Unterkante) über Boden Einsatz von durchgängigen Markierungsstreifen mit hellen und dunklen Flächen (Wechselkontrast) über die gesamte Breite der transparenten Fläche			
7. Niveaugleichheit			
an die Straßenbahnen angepasste und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliche Straßenbahnsteighöhen	Regelhöhe Straßenbahnsteig ≥ 18 cm über Fahrwegniveau		
	Anrampungen ≤ 6 %; keine Anrampungen im Türbereich		
8. Straßenbahnsteigkante			
visuell kontrastreiche Markierung der Straßenbahnsteigkante	zum Fahrwegbelag visuell kontrastierender Warnstreifen (im Regelfall durch Einsatz von speziellen Haltestellenbord-/Formsteinen gegeben)		
9. Bodenindikatoren			
taktile und visuell kontrastreiche Kennzeichnung des Haltestellenstandortes und der Einstiegszone am Straßenbahnsteig	Solitärhaltestelle ohne Anschluss an straßenbegleitende Gehwege	keine Haltestelle ohne Anschluss an straßenbegleitende Gehwege vorhanden	
		an örtliche Gegebenheiten angepasste Kennzeichnung des Standortes	
	Haltestellen an straßenbegleitenden Gehwegen: Auffindestreifen zur Kennzeichnung des Standortes und des Einstieges an der 1. Fahrzeugtür	Einstiegsfeld 120 cm Breite x 90 cm Tiefe (Einsatz von Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Struktur parallel zur Straßenbahnsteigkante)	
		keine Haltestelle an straßenbegleitenden Gehwegen vorhanden	
		Auffindestreifen (Tiefe 60 cm - 90 cm) über die gesamte Gehwegbreite	
		Einsatz von Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Rippen parallel zur Straßenbahnsteigkante	
taktiler und visuell kontrastreicher Leitstreifen entlang der Straßenbahnsteigkante	Abstand von der Straßenbahnsteigkante 60 cm		
	Leitstreifenbreite 30 cm		
	Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Rippenstruktur parallel zur Straßenbahnsteigkante		
taktile und visuell kontrastreiche Kennzeichnung von ebenerdigen Straßenbahngleisquerungen	keine ebenerdige Straßenbahngleisquerung vorhanden		

	Auffindestreifen	Tiefe 60 cm - 90 cm über die gesamte Breite des Zugangsweges	
		Einsatz von Bodenindikatoren mit Noppenstruktur nach DIN 32984	
	Richtungsfeld	Tiefe 60 cm - 90 cm über die gesamte Breite der Querungsstelle	
		Einsatz von Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Rippen in Gehrichtung der Gleisquerung	
Einsatz visuell und taktil kontrastreicher Bodenindikatoren bzw. bei ungenügendem visuellen und taktilen Kontrast zum Umgebungsbelag Einsatz ≥ 30 cm breiter Begleitstreifen beidseitig entlang der Bodenindikatoren			
10. dynamische, visuelle und akustische Fahrgastservice- und Informationssysteme			
barrierefreie Gestaltung der dynamischen, visuellen und akustischen Fahrgastservice- und Informationssysteme	keine dynamischen Fahrgastservice- und Informationssysteme vorhanden		
	barrierefreie Gestaltung gemäß Checkliste „barrierefreie telematische Fahrgastservice- und Informationssysteme“ erfüllt		
11. Wartefläche für Fahrgäste			
stufenlos zugängliche Wartefläche mit ausreichender Bewegungsfläche und Kopffreiraum sowie Sitzmöglichkeiten und Wetterschutzeinrichtung(en)	keine Schwellen und Stufen ≥ 3 cm		
	Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm		
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm		
	Sitzmöglichkeiten	Sitzhöhe zwischen 46 cm und 48 cm	
		waagerechte Sitzfläche	
Wetterschutzeinrichtung(en)			

Mindeststandards für barrierefreie Stadtbushaltestellen				
1. Verkehrsweg zum Bussteig				
stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig	Bordabsenkung an den Hauptzu- und -abgangsgehwegen auf 3 cm (Bordkanten-Ausrundung r = 15 - 20 mm)			
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm			
	Zuwegung (Geh-, Fußweg)	Längsneigung ≤ 3 % bzw. Längsneigung ≤ 6 % und mindestens alle 10 m ein ≥ 150 cm langes Zwischenpodest mit Längsneigung ≤ 3 %		
		Querneigung ≤ 2 % (in Ausnahmefällen ≤ 2,5 %)		
		lichte Breite ≥ 180 cm		
		keine Stufen ≥ 3 cm		
	Rampe	Längsneigung ≤ 6 % bei 0 % Querneigung		
		nutzbare Breite ≥ 120 cm		
		Handlauf	beidseitig	
			visuell kontrastreiche Gestaltung zur Umgebung	
Höhe 85 cm - 90 cm (Oberkante)				
Rund- oder Ovalprofil (Durchmesser 3 cm - 4,5 cm)				
an der Unterseite angeordnete Handlaufhalterungen				
abgerundeter Abschluss von frei in den Raum ragenden Handlaufenden (z. B. nach unten oder zu einer Wandseite)				
lichter Wandabstand ≥ 5 cm				
Radabweiser (Höhe ≥ 10 cm) bzw. seitliche Rampenbegrenzung durch Wand				
Rampenlänge ≤ 600 cm bzw. nach jeweils 600 cm ein möglichst waagrechtes, ≥ 150 cm langes Zwischenpodest (Entwässerung ist sicherzustellen; Längsneigung ≤ 3 %)				
freie Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor und nach der Rampe				
keine abwärts führende Treppe in Verlängerung der Rampe bzw. Sicherheitsabstand am unteren Ende der Rampe ≥ 10 m; am oberen Ende ≥ 3 m				
2. Beleuchtung				
ausreichend helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, der Wetterschutzeinrichtungen und insbesondere der Gefahrenbereiche				
3. Radwegeführung an Bushaltestellen				
konfliktfreie Radwegeführung	kein Radweg vorhanden			
	Radwege verlaufen nicht auf dem Verkehrsweg am Bussteig, nicht auf der Wartefläche sowie nicht zwischen Bussteig und Wartefläche			
4. Verkehrsweg am Bussteig				
Vorhaltung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig	Breite des einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges von der Bussteigkante ≥ 150 cm			
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm			
	Berücksichtigung einer Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor ausgefahrener fahrzeuggebundener Einstiegshilfe an der 2. Fahrzeugtür, d.h. Tiefe bei Rampen ≥ 250 cm ab Bussteigkante und bei Hubliften ≥ 290 cm ab Bussteigkante			
	Freihaltung des Verkehrsweges inklusive der Rampen und Bodenindikatoren von Möblierung und sonstigen Einbauten (Abstand von Bodenindikatoren zu Möblierung und sonstigen Einbauten ≥ 60 cm)			
	Freihaltung der erforderlichen Sichtfelder von Hindernissen			
	Ausrüstung aller Einbauten und sonstigen Hindernisse entlang des Verkehrsweges mit Sockel, wenn der Abstand vom Boden ≥ 15 cm beträgt	keine Einbauten und Hindernisse entlang des Verkehrsweges vorhanden		
		Sockel	Sockelhöhe ≥ 3 cm Sockeltiefe und -breite entsprechend des Hindernismaßes	
5. Oberflächenbeläge der Wege				
ebene, rutschfeste Oberflächenbeläge	Einsatz von Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten und griffigen (auch bei Nässe: SRT-Wert ≥ 55 bzw. R-Wert ≥ R11 oder R 10/V4) sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen			

	Schwellen und Spalten	keine Schwellen und Spalten ≥ 3 cm vorhanden	
		Markierung von Schwellen und Spalten ≥ 3 cm durch taktil wahrnehmbare und visuell kontrastreiche Markierungs- / Warnstreifen und / oder Aufmerksamkeitsfelder	
6. Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges			
visuell kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein „Grau-in-Grau“)			
visuell kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten (z. B. Glaswände an Wetterschutzeinrichtungen)	keine transparenten Flächen vorhanden		
	Einsatz entspiegelter und bruchsicherer Baumaterialien		
	eindeutige, gut sichtbare und sich von der Umgebung abhebende horizontale Sicherheitsmarkierungen in 2 Höhen	Höhe der Markierungsstreifen ≥ 8 cm	
		Anbringungshöhe obere Markierung ≥ 120 cm ≤ 160 cm über Boden	
	Anbringungshöhe untere Markierung ≥ 40 cm ≤ 70 cm (Unterkante) über Boden		
	Einsatz von durchgängigen Markierungsstreifen mit hellen und dunklen Flächen (Wechselkontrast) über die gesamte Breite der transparenten Fläche		
7. Niveaugleichheit			
an die StPNV-Fahrzeuge angepasste und innerhalb zusammenhängender Netze einheitliche Bussteighöhe	Bussteighöhe ≥ 18 cm über Fahrbahnniveau		
	Anrampungen ≤ 6 %; keine Anrampungen im Türbereich		
8. Bussteigkante			
visuell kontrastreiche Markierung der Bussteigkante	zum Fahrbahnbelag visuell kontrastierender Warnstreifen (im Regelfall durch Einsatz von speziellen Haltestellenbord-/Formsteinen gegeben)		
9. Bodenindikatoren			
taktile und visuell kontrastreiche Kennzeichnung des Haltestellenstandortes und der Einstiegszone am Bussteig	zum Fahrbahnbelag visuell kontrastierender Warnstreifen (im Regelfall durch Einsatz von speziellen Haltestellenbord-/Formsteinen gegeben)	keine Haltestelle ohne Anschluss an straßenbegleitende Gehwege vorhanden	
		an örtliche Gegebenheiten angepasste Kennzeichnung des Standortes	
		Einstiegsfeld 120 cm Breite x 90 cm Tiefe (Einsatz von Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Rippenstruktur parallel zur Bussteigkante)	
		keine Haltestelle an straßenbegleitenden Gehwegen vorhanden	
		Auffindestreifen (Tiefe 60 cm - 90 cm) über die gesamte Gehwegbreite	
	Einsatz von Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Rippenstruktur parallel zur Bussteigkante		
taktile und visuell kontrastreicher Leitstreifen entlang der Bussteigkante	Abstand des Leitstreifens von der Bussteigkante 60 cm		
	Leitstreifenbreite 30 cm		
	Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Rippenstruktur parallel zur Bussteigkante		
Einsatz visuell und taktil kontrastreicher Bodenindikatoren bzw. bei ungenügendem visuellen und taktilen Kontrast zum Umgebungsbelag Einsatz ≥ 30 cm breiter Begleitstreifen beidseitig entlang der Bodenindikatoren			
10. Wartefläche für Fahrgäste			
stufenlose zugängliche Wartefläche mit ausreichender Bewegungsfläche und Kopffreiraum sowie bei Bedarf Sitzmöglichkeiten und Wetterschutzeinrichtung(en) (in Abhängigkeit der betrieblichen / örtlichen Gegebenheiten)	keine Schwellen und Stufen ≥ 3 cm		
	Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm		
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm		
Sitzmöglichkeiten		keine Sitzmöglichkeiten vorhanden	
		Sitzhöhe zwischen 46 cm und 48 cm	
		waagerechte Sitzfläche	
11. Dynamische, visuelle und akustische Fahrgastservice- und Informationssysteme			
barrierefreie Gestaltung der dynamischen, visuellen und	keine dynamischen Fahrgastservice- und Informationssysteme vorhanden		

akustischen
Fahrgastservice- und
Informationssysteme

barrierefreie Gestaltung gemäß Checkliste „barrierefreie telematische Fahrgastservice- und Informationssysteme“ erfüllt

Mindeststandards für barrierefreie Regionalbushaltestellen				
1. Verkehrsweg zum Bussteig				
stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig	Bordabsenkung an den Hauptzu- und -abgangswegen auf 3 cm (Bordkanten-Ausrundung r = 15 - 20 mm)			
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm			
	Zuwegung (Geh-, Fußweg)	Längsneigung ≤ 3 % bzw. Längsneigung ≤ 6 % und mindestens alle 10 m ein ≥ 150 cm langes Zwischenpodest mit Längsneigung ≤ 3 %		
		Querneigung ≤ 2 % (in Ausnahmefällen ≤ 2,5 %)		
		lichte Breite ≥ 180 cm		
		keine Stufen ≥ 3 cm		
	Rampe	Längsneigung ≤ 6 % bei 0 % Querneigung		
		nutzbare Breite ≥ 120 cm		
		Handlauf	beidseitig	
			visuell kontrastreiche Gestaltung zur Umgebung	
			Höhe 85 cm - 90 cm (Oberkante)	
			Rund- oder Ovalprofil (Durchmesser 3 cm - 4,5 cm) an der Unterseite angeordnete Handlaufhalterungen	
			abgerundeter Abschluss von frei in den Raum ragenden Handlaufenden (z. B. nach unten oder zu einer Wandseite)	
		lichter Wandabstand ≥ 5 cm		
Radabweiser (Höhe ≥ 10 cm) bzw. seitliche Rampenbegrenzung durch Wand				
Rampenlänge ≤ 600 cm bzw. nach jeweils 600 cm ein möglichst waagrechtes, ≥ 150 cm langes Zwischenpodest (Entwässerung ist sicherzustellen; Längsneigung ≤ 3 %)				
freie Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor und nach der Rampe				
keine abwärts führende Treppe in Verlängerung der Rampe bzw. Sicherheitsabstand am unteren Ende der Rampe ≥ 10 m; am oberen Ende ≥ 3 m				
2. Verkehrsweg am Bussteig				
Vorhaltung eines einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges am Bussteig	Freihaltung des Verkehrsweges inklusive der Rampen und Bodenindikatoren von Möblierung und sonstigen Einbauten (Abstand von Bodenindikatoren zu Möblierung und sonstigen Einbauten ≥ 60 cm)			
	Breite des einbau- und hindernisfreien Verkehrsweges von der Bussteigkante ≥ 150 cm			
	Berücksichtigung einer Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm vor ausgefahrener fahrzeuggebundener Einstiegshilfe an der 2. Fahrzeugtür, d.h. Tiefe bei Rampen ≥ 250 cm ab Bussteigkante und bei Hubliften ≥ 290 cm ab Bussteigkante			
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm			
	Freihaltung der erforderlichen Sichtfelder von Hindernissen			
	Ausrüstung aller Einbauten und sonstigen Hindernisse entlang des Verkehrsweges mit Sockel, wenn der Abstand vom Boden ≥ 15 cm beträgt	keine Einbauten und Hindernisse entlang des Verkehrsweges vorhanden		
		Sockel	Sockelhöhe ≥ 3 cm	
			Sockeltiefe und -breite entsprechend der Abmessungen des Hindernisses	
3. Oberflächenbeläge der Verkehrswege				
ebene, rutschfeste Oberflächenbeläge	Einsatz von Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten und griffigen (auch bei Nässe: SRT-Wert ≥ 55 bzw. R-Wert ≥ R11 oder R 10/V4) sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen			
	Schwellen und Spalten	keine Schwellen und Spalten ≥ 3 cm vorhanden		
Markierung von Schwellen und Spalten ≥ 3 cm durch taktil wahrnehmbare und visuell kontrastreiche Markierungs- / Warnstreifen und / oder Aufmerksamkeitsfelder				
4. Beleuchtung				

an die Örtlichkeiten und betrieblichen Gegebenheiten angepasste, ausreichend helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, der Wetterschutzeinrichtung und insbesondere der Gefahrenbereiche			
5. Radwegführung an Bushaltestellen			
konfliktfreie Radwegführung	kein Radweg vorhanden		
	Radwege verlaufen nicht auf dem Verkehrsweg am Bussteig, nicht auf der Wartefläche sowie nicht zwischen Bussteig und Wartefläche		
6. Einbauten und sonstige Hindernisse außerhalb des Verkehrsweges			
visuell kontrastreiche Gestaltung bzw. Kennzeichnung aller Einbauten und Objekte (deutliche farbliche Abgrenzung zur Umgebung; kein „Grau-in-Grau“)			
visuell kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten (z. B. Glaswände an Wetterschutzeinrichtungen)	keine transparenten Flächen vorhanden		
	Einsatz entspiegelter und bruchsicherer Baumaterialien		
	eindeutige, gut sichtbare und sich von der Umgebung abhebende horizontale Sicherheitsmarkierungen in 2 Höhen	Höhe der Markierungsstreifen ≥ 8 cm	
		Anbringungshöhe obere Markierung ≥ 120 cm ≤ 160 cm über Boden	
Anbringungshöhe untere Markierung ≥ 40 cm ≤ 70 cm (Unterkante) über Boden			
Einsatz von durchgängigen Markierungsstreifen mit hellen und dunklen Flächen (Wechselkontrast) über die gesamte Breite der transparenten Fläche			
7. Niveaugleichheit			
an die StPNV-Fahrzeuge angepasste und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliche Bussteighöhe	Bussteighöhe ≥ 18 cm über Fahrbahnniveau (mindestens Teilerhöhung einer ebenen Fläche mit ≥ 250 cm Tiefe und ≥ 200 cm Breite + Anhaltetoleranz im Bereich des Fahrgastwechsels an der 2. Fahrzeugtür)		
	Anrampungen ≤ 6 %; keine Anrampungen im Türbereich		
8. Bussteigkante			
visuell kontrastreiche Markierung der Bussteigkante	zum Fahrbahnbelag visuell kontrastierender Warnstreifen mindestens auf Länge der Teilerhöhung gemäß Punkt 7 (im Regelfall durch Einsatz von speziellen Haltestellenbord-/Formsteinen gegeben)		
9. Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung			
visuell kontrastreiche und taktile Kennzeichnung des Haltestellenstandortes und der Einstiegszone am Bussteig mittels Bodenindikatoren	Solitärhaltestelle ohne Anschluss an straßenbegleitende Gehwege: an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Haltestellenstandort- und Einstiegszonenmarkierung		
	Haltestellen an straßenbegleitenden Gehwegen: Auffindestreifen zur Kennzeichnung des Haltestellenstandortes und des Einstieges an der 1. Fahrzeugtür	Auffindestreifen (Tiefe 60 cm - 90 cm) über die gesamte Gehwegbreite	
		Einsatz von Bodenindikatoren mit Rippenstruktur nach DIN 32984 und Ausrichtung der Rippen parallel zur Bussteigkante	
	Einsatz visuell und taktil kontrastreicher Bodenindikatoren bzw. bei ungenügendem visuellen und taktilem Kontrast zum Umgebungsbelag Einsatz ≥ 30 cm breiter Begleitstreifen beidseitig entlang der Bodenindikatoren		
10. Wartefläche für Fahrgäste			
stufenlos zugängliche Wartefläche mit ausreichender Bewegungsfläche und Kopffreiraum sowie bei Bedarf Sitzmöglichkeiten und Wetterschutzeinrichtung (in Abhängigkeit der betrieblichen / örtlichen Gegebenheiten)	keine Schwellen und Stufen ≥ 3 cm		
	Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm		
	Kopffreiraumhöhe ≥ 225 cm		
	Sitzmöglichkeiten	keine Sitzmöglichkeiten vorhanden	
		Sitzhöhe zwischen 46 cm und 48 cm	
waagerechte Sitzfläche			

Tabelle 9: Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse (≥ 22 Sitz-/Stehplätze außer dem Fahrersitz)

Mindeststandards für barrierefreie Linienbusse (≥ 22 Sitz-/Stehplätze außer dem Fahrersitz)				
1. Fahrzeugein- und -ausstieg				
Niveaugleichheit	an die Bussteighöhen angepasstes und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliches Rollmaterial	Einsatz von Niederflurfahrzeugen	Fahrzeuge der Klasse I nach EU-Busrichtlinie: Einstiegshöhe an mindestens einer Betriebstür ≤ 25 cm über Fahrbahnniveau oder Einstiegshöhe an einem Ein- und einem Ausstieg ≤ 27 cm (bei aktivierter Absenkvorrichtung)	
			Fahrzeuge der Klassen II und III nach EU-Busrichtlinie1: Einstiegshöhe an mindestens einer Betriebstür ≤ 32 cm über Fahrbahnniveau (bei aktivierter Absenkvorrichtung)	
spaltloser Zugang zum Rollmaterial	Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe	Rampe mit ≥ 100 cm Breite und ≥ 80 cm Länge		
		Hublift mit ≥ 80 cm Breite und ≥ 120 cm Länge sowie Abrollsic herung frontal ≥ 10 cm und seitlich ≥ 5 cm		
		Betriebslast ≥ 300 kg (empfohlen ≥ 350 kg)		
		visuell kontrastreiche Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite in einer Höhe von 85 cm über Bussteigniveau (maximale Höhe: 130 cm über Fahrbahnniveau)		
Ausnahme: Hochbodenbus				
Erleichterung des Einstiegs	Optimierung der Stufenhöhen im Einstiegsbereich	Fahrzeuge der Klasse I nach EU-Busrichtlinie1: Einstiegshöhe an mindestens einer Betriebstür ≤ 25 cm über Fahrbahnniveau oder Einstiegshöhe an einem Ein- und einem Ausstieg □ ≤ 27 cm (bei aktivierter Absenkvorrichtung)		
		Fahrzeuge der Klassen II und III nach EU-Busrichtlinie1: Einstiegshöhe an mindestens einer □ Betriebstür ≤ 32 cm über Fahrbahnniveau (bei aktivierter Absenkvorrichtung)		
	Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe	jede weitere Stufe max. 25 cm hoch, Stufenkante(n) visuell kontrastreich markiert		
		Hublift mit ≥ 80 cm Breite und ≥ 120 cm Länge sowie Abrollsic herung frontal ≥ 10 cm und seitlich ≥ 5 cm		
		Betriebslast ≥ 300 kg (empfohlen ≥ 350 kg)		
		visuell kontrastreiche Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite in einer Höhe von 85 cm über Bussteigniveau (maximale Höhe: 130 cm über Fahrbahnniveau)		
2. Fahrzeugtüren				
Gewährleistung einer sicheren, schnellen und bequemen Türfindung und -öffnung	ertastbare, großflächig und kontrastreich gestaltete Bedienelemente für Türöffnung mit visueller Rückmeldefunktion	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Bussteigniveau (Fahrzeugaußenseite) bzw. Fahrzeugboden (maximale Höhe: 120 cm)		
		Tastergröße ≥ 25 cm ²		
		Druckpunkt taster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)		
		visuell kontrastreiche Gestaltung (kontrastreiche Farben / keine Rot-Grünkombination)		
			visuell kontrastreiche Rückmeldefunktion	
	eindeutige Kennzeichnung der Einstiegstür(en)	visuell kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches an der Fahrzeugaußenseite (grundsätzlich auch bei Werbebemalung)		
		einheitlicher Kennzeichnungsstandard für alle Fahrzeuge		
	ausreichend bemessene Türbreite	Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang ≥ 90 cm (zwischen Handläufen ≥ 80 cm)		
		sonstige Betriebstür(en): Einzeltür ≥ 65 cm; Doppeltür ≥ 120 cm		
	Kennzeichnung der Betriebs-türe(n) mit Rollstuhlzugang und zu den Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen	Kennzeichnung mittels Piktogrammen außen auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs und neben der (den) jeweiligen Betriebstür(en)		
visuell kontrastreiche Piktogramme; Bildzeichengröße ≥ 3,6 cm				
		keine Zwangs- bzw. Automatikschließung vorhanden		

		Beachtung des 2-Sinne-Prinzips: akustische und visuelle Warnung während des Schließvorganges
	ausreichend bemessene Öffnungszeit der Türen bei Zwangs- bzw. Automatikschließung	spezieller Türöffnungstaster inner- und außerhalb des Fahrzeugs für längere Türöffnungszeit in 85 cm Höhe über Bussteigniveau bzw. Fahrzeugboden sowie seitlichem Abstand von Wänden und Einbauten ≥ 50 cm
3. Innenraumgestaltung		
stufenlose Innenraumgestaltung	Niederflurbereich mindestens zur Erschließung der Multifunktionsfläche inklusive Rollstuhl-Stellplätze sowie von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen	
ausreichend bemessene Durchgangsbreite (≥ 90 cm) mindestens zwischen Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang und Multifunktionsfläche(n)		
kontrastreiche Innenraumgestaltung	visuell kontrastreiche Gestaltung von Boden und Sitzen	
	visuell kontrastreiche Markierung aller Stufen, Trittkanten und Gefahrenbereiche (inklusive Einstiegs-kante(n))	
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Festhaltevorrichtungen	
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Halthanforderungstastern inklusive visueller Rückmeldefunktion	
ebene, rutschfeste Bodenbeläge	Ganglängsneigung zwischen Rollstuhl-Stellplätzen bzw. Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen und Betriebstür(en) mit Rollstuhl-Zugang ≤ 8 %; Querneigung ≤ 5 % Einsatz von Materialien mit ebenen und rutschfesten / griffigen (auch bei Nässe) Oberflächen	
möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeuges	durchgehend erreichbare Festhaltevorrichtungen von den Betriebstüren zu allen Zielen	
	Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich	
	Festhaltevorrichtungen an jedem Stehplatz	
	senkrechte Haltestangen mindestens an jedem 2. Sitzplatz	
helle, gleichmäßige und blendfreie Beleuchtung (Vermeidung von künstlichen Lichtquellen in Sicht-/Augenhöhe)		
ausreichend bemessene Anzahl von Halthanforderungstastern mit visueller und akustischer Rückmeldefunktion	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Fahrzeugboden (maximale Höhe: 130 cm)	
	Druckpunkt-taster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)	
	akustische Rückmeldefunktion der Halthanforderung in geeigneter Lautstärke	
	visuelle Rückmeldefunktion der Halthanforderung (z. B. Anzeige „Bus hält“)	
Platzierung von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen wenn möglich in der Nähe von stufenlos zugänglichen Betriebstüren sowie im Sichtfeld des Fahrpersonals	Anzahl ausgewiesener Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen ≥ 2	
	Sitzplatzausrichtung nach vorne oder hinten	
	klappbare Armlehnen zwischen Sitzplätzen und Gang	
	Blindenhund-Platz unter oder neben mindestens einem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen	
	deutliche Sitzplatz-Kennzeichnung mittels visuell kontrastreichem Piktogramm; Bildzeichengröße ≥ 4 cm	
	Halthanforderungstaster von jedem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen aus erreichbar	
4. Mehrzweckfläche		
ausreichend dimensionierte und ausgestattete Multifunktionsfläche mit aufklappbaren Sitzflächen	Fläche mit aufklappbaren Sitzflächen (nutzbar für Rollstühle, Kinderwagen, sperriges Gepäck, Elektro-Scooter, Fahrräder usw.)	
	Anzahl ausgewiesener Rollstuhl-Stellplätze ≥ 1 (Anordnung in Längsrichtung)	
	Abmessung Rollstuhl-Stellplatz ≥ 130 cm Länge x 75 cm Breite	
	ausreichend bemessene Manövriertfläche (Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm)	
	Sicherungsvorrichtung für Rollstühle (Rückhaltesystem: entweder Rückhaltelehne mit klappbarer seitlicher Armlehne oder Verankerungs- oder Gurt-Rückhaltesystem)	
	Kennzeichnung des Rollstuhl-Stellplatzes mittels Piktogramm; Bildzeichengröße ≥ 4 cm	
	waagerechte, möglichst rundlaufende Festhaltevorrichtung in einer Höhe zwischen 80 cm und 95 cm oder wandseitige, senkrechte Festhaltevorrichtung am Rollstuhlstellplatz	
	von jedem Rollstuhl-Stellplatz aus erreichbare Halthanforderungstaster in 85 cm Höhe sowie seitlichem Abstand von Wänden und Einbauten ≥ 50 cm	
5. Fahrzeugaußenseite		
visuell kontrastreiche Gestaltung von vorstehenden Bauteilen (z. B. Rückseite von Außenspiegeln)		
6. visuelle Informationsübermittlung an de Fahrzeugaußenseite		
eindeutige visuelle Identifikation des Fahrzeuges am und bei der Anfahrt an den Bussteig	Frontanzeige	Mindestinhalt: Liniennummer und Fahrziel Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 17 cm
	Fahrzeugaußenseite rechts	Mindestinhalt: Liniennummer und Fahrziel, optional wichtige Zwischenhalte Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 5 cm (empfohlen ≥ 10 cm)
	Heckanzeige und ggf. Fahrzeugaußenseite links	Mindestinhalt: Liniennummer Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 17 cm
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Außenanzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)	
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen (vorzugsweise senkrecht oder nach vorne bzw. unten geneigt; ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte)	

	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett
		Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)
		serifenlose Schriftart mit Unterlängen
	Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit ≤ 6 Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort ≥ 2 Sekunden	
	ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen ≥ 1 Sekunde pro 6 Zeichen)	
7. visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges		
Gewährleistung von Mindestinhalten bei dynamischen Innenanzeigen	visuelle Informationen vor der Abfahrt: Liniennummer und Fahrziel	
	visuelle Informationen vor dem nächsten Haltepunkt: Name des Haltepunktes	
Gewährleistung einer gut sicht- und erkennbaren sowie blendfreien visuellen Informationsaufbereitung	Innenanzeige von jedem Sitz- und Stehplatz aus einsehbar	
	Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 4 cm	
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Anzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)	
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen	
	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett
		Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)
		serifenlose Schriftart mit Unterlängen
	Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit ≤ 6 Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort ≥ 2 Sekunden	
ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen ≥ 1 Sekunde pro 6 Zeichen)		
8. akustische Informationsübermittlung inner- und außerhalb des Fahrzeuges		
eindeutige akustische Identifikation des Fahrzeuges am Bussteig	Durchsage von Liniennummer und Fahrziel (z. B. über fahrzeuggebundene Außenlautsprecher)	
Gewährleistung von Mindestinhalten bei Durchsagen vor dem nächsten Halt	Name der Haltestelle sowie an Verknüpfungshaltestellen optional Anschlussmöglichkeiten, Fahrziel, wichtige Zwischenhalte sowie auftretende Störungen (z. B. Baumaßnahmen)	
Gewährleistung einer verständlichen akustischen Informationsaufbereitung	akustisches Ankündigungssignal vor den Durchsagen (z.B. 2-Ton-Gong)	
	Durchsagen gleichmäßig über den ganzen Fahrgastbereich	
	Durchsagen in geeigneter Lautstärke (dynamisch dem Störgeräuschpegel nachgeführt)	
	Durchsagen in verständlicher Artikulation (dialektfrei; nicht computergeneriert)	
Gewährleistung zeitnaher Ansagen zu außerordentlichen Betriebslagen / Störungen / Verhaltensanweisungen		

Mindeststandards für barrierefreie Straßenbahnen		
1. Fahrzeugein- und -ausstieg		
Niveaugleichheit	an die Straßenbahnsteighöhen angepasstes und innerhalb zusammenhängender Liniennetze einheitliches Rollmaterial	Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Einstiegshöhe in der Regel zwischen 25 cm und 28 cm über Fahrweg)
spaltloser Zugang zum Rollmaterial	Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe	flächendeckend niederflurgerechtes Straßenbahnhaltstellennetz vorhanden
		Rampe mit ≥ 100 cm Breite und ≥ 80 cm Länge
		Hublift mit ≥ 80 cm Breite und ≥ 120 cm Länge sowie Abrollsicberung frontal ≥ 10 cm und seitlich ≥ 5 cm
		Betriebslast ≥ 300 kg (empfohlen ≥ 350 kg)
		visuell kontrastreiche Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite in einer Höhe von 85 cm über Straßenbahnsteigniveau (maximale Höhe: 130 cm über Fahrweg)
2. Fahrzeigtüren		
Gewährleistung einer sicheren, schnellen und bequemen Türfindung und -öffnung	ertastbare, großflächig und kontrastreich gestaltete Bedienelemente für Türöffnung mit visueller Rückmeldefunktion	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Straßenbahnsteigniveau (Fahrzeugaußenseite) bzw. Fahrzeugboden (maximale Höhe: 130 cm)
		Tastergröße ≥ 25 cm ²
		Druckpunktstaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)
		visuell kontrastreiche Gestaltung (kontrastreiche Farben / keine Rot-Grünkombination)
		visuell kontrastreiche Rückmeldefunktion
		visuell kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches an der Fahrzeugaußenseite (grundsätzlich auch bei Werbebemalung)
		akustisches Türfindungssignal und / oder taktile Vorrichtung zur Türfindung einheitlicher Kennzeichnungsstandard für alle Fahrzeuge
		Durchgangsbreite Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang: Einzeltür ≥ 90 cm; Doppeltür ≥ 130 cm
	ausreichend bemessene Öffnungszeit der Türen	Beachtung des 2-Sinne-Prinzips: akustische und visuelle Warnung während des Schließvorganges spezieller Türöffnungstaster inner- und außerhalb des Fahrzeugs für längere Türöffnungszeit in 85 cm Höhe über Straßenbahnsteigniveau bzw. Fahrzeugboden sowie seitlichem Abstand von Wänden und Einbauten ≥ 50 cm
3. Radwegführung an Bushaltestellen		
stufenlose Innenraumgestaltung	Niederflurbereich mindestens zur Erschließung der Multifunktionsfläche(n) inklusive Rollstuhl-Stellplätze sowie von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen	
ausreichend bemessene Durchgangsbreite ≥ 90 cm mindestens zwischen Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang und Multifunktionsfläche(n)		
kontrastreiche Innenraumgestaltung	visuell kontrastreiche Gestaltung von Boden und Sitzen	
	visuell kontrastreiche Markierung aller Stufen, Trittkanten und Gefahrenbereiche (inklusive Einstiegskante(n))	
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Festhaltevorrichtungen	
	visuell kontrastreiche Gestaltung von Halteanforderungstastern inklusive visueller Rückmeldefunktion	
ebene, rutschfeste Bodenbeläge	Einsatz von Materialien mit ebenen und rutschfesten / griffigen (auch bei Nässe) Oberflächen	
möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeuges	durchgehend erreichbare Festhaltevorrichtungen von den Betriebstüren zu allen Zielen	
	Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich	
	Festhaltevorrichtungen an jedem Stehplatz	
helle, gleichmäßige und blendfreie Beleuchtung (Vermeidung von künstlichen Lichtquellen in Sicht-/Augenhöhe)		
	optimale Höhe der Bedienelemente: 85 cm über Fahrzeugboden (maximale Höhe: 130 cm)	
	Druckpunktstaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand)	

ausreichend bemessene Anzahl von Halтанforderungstastern mit visueller und akustischer Rückmeldefunktion	visuelle Rückmeldefunktion der Halтанforderung (z. B. Anzeige „Wagen hält“)	
Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen in Türnähe	ausreichend bemessene Anzahl ausgewiesener Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen	
	Platzierung von Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen in der Nähe von stufenlos zugänglichen Betriebstüren	
	deutliche Sitzplatz-Kennzeichnung mittels visuell kontrastreichem Piktogramm; Bildzeichengröße ≥ 4 cm	
	Halтанforderungstaster von jedem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen aus erreichbar	
4. Mehrzweckfläche		
ausreichend dimensionierte und ausgestattete Multifunktionsfläche ggf. mit aufklappbaren Sitzflächen und / oder Stehlehnen	Fläche nutzbar für Rollstühle, Kinderwagen, sperriges Gepäck, Elektro-Scooter, Fahrräder usw.	
	Anzahl ausgewiesener Rollstuhl-Stellplätze ≥ 1	
	Abmessung pro Rollstuhl-Stellplatz ≥ 130 cm Länge x 75 cm Breite	
	ausreichend bemessene Manövrierfläche (Bewegungsfläche ≥ 150 cm x 150 cm)	
	Kennzeichnung des Rollstuhl-Stellplatzes mittels Piktogramm; Bildzeichengröße ≥ 4 cm	
	waagerechte, möglichst rundlaufende Festhaltevorrichtung in einer Höhe zwischen 80 cm und 95 cm oder wandseitige, senkrechte Festhaltevorrichtung am Rollstuhlstellplatz	
	von jedem Rollstuhl-Stellplatz aus erreichbare Halтанforderungstaster in 85 cm Höhe sowie seitlichem Abstand von Wänden und Einbauten ≥ 50 cm	
5. Fahrzeugaußenseite		
visuell kontrastreiche Gestaltung von vorstehenden Bauteilen (z. B. Rückseite von Außenspiegeln)		
6. visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite		
eindeutige visuelle Identifikation des Fahrzeuges am und bei der Anfahrt an den Straßenbahnsteig	Frontanzeige	Mindestinhalt: Liniennummer und Fahrziel
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 17 cm
	Fahrzeugaußenseite rechts bzw. beidseitig (bei wechselnder Ein- / Ausstiegsseite)	Mindestinhalt: Liniennummer und Fahrziel, optional wichtige Zwischenhalte
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 5 cm (empfohlen ≥ 10 cm)
	Heckanzeige und Fahrzeugaußenseite links (bei konstant bleibender Ein- / Ausstiegsseite)	Mindestinhalt: Liniennummer
		Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 17 cm
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Außenanzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)	
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen (vorzugsweise senkrecht oder nach vorne bzw. unten geneigt; ggf. Kompensation von Spiegelungen durch Erhöhung der Leuchtdichte)	
	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett
		Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)
serifenlose Schriftart mit Unterlängen		
Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit ≤ 6 Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort ≥ 2 Sekunden		
ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen ≥ 1 Sekunde pro 6 Zeichen)		
7. visuelle Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges		
Gewährleistung von Mindestinhalten bei dynamischen Innenanzeigen	visuelle Informationen vor der Abfahrt: Liniennummer und Fahrziel	
	visuelle Informationen vor dem nächsten Haltepunkt: Name des Haltepunktes	
Gewährleistung einer gut sicht- und erkennbaren sowie blendfreien visuellen Informationsaufbereitung	Innenanzeige von jedem Sitz- und Stehplatz aus einsehbar	
	Zeichen- bzw. Buchstabenhöhe ≥ 4 cm	
	visuell kontrastreiche Gestaltung der Anzeigen unter Beachtung von Leuchtdichte sowie Farbkombination und -sättigung (kontrastreiche Farbwahl; kein Rot und keine Rot-Grün-Kombination; optimal: gelb auf schwarz)	
	Einsatz entspiegelter Glasabdeckungen	
	Einsatz geeigneter Schriftarten	fett oder halbfett
Groß- und Kleinbuchstaben (gemischte Groß-/Kleinschreibung)		

	serifenlose Schriftart mit Unterlängen
	Vermeidung von Laufschriften bzw. wenn unabdingbar horizontale Durchlaufgeschwindigkeit ≤ 6 Zeichen pro Sekunde bei einer Anzeigelänge pro vollständigem Wort ≥ 2 Sekunden
	ausreichend bemessene Anzeigedauer (bei Wechselanzeigen ≥ 1 Sekunde pro 6 Zeichen)
8. akustische Informationsübermittlung inner- und außerhalb des Fahrzeuges	
eindeutige akustische Identifikation des Fahrzeuges am Straßenbahnsteig	Durchsage von Liniennummer und Fahrziel (z. B. über fahrzeuggebundene Außenlautsprecher)
Gewährleistung von Mindestinhalten bei Durchsagen vor dem nächsten Halt	Name der Haltestelle und Ausstiegsseite (sofern diese wechselt) sowie an Verknüpfungshaltestellen optional Anschlussmöglichkeiten, Fahrziel, wichtige Zwischenhalte sowie auftretende Störungen (z. B. Baumaßnahmen)
Gewährleistung einer verständlichen akustischen Informationsaufbereitung	akustisches Ankündigungssignal vor den Durchsagen (z.B. 2-Ton-Gong)
	Durchsagen gleichmäßig über den ganzen Fahrgastbereich
	Durchsagen in geeigneter Lautstärke (dynamisch dem Störgeräuschpegel nachgeführt)
	Durchsagen in verständlicher Artikulation (dialektfrei; nicht computergeneriert)
Gewährleistung zeitnaher Ansagen zu außerordentlichen Betriebslagen / Störungen / Verhaltensanweisungen	

Tabelle 11: Fahrpreistabelle für den Stadtverkehr Nordhausen und der Linie 10 bis Ilfeld, Neanderlinik (Stand 2023)

Fahrscheinart	Geltungsdauer	Preis in € gültig innerhalb einer Tarifzone	Preis in € gültig über zwei Tarifzonen	Preis in € gültig über drei Tarifzonen	Preis in € gültig über vier Tarifzonen	Preis in € gültig über fünf Tarifzonen	Tarifierläuterung
Einzelfahrschein	für eine Fahrt in der jeweiligen Tarifzone, erlaubt unmittelbares Umsteigen	1,90	2,10	2,90	3,70	4,40	Gilt für eine Fahrt, erlaubt unmittelbares Umsteigen auf eine andere Linie
Einzelfahrschein - Kind -	analog Einzelfahrschein für Kinder von 6 - 11 Jahren	1,00	1,10	1,50	1,90	2,20	Gilt für eine Fahrt, erlaubt unmittelbares Umsteigen auf eine andere Linie für Kinder ab vollendetem 6. Lebensjahr bis 11 Jahre (d. h. bis zum vollendeten 12. Lebensjahr)
4-Fahrten-Karte	4 Fahrten	6,10	6,80	9,30	11,80	14,00	4 rabattierte Einzelfahrten, jeder Abschnitt gilt für eine Fahrt, erlaubt unmittelbares Umsteigen auf eine andere Linie
City-Ticket Erwachsener	gilt nur für eine Fahrt auf der auf dem Entwerteraufdruck angegebenen Straßenbahnlinie - auf der Linie 1, auf dem Streckenabschnitt BahnhofplatzKrankenhaus oder der Gegenrichtung der Linie 10, oder der Linie 2	1,70	-	-	-	-	Fahrschein gilt nur auf der jeweils entwerteten Linie für eine Fahrt in eine Richtung ohne Fahrtunterbrechung und ohne Umsteigen
City-Ticket - Kind -	gilt nur für eine Fahrt auf der auf dem Entwerteraufdruck angegebenen Straßenbahnlinie - auf der Linie 1, auf dem Streckenabschnitt BahnhofplatzKrankenhaus oder der Gegenrichtung der Linie 10, oder der Linie 2	0,90	-	-	-	-	Fahrschein gilt nur auf der jeweils entwerteten Linie für eine Fahrt in eine Richtung ohne Fahrtunterbrechung und ohne Umsteigen für Kinder ab vollendetem 6. Lebensjahr bis 11 Jahre (d. h. bis zum vollendeten 12. Lebensjahr)
Wochenkarte	1 Woche ab Entwertung	13,90	15,50	21,20	26,90	31,80	Gültig 1 Woche ab Entwertung bei erstmaliger Fahrt nach Fahrerverkauf in Omnibus bzw. Straßenbahn, im Agenturverkauf und an Fahrscheinautomaten, z. B. von Dienstag bis Montag der Folgewoche Die Wochenkarte ist übertragbar. Bei Verlust kein Ersatz!
Wochenkarte - Schüler -	1 Woche ab Entwertung	10,50	11,70	15,90	20,20	23,90	Gültig 1 Woche ab Entwertung bei erstmaliger Fahrt nach Fahrerverkauf in Omnibus bzw. Straßenbahn, im Agenturverkauf und an Fahrscheinautomaten, z. B. von Dienstag bis Montag der Folgewoche für Schüler, Auszubildende, Studenten; Die entsprechenden Berechtigungsausweise sind mitzuführen und bei Kontrollen vorzulegen.
Monatskarte	1 Monat ab Entwertung	47,50	53,10	72,70	103,30	122,10	Gültig 1 Monat ab Entwertung bei erstmaliger Fahrt nach Fahrerverkauf in Omnibus bzw. Straßenbahn, im Agenturverkauf und an Fahrscheinautomaten, z. B. vom 16. bis 15. des Folgemonats Die Monatskarte ist übertragbar. Bei Verlust kein Ersatz!
Monatskarte - Schüler -	1 Monat ab Entwertung	35,70	39,90	54,50	77,50	91,60	Gültig 1 Monat ab Entwertung bei erstmaliger Fahrt nach Fahrerverkauf in Omnibus bzw. Straßenbahn, im Agenturverkauf und an Fahrscheinautomaten, z. B. vom 16. bis 15. des Folgemonats für Schüler, Auszubildende, Studenten; Die entsprechenden Berechtigungsausweise sind mitzuführen und bei Kontrollen vorzulegen.
Jahreskarte - Solo -	1 Jahr ab Ausstellung	475,00	531,00	727,00	1.033,00	1.221,00	Gültig 1 Jahr ab Ausstellungsdatum z. B. vom 13.03. bis 12.03. des Folgejahres Die Jahreskarte -Solo- ist nicht übertragbar. Bei Verlust wird gegen Gebühr Ersatz geleistet! An Wochentagen zwischen 9:00 Uhr und 13:00 Uhr sowie ab 18:00 Uhr können ein weiterer Erwachsener und zwei Kinder bis 11 Jahre mitgenommen werden. Samstags, sonn- und feiertags ist die Mitnahme sogar ganztags möglich.
Jahreskarte - Schüler -	1 Jahr ab Ausstellung	357,00	399,00	545,00	775,00	916,00	Gültig 1 Jahr ab Ausstellungsdatum z. B. vom 13.03. bis 12.03. des Folgejahres für Schüler, Auszubildende, Studenten; Die entsprechenden Berechtigungsausweise sind mitzuführen und bei Kontrollen vorzulegen.
Jahreskarte - Plus -	1 Jahr ab Ausstellung	524,20	580,20	776,20	1.082,20	1.270,20	Gültig 1 Jahr ab Ausstellungsdatum z. B. vom 13.03. bis 12.03. des Folgejahres. Die Jahreskarte -Plus- ist übertragbar. An Wochentagen zwischen 9:00 Uhr und 13:00 Uhr sowie ab 18:00 Uhr können ein weiterer Erwachsener und zwei Kinder bis 11 Jahre mitgenommen werden. Samstags, sonn- und feiertags ist die Mitnahme sogar ganztags möglich. Bei Verlust wird kein Ersatz geleistet!
Schülerfreizeit-Ticket	1 Monat ab Entwertung, an Schultagen ab 14:00 Uhr, an Ferientagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ganztägig	13,40					Gültig 1 Monat ab Entwertung bei erstmaliger Fahrt nach Fahrerverkauf in Omnibus bzw. Straßenbahn, im Agenturverkauf und an Fahrscheinautomaten, z. B. vom 16. bis 15. des Folgemonats; berechtigt Schüler an Schultagen ab 14:00 Uhr, an Ferientagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ganztägig zu beliebig vielen Fahrten im Stadt- und Regionalverkehr. Die entsprechenden Berechtigungsnachweise sind mitzuführen und bei Kontrollen vorzulegen.
9-Uhr-Ticket	von 9:00 Uhr bis 13:00 Uhr	2,70	3,00	4,10	5,20	6,10	Gültig 1 Kalendertag von 9:00 Uhr bis 13:00 Uhr ab Entwertung bei erstmaliger Fahrt nach Fahrerverkauf in Omnibus bzw. Straßenbahn, im Agenturverkauf und an Fahrscheinautomaten.
Tageskarte	1 Kalendertag von 0:00 bis 24:00 Uhr	5,00	5,60	7,70	9,80	11,60	Gültig 1 Kalendertag ab Entwertung bei erstmaliger Fahrt nach Fahrerverkauf in Omnibus bzw. Straßenbahn, im Agenturverkauf und an Fahrscheinautomaten, gültig für beliebig viele Fahrten einer Person im Stadtverkehr je Geltungsbereich der durchfahrenen Zonen
Gruppenfahrschein	1 Fahrt, gültig ab 10 Personen	1,00 je Person	1,10 je Person	1,50 je Person	1,90 je Person	2,20 je Person	Gültig ab 10 Personen. Je mitfahrende Person in einer Gruppe ist der jeweilige Kindertarif zu entrichten. Die Fahrscheine berechtigen zu einer Fahrt.
Hund	1 Fahrt	1,00	1,10	1,50	1,90	2,20	Gilt für eine Fahrt erlaubt unmittelbares Umsteigen auf eine andere Linie

Tabelle 12: Fahrpreistabelle für den Regionalverkehr (Stand 2023),

Teilstrecke	Einzelfahrschein in €	Einzelfahrschein Kind in €	4-Fahrten-Karte in €	Wochenkarte in €	Wochenkarte Schüler in €	Monatskarte in €	Monatskarte Schüler in €
1	2,10	1,10	7,10	18,10	13,60	67,20	50,40
2	2,30	1,20	7,90	20,00	15,00	74,30	55,70
3	3,20	1,70	10,90	23,40	17,60	89,80	67,40
4	3,40	1,80	11,70	25,00	18,80	96,00	72,00
5	4,10	2,10	13,90	29,90	22,50	114,50	85,90
6	4,90	2,40	16,50	35,50	26,70	136,20	102,10
7	5,90	3,00	19,90	42,80	32,10	164,00	123,00
8	6,40	3,20	21,80	46,80	35,10	179,50	134,60
9	7,00	3,40	23,70	50,80	38,10	195,00	146,20
10	7,60	3,90	25,90	55,70	41,80	213,50	160,20
11	8,20	4,10	27,80	59,70	44,80	229,00	171,80
12	8,50	4,30	28,90	62,10	46,60	238,30	178,70
13	9,10	4,50	30,80	66,20	49,70	253,80	190,30
ab 14	9,70	5,00	33,10	71,00	53,30	272,30	204,30

Hunde 50 % vom Einzelfahrschein; Das **Schülerfreizeit-Ticket** berechtigt für monatlich 13,40 € an Schultagen ab 14 Uhr und an Ferientagen sowie Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig zu beliebig vielen Fahrten im Stadt- und Regionalverkehr.

Jahreskarte Solo und Jahreskarte Schüler ist der Preis von 10 Monatskarten und ist nicht übertragbar.

Die Jahreskarte -Plus- ist der Preis von 10 Monatskarten zzgl. 4,50 € je Monat und ist übertragbar.

An Wochentagen zwischen 9:00 Uhr und 13:00 Uhr sowie ab 18 Uhr können mit einer Jahreskarte Solo/Plus ein weiterer Erwachsener und zwei Kinder bis 11 Jahre mitgenommen werden. Samstags, sonn- und feiertags ist die Mitnahme sogar ganztags möglich.

Tabelle 13: Zuschläge bei Umstieg aus dem Regionalverkehr in den Stadtverkehr (stadteinwärts), Stand 2023

Tarifzone	Einzelfahrschein in €	Einzelfahrschein Kind in €	4-Fahrten-Karte in €	Wochenkarte in €	Wochenkarte Schüler in €	Monatskarte in €	Monatskarte Schüler in €
1	1,60	0,80	4,30	9,70	9,70	33,30	33,30
2	1,80	0,90	5,10	11,60	11,60	39,80	39,80
3	2,40	1,20	7,00	15,90	15,90	54,50	54,50
4	3,40	1,70	8,90	20,20	20,20	77,50	77,50
5	4,00	2,00	10,50	23,90	23,90	91,60	91,60

Tabelle 14: Vorverkaufsstellen für Fahrscheine im Stadtverkehr Nordhausen

Agenturen	Straße und Hausnummer	Telefon	Fahrscheinsortiment
Stadtwerke-Servicecenter im HSB-Dampfladen	Bahnhofplatz 3a	03631/629-170	Stadt- und Regional komplett Jahreskarten
Foto Optimal Inh. Torsten Wiegand	Kornmarkt 2	03631/983617	Stadt- und Regional komplett
Bestellagentur Simone Baake	Hohekreuzstraße 17	03631/896170	Stadt- und Regional komplett
Stadtinformation Nordhausen	Markt 1 (Rathaus)	03631/696221	Stadt- und Regional komplett
EDEKA - Schäfer Inh. Kristin Schäfer	Dr.-Robert-Koch-Straße 3	03631/89270	Stadt- und Regional komplett
Convenience Concept GmbH (Press&Books)	Bahnhofplatz 6 (im Bahnhofsgebäude)	03631/6510601	Stadt- und Regional komplett
Schlüssel- und Tintenshop Inh. A. Bahns	Stolberger Straße 11	03631/971197	Stadt- und Regional komplett
Schreibwaren, Lotto & Postagenturen Bühling	Grimmelallee 40	03631/4799-0	Stadt- und Regional komplett
Spezialitäten Brettschneider	Rautenstraße 11	03631/983060	Stadt- und Regional komplett
Schulranzen.com Fachcenter cool@school	Bochumer Straße 161	03631/980980	Stadt- und Regional komplett
Bekleidungseck Caduff	Am alten Tor 7c	03631/982970	Stadt- und Regional komplett

Tabelle 15: Vorverkaufsstellen für Fahrscheine im Landkreis Nordhausen

Agenturen	Straße und Hausnummer	Telefon	Fahrscheinsortiment
Post- und Blümchenstube Inh. I. Soltau	Domäne 8, 06536 Rottleberode	034653/83339	Stadt- und Regional komplett
Dies & Das Teeladen	Lindenstraße 15, 99752 Bleicherode	036338/450685	Stadt- und Regional komplett
Schreibwaren-Eck	Straße der Einheit 46, 99765 Heringen	036333/70943	Stadt- und Regional komplett

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
IHK Erfurt		<p>die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Nordhausen und des gleichnamigen Landkreises bildet die identifizierten Pendlerverflechtungen in die Region gut ab. Die Linienführung sowie die Kombination aus Stadtbuss, Regionalbus und Tram sorgt für eine gute Erreichbarkeit der Kreisstadt. Dem Auftrag der Daseinsvorsorge und der Sicherung der Mobilität auf der Fläche wird man gerecht. Auch eine Verschneidung des Liniennetzes mit unseren Unternehmensdaten zeigt, dass die Unternehmen bei der Linienführung bedacht wurden. Die Bündelung der Berufsschulen in Nordhausen sorgt auch für eine bessere Erreichbarkeit dieser Einrichtungen. Die Bedienzeiten sollten allerdings noch einmal mit den jeweiligen Arbeits- und Schichtzeiten in den Unternehmen abgeglichen und ggf. nachgebessert werden. Die weiteren Schritte wie der Umbau der Flotte, die Schaffung der Ladeinfrastruktur für den weitere Hochlauf der E-Mobilität sowie der weitere Ausbau frequentierter Haltestellen zeigt eine zukunftsgerechte Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Norden Thüringens. Wir möchten diese Stellungnahmen auch als Chance wahrnehmen weitere Verbesserungsvorschläge anzubringen.</p> <p>1. Im Nahverkehrsplan fehlt weiterhin die Einbindung des lokalen Taxigewerbes in den Nahverkehr (siehe PBefG Novelle). Weiße Flecken in der Fläche und in der zeitlichen Verfügbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs können damit kosteneffizienter ausgeglichen werden. Wir regen hier den Austausch mit den Taxiunternehmen an und stehen als Ansprechpartner gern zur Verfügung.</p> <p>2. Die Einbindung der Kammern und Verbände erzeugt einen deutlichen Mehrwert bei der Erstellung von Konzepten und steigert die Akzeptanz. Wir regen daher für die nächsten Fortschreibungen eine aktivere öffentliche Beteiligung an.</p> <p>Beitritt zum Verkehrsverbund Mittelthüringen: Ein bundeslandweiter Verkehrsverbund ist wünschenswert. Die wachsenden Herausforderungen im Alltag (Digitalisierung, Verkehrs- und Antriebswende, Fachkräftemangel) fordern eine Bündelung sowie Fokussierung der vorhandenen personellen und finanziellen Kapazitäten. Eine Schaffung von Doppelstrukturen ist ausdrücklich zu vermeiden. Der Beitritt zum Verkehrsbund Mittelthüringen ist unserer Erachtens nach folgerichtig, was eine interne Diskussion und Bewertung jedoch nicht überflüssig macht. Das im Gutachten erwähnte Deutschlandticket zeigt jedoch auch deutlich auf, dass ein einheitlicher Preis im Nahverkehr zur Harmonisierung und Kundenfreundlichkeit beiträgt.</p>	Kenntnisnahme	
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH		wir bedanken uns für die Möglichkeit der Beteiligung zum gemeinsamen Nahverkehrsplan der Stadt und des Landkreises Nordhausen. Leider war es uns nicht möglich, die Anmerkungen im Online-Portal hochzuladen. Aus diesem Grund erhalten sie mit beiliegender Datei unsere Anmerkungen zum Entwurf des Nahverkehrsplans und bitten, diese dennoch zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme	
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH	Kapitel 5.2.6, Seiten 111	Bei Anpassung des Taktes der Linie 23 sollten Abstimmungen mit dem Landkreis Harz geführt werden, um Potentiale auch aus dem Sachsen-Anhaltinischen Teil des Harzes zu erschließen. Benneckenstein als Ziel der Buslinie 23 ist sowohl Montag-Freitag als auch am Wochenende sehr gut durch die Buslinie 263 und 265 der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH an weitere Grund- bzw. Mittelzentren angebunden. Durch zeitliche Verknüpfung (Anschlussverbindung) zu diesen Linien können vor allem touristische Potentiale aus weiten Teilen des Nachbarlandkreises erschlossen werden (z.B. Wernigerode, Elbingerode, Blankenburg).	Anpassung im NVP	Neuer Prüfauftrag
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH	Kapitel 5.2.5, Seiten 110	Sofern das Angebot der Linie E wie dargestellt überarbeitet wird, wäre eine Orientierung am zweistündlichen Anschluss zur Landesbuslinie 450 in Rottleberode in der Relation Nordhausen – Stolberg (Harz) anzustreben. Zwischen Stolberg und Nordhausen bestehen Verkehrsbeziehungen, die eine Abstimmung eines systematischen Anschlusses wünschenswert machen.	Anpassung im NVP	Neuer Prüfauftrag
Regionalverband Großraum Braunschweig		nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme des Regionalverbandes Großraum Braunschweig zum Entwurf des NVP Nordhausen.	Kenntnisnahme	
Regionalverband Großraum Braunschweig		Linie 23: Der dargestellte Linienverlauf suggeriert, dass diese Linie bis nach Hohegeiß fährt, was nicht mehr der Fall ist. Im Fahrplan der Linie 23 ist die Endhaltestelle in Benneckenstein.	Kenntnisnahme	
Regionalverband Großraum Braunschweig		HATIX: Leider wird das Harzer Urlaubsticket (HATIX) nicht erwähnt. Der LK Nordhausen beinhaltet ein Stück des Harzes, welcher bisher nicht am HATIX teilnimmt. Eine Erweiterung des HATIX um den Anteil des LK Nordhausens wird als sinnvoll erachtet.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Regionalverband Großraum Braunschweig		Projekt „Harzer Hexenreich“: Im NVP-Entwurf wird von einer besseren Anbindung des Tourismus-Projektes „Hexenreich“ in Rotheshütte gesprochen. Hierzu würden wir gerne anregen, dass auch aus dem Bereich der Bergstadt Braunlage eine Verbesserung der ÖSPV-Verbindungen im Dreiländereck angestrebt werden sollte.	Kenntnisnahme	
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV)		vielen Dank für die Bereitstellung des Anhörungsentwurfs zur 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Nordhausen. Nach Durchsicht des Entwurfs übermitteln wir die aus Sicht des TLBV bestehenden Anmerkungen und Änderungshinweise.	Kenntnisnahme	
TLBV	S. 11	Abkürzungsverzeichnis: Der Eintrag „RVZ“ soll vmtl. „RZV“ heißen? Bitte ggf. korrigieren.	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 2.2, S. 38	Abschnitt „KBS 590/600...“, Absatz „RE8 und RE9 verkehren...“, 1. Satz: Zur Vermeidung von Missverständnissen regen wir folgende Ergänzung an: „[RE8 und RE9 verkehren in der Regel jeweils zweistündlich] und ergänzen sich zu einem stündlichen Angebot.“	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 2.2, S. 38	Abschnitt „KBS 590/600...“, Absatz „Die RB 57...“, 2. Satz: Zur Vermeidung von Missverständnissen regen wir folgende Ergänzung an: „[Zwischen Nordhausen und Sangerhausen verkehren] auf dieser Linie [nur einzelne Züge].“	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 2.2, S. 39	Abschnitt „KBS 601...“, Absatz „Wegen häufiger Zugausfälle...“: Sofern an dieser Stelle im Dokument eine qualitative Bewertung der Betriebsqualität im Schienenverkehr sachgerecht ist, wird angeregt, die Ursachen dieser häufigen Zugausfälle in diesem Zusammenhang mit zu benennen und die räumlich-zeitliche Betroffenheit klarer zu benennen. Formulierungsvorschlag: „Seit dem Jahr 2022 treten in gehäufterem Umfang abschnittsweise Zugausfälle auf den Bahnstrecken Nordhausen - Erfurt und Halle - Sangerhausen - Nordhausen - Leinefelde auf. Ursächlich verantwortlich dafür ist ein Mangel an qualifiziertem Personal, der in unterschiedlichem Umfang den Infrastrukturbetreiber DB Netz und die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrifft.“	Kenntnisnahme, keine Anpassungen im NVP	
TLBV	Kapitel 2.2, S. 39	Abschnitt „KBS 326...“, Aufzählung 3. Anstrich: Die Selketalbahn wird im Kursbuch als KBS 333 geführt.	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 2.2, S. 40	letzter Absatz („Alle genannten Linien und Netze...“): Um die Verknüpfungssituation im SPNV vollständig zu beschreiben, bitte hier ergänzen (sinngemäß): „Außerdem fungiert der Bahnhof Wolkramshausen als Verknüpfungspunkt im SPNV zwischen den Relationen von/nach Bleicherode – Sollstedt – Leinefelde und Sondershausen – Erfurt.“	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 2.3.4, S. 45 sowie Kapitel 3.4.1, S. 84	Wie ist der Satz „Er ist im Übrigen der einzige ÖV-Verkehrsknoten, der diese Funktion erfüllt.“ zu verstehen? Geht es um den einzigen ÖV-Verkehrsknoten im Stadtgebiet Nordhausen? Oder um den einzigen, der als Hauptverknüpfungspunkt klassifiziert ist? Bitte die Aussage konkretisieren oder anderweitig modifizieren.	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 2.3.4, S. 45 sowie Kapitel 2.3.4, S. 46	Abschnitt „Hauptverknüpfungspunkte...“, Aufzählung nach 1. Absatz, sowie Abschnitt „Verknüpfungspunkt Bleicherode Ost“, Aufzählung nach 1. Absatz: Im Anstrich „SPNV“ sind einzelne Linienbezeichnungen zu präzisieren: „RE9“, „RE56“, „RB81“	Anpassung im NVP	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
TLBV	Kapitel 2.4.2, S. 51	Tabelle 10 „Beförderte Personen (1000) je Fahrplankilometer“: Verständnisfrage: Handelt es sich hier wirklich um die mathematische Verknüpfung einer Verkehrsmengengröße (P) mit einer leistungs-basierten Größe (Fplkm)? Oder ist der Quotient aus Beförderungs- und Betriebsleistung [Pkm/Fplkm], der die mittlere Besetzung [P/Fahrt] darstellt, gemeint? Letztgenannte Größe ist nach unserem Kenntnisstand die geläufigere und inhaltlich fassbarere Größe. Falls an erstgenannter Definition festgehalten werden sollte (etwa aufgrund der verfügbaren Datengrundlagen), regen wir an, dies dahingehend klarzustellen, um Fehlinterpretationen der angegebenen Werte hinsichtlich einer mutmaßlichen mittleren Besetzung (die dadurch vmtl. erheblich unterschätzt würde) zu vermeiden.	Kenntnisnahme	
TLBV	Kapitel 3.3.1, S 82	Tabelle 15 „Einteilung nach Siedlungskategorien“: Welche Werte werden in der Tabelle dargestellt? Beim Abgleich mit dem Text lassen sich Ähnlichkeiten zu den dort behandelten Anzahl ÖV-Abfahrten je Tag für die einzelnen Siedlungs- bzw. Verbindungskategorien vermuten. Bitte die Beschriftung entsprechend ergänzen.	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 3.7.1, S 94	Abschnitt „Tarifkooperationen bzw, Tarifierkennungen...“, Aufzählung 2. Anstrich („Das Azubi-Ticket Thüringen, ...“: Diese Aussage passt nicht zu der in Kapitel 7.2.6, wonach das Azubi-Ticket Thüringen zum 01.05.2023 entfallen sei. Bitte prüfen und erforderlichenfalls korrigieren.	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 3.7.3, S 96	Aufzählung 1. Anstrich („Bereitstellung erforderlicher Grunddaten...“, 1. Satz: Den Ausdruck „Grunddaten“ bitten wir zu konkretisieren, sinngemäß: „Fahrplandaten (Soll- und Echtzeitdaten sowie Meldetexte)“	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 3.7.3, S 96	Aufzählung 1. Anstrich („Bereitstellung erforderlicher Grunddaten...“, 2. Satz: Den Ausdruck „im VMT-Routenplaner“ bitten wir zu ergänzen, sinngemäß: „im VMT-Routenplaner sowie den Auskunftssystemen, die an den DELFI-Systemverbund angeschlossen sind, [...]“	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 3.7.3, S 96	Aufgrund der zwischenzeitlich geltenden Rechtslage empfehlen wir einen expliziten Hinweis auf die Wahrnehmung der Bereitstellungspflichten gemäß Mobilitätsdatenverordnung (MDV). Formulierungsvorschlag: „Mit der Bereitstellung der Fahrplandaten an die VMT GmbH, die wiederum für die Verfügbarkeit der Informationen im bundesweiten Auskunftssystemverbund DELFI und im Nationalen Zugangspunkt (NAP) des Bundes sorgt, wird die Datenbereitstellungspflicht gemäß Mobilitätsdatenverordnung erfüllt. Die VMT GmbH und der DELFI e.V. fungieren dabei als Erfüllungsgehilfe gemäß Mobilitätsdatenverordnung.“ Falls vor Redaktionsschluss des NVP die MDV durch das in Erarbeitung befindliche Mobilitätsdatengesetz abgelöst werden sollte, wäre der Verweis entsprechend zu aktualisieren.	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 3.8.3, S 97	2. Absatz: Die Aufzählung „[...], z.B. via Website des Verkehrsunternehmens...“ ist zu ergänzen (sinngemäß): „via Datendrehscheibe Thüringen“. Hintergrundinformation: Dadurch stehen solche Meldungen in allen durch die Datendrehscheibe Thüringen bedienten Auskunftsportalen und Datenabnehmern zur Verfügung, einschließlich der an den DELFI-Systemverbund angeschlossenen Auskunftssysteme. Technisch zu lösen ist dies mittels Nutzung der durch die VMT GmbH angebotenen Systeme bzw. Schnittstellen zur Pflege von Textmeldungen (HIM, VDV-736-Schnittstelle).	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 5.2.1, S 108	Abschnitt „Fahrzeitverkürzungen“: Verständnisfrage: Handelt es sich hierbei um Reisezeitverkürzungen „um X Minuten“ oder „auf X Minuten“?	Anpassung im NVP	Fahrzeitverkürzung (auf)
TLBV	Kapitel 5.2.2, S 109	Aufzählung „Prüfauftrag/Zielstellung“, letzter Anstrich: Wie ist das zu verstehen? Handelt es sich um zwei mögliche Varianten der Angebotsgestaltung, von denen eine auszuwählen ist, oder sollen zwei Linienführungen in wechselweiser Bedienung das Gesamtangebot bilden?	Anpassung im NVP	
TLBV	Kapitel 5.2.2, S 109	Aufzählung „Bei letzterer Variante wäre...“, erster Anstrich („Begrenzung des Fahrtenangebots...“: Hier wäre folgender Aspekt zu ergänzen (sinngemäß): „unter Beachtung einer kooperativen Angebotsgestaltung zum relationsparallelen SPNV im Abschnitt Nordhausen – Bleicherode Ost, etwa durch konsequenten Taktversatz“	Anpassung im NVP	
TLBV		Zu Anlage 1 „Tabellenanlage“:		

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
TLBV	Tabelle 1:	Zeilen Bleicherode, Ellrich, Großwerther, Görsbach, Heringen, Kleinfurra, Niedergebra, Niedersachswerfen, Nohra, Nordhausen, Sollstedt, Werther, Woffleben, Wolframshausen: Die mit „AB-...“, „DB-...“ und „HSB-...“ eingeleiteten Linienbezeichnungen sind im Kontext des Nahverkehrsplans unverständlich. Handelt es sich evtl. um eine Kombination aus bedienendem Verkehrsunternehmen und Kursbuchstrecken-Nummer? Bitte hier jeweils die offiziellen Linienbezeichnungen angeben, wie sie auch im Textteil im Kapitel 2.2 genannt werden (RE8, RE9, RE55, RE56, RB57, RB80, RB81).	Kenntnisnahme	
TLBV	Tabelle 4:	In dieser Tabelle bitten wir um Ergänzung des Merkmals "Deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID" (DHID), wie sie in der VDV-Schrift 432 (vgl. < https://knowhow.vdv.de/432 >) beschrieben wird und im zentralen Haltestellenverzeichnis (zHv) je Haltestelle (mast- bzw. steigscharf) definiert wird (vgl. < https://zhv.wvigmbh.de >) Für technische Fragen der Zuordnung von Haltestellenbezeichnung und DHID kann ggf. die VMT GmbH als Betreiberin der Fahrplanauskunft Thüringen weiterhelfen.	Kenntnisnahme	
TLBV	Tabellen 11, 12 und 13:	Wir regen an, zu dieser Tabelle den zeitlichen Gültigkeitsbeginn für die dargestellten Tarifinformationen zu ergänzen.	Anpassung im Tabellenanhang	
TLBV		Aus organisatorischen Gründen leiten wir nachfolgend die Anmerkungen und Änderungshinweise des TMIL zum Textteil des Anhörungsentwurfs weiter:		
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)	Kap. 1.1.3:	Frist für vollständige Barrierefreiheit zwar im Gesetz benannt, aber bereits abgelaufen (1.1.2022) → ggf. Datum „umschiffen“	Anpassung im NVP	Datum rausgenommen
TMIL	Kap. 1.3.3:	ggf. aktualisierte Einwohnerzahl (2022) zum Mittelbereich Nordhausen vorhanden?	Anpassung im NVP	Daten eingearbeitet
TMIL	Kap. 2.1.3:	Gegenstand der VBN sind auch Stadtverkehre mit Bus- und Straßenbahn	Anpassung im NVP	
TMIL	Kap. 2.3.1:	Im Vergleich zum bisher gültigen Nahverkehrsplan kamen drei Regionalverkehrslinien hinzu. (Wann genau?)	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 2.3.2:	Tab. 9: ggf. Werte von 2023 ergänzen Die Leistungssteigerung ergab sich doch sicherlich (auch) durch die neuen Regionalbuslinien? Findet der Rufbusverkehr im Stadt- oder Regionalverkehr statt?	Kenntnisnahme	Keine neuen Zahlen
TMIL	Kap. 2.3.3:	Bemerkungen hinsichtlich Umstrukturierung Stadtbuslinien bezieht sich auf die Zukunft und nicht auf den Status Quo (ggf. in Kap. 3.1) Anmerkungen zu flexiblen Bedienangeboten im Landkreis („in räumlicher Nähe zu Nordhausen (...), was sicherlich Aspekten der Organisation und Disposition geschuldet ist“), sollte zum besseren Verständnis weiter erläutert werden	Anpassung im NVP	
TMIL	Kap. 2.5.2:	keine nachvollziehbare klare Unterscheidung zwischen „Verkehrsachse“ und „Verkehrsraum“ (auch zwischen Text, Abb. 9 u. Tab. 11)	Anpassung im NVP	
TMIL	Kap. 2.6.2:	Wie kommt eine Einsatzquote von 98 % Niederflurbusse zustande, wenn noch ca. ¼ der Überlandbusse keine Niederflurfahrzeuge sind?	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 2.6.4:	Der textliche Verweis auf Kap. 3.5.1 hinsichtlich der Festlegungen und Definitionen der Haltestellenkategorien (vgl. Tab. 12 sowie danach folgende Ausführungen) ist für den Leser „,müßig“	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap.2.6.5:	Wie sind barrierefreie Haltestellen definiert? (auch Tab. 4)	Anpassung im NVP	Verweis auf Tabelle 4, Anlage 1

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
TMIL	Kap. 2.6.6:	Was bedeutet der Satz „Bei allen bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Regionalbusverkehr wäre eine bessere Einbindung in das Linien- und Fahrplanangebot zu untersuchen (...).“? Erfolgt die Gestaltung des Verkehrsangebots entsprechend Nachfrage oder entsprechend baulicher Ist-Zustände? Sollte es nicht eigentlich andersherum sein?	Anpassung im NVP	
TMIL	Kap. 2.7.5:	Da das Tarifsystem trotz D-Ticket „im Hintergrund weiterläuft“, geht es für alle Kundengruppen (nicht nur für Senioren) um eine Vereinfachung und Entzerrung des Tarifsystems.	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 2.7.7:	Der Erwerb des „gesamten Fahrscheinsortiments“ an den Fahrscheinautomaten bezieht sich aber nur auf das Tarifsoriment im Stadtverkehr, oder?	Kenntnisnahme	Die neuen INIT Fahrscheinautomaten in den Straßenbahnen und an den Haltestellen verkaufen das gesamte Fahrscheinsortiment, also auch für den Regionalverkehr.
TMIL	Kap. 3.1.1	Es wird mit keiner Silbe der mögliche Beitritt zum VMT-Tarif erwähnt, es ist lediglich die Rede von der Weiterentwicklung des gemeinsamen Tarifsystems (von Stadt und Landkreis)	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 3.5.4:	Was beabsichtigen die Aufgabenträger konkret aufgrund bzw. mit der/den genannten Checklisten? Sollen diese als Mindeststandards für Haltestellen im ÖPNV in Stadt und LK Nordhausen zugrunde gelegt werden? Konkreter Zeitplan zur Umsetzung fehlt	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 3.5.5	Die Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden. Aus Sicht des TMIL sind die Anforderungen nicht konkret genug. Sollen alle Haltestellen der Kategorie C3 von der vollständigen Barrierefreiheit ausgenommen werden?	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 3.6.1:	siehe Bemerkung zu 3.5.4 Konkreter Zeitplan fehlt („bis ca. 2026“)	Anpassung im NVP	
TMIL	Kap. 3.7.1	Treffen die Aussagen zum Azubi-Ticket noch zu? Warum gibt es keine Aussagen zum Thema „VMT-Erweiterung“?	Anpassung im NVP Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 5.2.3:	Der Prüfauftrag hinsichtlich der Überplanung des Stadtverkehrs ist leider nicht nur inhaltlich, sondern auch zeitlich unkonkret	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 5.3:	VMT-Tarif: Warum wird nicht näher auf die Einführungskonzeption (Zwischenbericht) eingegangen?	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 5.4.3:	Der Aspekt W-LAN ist doch nur ein ganz kleiner Teilaspekt der Vollerhebung, oder?	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 6.1:	Aufgabenträgerschaft im politischen Bereich umfasst auch Entscheidungen über eine mögliche VMT-Mitgliedschaft	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 7.2.1:	Ausgleichsmittel Azubi-Ticket gibt es seit Einführung D-Ticket nicht mehr (in 7.2.6 richtig dargestellt) Ausgleichsmittel D-Ticket fehlen	Kenntnisnahme/ Anpassung im NVP	Abschlagszahlungen D-Ticket: adressiert, jedoch ohne Bescheid bzw. Rechtsgrundlage von daher nicht in die Auswertungen eingeflossen
TMIL	Kap. 7.3:	In Tab. 18 fehlen wahrscheinlich die Ausgleichsmittel für das D-Ticket Folgerungen aus der Aussage, dass der verbleibende Finanzierungsanteil in der Sparte Stadtbuss doppelt so hoch ist wie in der Sparte Straßenbahn?	Kenntnisnahme	
TMIL	Kap. 7.4:	Auch hier fehlen wahrscheinlich die Ausgleichsmittel für das D-Ticket	Kenntnisnahme	Für 2024 gibt es keine Informationen zu Höhe Ausgleichsmittel für das D-Ticket
TMIL	Kap. 8:	„Magere Ausführungen“	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
TMIL		<p>Sonstiges:</p> <p>Zum Thema Barrierefreiheit: Es ist richtig, dass der Aufgabenträger nur beschränkten Einfluss auf die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV hat, da er selbst i.d.R. kein Baulastträger ist. Nichtsdestotrotz ist der Aufgabenträger gesetzlich verpflichtet, vollständige Barrierefreiheit umzusetzen. Hierzu fehlen im Plan konkrete Umsetzungspläne (inhaltlich und zeitlich). Zudem wird § 8 Abs. 3 S. 4 PBefG zu weit ausgelegt.</p> <p>Zudem wird nicht auf das Projekt ITF Thüringen 2030 (was allerdings im Bereich Nordhausen nur eine untergeordnete Rolle lt. Rahmenplan spielt) mit keine Silbe erwähnt.</p>	Kenntnisnahme	Projekt ITF Thüringen 2030 spielt im Bereich Nordhausen nur eine untergeordnete Rolle lt. Rahmenplan
Landkreises Eichsfeld und EW Bus GmbH		bezugnehmend auf Ihre E-Mail zur Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans der Stadt und des Landkreises Nordhausen teile ich Ihnen mit, dass seitens des Landkreises Eichsfeld und der EW Bus GmbH keine Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegeben wird.	Kenntnisnahme	

Tabelle 17: Bürgeranliegen zum Nahverkehrsplan

Bezug im NVP	Stellungnahmen	Zuständigkeit	Umgang mit der Stellungnahme; Arbeitsaufträge	Kommentar
	Für Pendler, die mit dem Zug weiter müssen, setzt der dichtere Takt der Straßenbahnen am Morgen zu spät ein. Züge ab 6 Uhr sollten wenigstens im 15-Minuten-Takt, besser im 10-Minuten-Takt, erreichbar sein.	Stadt		
	Die Fahrplanauskunft der Verkehrsbetriebe sollte künftig auch in der DB-App als Echtzeitsystem angezeigt werden und Buslinien anderer Landkreise sollten durch die Gründung eines Verkehrsverbundes Nordthüringen mit den Harzer Gebietskörperschaften zusammengeführt und verlängert werden. So sollte es z.B. durchgängige landesbedeutsame Schnellbuslinien Nordhausen-Bleicherode-Worbis, Bleicherode-Großbodungen-Duderstadt, Bleicherode-Friedrichsrode-Mühlhausen, Bleicherode-Trebra-Stöckey-Mackenrode-Bad Sachsa, Nordhausen-Hohegeiß-Braunlage-Bad Harzburg, Nordhausen-Sondershausen-Ebeleben-Mühlhausen und innerhalb des Landkreises eine Regionalbuslinie Bleicherode-Kehmstedt-Pützlingen-Schiedungen-Mackenrode-Klettenberg-Walkenried Bahnhof-Ellrich und Ellrich-Sülzhayn-Appenrode-Ilfeld-Neustadt-Buchholz-Rottleberode-Stolberg geben. Zudem sollte in Regionen wo überwiegend junge Leute und weniger gehbehinderte Menschen gibt weiterhin ein Anteil von Hochflurbussen fahren.	Landkreis	Kenntnisnahme	Fahrplandaten (Plan/Ist) werden über die Datendrehscheibe Thüringen zur Verfügung gestellt. Einfluss auf die Systeme einzelner EVU besteht nicht. Landesbedeutsame Linien können nur entsprechend der StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats Thüringen aufgenommen werden.
	Es fehlt eine direkte Regionalbuslinie zwischen Bleicherode und Ellrich indem der Bahnhof Walkenried und Ortschaften wie Mackenrode, Klettenberg, Schiedungen, Pützlingen und Kehmstedt mit angebunden werden. Um den Personalmangel entgegenzuwirken sollten für Schultage mehr Dreiachserbusse im Regionalverkehr fahren, ganz besonders auf der Regionalbuslinie 28 wo am Nachmittag mittlerweile drei Bus von pro Stunde 13 und 14 Uhr zwischen Bleicherode und Sollstedt fahren. Auch die zwei Fahrten zwischen Bleicherode und Nordhausen um ca. 7:00 Uhr sollten künftig von einen Gelenk oder Dreiachserbus gefahren werden um eine Fahrt zu sparen, auch auf den Linien 293 und 292 sollten die Fahrten 7:08, 7:10 Uhr ab Wipperdorf Schule durch einen längeren Bus reduziert werden. Auch die Fahrten von Wolframshausen nach Bleicherode mit den Abfahrten 7:04 und 7:10 Uhr ab Wolframshausen Schule sowie in Gegenrichtung die Fahrten 13:51 und 14:03 Uhr ab Bleicherode sollten durch einen Gelenkbus reduziert werden	Landkreis	Kenntnisnahme	Bleicherode und Ellrich sind beides Grundzentren und auf die Kreisstadt Nordhausen ausgerichtet. Der Fahrzeugeinsatz und insbesondere die Beschaffung richtet sich nach den Lastspitzen. In Bezug auf die Fahrzeugbeschaffung muss die Entwicklung der Schulstandorte über deinen Zeitraum von 12 bis 14 Jahren und auch die Dauer der Beschaffung berücksichtigt werden. Die Schülerströme werden beginnend bei den Grundschulen in den kommenden Jahren sinken, sodass ein Ausbau der Fahrzeugkapazitäten nicht notwendig erschreint.

	<p>Ich wünsche mir konsistentere Takte der Linien 1, 2 und A abends und an Wochenenden.</p> <p>Während die Linien 1 und 2 zu den genannten Zeiten seit Ende 2013 bzw. 2015 konsistent alle 30 Minuten verkehren, gibt es bei der Linie A deutlichere Sprünge zwischen 20 min, 60 min und reiner Rufbusbedienung, die nur aus der früher bestehenden Taktfamilie 10-20-60 mit den Linien 1 und 2 heraus nachvollziehbar erscheinen.</p> <p>Im Sinne der Wahrnehmung als einheitliches höherwertiges Kernnetz sollte hier eine Angleichung erfolgen, also alle drei Linien einheitlich bspw. Mo-Fr abends alle 20, samstags tagsüber alle 20 und sonntags alle 30 Minuten verkehren.</p> <p>(Für einen wirklich attraktiven ÖPNV wären allerdings auch Sonntags wieder 20 Minuten anzusetzen.)</p>	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel 2.3.3	<p>Ich wünsche mir die Rücknahme der Taktausdünnung von 10 auf 15 Minuten auf den Straßenbahnlinien 1 und 2 Mo-Fr.</p> <p>In Kapitel 2.3.3 wird bereits darauf Bezug genommen, dass die Taktausdünnung zur endgültigen Auflösung der Taktfamilie und damit zu asynchronen Anschlüssen mit der Stadtbuslinie A geführt hat. Hierzu möchte ich ergänzen, dass sich sämtliche Anschlüsse innerhalb des Straßenbahnnetzes deutlich verschlechtert haben.</p> <p>Konkret haben sich die Umstiegszeiten der Beziehungen Bahnhofplatz <> Ost sowie Parkallee <> Südharzkrlinikum um 2 bis 3 und diejenigen Ost <> Südharzkrlinikum sowie Bahnhofplatz <> Parkallee um 7 bis 8 Minuten verlängert.</p> <p>Dies bedeutet beispielsweise für eine Fahrt von Nordhausen Ost zum Südharzkrlinikum eine sehr deutliche Verlängerung der Reisezeit von 11 auf 19 Minuten, die im Verhältnis zur zurückgelegten Entfernung vollkommen unattraktiv erscheinen.</p>	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel 2.3.3	<p>Ich persönlich finde die Taktausdünnung der aktuellen Straßenbahnlinien vollkommen in Ordnung und würde mir lieber Erweiterungen im Nordhäuser Straßenbahnliniennetz zwischen Harztor-(Niedersachswerfen Ost) über Albert-Kuntz-Sportpark, Stadtpark, Parkallee und Nordhausen Ost sowie zwischen Nordhausen Ost und Bielen wünschen um den Verkehr auf der B4 langfristig zu entlasten. Die Straßenbahnlinien von Harztor nach Nordhausen Ost über Parkallee und Albert-Kuntz-Sportpark sowie zwischen Harztor und Südharz-Klinikum über Salza Am Alten Tor und Bahnhofplatz sollten an Werktagen zwischen 6 und 18 jeweils im 60-Minutentakt verkehren um am Ende durch beide Straßenbahnlinien: 10 und 20 einen Stundentakt von Ilfeld und Niedersachswerfen Ost (Harztor) an die Kernstadt zu haben und die Linien 1 und 2 sollten weiterhin im 15-Minutentakt verkehren um zwischen Parkallee und Nordhausen Ost sowie zwischen Bahnhofplatz und Südharz-Klinikum gemeinsam mit den beiden von Harztor kommenden Linien geordneten Viertelstundentakt in der Kernstadt zu haben. Die Straßenbahnlinie zwischen Nordhausen Ost und Bielen sollte sich an die Ankunfts und Abfahrtszeiten der Linie 20 von/nach Ilfeld und in Bielen an die Zeiten der Regionalbuslinie 21 von/nach Görzbach richten. Desweiteren sollte die Straßenbahn zwischen Bielen und Nordhausen Ost sowie innerhalb der Kernstadt in den Abendstunden bis ca. 0:30 Uhr verlängert werden.</p>	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel 2.3.3	<p>Ich möchte an dieser Stelle noch einmal betonen, dass es mir nicht allein um den Takt an sich geht, sondern ganz besonders um die daraus resultierenden überproportional verschlechterten Umstiegszeiten.</p> <p>Um insgesamt wettbewerbsfähig zu sein, darf der ÖPNV nicht nur auf der Verbindung ins Stadtzentrum attraktiv sein, sondern muss auch auf anderen Relationen brauchbare Verbindungen bieten. Da nur für einzelne Relationen (halbwegs) dicht getaktete Direktverbindungen leistbar sind, müssen also die Umstiegszeiten möglichst überall in einem sinnvollen Verhältnis zur Gesamtreisezeit stehen.</p>	Stadt	Kenntnisnahme	
	<p>Der Bereich am Bleicheröder Schwanteich ist schlecht mit den ÖPNV zu erreichen und sollte in diesen Bereich mit Elektrobussen durch eine neue Stadtbuslinie in Bleicherode angebunden werden. Die Orte Trebra, Schiedungen, Pützlingen, Mackenrode, Pützlingen, Kehmstedt, Limlingerode etc. sind am Wochenende und zu Feiertagen gar nicht an den ÖPNV angebunden um in die Stadt Bleicherode zu kommen. Die einzige Ausnahme ist die Regionalbuslinie: 25 nach/von Nordhausen die aber am Wochenende nur selten verkehrt und auch nicht richtung Bleicherode.</p>	Landkreis	Kenntnisnahme	Die genannten Orte gehören zu unterschiedlichen Gemeinden bzw. sind unterschiedlichen Grundversorgungsbereichen zugeordnet. Verkehrsbeziehungen sind nicht erkennbar.
Kapitel: 5.3 Seite: 111	<p>Abgesehen vom Deutschlandticket sollte es künftig gemeinsame Tarife und Fahrscheine zwischen den Landkreisen Nordhausen, Eichsfeld, Kyffhäuserkreis und Unstrut-Hainich-Kreis geben und auch auf der Linie 23 bzw. wenn mal die Schnellbuslinie zwischen Bad Harzburg und Nordhausen eingeführt werden sollte das HATIX als Ticket mit anerkannt werden. Auch das Thuringenticket sollte als Thuringenticket Plus für einen gestaffelten höheren Preis auf der Regionalbahnlinie 357 nach Herzberg am Harz sowie im südlichen Sachsen Anhalt den Geltungsbereich erweitern. Auch sollten andere Fahrscheine am besten als Verbundticket außerhalb vom Deutschlandticket für Pendler auf den Bahnstrecken Nordhausen-Heilbad Heiligenstadt, Nordhausen-Walkenried, Nordhausen-Berga_Kelbra, Nordhausen-Greußen, Leinefelde-Bad Langensalza sollten in einer gemeinsamen Abstimmung oder sogar der Gründung eines Verkehrsverbundes Nordthüringen gültig gemacht werden.</p>	Landkreis	Kenntnisnahme	Das D-Ticket ist zum dominierenden Ticket für Pendler im Nahverkehr geworden. Für Gelegenheitsverkehre sind Durchtarifierungen erstrebenswert. Die Gründung eines weiteren Verkehrsverbundes ist jedoch im Gegensatz zu einer Erweiterung oder Anschluss an einen bestehenden Verbund nicht zielführend.

Kapitel: 5.3 Seite: 111	Die Tickets sollten flexibel buchbar und sowohl als Papierticket als auch als reines Online-Ticket erhältlich sein. Praktisch für einen niederschweligen Einstieg ohne Kenntnis der Tarifzonen ist eine bestehende App, die beim Einsteigen startet und beim Aussteigen den Tarif berechnet.	Landkreis	Berücksichtigung	Es besteht bereits ein Ticket-App die schriftweise erweitert wird.
Kapitel: 2.3.1, Seite: 41	Fahrplanentwurf Linie 22 (Bleicherode-Ellrich)	Landkreis	Kenntnisnahme	Bleicherode und Ellrich sind beides Grundzentren und auf die Kreisstadt Nordhausen ausgerichtet. Eine Verkehrsbeziehung wird nicht gesehen.
Kapitel: 2.3.2 Seite: 41	Aufgrund der eventuellen Einführung der Regionalbuslinie 22 wären ja ohnehin ein Großteil der derzeitigen Fahrten der Linien 251 und 271 durch Verlängerung und Zusammenführung der Linienwege abgedeckt. Fahrten der Linie 262 könnten teilweise auf anderen Linien übertragen werden. So könnte gerade auch im Bezug auf die Schulnetzplanung mit den Ortschaften Schiedungen und Trebra und den Schulstandort Klettenberg der Linienweg der Linie 25 ab Mackenrode über Stöckey, Trebra und Schiedungen bis Klettenberg und Gegenrichtung erweitert werden. Die Fahrt um 4:35 Uhr ab Mackenrode Wartehalle nach Nordhausen könnte somit dann künftig diesen Linienweg bis Klettenberg und dann weiter regulär verkehren, für die Fahrt mit der Abfahrt um 8:04 Uhr in Stöckey könnte dann künftig täglich als Linie 272 über Trebra weiter nach Bleicherode verkehren und somit die könnte man die Fahrt der Linie 272 um 7:46 Uhr ab Bleicherode Löwentor einsparen. Für die Gegenrichtung könnte die Fahrt um 5:50 Uhr ab Nordhausen Bahnhofplatz nach Mackenrode ersatzlos gestrichen werden. Die Fahrten um 6:31 Uhr nach Günzerode könnte auf die Linie 25 übertragen werden und um 7:10 Uhr nach Großwechungen Schule sollte zum einen durch zwei Fahrten neu geregelt werden indem die Fahrt von 7:10 Uhr um 20 Minuten auf die Abfahrtszeit um 6:51 Uhr vorverlegt wird und zusätzlich eine Fahrt um 7:30 Uhr ab Kleinwechungen direkt ohne die Ortschaften Günzerode, Pützlingen und Haferungen zu bedienen nach Großwechungen Schule verkehrt, beide Fahrten sollten auf die Linie 26 übertragen werden. Die Fahrt um 11:35 Uhr ab Nordhausen Bahnhofplatz sollte bis Trebra ersatzlos gestrichen werden oder eventuell zwischen Nordhausen und Immenrode als Linie 26 neu aufgenommen werden und zwischen Trebra und Stöckey als Linie 272 neu ordnen. Die Fahrt um 16:05 Uhr ab Nordhausen Bahnhofplatz sollte ebenfalls entweder gestrichen werden oder als Linie 26 verkehren. Für den Abschnitt zwischen Trebra und Stöckey sollte eine Fahrt um ca. 16:40 Uhr ab Bleicherode Schillerplatz als Linie 272 über Trebra nach Stöckey verkehren sowie zusätzlich noch eine Fahrt mit der Ankunftszeit in Stöckey um ca. 19:29 Uhr eingeführt werden. Der derzeitige Abschnitt und Linienweg der Linie 272 zwischen Epschenrode, Werningerode, Großbodungen Zoll und Kleinbodungen sollte gestrichen werden aber als Alternative gerade für die Bürger die Dienstags und Donnerstags den Wochenmarkt in Bleicherode besuchen wollen sollte die EW-Bus GmbH in diesen Zeitraum Dienstags und Donnerstags zwei Fahrten auf deren Linie 24 einführen die den Bürgern ein Umstieg in die Linie 27 in Großbodungen Bahnhof nach/von Bleicherode ermöglicht.	Landkreis	Kenntnisnahme	Bleicherode und Ellrich sind beides Grundzentren und auf die Kreisstadt Nordhausen ausgerichtet. Es wird kein Fahrgastpotential gesehen.

<p>Kapitel: 5.2.2 Seite: 108</p>	<p>Für die Einführung einer Regionalbuslinie 22 sollten wichtige Eckpunkte berücksichtigt und im Fahrplan umgesetzt werden. Zum einen sollen die derzeitigen Regionalbuslinien 251 und 271 durch eine neue Regionalbuslinie 22 mit der Bedienung der Ortschaften Kehmstedt, Wipperdorf, Friedrichsthal, Pützlingen, Schiedungen, Mackenrode, Limlingerode, Klettenberg, Obersachswerfen, Liebenrode, Branderode, Bad Sachsa Neuhoof und Walkenried Bahnhof ersetzt und durchgehend verlängert werden. Dabei sollten grundsätzlich die Anschlüsse der Bahn von/nach Northeim mit der stündlichen Ankunftszeit: 52 und der stündlichen Abfahrtszeit: 03 sowie die Sicherung der Fahrten von/nach Braunlage berücksichtigt werden. Dabei sollten die derzeitigen Fahrten an Schultagen von Mackenrode Wartehalle nach Ellrich Schule um 6:37 Uhr von Bleicherode Löwentor aus über Wipperdorf und Pützlingen und die Fahrt um 6:43 Uhr von Klettenberg nach Ellrich Schule ebenfalls von Bleicherode aus ohne Wipperdorf und Pützlingen angesteuert werden. Nach einer kleinen Pause in Ellrich sollten beide Busse wieder zurück nach Bleicherode Löwentor mit der Bedienung aller Ortschaften inklusive Bahnhof Walkenried ohne Wipperdorf fahren, dabei sollte der erste Bus um ca. 7:20 in Ellrich Schule abfahren und in Bleicherode Löwentor um ca. 8:33 Uhr ankommen und der zweite Bus um ca. 8:05 Uhr in Ellrich Schule abfahren mit der Ankunft in Bleicherode Löwentor um 9:17 Uhr. An schulfreien Tagen sollte nur ein Bus für die genannte Zeit zwischen Bleicherode Löwentor und Ellrich mit der Bedienung aller Ortschaften fahren. Weiterhin sollte täglich von Montag bis Freitag ein Bus am Vormittag mit der Abfahrt in Bleicherode Löwentor um ca. 8:25 Uhr nach Ellrich ebenfalls mit der Bedienung aller Ortschaften inklusive Bahnhof Walkenried und zurück mit der Ankunft in Bleicherode Löwentor um ca. 11:57 Uhr fahren. In der Gemeinde Hohenstein gibt es viele Menschen die regelmäßig ins Helios-Klinikum Bleicherode und in der Landgemeinde Bleicherode Richtung Bad Sachsa sowie zur Bahn nach Göttingen pendeln wollen. Desweiteren sollten die an Schultagen verkehrenden Busse ab Ellrich Schule um 13:15 Uhr nach Klettenberg weiter nach Bleicherode fahren und nur der Bus um 13:20 Uhr nach Steinsee sollte wieder zurück nach Ellrich fahren um die Fahrt um 14:15 Uhr nach Steinsee wieder zu fahren. Dabei sollte der Bus ab 13:15 Uhr von Ellrich Schule ab ca. 11:50 Uhr von Bleicherode Löwentor mit der Bedienung aller Ortschaften angesteuert werden. Der Bus um 14:10 Uhr ab Ellrich Schule nach Klettenberg sollte ebenfalls ab ca. 14:55 Uhr weiter über Schiedungen nach Bleicherode fahren. Die stündlichen Fahrten an Schultagen zwischen 12:15 Uhr und 14:15 Uhr von Bleicherode Löwentor nach Schiedungen sollten weiter nach Ellrich verkehren. Um den Bus um 13:20 Uhr von Ellrich Schule nach Steinsee antreten zu können sollte der Bus der Linie 272 um 11:40 Uhr ab Bleicherode Schillerplatz an Schultagen täglich fahren und in Trebra als Weiterfahrt über Stöckey und Mackenrode nach Ellrich fahren. Ab ca. 15:00 Uhr sollte ebenfalls ein Bus von Ellrich nach Bleicherode fahren. Ebenfalls sollte täglich so wie am Vormittag von mir geschildert inklusive Ferien ein Bus von Bleicherode Löwentor nach Ellrich mit der Abfahrt um ca. 18:05 Uhr und für die Rückfahrt ab Ellrich nach Bleicherode um ca. 19:45 Uhr um den letzten Bus von Braunlage sowie den Zug aus Northeim mit der Ankunft 19:52 Uhr am Bahnhof Walkenried Richtung Bleicherode zu sichern, diese genannte Zeitspanne sollte am Wochenende und zu Feiertagen oberste Priorität für den Tourismus haben. In den Ferien kann es ruhig fahrplantechnische Abweichungen geben aber grundsätzlich sollte auch in den Ferien und am Wochenende sowie an Feiertagen ein gutes geregeltes Angebot für die Regionalbuslinie 22 zwischen Bleicherode und Ellrich eingeführt werden. Für die Durchführung der Fahrten auf der Regionalbuslinie 22 sollte überwiegend die Busunternehmen Trautmann und Keitel beauftragt werden sowie überwiegend auf Hochflurbusse mit Ausnahmen von barrierefreien Bussen gesetzt werden.</p>	<p>Landkreis</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Bleicherode und Ellrich sind beides Grundzentren und auf die Kreisstadt Nordhausen ausgerichtet. Es wird kein Fahrgastpotential gesehen.</p>
<p>Kapitel 5.2.1, Seiten 106 ff:</p>	<p>Im Prüfauftrag für den Verkehrsraum Südost ist der Ausbau der Straßenbahn-Endhaltestelle Nordhausen Ost zu einem Verknüpfungspunkt mit dem Busverkehr enthalten. Dieser soll Ausgangspunkt einer neuen Regionalbuslinie 22 nach Leimbach, Urbach und Görzbach/Heringen sein.</p> <p>Ich schlage vor, dass diese Linie in Nordhausen um den Abschnitt Bahnhofplatz - Hallesche Straße - Nordhausen Ost ergänzt und auch die bestehende Stadtbuslinie F auf diesen Verlauf umgeschwenkt wird. Als Vorbild hierfür sehe ich die Stadtbuslinie E, welche von Petersdorf kommend nicht einfach am Südharzkrankenhaus endet, sondern eine zusätzliche Tangentialverbindung nach Salza herstellt. Dadurch möchte ich folgende Vorteile erreichen:</p> <p>deutliche Verbesserung der ÖPNV-Verbindung von Leimbach/Steigerthal/Urbach/Nordhausen Ost in den Bereich Hallesche Straße, also u.a. zur Hochschule und einigen Gewerbestandorten (bisher deutlicher Umweg über Stadtzentrum nötig) Vermeidung der Notwendigkeit zweimaligen Umsteigens, um aus Leimbach/Steigerthal/Urbach den Bahnhof Nordhausen zu erreichen Die im zweiten Punkt angesprochene Problematik könnte alternativ dadurch angegangen werden, das Straßenbahn-Liniennetz so umzugestalten, dass eine Direktverbindung Nordhausen Ost - Bahnhofplatz entsteht, so dass nur der Umstieg in Nordhausen Ost bliebe.</p>	<p>Stadt</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
<p>Kapitel 5.2.1, Seiten 106 ff</p>	<p>Ich unterstütze Ihren Vorschlag in vollen Umfang, allerdings würde es nur die Stadtbuslinie F treffen. Bisher gibt es noch keine Regionalbuslinie 22. Der Abschnitt der bisher auf der Stadtbuslinie K nur während des Schülerverkehrs zwischen Bielen und Ostrower Straße bedient wird sollte künftig bis es in ein paar Jahren eventuell mal eine Straßenbahnlinie in diesen Bereich geben sollte als Linie F von Nordhausen Ost und dann weiter über Hallesche Straße zum Bahnhofplatz sowie Gegenrichtung verkehren sollte.</p>	<p>Stadt</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

Kapitel: 2.4.2 Seite: 49	Parallel zur Schiene sollten mehr landesbedeutsame Expressbuslinien eingeführt werden, darunter die Relationen Bleicherode-Großbodungen-Duderstadt, Nordhausen-Bleicherode-Worbis, Bleicherode-Friedrichsrode-Keula-Mühlhausen, Bleicherode-Trebra-Mackenrode-Bad Sachsa, Bleicherode-Wolkramshausen-Sondershausen, Nordhausen-Hohegeiß-Braunlage-Bad Harzburg, Nordhausen-Berga-Kyffhäuserdenkmal-Bad Frankenhausen, Nordhausen-Sondershausen-Mühlhausen, Nordhausen-Harztor-Hasselfelde, Mühlhausen-Zella-Dingelstädt, Dingelstädt-Büttstedt-Bickenride-Mühlhausen, Leinefelde-Hüpstedt-Mühlhausen, Heilbad Heiligenstadt-Teistungen-Duderstadt und Worbis-Bischofferode-Weißenborn-Lüderode-Zwinge-Weilrode-Bartolfelde. Dabei sollten alle Expressbuslinien gut getaktet sein.	Landkreis	Kenntnisnahme	Landesbedeutsame Linien können nur entsprechend der StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats Thüringen aufgenommen werden.
Kapitel 3.4.1, Seite 84	<p>Die Straßenbahnlinie 2 bedient den Hauptverknüpfungspunkt Bahnhof Nordhausen nicht. Dies führt (abgesehen von relativ wenigen Busfahrten in diese Bereiche) zu unattraktiven Verbindungen mit zweifachem Umstieg zwischen Nordhausen Ost/der Grimmelallee und der Region. Dieser Umstand könnte vor dem Hintergrund des Prüfauftrags in Kapitel 5.2.1, eine Regionalbuslinie in Nordhausen Ost mit der Straßenbahn zu verknüpfen, zusätzliche Bedeutung erlangen.</p> <p>Ich halte es daher für prüfenswert, ob eine mittel- bis langfristige Umgestaltung des Straßenbahnliniennetzes mit stärkerem Fokus auf den Bahnhof insgesamt vorteilhaft wäre.</p> <p>Eine konsequente Ausrichtung auf den Bahnhof würde folgendes Liniennetz bedeuten:</p> <p>Linie 1/10: Südharzlinikum - Bahnhofplatz (- Ilfeld Neanderklinik) Linie 4: Nordhausen Ost - Bahnhofplatz (- Durchbindung auf Linie 6) Linie 6: Parkallee - Bahnhofplatz (- Durchbindung auf Linie 4)</p> <p>Für einen reibungslosen Betriebsablauf könnten dabei Infrastrukturmaßnahmen an der Haltestelle Bahnhofplatz sowie am Abzweig vom Bahnhof aus in die Arnoldstraße notwendig sein. Nachteile würden sich insbesondere für Fahrgäste auf der Relation Grimmelallee - Zentrum ergeben. Wenn die Verbindung vom Parkallee-Ast ins Zentrum weiterhin als wichtiger als die zum Bahnhof eingeordnet wird, gäbe es auch folgende Möglichkeit:</p> <p>Linie 1/10: Südharzlinikum - Bahnhofplatz (- Ilfeld Neanderklinik) Linie 2: Parkallee - Theaterplatz/andere zu errichtende Wendemöglichkeit Linie 4: Nordhausen Ost - Bahnhofplatz</p> <p>Die Infrastruktur am Theaterplatz dürfte als Endhaltestelle im regulären Betrieb zwischen zwei anderen Linien nicht leistungsfähig genug sein. Hier oder an anderer geeigneter Stelle müsste also eine neue Wendemöglichkeit errichtet werden (bspw. eine Wendeschleife auf dem August-Bebel-Platz).</p> <p>Beiden Varianten gemein ist, dass gegenüber dem bisherigen Liniennetz bei Annahme des gleichen Takts der Fahrzeugbedarf wohl höher wäre. Eine Ausnahme bildet hierbei meines Erachtens der 30-min-Takt, in welchem die bestehende Linie 2 zwei Fahrzeuge benötigt, die in meinem Vorschlag unterstellten Linien 4 und 6 sowie die verkürzte 2 jedoch jeweils nur eines. Vor diesem Hintergrund wäre auch zu prüfen, die Ausrichtung auf den Bahnhof nur zu Zeiten des 30-min-Taktes umzusetzen, zu welchen auch die Umstiegszeiten zwischen Nordhausen Ost und dem Bahnhofplatz länger sind als bei dichteren Takten. Außerdem dürfte die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur dann ein geringeres Problem darstellen. Nachteilig wäre dann jedoch die verminderte Übersichtlichkeit eines nach Wochentag und Uhrzeit unterschiedlichen Liniennetzes.</p>	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel 3.4.1, Seite 84	Ich finde Ihre Vorschläge mobilitätsgerecht sehr sinnvoll und unterstütze diese in vollen Umfang. Ich bin auch der Meinung dass man im öffentlichen Personennah Stadtverkehr innerhalb von Nordhausen mehr auf Straßenbahn als auf Busse mit der Ausnahme der Stadtbuslinie A und Richtung Gewerbegebiet West sowie Salza setzen sollte, dabei sollten allerdings Ihre angesprochenen Straßenbahnlinien als Ergänzung dienen und die von Ihnen angesprochene Straßenbahnlinie 4 vom Südharz-Klinikum weiter über Nordhausen Ost nach Bielen fahren und die Straßenbahnlinie 2/20 von Harztor aus über Parkallee nur noch bis zur angesprochenen Wendeschleife am August-Bebel-Platz fahren. Die Straßenbahnlinie 6 sollte von der Parkallee über den Hauptbahnhof weiter nach Sundhausen verkehren. Für die Straßenbahnlinien 1/10 sowie 2/20 sollten Takte als Hauptachse zwischen Stadtkern und Harztor über zwei unterschiedliche Fahrwege entstehen.	Stadt	Kenntnisnahme	

Kapitel: 1.2.1 Seite: 16	Auf Platten und Feldwegen sowie auf stillgelegten Bahnstrecken sollten Fahrradwege neu entstehen. Die alten stillgelegten Bahnstrecken Bleicherode-Großbodungen-Eichsfeld-Rhumspringe-Herzberg am Harz und Dingelstädt-Leinefelde-Worbis-Duderstadt-Wulften wo auch an vielen Stellen in den letzten Jahren schon Schienen abgebaut wurden sollten als Fernfahrradwege neu ausgebaut werden. Weiterhin sollte der teils steinige Plattenweg von Hainrode über Münchenlohra und dann weiter auf den Plattenweg unterhalb von Großlohra über die Landstraße zwischen A38 und Friedrichslohra weiter oberhalb von Niedergebra über Obergebra nach Sollstedt als Fahrradweg auf seine verkehrsrechtlichen Vorgaben ausgebaut werden. Allgemein sollten in diesen Gebieten wie auch im Bereich des Helbetals, der Bleicheröder Berge ganz besonders durchs lange Tal entlang und an der Wanderstrecke rund um das Ferien und Freizeitlager Hotel Harzhöhe-Hufhaus, Birkenmoor, Poppenturm, Talsperre Neustadt und Burg Hohenstein sowie im Bereich Braunsteinhaus-Sophienhof-Freizeitlage am ehemaligen Waldschlösschen Benneckenstein mit der Erschließung des Harzer-Hexen-Besens als Fahrradwege nach den vorgeschriebenen Standards für die Anerkennung von Fahrradwegen neu erbaut werden. Auch vom Bahnhof Berga-Kelbra zum Ausflugsziel Stausee Kelbra sollte so ein Radweg entstehen. Fernfahrradwege sollten parallel eine Ergänzung zum ÖPNV für klimaneutrale Mobilität im ländlichen Raum sein. An zentralen Orten und Sehenswürdigkeiten wo man sich länger aufhalten kann sollten zudem für Elektrofahrräder Ladesäulen für diese entstehen!	Landkreis	Kenntnisnahme	Im Nahverkehrsplan können keine Festlegungen zur Radwegen erfolgen.
Kapitel: 2.6.6 Seite: 67	Für Berufspendler und Arbeitnehmer der Großbäckerei Bleicherode sollte ebenfalls vor Ort die Möglichkeit bestehen den ÖPNV zu nutzen, dafür sollte am Kirchhagener Weg Bleicherode wo sich zudem auch eine Wendeschleife befindet eine neue Bushaltestelle erbaut werden. Das Fahrplanangebot sollte sich dann so gestalten dass regelmäßig am besten während der Schichtzeiten außerhalb vom Schülerverkehr Busse aus der Stadt Bleicherode sowie vom zentralen Bahnhof den ich mir künftig aufgrund der vorhandenen Barrierefreiheit als Ersatz für Bleicherode Ost am Bahnhof Niedergebra wünsche wo dann auch die Regionalexpresszüge halten sollten. Von da aus sollten dann täglich auch am Wochenende und Feiertagen bis zum letzten Zug um ca. 22:48 Uhr von Leinefelde nach Halle(Saale) mit Halt in Gebra(Hainleite) Busse rollen die Pendler zum Zug bringen um in andere Ortschaften weiterfahren zu können. Samstags und Sonntags sowie an Feiertagen sollten ebenfalls die ersten Züge um ca. 6:16 Uhr von Leinefelde aus mit Weiterfahrt nach Halle(Saale) und Gegenrichtung um ca. 6:33 Uhr nach Kassel Wilhelmshöhe fahren für den Umstieg in den Bus zur Großbäckerei berücksichtigt werden.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die Festlegung von Bahnhaltdepunkte des SPNV liegt nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Nordhausen. Wir nehmen den Punkt für unsere Beratungen mit Freitaat auf.
Kapitel: 2.6.6 Seite: 67	Der Busbahnhof Bleicherode Löwentor sollte per Erweiterungsbau mit einer kompletten Überdachung zwischen den Bussteigen 1-3 verschönert werden.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Landgemeinde Bleicherode. Aus Sicht des ÖPNV besteht kein Bedarf.
Kapitel: 3.2.2 Seite: 78	Künftig sollten auf den Bahnstrecken Nordhausen-Leinefelde, Nordhausen-Erfurt und Nordhausen-Northeim jeweils pro Richtung nach 22:00 Uhr noch ein Zug so wie früher abfahren. Zusätzlich sollte auf der Strecke Nordhausen-Northeim werktags morgens um 4:30 Uhr der Geisterzug wieder als Personenzug fahren.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeit zum SPNV liegt beim Freistaat Thüringen, wir nehmen den Punkt für unsere regelmäßigen Beratungen auf.
Kapitel: 3.2.3 Seite: 79	Auf der Regionalbuslinie 27 sollte künftig die erste Fahrt am Morgen werktags von Bleicherode Löwentor nach Nordhausen Bahnhofplatz schon um 4:35 Uhr starten und die zweite Fahrt sollte von 5:24 Uhr auf 5:44 Uhr verschoben werden, ab der dritten Fahrt um 6:54 Uhr sollten die stündlichen Busse bis 8:54 Uhr wieder regulär fahren. Abends sollte dann auch am Wochenende und Feiertagen um ca. 22:35 Uhr ein Rufbus von Nordhausen Bahnhofplatz nach Bleicherode Löwentor fahren der zudem in Niedergebra Bahnhof Fahrgästen die Möglichkeit bietet vom letzten Zug aus Leinefelde einen Anschluss per Bus nach Bleicherode zu haben. Auf der Linie 29 sollten die Busse mit der Ankunftszeit in Nordhausen Bahnhofplatz um 5:47 Uhr und 7:27 Uhr ab ca. 4:50 Uhr und 6:30 Uhr schon ab Bleicherode Löwentor bedient werden und dafür Fahrten mit der Ankunftszeit 5:54 Uhr und 6:54 in Bleicherode Löwentor ab Hainrode um ca. 5:23 Uhr und 6:15 Uhr bedient werden. Der Rufbus der Linie 29 um 18:25 Uhr ab Nordhausen Bahnhofplatz sollte für Fahrgäste vom Wolframshausen Bahnhof nach Bleicherode Löwentor verlängert werden.	Landkreis	Kenntnisnahme	Es wird kein Fahrgastpotential gesehen.
Kapitel: 5.4.3 Seite: 113	Für die Fahrzeit in Regionalbussen sollte es für alle Fahrgäste für eine gewisse Zeit pro Tag freies WLAN geben um die Fahrt mit dem Bus zur Arbeit oder sonstiges sinnvoll nutzen zu können.	Landkreis	Kenntnisnahme	eine zeitliche Begrenzung der Datenverbindung bzw. eine Beschränkung würde zu einer Ungleichbehandlung führen
Kapitel: 3.4.2 Seite: 84	Aufgrund des barrierefreien Bahnhofs Gebra(Hainleite) sollten künftig alle Regionalexpresszüge zwischen Kassel und Halle(Saale) statt wie bisher in Bleicherode Ost in Gebra(Hainleite) halten. Den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Bleicherode Ost könnte sich die Deutsche Bahn damit finanziell ersparen aber für die normale Regionalbahnen mit allen Unterwegsbahnhöfen zwischen Nordhausen und Heilbad Heiligenstadt (Eichenberg) sollte der Bahnhof Bleicherode Ost weiterhin angefahren werden. Damit sollte man auch künftig die Kurzstreckenbusse zwischen Bleicherode Stadt und Bleicherode Ost von Bleicherode Stadt nach Gebra per Elektrobusse umverlegen.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeit zum SPNV liegt beim Freistaat Thüringen, wir nehmen den Punkt für unsere regelmäßigen Beratungen auf.

Kapitel: 3.2.4 Seite: 80	Aufgrund der seit 2015 nur wenigen Fahrtenangebote und der damit verbundenen niedrigen Fahrgastzahlen sollte die Stadtbuslinie C komplett eingestellt werden und durch Erweiterungen der Linien B und E ergänzt werden, so sollte man die Stadtbuslinie B künftig linienwegtechnisch verändern indem man vom Bahnhofplatz in Richtung Erfurter Straße rausfährt und weiter über Robert-Blum-Straße, Industriegeweg, Uthleber Weg sowie das komplette Gewerbegebiet bis hin zur IFA über Zeppelinweg weiter über Hüpedenweg die Vogelsiedlung bedient. Weiterhin sollte der Linienweg der Linie D ab Bahnhofplatz über Zeppelinbrücke und Niedersalza Schule sowie Berufsschule 2 und Salza Karl-Liebknecht-Platz regulär weiter als Linie D verkehren und nur die Stadtbuslinie E ab Lessingschule verkehren. Die Stadtbuslinien B und C sollten künftig eine Gesamtbuslinie ergeben.	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel: 3.1.2 Seite: 75	Durch Zusammenlegung von Regionalbuslinien und somit längeren Überlandbuslinien sollten sich Gemeinschaftsbuslinien ergeben!	Landkreis	Kenntnisnahme	Aufgrund der unterschiedlichen Finanzierung und Zuständigkeiten gibt es eine klare Trennung von Regional- und Stadtverkehrslinien. In der praktischen Umsetzung soll eine Verknüpfung erreicht werden.
Kapitel: 3.2.4 Seite: 80	Die Stadtbuslinie A sollte künftig im Stundentakt zwischen Salza Karl-Liebknecht-Platz und Südharz-Klinikum über Zuckerweg, Am Alten Tor und Wallrothstraße verlängert werden. Die Linie E sollte auch während der Ferien frühs und zusätzlich mit drei weiteren Fahrten am Nachmittag wieder zwischen Rottleberode und Breitenstein sowie Gegenrichtung verkehren.	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel: 5.2 Seite: 106	Um weiterhin einen Bruchteil an Hochflurbussen im Überlandbusverkehr weiterbetreiben und verkehren lassen zu können sollte es für körperlich beeinträchtigte Menschen die gerade mit ihren vollelektrischen Rollstühlen den Regionalbus nutzen wollen neben der üblichen Rufbus-Hotline eine weitere kostenfreie Rufbus-Hotline geschaltet werden indem man bis eine Stunde vor Abfahrt einen barrierefreien Linienbus für die gefahrene Regionalbuslinie bestellt oder es zumindest anmerkt dass man auf dieser Linie mit einem Rollstuhl zusteigen möchte. Mit diesen Konzept könnte man wenigstens ein Bruchteil von Hochflurbussen weiterhin fahren lassen, weil bisher trotz der vielen Low-Entry und Niederflurbussen sehr wenig Fahrgäste auch in Nachbarlandkreisen den ÖPNV nutzt.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit lassen sich mit Hochflurfahrzeugen nicht einhalten.
Kapitel: 2.7.3 Seite: 69	Die Tarifzonen im Stadtbusverkehr sollten künftig genauso wie die Teilstrecken im Regionalbusverkehr preislich gleichermaßen angepasst werden und als Fahrpreis genauso viel kosten!	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel: 1.1.5 Seite: 15	Für die zentralen Bahnhöfe Nordhausen, Leinefelde-Worbis, Mühlhausen und Sondershausen sollten öffentliche Toiletten saniert werden und die fehlende Infrastruktur von öffentlichen Toiletten hergestellt werden. Um künftig Vandalismus nach der Wiederherstellung und Sanierung öffentlicher Toiletten zu vermeiden und Reinigungspersonal bezahlen zu können sollten diese Toiletten an allen Bahnhöfen künftig durch Bezahlschranken gesichert werden. Die Bezahlschranken sollten sowohl mit Bargeld aber auch bargeldlos mit Apps und Chipkarten bezahlbar sein. An allen Bahnhöfen sollten zudem künftig kleinere Aufenthaltsräume mit Stühlen, Steckdosen und WLAN für Reisende die auf ihre nächsten Verkehrsmittel warten entstehen und auch die Barrierefreiheit für Umstiege zwischen Bahnen (Gleisen) und Bussen (Bussteigen) sollte besser ausgebaut werden.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die Infrastruktur und Klassifikation von Bahnhöfen liegt nicht in der Zuständigkeit des des Landkreises. Wir nehmen den Punkt für unsere regelmäßigen Beratungen mit den zuständigen Stellen auf.
Kapitel: 1.3.2 Seite: 18	Aufgrund des Status eines Oberzentrums was Nordhausen anerkannt werden soll, sollten die Behörden vom Finanzamt, Landgericht und Staatsanwaltschaft von Mühlhausen/Sondershausen nach Nordhausen als neuen Standort für den gesamten zuständigen verwaltungsstrukturellen Raum Nordthüringens verlegt werden. Auch so Drogerien wie Müller sollten in Nordhausen einen Platz finden. Um Nordhausen als Oberzentrum für Nordthüringen anerkennen zu lassen muss Nordhausen in vielen Bereichen attraktiver gestaltet werden.	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel: 1.2.3 Seite: 17	Um den Individualverkehr im Stadtkern von Nordhausen aus Klimaschutzrechtlichen Gründen künftig zu reduzieren sollten aus/in allen Richtungen stadtein und auswärts Park&Ride-Parkplätze mit Elektroladesäulen um für das Auto die Zeit seines Aufenthalts in der Stadt sinnvoll zu nutzen entstehen. Das mal geplante Parkhaus am August-Bebel-Platz sollte dennoch gebaut werden und für Verkehrsteilnehmer die trotz der Möglichkeit durch Park&Ride-Parkplätze durch den innerstädtischen Bereich fahren müssen sollten an öffentlichen Parkplätzen höhere Parkgebühren fällig werden um Projekte einer attraktiven klimaneutralen Stadt zu finanzieren. Für berufstätige Pendler sollten für den Weg zum Arbeitsplatz im innerstädtischen Bereich als Ersatz für höhere Gebühren vom Arbeitgeber eine Pendlerpauschale gezahlt werden. Die Park&Ride-Parkplätze sollten aus Richtung Harztor kommend in Krimderode am Parkplatz gegenüber des Wacker-Stadion's, aus Richtung Stolberg kommend am Parkplatz Schöne Aussicht, aus Richtung A38 und Görzbach kommend in Bielen Höhe Im Krug sowie Alte Leipziger Straße, aus Richtung Sondershausen kommend im Bereich Sundhausen und aus Richtung Wipperdorf und Hesserode kommend zwischen den neuen Autohof Werther sowie dem Hotel gegenüber und des Abzweigs nach Hesserode entstehen. Für Besucher und Gäste die in die Stadt fahren wollen sollten ab Krimderode die Linien 23 und die geplante Straßenbahnlinie 20 in die Innenstadt, ab Parkplatz Schöne Aussicht die Stadtbuslinie E, ab Bielen die geplante Straßenbahnlinie nach Nordhausen Ost sowie die Stadtbuslinie K, von Sundhausen die Regionalbuslinie 20 und von Werther aus die Regionalbuslinien 25 und 27 vordergründig an Fahrten ausgeweitet werden um genug Kapazitäten zu haben die, die Fahrgäste ins stadttinnere bringen.	Stadt	Kenntnisnahme	

Kapitel: 3.5.2 Seite: 86	An der Kreuzung Burg Lohra, Friedrichslohra, Friedrichsrode, Kleinberndten sollte für Wanderer und anderen Fahrgästen die gerne die Natur genießen und auch für Pfadfindergruppen die regelmäßig zum Camping zur Burg Lohra reisen und dafür meist einen langen Weg mit viel Gepäck von Friedrichslohra bergauf laufen müssen um die Burg zu erreichen. Um ganz besonders am Wochenende und zu Feiertagen diese Haltestelle mit den ÖPNV anfahren zu können sollte man gemeinsam mit der Firma Weingart-Reisen und dem Nachbarlandkreis auch für die Bürger die Dienstags und Donnerstags von Friedrichsrode aus auf den Wochenmarkt nach Bleicherode und zurück fahren sowie für weitere Verknüpfungen Richtung Mühlhausen und für den Schülerverkehr zwischen Friedrichsrode und Keule eine gemeinsame landesbedeutsame Buslinie zwischen Bleicherode-Friedrichsrode-Keula-Mühlhausen sowie Gegenrichtung mit einen geregelten Dreistundentakt am Wochenende und der Einführung der Haltestelle Burg Lohra auf dem Weg bringen!	Landkreis	Kenntnisnahme	Großlohra ist über die Linie 29 an Niedergera , Wolkramshausen und Nordhausen angebunden. Pendlerverflechtungen nach Mühlhausen sind nicht bekannt. Die Realisierung einer Bushaltestelle und die dafür notwendige Wendemöglichkeit liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Nordhausen.
Kapitel: 1.2.1 Seite: 16	Um Bleicherode wieder attraktiver und strukturell lebenswerter zu machen sollten zum einen wieder mehr Investoren, gerade für den wirtschaftlichen Aspekt von Arbeitsplätzen in den Siedlungsgebieten an Land gezogen werden und die Innenstadt von der unteren Hauptstraße am Zierbrunnen am besten so wie früher mit einer Verkehrsinsel rund um den Zierbrunnen bis zum Ende der Oberstadt am Feuersteich wieder attraktiver aufgewertet werden indem die Wohnungsbaugenossenschaft Südharz und der Bleicheröder Wohnungsbau GmbH mehr Sozialwohnraum baut und Cafés, kleine Geschäfte (Mode, Technologie, Schmuck, Drogerien, Spielzeug, etc.), Bäckereifilialen, Fleischereien, etc. in der Fußgängerzone mitten in der Innenstadt entlang der Hauptstraße entstehen und somit für junge Menschen wieder lebenswerter und attraktiver machen.	Landkreis	Kenntnisnahme	Nicht Themenstellung eines Nahverkehrsplans
Kapitel: 1.4.12 Seite: 36	Für Touristen, Familien und Besucher des Harzer-Hexen-Besen in Rothesütte sollte es in Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen und den Landkreis Goslar eine durchgehende Expressbuslinie von Bad Harzburg über Torfhaus, Braunlage, Hohegeiß, Rothesütte und Harztor nach Nordhausen geben die dann zusätzlich auf den gesamten Abschnitt als barrierefreien Doppeldeckerbus des Setra S 531 DT mit Fahrradanhänger unterwegs ist ein Projekt was sowohl vom Land Niedersachsen als auch vom Land Thüringen gefördert werden soll. Damit würde der Harzer-Hexen-Besen an touristische Bedeutung durch bessere Erreichbarkeit gewinnen. Sollte es diese Expressbuslinie durch eine fehlgeschlagene Zusammenarbeit doch nicht geben, so sollte man zumindest die Ortschaft Hohegeiß auf der Harzbuslinie 23 wieder auch stärker wochentags bedienen und am Wochenende das Fahrplanangebot aufwerten indem man einen 2-Stundentakt auf dieser Linie ohne eventuell den Bogen über Harzungen, Neustadt und Osterode zu verkehren zwischen Ilfeld Bahnhof und Hohegeiß einführen. Zwischen Ilfeld und Nordhausen über Niedersachswerfen Ost fahren ja Straßenbahnen die diese Busse dann in Ilfeld Bahnhof ablösen sollen. Für den genannten Bogen sollte es künftig eine eigene Buslinie zwischen Buchholz und Ellrich über Neustadt mit Bogen über Harzungen, Ilfeld und Appenrode geben die dann zusätzlich durch die Nordhäuser Stadtbuslinie E eine fabelhafte Anbindung von Ellrich nach Rottleberode und zurück ergeben soll. In Ellrich sollte man sich dann an die Umsteigezeiten an die Regionalbuslinie 22 von/nach Bleicherode, in Ilfeld an die Harzbuslinie nach/von Hohegeiß und in Rottleberode nach/von Stolberg sowie in Buchholz an die Stadtbuslinie F von/nach Nordhausen orientieren.	Landkreis	Kenntnisnahme	Eine Weiterführung bzw. Anpassung der Linie 23 bedarf einer Ausweisung als landesbedeutsame Verbindung durch den Freistaat Thüringen
Kapitel: 5.4.2 Seite: 112	Um die Fahrt im Regionalverkehr für alle Fahrgäste inklusive Schüler bequemer und luxuriöser zu machen sollten mehr Busse von anderen Marken angeschafft werden. Scania Omnilink Nobina Low-Entry-Gelenkbus, VDL Citea XLE-145.310 Dreiachser, IVECO Crossway LE Dreiachser, Setra S 416 LE Dreiachser, MAN Lion's intercity r60 und der Marke SOR wie sie rund um Halle im Regionalverkehr im Einsatz sind sollten künftig mehr im Regionalverkehr vom Landkreis Nordhausen unterwegs sein.	Landkreis	Kenntnisnahme	Ein Nahverkehrsplan kann keine Vorgaben für Fahrzeughersteller oder Modelle treffen.
Kapitel: 2.4.1 Seite: 49	Nordhausen sollte als Oberzentrum für Nordthüringen und für den touristischen Aspekt des Harzes als Fernverkehrsanbindung ans Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen werden um die Metropole Kassel und Halle(Saale) sowie weiträumiger die Metropolen Wiesbaden, Mainz, Frankfurt am Main, Gießen, Fulda, Leipzig, Dresden und Berlin mit Nordhausen als nordthüringer Oberzentrum zu verknüpfen.	Stadt	Kenntnisnahme	

Kapitel: 3.1.1 Seite: 74	Ich persönlich finde die Taktausdünnung der aktuellen Straßenbahnlinien vollkommen in Ordnung und würde mir lieber Erweiterungen im Nordhäuser Straßenbahnliniennetz zwischen Harztor-(Niedersachswerfen Ost) über Albert-Kuntz-Sportpark, Stadtpark, Parkallee und Nordhausen Ost sowie zwischen Nordhausen Ost und Bielen wünschen um den Verkehr auf der B4 langfristig zu entlasten. Die Straßenbahnlinien von Harztor nach Nordhausen Ost über Parkallee und Albert-Kuntz-Sportpark sowie zwischen Harztor und Südharz-Klinikum über Salza Am Alten Tor und Bahnhofplatz sollten an Werktagen zwischen 6 und 18 jeweils im 60-Minutentakt verkehren um am Ende durch beide Straßenbahnlinien: 10 und 20 einen 30-Minutentakt von Ilfeld und Niedersachswerfen Ost (Harztor) an die Kernstadt zu haben und die Linien 1 und 2 sollten weiterhin im 15-Minutentakt verkehren um zwischen Parkallee und Nordhausen Ost sowie zwischen Bahnhofplatz und Südharz-Klinikum gemeinsam mit den beiden von Harztor kommenden Linien einen geordneten Viertelstundentakt in der Kernstadt zu haben. Die Straßenbahnlinie zwischen Nordhausen Ost und Bielen sollte ebenfalls in den Zeitraum 6-18 Uhr auf einen Viertelstundentakt eingestuft werden und sich an die Ankunfts und Abfahrtszeiten der Linie 20 von/nach Ilfeld und in Bielen an die Zeiten der Regionalbuslinie 21 von/nach Görzbach richten. Desweiteren sollte die Straßenbahn zwischen Bielen und Nordhausen Ost sowie innerhalb der Kernstadt in den Abendstunden bis ca. 0:30 Uhr verlängert werden. Am Wochenende und Feiertagen sollten die Straßenbahnlinien 10 und 20 im 2-Stundentakt fahren um am Ende durch beide Straßenbahnlinien zwischen Ilfeld und der Kernstadt einen Stundentakt zu bieten. Damit könnte man sich häufiger werktags und am Wochenende sowie Feiertagen ganz auf der Harzbuslinie 23 Fahrten zwischen Nordhausen und Ilfeld ersparen.	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel: 2.3.2 Seite: 41	Bleicherode sollte eine eigene Stadtbuslinie am besten mit der Durchführung von Elektrobussen bekommen die dann auch den Schwanteich, das Helios-Klinikum, den Rathausplatz und den Stadtpark als neue Bushaltestellen mit bedient. Sollte es durch erfolgreiche Gespräche mit der Deutschen Bahn dazu kommen dass künftig Gebra(Hainleite) als Ersatz für Bleicherode Ost als neuen Haltepunkt für Regionalexpresszügen genehmigt wird dann sollte man die Regionalbuslinie 27 mit einen geänderten Linienweg statt über Bleicherode Ost und Wipperdorf Oberdorf sowie Wipperdorf Mitteldorf, über Niedergebra und Elende sowie Wipperdorf Kreuzung mit der regulären Weiterfahrt nach/von Nordhausen und ebenfalls regulär zwischen Bleicherode Stadt und Großbodungen verkehren lassen. Für die Bereiche Bleicherode Ost, Wipperdorf Oberdorf und Wipperdorf Mitteldorf sowie Wipperdorf Schule wären dann alternativ werktags die Linien 293 und die neu eingeführte Regionalbuslinie 22 die zudem auch am Wochenende und Feiertagen mit einen regelmäßigen Takt verkehren sollten erreichbar. Die Linie 29 sollte dann gar nicht mehr über Niedergebra verkehren und die Linie 28 sollte ein paar Mal werktags ab Bleicherode Ost über Sollstedt nach Rehungen verkehren um weiterhin auch Anwohnern aus Bleicherode Ost die Möglichkeit zu bieten bequem den Regionalexpress zu erreichen. Für die Linie 28 und der Linie 29 im Abschnitt Bleicherode-Münchenlohra sollte am Wochenende und zu Feiertagen zwar mehr Fahrten im 3-Stundentakt angeboten werden allerdings aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen nur mit Rufbus. Für die Linie 29 im Abschnitt zwischen Nordhausen und Hainrode sollte das reguläre Fahrplanangebot mit ein paar stündlichen Zeitverschiebungen weiter bestehen bleiben allerdings mit der Erweiterung pro Fahrt von/nach Straußfurt und mit der letzten Abfahrt in Nordhausen um 18:30 Uhr und Samstags Abfahrt um ca. 7:45 Uhr in Hainrode.	Landkreis	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Eine künftige Anbindung der Klinik und des Freibades ist im Zuge einer Straßensanierung und Errichtung einer neuen Haltestelle bereits in der Umsetzung. Der mögliche Standort für einen künftigen Halt des Regionalexpresses wurde bereits im NVP dargestellt. Eine Festlegung erfolgt jedoch nicht durch den Landkreis Nordhausen. Die weiteren Linienverläufe können erst in diesem Zusammenhang geplant werden. Erweiterungen des Angebots im Bereich Großlohra sind auf der geringen Fahrgastpotentiale nicht angezeigt.
	Touristische Ferien, Freizeit, Naturerholungs und Kultureinrichtungen wie z.B. das Bleicheröder Schullandheim (Schneckenhengst) und das Ferienlager Birkenmoor sollten für Klassenfahrten, Familienfeiern, Vereinsfeiern etc. durch die Service-Gesellschaft des Landkreises Nordhausen GmbH restauriert und erneut in Betriebnahme genommen werden. Weiterhin sollte das Ausflugs- und Ferienhotel Hufhaus durch Fördermittel ebenfalls restauriert werden. Die Burg Lohra sollte als Campingplatz ebenfalls aufgefrischt werden. Auch das Hallenbad in Sollstedt und die Freibäder Bleicherode sowie Nohra sollten saniert werden. Allgemein muss dafür gesorgt werden dass solche Ausflugsziele wohlbehalten erhalten bleiben um gerade für junge Menschen und Familien die Möglichkeiten von Freizeitattraktionen außerhalb von Vereinen bieten zu können. Gerade aus klimaneutralen und klimafreundlichen Gründen sollten mehr Projekte innerhalb der Natur gefördert werden. Auch mit pflanzlichen Klimazonen in Innenstädten wie die Nordhäuser Rauten und Töpferstraße.	Landkreis	Kenntnisnahme	Nicht Themenstellung eines Nahverkehrsplans
Kapitel: 1.2.4 Seite: 18	Die Regionalbuslinie 20 sollte künftig häufiger über Steinbrücken fahren und ganz besonders auf der Fahrt mit der Ankunftszeit um 6:41 Uhr am Nordhäuser Bahnhofplatz, weiterhin sollte die Regionalbuslinie 21 mit der Abfahrt um 5:20 Uhr am Platz der Gewerkschaften bis Görzbach verkehren und stattdessen die Fahrt mit der Ankunftszeit um 7:26 Uhr am Nordhäuser Bahnhofplatz in Urbach ihre Fahrt beginnen und ohne Halt in Bielen verkehren. Für die Linien 20 und 21 könnte man fürs Wochenende und Feiertagen über eine Ringbuslinie nachdenken und prüfen um wiederum an Fahrpersonal einzusparen.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die Fahrtenverteilungen orientieren sich an den Lastrichtungen und Fahrtzeiten, die gewünschten Verschiebungen sind nicht umsetzbar und würden zu einer schlechteren Erreichbarkeit der Kreisstadt in den Morgenstunden führen.

Kapitel: 3.1.1 Seite: 74	Ich finde es wichtig dass bei der Gründung eines Verkehrsverbundes mit den Harz eine stärkere Zusammenarbeit mit den Land Niedersachsen und den Landkreisen Goslar und Göttingen erfolgt um eine Schnellbuslinie 15 Bad Harzburg-Nordhausen über Braunlage und Hohegeiß wie im niedersächsischen Entwurf von 2017 vorgesehen schnellstmöglich zu realisieren. Dabei sollte die Linie als Gemeinschaftslinie der Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH und des Busunternehmens Harzbus betrieben werden und überwiegend Doppeldeckerbusse der Marke Setra S 531 DT mit barrierefreien Eingang im unteren Bereich mit einen großen Stellplatz für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer sowie im oberen Bereich mit komfortablen Sitzen und USB-Ladesteckdosen für Handy und Co.	Landkreis	Kenntnisnahme	Die Gründung eines weiteren Verkehrsverbundes ist im Gegensatz zu einer Erweiterung oder Anschluss an einen bestehenden Verbund nicht zielführend.
Kapitel: 5.2.3 Seite: 109	Für die Stadtbuslinie K sollte eine einheitliche, geregelte Taktung mit zusätzlichen Ausnahmen während des Schülerverkehrs mit der regelmäßigen Bedienung der Bushaltestelle: "Bielen Im Krug" eingeführt werden. Dabei sollte die Stadtbuslinie K Montags bis Freitags am Bahnhofsplatz mit allen auf dieser Linie liegenden Haltestellen ab 6:38 Uhr bis einschließlich 20:38 Uhr im 2-Stundentakt abfahren und auf der Gegenrichtung ebenfalls mit allen auf der Linie liegenden Haltestellen am Bahnhofsplatz im 2-Stundentakt ab 7:16 Uhr bis 21:16 Uhr ankommen.	Stadt	Kenntnisnahme	
Kapitel: 3.5.3 Seite: 87	Auch wenn immer mehr Unternehmen, Betriebe und Firmen aufgrund der wirtschaftlichen Lage insolvenz gehen und dadurch Außenwerbung an Linienbussen immer seltener werden sollte man künftig trotzdem auf nahezu allen Außenwänden von Bussen auf willkürliche Motive wie z.B. Wasser, Landwirtschaften, Berge, Lebensmittel, Fahrzeuge öffentliche Personen, Parteien, etc. aus dem Internet setzen um das bunte Feeling an Bussen im öffentlichen Personennahverkehr weiterhin beizubehalten. Die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH sollten an ihren Bussen ebenfalls auf ihr altes ehemaliges dunkelorange-hellorange-weißfarbenedes Logo als Hintergrundbetriebsfarbe und Anerkennung der Verkehrsbetriebe Nordhausen zurückgreifen weil es die Ansicht ihrer Busse schöner machen würde. Weiterhin sollten auf Überlandlinien gewisse Busse angeschafft werden die statt Niederflurtechnik als Hochflurtechnik trotzdem barrierefrei sind indem sie mit elektronischen Fahrstühlen/Rollstuhlrampen die Personen vom Außenbürgersteig in den Busstellplatz heben ausgestattet werden. Die Software für die Deutschlandticket's an der Kasse beim Fahrpersonal sollten verbessert überarbeitet werden um alle Chipkarten zu jeder Zeit lesbar zu machen und auch sollte es künftig möglich sein bargeldlos mit Girokonto und EC-Karten, trotz weiterhin mit Bargeld bezahlen zu können.	Landkreis	Kenntnisnahme	
Kapitel: 3.3 Seite: 81	Für die Durchführung vom bedarfsorientierten Verkehr per Rufbus sollte es künftig möglich sein die Fahrten zur bestellten Haltestelle abzukürzen wenn bis zu einer halben Stunde vor Fahrtantritt sich keine weiteren Bestellungen gemeldet haben, dazu sollte man die Zeit für die Rufbusbestellung statt wie bisher bis vor einer Stunde der Abfahrt bis mindestens eine halbe Stunde vor Abfahrt die verkürzt werden.	Landkreis	Kenntnisnahme	Es handelt sich um bedarfsgesteuerten Linienverkehr, eine Abweichung vom Linienweg ist nicht möglich.
Kapitel: 2.3.2 Seite: 41	Künftig sollte das Fahrplanangebot auf vielen Linien optimiert werden, so sollten Doppelfahrten in einen Zeitraum von ca. 10 Minuten mit den selben Linienweg an Schultagen durch größere Busse reduziert werden, so würde man auch Personal einsparen und dieses für andere neue verkehrspolitische Projekte wie die Regionalbuslinie 22 einsetzen können. So sollte man auf der Linie 28 die Fahrten mit der Ankunftszeit am Löwentor Bleicherode um 6:50 Uhr und 7:01 künftig mit einen Gelenkbus zu einer Fahrt reduzieren, genauso auf dieser Gegenrichtung am Nachmittag nach 13:00 Uhr und 14:00 Uhr an Schultagen ab Bleicherode Schillerplatz nach Wülfingerode über Niedergebra Schule wo mit der Fahrt inklusive der nach Rehungen derzeit drei Busse in diesen Zeitraum pro Richtung fahren. Das Angebot könnte man künftig mit der Fahrt nach Rehungen auf zwei Busse reduzieren. Desweiteren sollten die beiden Busse der Linie 27 von Bleicherode Löwentor nach Nordhausen mit der Abfahrtszeit am Bleicheröder Löwentor um 6:54 Uhr und 7:03 Uhr auf einen Gelenkbus am besten die Weiterfahrt der Ankunft aus Rehungen/Sollstedt nach Nordhausen zu einer Fahrt reduziert werden. Auch auf der Linie 292/293 sollten Fahrten wie die mit der Abfahrtszeit um 7:08 Uhr und 7:10 Uhr an der Haltestelle Wipperdorf Schule Richtung Wolframshausen durch einen größeren Bus zu einer Fahrt reduziert werden. Auch für die Linie 293 zwischen Wolframshausen Schule und Bleicherode Gymnasium morgens sollten die Fahrten mit der Abfahrtszeit in Wolframshausen Schule um 7:04 Uhr und 7:10 durch einen größeren Dreiachserbus reduziert werden. Das selbe auf der Gegenrichtung am Nachmittag zwischen Bleicherode Gymnasium und Wolframshausen Schule mit der Abfahrtszeit um 13:51 Uhr und 14:03 Uhr am Gymnasium Bleicherode sollten diese Fahrten zu einer reduziert werden. Gleiches sollte für die Linie 241 gelten wo dies in diesen Falle die Fahrten mit der Abfahrtszeit um 7:07 Uhr und 7:15 Uhr ab Ellrich Schule nach Nordhausen Bahnhofsplatz über Wiedigsburggymnasium sowie auf Gegenrichtung die Fahrten mit der Abfahrtszeit am Bahnhofsplatz Nordhausen Richtung Ellrich um 12:40 Uhr und 12:45 Uhr betrifft. Auch auf der Linie 29 sollte die Fahrt um 15:15 Uhr von Wolframshausen Schule nach Werther gestrichen werden weil es parallel als Alternative die Fahrt um 15:10 Uhr von Wolframshausen Schule nach Nordhausen Bahnhofsplatz gibt.	Landkreis	Kenntnisnahme	Es handelt sich um unterschiedliche Schülerströme, entsprechend unterscheiden sich auch die angefahrenen Haltestellen. Zielstellung ist es kurze Fahrtzeiten und die Einhaltung der Vorgaben zur maximalen Schülerbeförderungszeit nicht zu überschreiten.

Kapitel: 2.6.3 Seite: 65	Um künftig mehr Linien in Bleicherode beginnen und enden zu lassen ohne jedes Mal sinnlose Betriebsfahrten nach/von Nordhausen fahren zu müssen sollte in Bleicherode ein Standort für mehr Linienbusse bekommen, gerade in den letzten Jahren seitdem das Busunternehmen Trautmann aus Bleicherode Fahrten an die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH abgegeben hat und wegen der Elektromobilität die für den Linienverkehr rund um Bleicherode vorgeschrieben ist mussten aufgrund der fehlenden Parkkapazitäten für Linienbusse und fehlenden Elektroladeinfrastruktur für Elektrobusse die Busse immer sinnlose Betriebsfahrten und zwei sinnlose Fahrten der Linie 27 in Kauf nehmen. Ich finde es gut dass Bleicherode Ost endlich eine Elektrobuswerkstatt mit Elektroladesäulen bekommt aber damit sollten auch die Fahrten der Linie 27 um 5:23 Uhr und 6:15 Uhr nur um sowohl als Gelenkbus als auch als Elektrobus die Schulfahrten der Linie 28 zu bedienen ersatzlos aus dem Fahrplan gestrichen werden und zusammen mit den Bus der die ehemalige Tour der Firma Trautmann ab 6:19 Uhr von Bleicherode Löwentor nach Bleicherode Ost Bahnhof, tagsüber zwischen Nordhausen, Bleicherode und Großbodungen und Abends um 18:13 Uhr wieder die letzte Fahrt von Bleicherode Löwentor nach Bleicherode Ost Bahnhof fährt in Bleicherode parken. Auch die Kurzstreckenbusse zwischen Bleicherode Stadt und Bleicherode Ost sowie Gegenrichtung um 10:04 Uhr und 11:03 Uhr ab Bleicherode Gewerbestraße am Vormittag sollten von Elektrobussen gefahren werden. Auch für die zusätzlichen Abfahrten der Regionalbuslinie 22 sollten künftig noch zwei weitere Busse in Bleicherode parken. Durch die Abfahrten der Regionalbuslinie 22 in Bleicherode sollten die Fahrten auf der Linie 25 zwischen Nordhausen Bahnhofplatz und Holbach sowie Klettenberg mit den Abfahrtszeiten um 6:09 Uhr und 6:17 Uhr ebenfalls gestrichen werden.	Landkreis	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Der Bahnhof Bleicherode Ost befindet sich in Privateigentum, Maßnahmen sind an diesem Standort daher nicht möglich. Der weitete Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen wird geprüft.
-----------------------------	--	-----------	-------------------------------------	--