



Nahverkehrsplan 2016 Großraum Braunschweig



Zweckverband
Großraum
Braunschweig





Herausgeber

Zweckverband Großraum Braunschweig

Frankfurter Straße 2 · 38122 Braunschweig

Tel.: 0531 24262-0 · Fax: 0531 24262-42

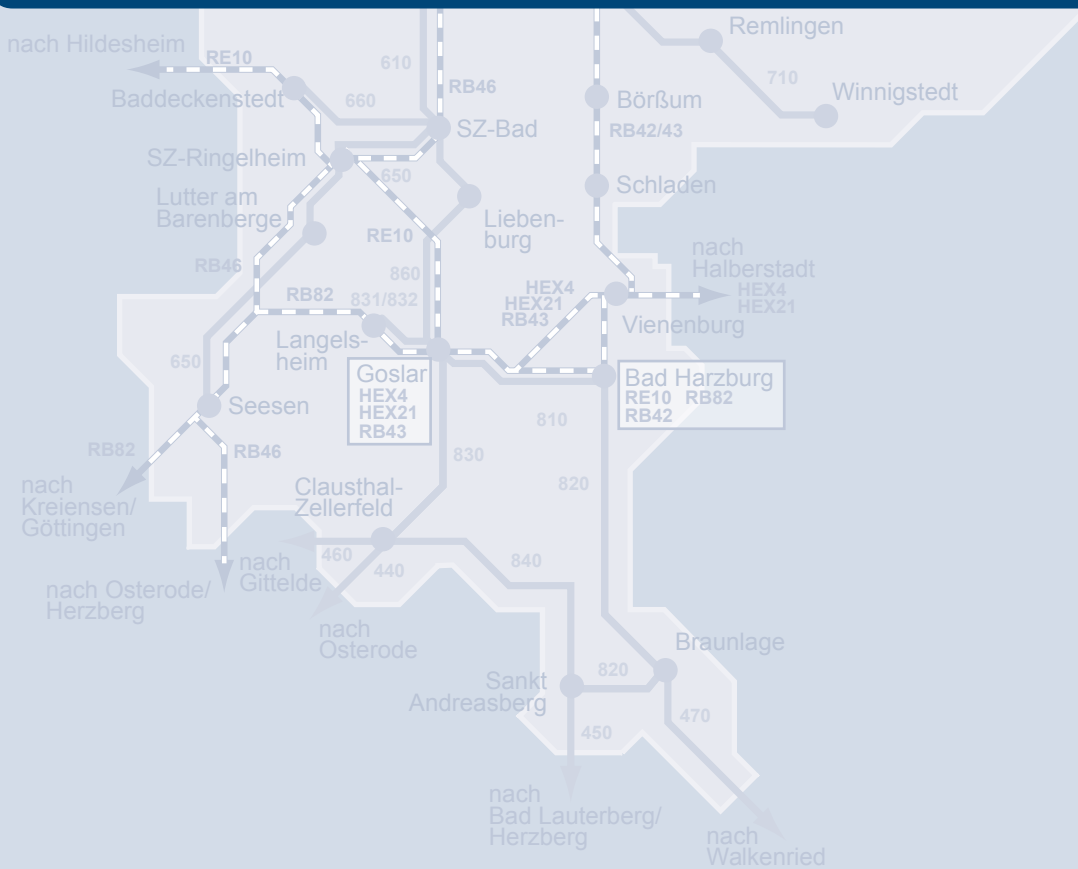
E-mail: zgb@zgb.de

www.zgb.de

© Zweckverband Großraum Braunschweig



Nahverkehrsplan 2016 für den Großraum Braunschweig



Nahverkehrsplan in „vierter Generation“

Der Nahverkehrsplan 2016 für den Großraum Braunschweig kombiniert die Planungen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf Straße und Schiene und entwickelt die erfolgreichen Ansätze der vorausgegangenen Nahverkehrspläne weiter. Die in den letzten Jahren entstandenen flächendeckenden regionalen und lokalen ÖPNV-Angebote sollen in Umfang und Qualität zielgerichtet optimiert und erweitert werden. Mit dem in der vierten Generation vorgelegten Nahverkehrsplan setzen wir den kontinuierlichen Ausbau des ÖPNV-Systems in der Region Braunschweig fort.

Der neue Nahverkehrsplan orientiert sich dabei noch stärker an den Kundenwünschen. Schwerpunkte bilden bedarfsorientierte, erweiterte Verkehrsangebote mit Bussen und Bahnen über den gesamten Tag bis in die Abendstunden. Der Abbildung verlässlicher Wegeketten mit aktuellen Fahrgastinformationen bis hin zur Anschlusssicherung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern kommt zukünftig eine noch größere Bedeutung zu. Auch die Infrastruktur soll weiter ausgebaut und mit modernen Fahrzeugen befahren werden. Um noch mehr Fahrgäste auf das ÖPNV-Angebot aufmerksam zu machen und zum Umstieg auf Bus oder Bahn zu bewegen, soll das Marketing intensiviert werden, um die Bürger gezielt über attraktive ÖPNV-Angebote zu informieren. Darüber hinaus wollen wir den ÖPNV moderner und serviceorientierter gestalten und haben vor diesem Hintergrund gemeinsam mit anderen Partnern innovative Projekte initiiert, die schon den Weg zum nächsten Nahverkehrsplan zeigen. Dabei kommt der „E-Mobilität“ und der Verknüpfung mit einer über den ÖPNV hinausgehenden Verkehrsentwicklungsplanung, die alle Verkehrsmittel mit einbezieht, künftig eine besondere Bedeutung zu.

Ein kundenfreundliches, attraktives und verlässliches Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf Schiene und Straße ist unverzichtbar für die Zukunftssicherung unserer Region und ein entscheidender Standortfaktor. Der neue Nahverkehrsplan bildet dafür den Rahmen und leistet einen grundlegenden Beitrag.



Hennig Brandes
Verbandsdirektor



Detlef Tanke
Vorsitzender der
Verbandsversammlung

Was dürfen die Menschen in der Region Braunschweig von zukünftigen Nahverkehr erwarten?

Der Nahverkehrsplan hat das Ziel, den Menschen in der Region ein attraktives, flächendeckendes Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anzubieten. Dadurch soll der Verkehrsanteil des ÖPNV gerade gegenüber dem Pkw-Verkehr weiter gesteigert werden. Entsprechend der Nachfrage sollen in Städten und Gemeinden Busse und Bahnen regelmäßig im engen Takt fahren. In Zeiten und Räumen geringer Nachfrage sollen verstärkt differenzierte Bedienungsweisen eingesetzt werden.

Der Nahverkehrsplan enthält acht Kernaussagen:

Erweiterte Angebote

Wo die Mobilität hoch ist, z. B. zwischen den Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie zu den Mittelzentren der Region und den jeweiligen Umlandgemeinden, soll das Angebot weiter bedarfsgerecht verdichtet und in den Abendstunden ausgeweitet werden. Dies erhöht in Bereichen mit besonders hohem Mobilitätsbedarf den Anteil des öffentlichen Verkehrs am motorisierten Verkehr und erzielt für die Umwelt einen besonders hohen Effekt.

Mehr differenzierte Bedienungsweisen

Bei geringer Nachfrage sollen differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anruf-Sammeltaxis oder Rufbusse dort zum Einsatz kommen, wo ein regulärer Linienverkehr nicht wirtschaftlich möglich ist. Differenzierte Bedienungsweisen sind Angebote, die nur nach meist telefonischer Voranmeldung fahren. Durch eine einheitliche Ausgestaltung und eine einheitliche Rufnummer für die gesamte Region sollen diese Angebote noch benutzerfreundlicher werden.

Verlässliche Wegeketten – Informationen in Echtzeit

Der Nahverkehrsplan 2016 fordert das koordinierte Zusammenwirken der Verkehrsunternehmen und aller Verkehrsträger, von Bus und Bahn bis zum Pkw sowie dem Fahrrad und bezieht auch die Fußwege mit ein. Für die Fahrgäste soll die gesamte Wegekette von Haustür zu Haustür sicher und verlässlich sein. Dafür ist die Gewährleistung verlässlicher Anschlüsse zwischen Bussen und Bahnen besonders wichtig. Eine Verfügbarkeit aktueller Betriebslagedaten und eine „Fahrgastinformation in Echtzeit“ ist eine unabdingbare Voraussetzung. Für das Verkehrsmittel Bahn liegen diese Daten bereits vor. Für die Busverkehrsunternehmen wurde ein entsprechendes Förderprojekt beim Land angemeldet, welches gegenwärtig intensiv vorangetrieben wird, mit dem Ziel, schrittweise „Echtzeitinformationen“ im Verbundraum zur Verfügung zu stellen. Die aktuellen Fahrplaninformationen sollen den Fahrgästen zukünftig im Internet, als App oder über Anzeigen an Stationen und Haltestellen verfügbar gemacht werden.

Moderne Fahrzeuge für Bus und Bahn

Einheitliche Standards bei den Schienenfahrzeugen und Bussen, wie sie im Nahverkehrsplan festgelegt sind, erhöhen die Qualität und den Kundennutzen und führen zusammen mit dem Ausbau der Stationen und Haltestellen zu umfassenden barrierefreien Angeboten.

Ausbau der Infrastruktur

Weitere Schienenstrecken sowie Stationen und Haltestellen werden in der Laufzeit des Nahverkehrsplans modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Die Förderprogramme zur Umgestaltung von Stationen „Niedersachsen ist am Zug“ (NiaZ) und „Zukunftsinvestitionsprogramm“ (ZIP) werden zielgerichtet in Anspruch genommen. Neue Stationen, die wirtschaftlich und betrieblich machbar sind, sollen eingerichtet werden.

SPNV-Konzept 2030+

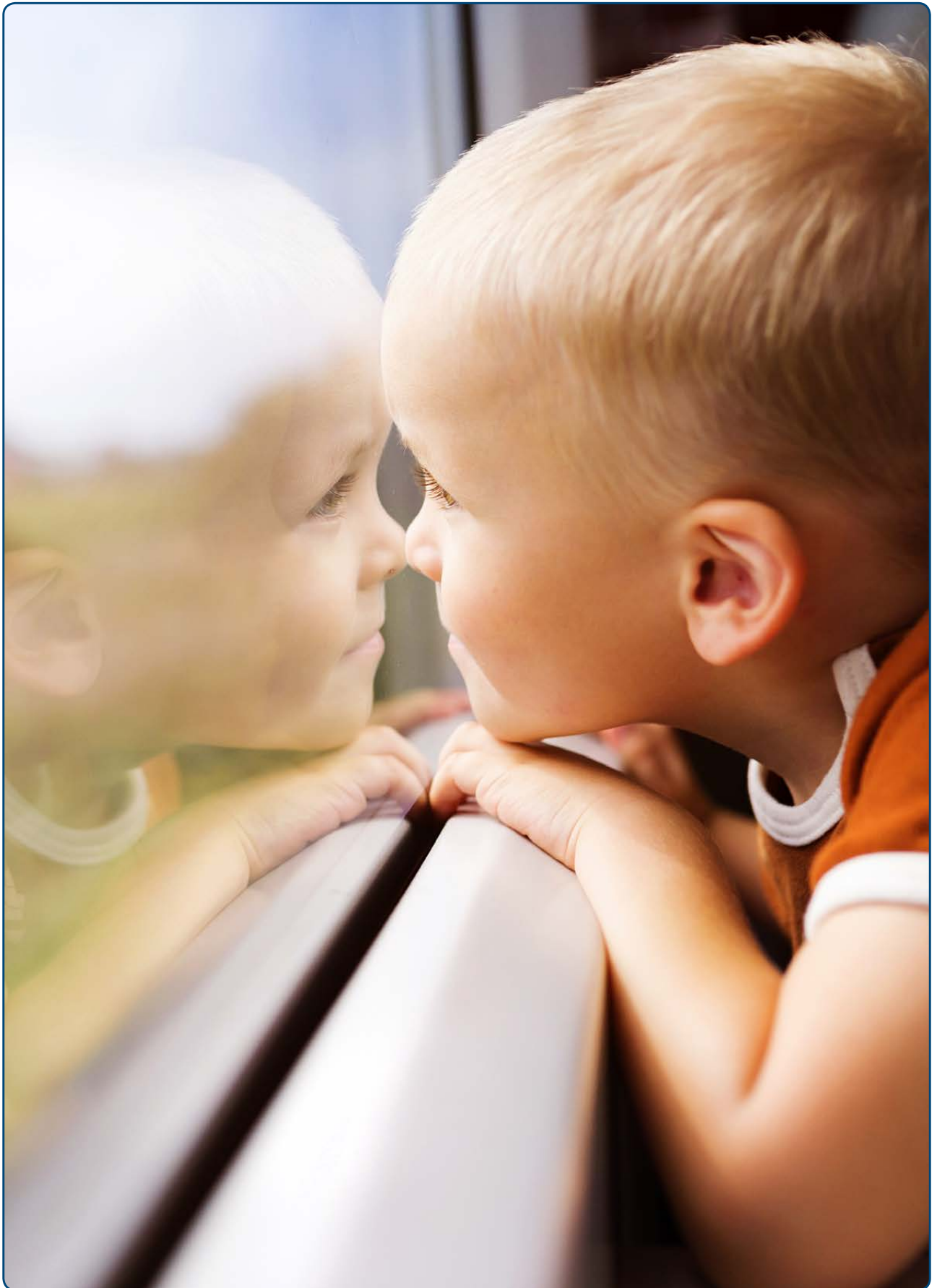
Durch die zahlreichen aufgeführten Maßnahmen soll der Verkehrsanteil des ÖPNV kurz- bis mittelfristig kontinuierlich gesteigert werden. Weiter wurden auch Maßnahmen aufgenommen, die über den Nahverkehrsplan 2016 hinaus im Rahmen eines weitreichenden „SPNV-Konzeptes 2030+“ berücksichtigt werden sollen und deutlich über das in den vergangenen Jahren bereits umgesetzte „Regionalbahnkonzept 2014+“ hinausgehen. Zu diesen Maßnahmen gehört z. B. die Einrichtung von Halbstundentakten mindestens in den Hauptverkehrszeiten auf den Eisenbahnlinien zwischen den Zentren. Damit einher gehen Streckenausbauten, um diese Halbstundentakte anbieten zu können, Fahrzeiten zu verkürzen, Anschlüsse zu sichern, Verspätungen zu vermeiden und neue Stationen einrichten zu können.

Erweitertes Marketing

Über ein intensives und umfassendes Marketing sollen die aktuellen und potenziellen ÖPNV-Kunden noch besser erreicht und die Nutzung der Angebote von Bus und Bahn gesteigert werden. Schwerpunkt soll die Gewinnung neuer Fahrgäste sein. Dafür werden zielgruppenbezogenen Marketingkonzepte erarbeitet und mit allen Beteiligten abgestimmt.

Wegweisende Projekte in die Zukunft

Der Stand der Technik verändert sich immer schneller und viele neue technische Möglichkeiten erhöhen den Kundennutzen, verbessern aber auch die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung. Dabei steht der ÖPNV immer in Konkurrenz zum Pkw. Daher ist der Nahverkehrsplan offen für neue zukunftsweisende Entwicklungen, die auch den ÖPNV stärken können. Besonders die E-Mobilität, Pedelecs und e-Radschnellwege mit einer Verknüpfung an Eisenbahnstationen oder Stadtbahn- und Bushaltestellen können attraktive Reiseketten ermöglichen und den Einzugsbereich für den ÖPNV erhöhen. Die Mitwirkung an solchen neuen, zukunftsorientierten Projekten wird deshalb als zwingend notwendig angesehen.



A	Leitbild und SPNV-Konzept 2030+	S. 22
B	Ausgangslage und Aufstellungsverfahren	S. 26
C	Planungsgebiet.	S. 40
D	Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV	S. 72
E	Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV	S. 94
F	Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV	S. 366

A	Leitbild und SPNV-Konzept 2030+	22
A1	Das verkehrsstrukturelle Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung (RROP 2008)	22
A2	SPNV-Konzept 2030+	23
B	Ausgangslage und Aufstellungsverfahren	26
B1	Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/rechtliche Rahmenbedingungen	26
B1.1	Europäische Gesetzgebung	26
B1.2	Bundes- und Landesgesetzgebung	26
B1.2.1	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personen-nahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)	26
B1.2.2	Allgemeines Eisenbahngesetz	27
B1.2.3	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz	27
B1.2.4	Personenbeförderungsgesetz	28
B1.2.5	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz	28
B1.3	Verfahrensablauf	29
B1.3.1	Beschluss durch die Verbandsversammlung/Aufstellungsablauf/ Beteiligungsverfahren/Beteiligte	29
B1.3.2	Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen	29
B2	Organisation des ÖPNV	30
B2.1	Konzessionierte Verkehrsunternehmen (ÖSPV, Stand 01.01.2016)	31
B2.2	Eisenbahnverkehrsunternehmen (SPNV, Stand 01.01.2016)	36
C	Planungsgebiet	40
C1	Administrative Gliederung	40
C2	Räumliche Struktur	43
C2.1	Zentralörtliche Gliederung	43
C2.2	Teilräumliche Siedlungsachsen, Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung	47
C3	Verkehrswege	48
C4	Mobilität der Regionsbewohner	50
C4.1	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen	50
C4.2	Berufspendler	54
C4.3	Verteilung des Verkehrsaufkommens	57

C5	Mobilität über die Regionsgrenze	61
C6	Potentiale für den ÖPNV	64
C6.1	Verkehrliche Grundannahmen und demografische Entwicklung	64
C6.2	Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens	68
C6.3	Erreichbare Potenziale für den ÖPNV	68
D	Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV	72
D1	Übersicht über die Zielvorstellungen	72
D1.1	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV	72
D1.2	Bedienungskonzept	74
D1.3	Verknüpfungen	75
D1.4	Verkehrsweeinfrastuktur	76
D1.5	Zugangsstellen	76
D1.6	Fahrzeuge	77
D1.7	Fahrgastinformation	78
D1.8	Marketing	78
D1.9	Tarif, Vertrieb	78
D1.10	Finanzierung	80
D2	Angebotskonzept	80
D2.1	Regionales ÖPNV-Angebot	81
D2.2	Lokales ÖPNV-Angebot	88
D3	Differenzierte Bedienungsweisen	90
E	Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV	94
E1	Regionaler ÖPNV	94
E1.1	Eisenbahnverkehr	94
E1.1.1	Fahrgastnachfrage im Eisenbahnverkehr	98
E1.1.2	Qualitätsanforderungen im Eisenbahnverkehr	102
E1.1.3	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“	104
E1.1.4	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“	108
E1.1.5	Nordharznetz „NHN“/„RX Halle-Goslar“/Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A „DISA A“	112
E1.1.6	Altmark-Börde-Anhalt-Netz „ABA“/Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos B, „DISA B“	115

E1.1.7	Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „EMIL“	118
E1.1.8	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO“	120
E1.1.9	Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM“	122
E1.2	RegioBusse	123
E1.3	Verknüpfungen	126
E2	Teilnetze	131
E2.1	Teilnetz 10 Gifhorn	136
E2.2	Teilnetz 11 Wesendorf	140
E2.3	Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel	144
E2.4	Teilnetz 13 Meinersen	149
E2.5	Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg	154
E2.6	Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper	159
E2.7	Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel	164
E2.8	Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land	169
E2.9	Teilnetz 20 Wolfsburg	173
E2.10	Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg	185
E2.11	Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke	192
E2.12	Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre	197
E2.13	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus	203
E2.14	Teilnetz 50 Peine – Ilsede	217
E2.15	Teilnetz 51 Edemissen	222
E2.16	Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg	226
E2.17	Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede	233
E2.18	Teilnetz 60 Salzgitter	241
E2.19	Teilnetz 61 Baddeckenstedt	248
E2.20	Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel	252
E2.21	Teilnetz 70 Wolfenbüttel	259
E2.22	Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse	265
E2.23	Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla	280
E2.24	Teilnetz 80 Goslar	290
E2.25	Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg	295
E2.26	Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg	302
E2.27	Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim	307

E2.28	Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg	313
E3	Infrastruktur Strecken	319
E3.1	Eisenbahn	319
E3.2	Stadtbahnstrecken	320
E3.3	Straßen für Busverkehr	320
E4	Infrastruktur Zugangsstellen	324
E4.1	Stationen	326
E4.2	Stadtbahnhaltestellen	332
E4.3	Bushaltestellen	332
E4.4	P+R, K+R, B+R, E-Mobilität	338
E5	Fahrzeuge	345
E5.1	Regionalzüge	345
E5.2	Stadtbahn	346
E5.3	Busse	346
E6	Fahrgastinformation/Mobilitätsmanagement	349
E6.1	Ortsunabhängige Information	350
E6.2	Fahrgastinformation an Zugangsstellen	352
E6.3	Fahrgastinformation in Fahrzeugen	353
E6.4	Mobilitätsmanagement	353
E7	Marketing	355
E8	Tarife	357
E8.1	Verbundtarif Region Braunschweig	357
E8.2	Niedersachsentarif	360
E8.3	Tarif der Deutschen Bahn	360
E8.4	Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen	362
F	Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV	366
F1	SPNV-Betrieb	366
F2	ÖSPV-Betrieb	371
F3	Investitionsplan	372
F3.1	Strecken	372
F3.2	Stationen	372
F3.3	Haltestellen	372

F3.4	B+R, P+R	373
F3.5	Fahrzeuge	373
F3.5.1	Eisenbahnfahrzeuge	373
F3.5.2	Stadtbahnfahrzeuge	373
F3.5.3	Busse	374
F3.6	Betriebshöfe	374
F3.7	Bevorrechtigung ÖPNV	374
F3.8	Fahrgastinformation	374
F3.9	Marketing	374
F4	Finanzbedarf für den Verbundtarif/Verkehrsverbund	375



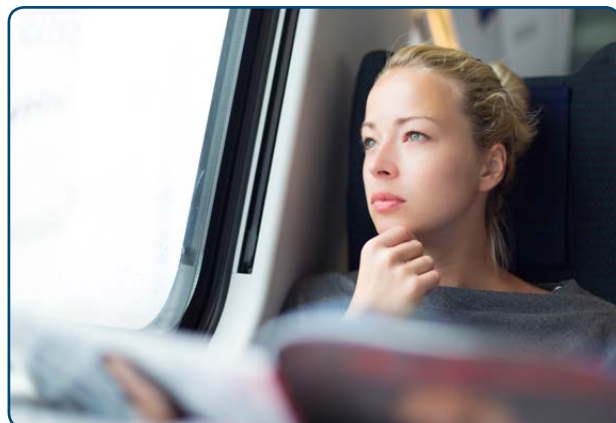
Abbildungsverzeichnis

Abbildung B2.1	Zuständigkeiten im ÖPNV in der Region Braunschweig	33
Abbildung C4.3/1	Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Dienstag – Donnerstag)	57
Abbildung C4.3/2	Tagesganglinie nach Wegezweck (Dienstag – Donnerstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)	58
Abbildung C4.3/3	Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Dienstag – Donnerstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)	58
Abbildung C4.3/4	Tagesganglinie nach Wegezweck (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)	59
Abbildung C4.3/5	Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)	59
Abbildung C4.3/6	Tagesganglinie nach Wegezweck (Sonntag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)	60
Abbildung C4.3/7	Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Sonntag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)	60
Abbildung C6.1/1	Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrstagen	66
Abbildung C6.1/2	Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Landkreisen und kreisfreien Städten	66
Abbildung C6.3	Verkehrsmittel-Nutzersegmente	70
Abbildung E6.1	Bedeutung der elektronischen Fahrplanauskunft (efa) in Niedersachsen	351
Abbildung E8.1	Tarifzonenschema (ausgehend von Braunschweig) Schematische Darstellung als Preisstufen des Tarifzonen- modells im VRB-Tarif	359

Kartenverzeichnis

Karte B2.1	Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig	34
Karte B2.2	Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region Braunschweig	38
Karte C1	Einheits-, Samt- und Mitgliedsgemeinden (Stand 31.12.2015)	41
Karte C2.1/1	Zentrale Orte (RROP 2008)	45
Karte C2.1/2	Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm, Stand 31.12.2013)	46
Karte C3	Regional bedeutsame Verkehrswege	49
Karte C4.1	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (SG) (Gemeindegrenzen Stand 2010)	53
Karte C4.2/1	Berufspendler	55
Karte C4.2/2	Gesamtverkehr und Berufspendler	56
Karte C5	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze	63
Karte C6.1	Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2013 – 2030	67
Karte D2.1/1	Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 1	84
Karte D2.1/2	Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebenen 1 und 2	87
Karte E1.1/1	SPNV-Wettbewerbsnetze	96
Karte E1.1/2	SPNV-Liniennetzplan	97
Karte E1.1.1/1	Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 (Montag – Freitag)	99
Karte E1.1.1/2	Fahrgastnachfrage im SPNV 2008 (Montag – Freitag)	100
Karte E1.1.1/3	Veränderung Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 zu 2008 (Montag – Freitag)	101
Karte E1.2	Mindestbedienungsangebot RegioBusse	125
Karte E1.3	Verknüpfungspunkte des regionalen ÖPNV-Angebotes	127
Karte E2.1	Teilnetz 10 Gifhorn	139
Karte E2.2	Teilnetz 11 Wesendorf	143
Karte E2.3	Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel	148
Karte E2.4	Teilnetz 13 Meinersen	153
Karte E2.5	Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg	158
Karte E2.6	Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper	163
Karte E2.7	Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel	168
Karte E2.8	Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land	172
Karte E2.9	Teilnetz 20 Wolfsburg	184

Karte E2.10	Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg	191
Karte E2.11	Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke	196
Karte E2.12	Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre	202
Karte E2.13	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus	216
Karte E2.14	Teilnetz 50 Peine – Ilsede	221
Karte E2.15	Teilnetz 51 Edemissen	225
Karte E2.16	Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg	232
Karte E2.17	Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede	240
Karte E2.18	Teilnetz 60 Salzgitter	247
Karte E2.19	Teilnetz 61 Baddeckenstedt	251
Karte E2.20	Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel	258
Karte E2.21	Teilnetz 70 Wolfenbüttel	264
Karte E2.22	Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse	279
Karte E2.23	Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla	289
Karte E2.24	Teilnetz 80 Goslar	294
Karte E2.25	Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg	301
Karte E2.26	Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg	306
Karte E2.27	Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim	312
Karte E2.28	Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg	318
Karte E3.1/1	Bestand der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG in der Region Braunschweig für im Personenverkehr befahrene Strecken	322
Karte E3.1/2	Untersuchungs- und Anpassungsbedarf für die Schieneninfrastruktur der DB Netz AG in der Region Braunschweig für im Personenverkehr befahrene Strecken	323



Tabellenverzeichnis

Tabelle B2.1	Betriebshöfe und Busabstellplätze der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig	35
Tabelle C1	Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden	42
Tabelle D2.1/1	Angestrebtes Mindestangebot Bedienungsebene 1	83
Tabelle D2.1/2	Angestrebtes Mindestangebot Bedienungsebene 2	86
Tabelle D2.2	Angestrebtes Bedienungsgrundangebot im lokalen ÖPNV	90
Tabelle E1.1.3	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1, Stand 01/2016	104
Tabelle E1.1.4	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2, Stand 01/2016	108
Tabelle E1.1.5/1	Stammdaten des Nordharznetz, RX Halle – Goslar, Stand 01/2016	112
Tabelle E1.1.5/2	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA A, Stand 01/2016	113
Tabelle E1.1.6/1	Stammdaten des Altmark-Börde-Anhalt-Netzes, Stand 01/2016	115
Tabelle E1.1.6/2	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA B, Stand 01/2016	116
Tabelle E1.1.7	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes EMIL, Stand 01/2016	118
Tabelle E1.1.8	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO, Stand 01/2016	120
Tabelle E1.1.9	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM, Stand 01/2016	122
Tabelle E1.2	RegioBusse	124
Tabelle E1.3	Verknüpfungspunkte und verknüpfte Linien des regionalen ÖPNV-Angebotes	128
Tabelle E4.1/1	Ausstattung an den Stationen	328
Tabelle E4.1/2	Zugänglichkeit zu den Stationen	329
Tabelle E4.1/3	Arbeitspakete Stationen	331
Tabelle E4.3	Bushaltestellen Maßnahmen	334
Tabelle E4.4/1	B+R/P+R-Maßnahmen an Stationen	341
Tabelle E4.4/2	Handlungsbedarf B+R an Stationen	343
Tabelle E5.2	Fahrzeugbeschaffung Stadtbahn	346
Tabelle E5.3/1	Busausstattung	347
Tabelle E5.3/2	Fahrzeugbeschaffung Bus	348
Tabelle F1/1	Regionalisierungsmittel für das Land Niedersachsen von 2008 bis 2030	367
Tabelle F1/2	Regionalisierungsmittel für den Zweckverband Großraum Braunschweig von 2008 bis 2030	368
Tabelle F1/3	Finanzbedarf für den SPNV im Großraum Braunschweig	370
Tabelle F4	ÖSPV Finanzierung (aV und öDA)	376

Abkürzungsverzeichnis/Symbolverzeichnis

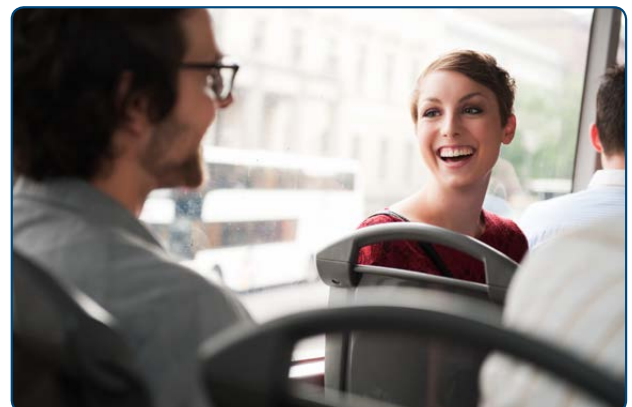
ABA	Altmark-Börde-Anhalt-Netz
Abb.	Abbildung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALT	Anruf-Linientaxi
AST	Anruf-Sammeltaxi
aV	allgemeine Vorschrift
B+R	Bike and Ride
BBDB	Beförderungsbedingungen der DB AG
BBG	Bischof-Brauner GbR
Bf	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, aktuelle Bezeichnung Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
BNV	Busnotverkehr
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BSVG	Braunschweiger Verkehrs-GmbH
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BZN	Bürozentrum Nord
ca.	circa
dB	Dezibel
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz AG
DB Station& Service AG	Deutsche Bahn Station&Service AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DINSO 1	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1
DINSO 2	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2
DISA A	Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A
DISA B	Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos B

DOSTO	Doppelstockwagen
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
€	Euro
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
efa	Elektronische Fahrplanauskunft
EG-Richtlinie	Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft
EG-VO	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
EMIL	Expresslinie Mittelland
ENNO	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost
ENORM	Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FIS	Fahrgastinformationssystem
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
GT	Gemeindeteil
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraum-Verkehr Hannover GmbH
Hahne	Hahne Reisen KG
HBegIG	Haushaltsbegleitgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HBX	Harz-Berlin-Express
HEX	Harz-Elbe-Express
HVB	Harzer Verkehrsbetriebe GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IBN	Inbetriebnahme
IPSI	Initiative Digitale Vernetzung des Bundes
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
K+R	Kiss and Ride (Kurzzeitparken)

Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
KVM	Kraftverkehr Mundstock GmbH
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSA	Lichtsignalanlage
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MiD	Mobilität in Deutschland, bundesweite Befragung im Auftrag des BMVBS
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo – Fr	Montag bis Freitag
Mo – Fr (F)	Montag bis Freitag in den Ferien
Mo – Fr (S)	Montag bis Freitag an Schultagen
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NGVFG	Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
NHN	Nordharznetz
NiaZ	landesweites Programm „Niedersachsen ist am Zug“
NITA	Niedersachsentarif
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NRW	Nordrhein-Westfalen
NT	Niedersachsenticket
NVP	Nahverkehrsplan
NVP 2008	Nahverkehrsplan 2008 Großraum Braunschweig
NVP 2016	Nahverkehrsplan 2016 Großraum Braunschweig
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm/BL km/Tag	Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge (Auslastung von Schienenstrecken pro Tag)
Pkw	Personenkraftwagen
Pülm	Pülm Reisen GmbH
PVG	Peiner Verkehrsgesellschaft mbH
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel
QDL	Quer-durchs-Land-Ticket
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBS	Reisebüro Schmidt GmbH
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
Regio Bus H	Regiobus Hannover GmbH
RES	Reisendenerfassungssystem der DB AG
RGB	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
Rizor	Rizor GmbH & Co. KG
RH	Region Hannover
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Regio-S-Bahn (Bremen)
RVHI	Regionalverkehr Hildesheim GmbH
RZ	Regionalzug
S	S-Bahn (Hamburg und Hannover)
Sa	Samstag
SEV	Schienenersatzverkehr
SG	Samtgemeinde
So	Sonn- und Feiertage
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Std	Stunde

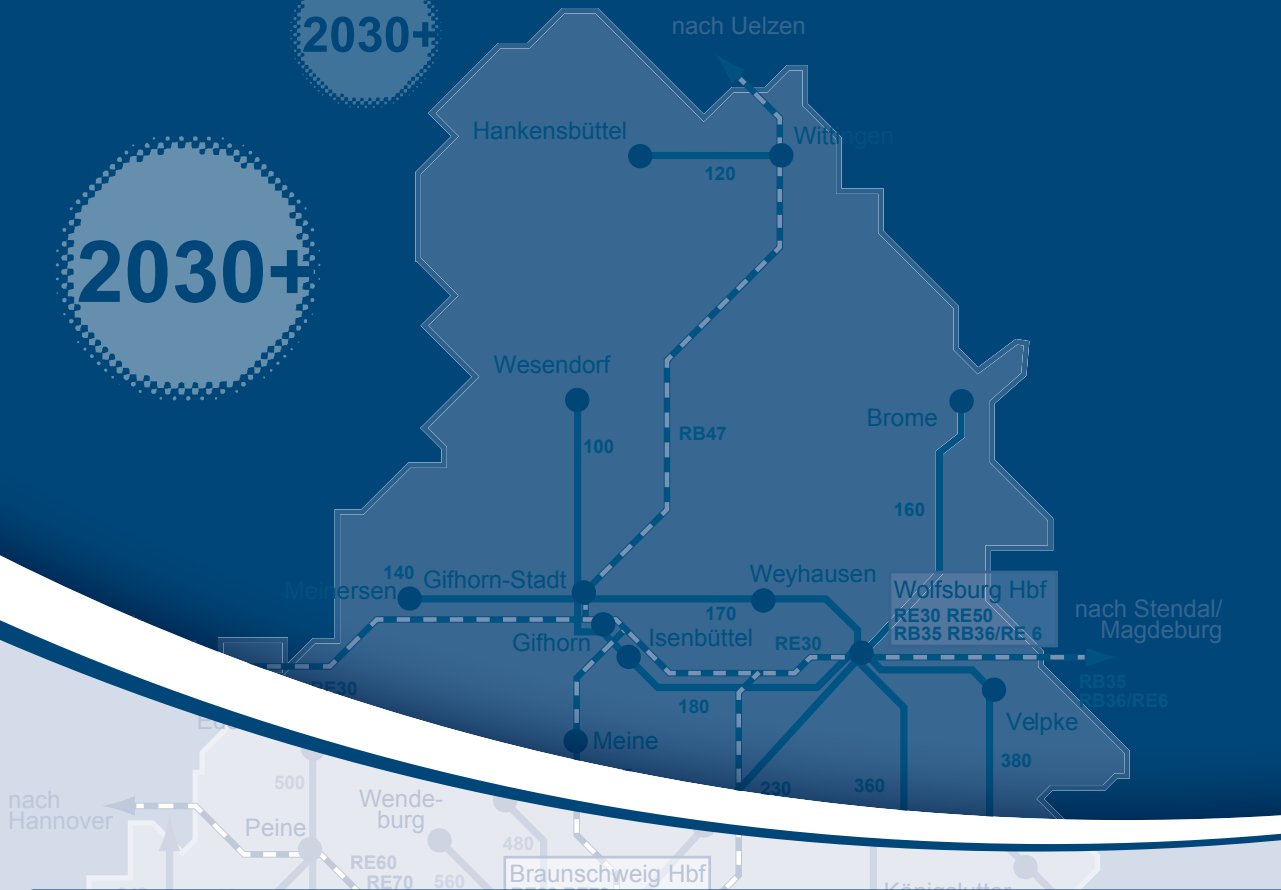
SWT	Schönes-Wochenende-Ticket
SZ	Salzgitter
TN	Teilnetze
TSI PRM	Technische Spezifikationen (TSI) für Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
ü. SO	über Schienenoberkante
üstra	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
ÜT Harz	Übergangstarif Harz
VGW	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
VO	Verordnung
VO (EG)	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
VRB	Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH
VU	Verkehrsunternehmen
WVG	Wolfsburger Verkehrs-GmbH
WVI	WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
WVI 1993	Mobilitätsuntersuchung der WVI 1993
WVI 2010	Mobilitätsuntersuchung der WVI 2010
z. B.	zum Beispiel
ZDD	Norddeutsche Datendrehscheibe (zentrale Datendrehscheibe Niedersachsen/Bremen)
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen





2030+

2030+



A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

Über ein langfristig wirkendes Leitbild sollen die Ausrichtungen unterschiedlicher Aktivitäten in eine Richtung gebündelt werden. So sind auch bei der Planung, Organisation, Finanzierung, Umsetzung und Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verschiedenste Akteure beteiligt, deren Aktivitäten über ein Leitbild ausgerichtet werden sollen.

Da der Nahverkehrsplan (NVP) nur eine Laufzeit von 5 Jahren hat, viele Aktivitäten aber deutlich über diesen Zeitraum hinaus wirken, soll über ein Leitbild eine langfristige Ausrichtung erfolgen.

Grundlage ist das im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 2008) des Zweckverband Großraum Braunschweig beschlossene Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung. Mit diesem Leitbild wird die gewünschte Entwicklungsrichtung des ÖPNV im ZGB auch über die 5-jährige Laufzeit des NVP hinaus beschrieben. Aus dem Leitbild werden sowohl die Ziele und Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2016 (NVP 2016) abgeleitet, als auch Ziele und Maßnahmen, die über die Laufzeit des NVP 2016 hinaus wirken.

A1 Das verkehrsstrukturelle Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung (RROP 2008)

Systemübergreifende Verkehrsmittelwahl

Einem steigenden Mobilitätsbedürfnis wird durch den Individualverkehr (Kraftfahrzeuge aller Art, Fahrrad) und durch einen bedarfsgerechten Öffentlichen Personennahverkehr (Bus, Bahn) Rechnung getragen. Die Sicherung und Entwicklung der Verkehrssysteme erfolgt in Anpassung an deren verkehrswirtschaftlicher Bedeutung für eine systemübergreifende Mobilitäts-sicherung und unter Berücksichtigung der teilräumlichen Verhältnisse im Großraum Braunschweig sowie der demografischen Rahmenbedingungen. Regional bedeutsame Aus- und Neubauprojekte der gesamten Verkehrsinfrastruktur werden vorangetrieben. ÖPNV und Radverkehr tragen zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs bei.

Leistungsfähiger ÖPNV in den urbanen Kernen als interregionaler Wettbewerbsfaktor

Mit dem zunehmenden motorisierten Individualverkehr in den städtischen Kernräumen des Großraum Braunschweig gewinnt der Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) an Bedeutung. Dabei stellt der ÖPNV eine attraktive und volkswirtschaftlich tragfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und wird auch als interregionaler Wettbewerbsfaktor hinsichtlich einer zukunftsfähigen Mobilitätsinfrastruktur verstanden.

Partnerschaft von IV und ÖV im suburbanen Raum

Im suburbanen Raum wird eine Partnerschaft des Individualverkehrs (Auto, Fahrrad) und des ÖPNV dazu beitragen, die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse in einem Mix aus privaten Transport und öffentlicher Verkehrsleistung zugunsten einer effektiven und umweltgerechten Mobilitätsbewältigung zu erfüllen.

Differenzierte Angebote im ländlich peripheren Raum

Die große räumliche Ausdehnung, die zu überwindenden Distanzen, die geringe Bevölkerungsdichte und die gleichzeitig rückläufige Bevölkerungszahlen im ländlich peripheren Raum erfordern eine differenzierte Mobilitätsbewältigung. Sie bedingt einen den spezifischen Erfordernissen angepassten ÖPNV-Linienverkehr. Bei der Erfüllung der vielen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gewinnen individuelle Gestaltung des Verkehrs mit bedarfsorientierten ÖPNV-Systemen und bürgerschaftliches Engagement an Bedeutung.

SPNV-Konzept 2030+

A2

Um das Leitbild mit Leben zu erfüllen, sind neben den Maßnahmen des NVP 2016 auch solche anzuschließen, die nur langfristig umsetzbar sind, d. h. die über die Laufzeit eines NVP hinausgehen. So erfordern infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen jahrelangen Planungsvorlauf, eine zeitintensive Umsetzungsphase und eine jahrzehntelange Nutzungsphase. Eine Klammer über diesen und weitere NVPs soll als Zielkonzept das „SPNV-Konzept 2030+“ bilden. Die konkreten Maßnahmen des „SPNV-Konzept 2030+“ sollen im Jahre 2016 entwickelt und festgelegt werden sowie in die jeweiligen Planungen der beteiligten Institutionen einfließen.

Für den Eisenbahnbereich liegt mit dem „Regionalbahnkonzept 2014+“ ein Konzept vor, das sich derzeit in der Umsetzung befindet und in den NVP 2016 einfließt. Es beschreibt für den SPNV das derzeit finanziell und auf der vorhandenen Infrastruktur umsetzbare SPNV-Angebot für die Region Braunschweig und bildet die Grundlage weiterer Angebotsverbesserungen im SPNV in der Laufzeit des NVP.

Zahlreiche darüber hinaus gehende als notwendig angesehene Angebotsverbesserungen sind auf der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht möglich. Daher sollen im Rahmen des „SPNV-Konzepts 2030+“ Prüfungen vorgenommen und weitergehende Umsetzungsschritte festgelegt werden. Das Konzept soll sowohl die Streckeninfrastruktur als auch die Stationen umfassen. So sind neue Stationen oder der Halt an bestehenden Stationen, wie z.B. Oker, nur dann umsetzbar, wenn Fahrzeitreserven vorhanden sind oder die Strecke so ausgebaut wird, dass höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können und sich Fahrzeitreserven ergeben.

Planungen und notwendige Infrastrukturanpassungen, die im Rahmen des „SPNV-Konzepts 2030+“ zu prüfen oder zu berücksichtigen sind, sind u.a.:

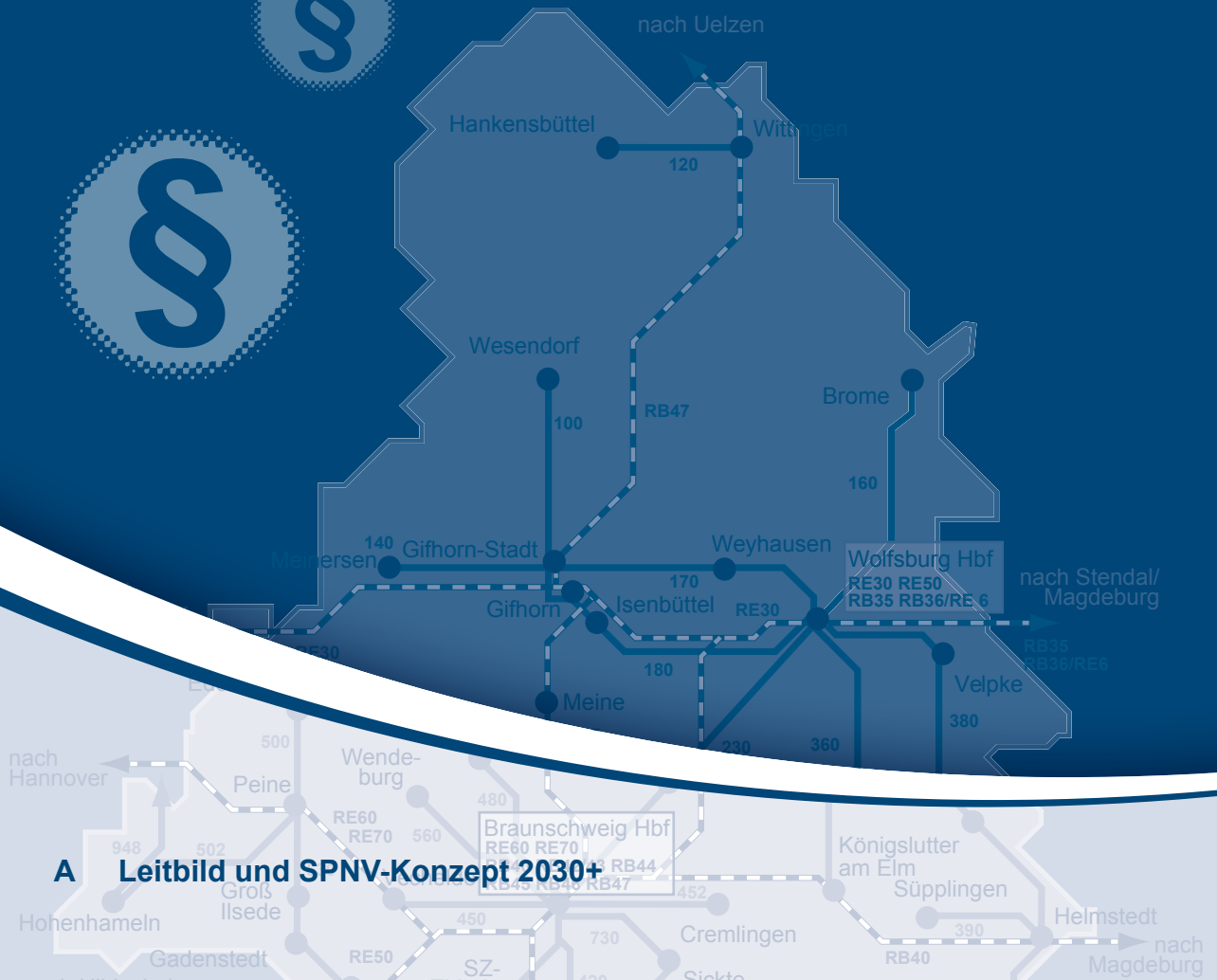
- Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig Hbf. und Fallersleben („Weddeler Schleife“) für einen dichteren Takt und höhere Fahrplanstabilität (Umsetzung in der Laufzeit des NVP 2016 angestrebt)
- Ausbau der Strecke zwischen Braunschweig und Uelzen für Taktverdichtung, kürzere Fahrzeiten und höhere Fahrplanstabilität
- Anpassungen der Strecken und des Knotens Hannover für einen Halbstundentakt Wolfsburg – Hannover und Braunschweig – Hannover
- Punktueller Ausbau der Strecken zwischen Braunschweig und dem nördlichen Harzvorland für Taktverdichtungen, kürzere Fahrzeiten und höhere Fahrplanstabilität (z.B. Erhöhung Durchfahrtschwindigkeit SZ-Drütte, zweites Streckengleis SZ-Bad – SZ-Ringelheim und Vienenburg – Oker, Erweiterung der Blockteilung zwischen Braunschweig Hbf und SZ-Ringelheim bzw. Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt)

- Prüfung der Nutzung der Strecke SZ-Bad – SZ-Lebenstedt mit Halt in SZ-Calbecht (Campus der Ostfalia SZ-Calbecht)
- Prüfung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) und eines ITF-Knotens Braunschweig

Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob und wie die Eisenbahnanbindung Richtung Lüneburg/Hamburg für den Personen- und Güterverkehr verbessert werden kann, welche Potenziale, z.B. Pendlerpotenziale nach Wolfsburg, erschlossen und welche Entlastungen anderer Eisenbahninfrastruktur sich dadurch ergeben würden.

Ebenso soll die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken im Großraum Braunschweig im Rahmen des „SPNV-Konzeptes 2030+“ geprüft werden, z.B. von Wolfsburg nach Oebisfelde für eine mögliche Erweiterung des ENNO oder auch die Elektrifizierung der Strecke Hildesheim – Bad Harzburg, um für den dort eingesetzten Regionalexpress (RE) RE10 elektrisch betriebene Züge einsetzen zu können. Damit ergäbe sich auch die Möglichkeit, bisher im Bahnhof Hannover endende Züge nach Bad Harzburg zu verlängern, um so den Bahnknoten Hannover zu entlasten.





A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht die Aufstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) durch die – von den Ländern bestimmten – Aufgabenträger vor. Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt für Niedersachsen sowohl die Zuständigkeit der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) ist gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 lit. b des NNVG Aufgabenträger des gesamten ÖPNV in seinem Verbandsbereich. § 6 Abs. 1 NNVG verpflichtet den ZGB, für seinen Aufgabenbereich einen NVP jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen. In Verbindung mit § 8 Abs. 3 des PBefG bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die zuständige Genehmigungsbehörde nach dem PBefG hat den NVP bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3a PBefG).

Die ersten NVPs für den Großraum Braunschweig galten vom 01.01.1998 bis zum 31.12.2002, vom 01.01.2003 bis zum 31.12.2007 bzw. vom 01.01.2008 bis zum 31.12.2015. Der aktuelle NVP gilt vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2020.

Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/rechtliche Rahmenbedingungen

Europäische Gesetzgebung

Die EG-Verordnung Nr. 1370/2007 ist seit dem 03.12.2009 unmittelbar geltendes Recht für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland. Sie legt den verbindlichen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste fest. Ziel der Verordnung ist die Schaffung eines Binnenmarktes für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste. Dies geschieht durch die Ergänzung der allgemeinen Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge. Ferner wird in der Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen, die in Verträgen und Konzessionen für öffentliche Personenverkehrsdienste festgelegt sind, als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten und von der vorherigen Anmeldung staatlicher Beihilfen bei der Kommission ausgenommen sind.

Bundes- und Landesgesetzgebung

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt die Grundlagen für die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder. Im § 1 des RegG wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge bestimmt. Die

Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt (siehe Ziffer B1.2.5). Damit ist es die Aufgabe der Länder, zu bestimmen, wer die Aufgabe zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen auferlegt oder vertraglich vereinbart (siehe § 8 PBefG).

Das RegG legt auch die Beträge fest, welche die Länder in Ausführung des Artikel 106 a GG ab 1. Januar 1996 aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV, insbesondere für den SPNV erhalten.

Durch Artikel 13 des Haushaltsbegleitgesetzes (HBeglG 2006) vom 29.06.2006 wurden die §§ 5, 7 und 8 des RegG geändert. Dadurch stehen den Bundesländern für die Jahre 2006 ff erheblich geringere Mittel für den ÖPNV zur Verfügung als zuvor. Im November 2007 wurde eine weitere Anpassung des RegG beschlossen. Es sieht für das Jahr 2008 Mittel in Höhe von 6,675 Milliarden Euro (-34 Mio. Euro zu 2007) vor. Diese Mittel werden jährlich um 1,5% steigen und erreichen im Jahr 2015 7,4 Milliarden Euro. Mit der Neufassung des Gesetzes werden die Bundesländer verpflichtet, die Verwendung der Bundesmittel jährlich transparent zu machen.

Für das Jahr 2016 stellt der Bund aus dem Mineralölsteueraufkommen den Ländern 8,0 Milliarden Euro zur Verfügung, welche erstmals 2017 mit 1,8% pro Jahr dynamisiert werden, um Kostensteigerungen auszugleichen. Darüber hinaus sollen ab 2017 die Gebühren der bundeseigenen Infrastrukturunternehmen zur Nutzung Ihrer Trassen (Trassengebühren) und Stationen (Stationsgebühren) nicht über der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel (1,8%) liegen. Aktuell wird über den Verteilungsschlüssel der Finanzmittel nach dem RegG unter den Ländern diskutiert. Der alte Verteilungsschlüssel stammt noch aus den Zeiten der Bahnreform der 1990er Jahre.

Allgemeines Eisenbahngesetz

B1.2.2

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) setzt die EG-Richtlinie 91/440 EWG in nationales Recht um. Inländische Verkehrsunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, haben gegen Zahlung eines Entgeltes das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Infrastruktur aller dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese Öffnung des Fahrweges für Dritte schafft die Voraussetzungen für Wettbewerb im Eisenbahnverkehr.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz

B1.2.3

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) besteht aufgrund der Änderung im Rahmen der Föderalismusreform im Jahr 2006 nicht in seiner bisherigen Form weiter. Art 143c des Grundgesetzes bestimmt, dass den Ländern ab dem 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2019 für den durch die Abschaffung der Gemeinschaftsaufgaben Ausbau und Neubau von Hochschulen einschließlich Hochschulkliniken und Bildungsplanung sowie für den durch die Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und zur sozialen Wohnraumförderung bedingten Wegfall der Finanzierungsanteile des Bundes jährlich Beträge aus dem Haushalt des Bundes zustehen.

Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder als Ersatz für wegfallende GVFG-Beträge aus dem Bundeshaushalt Mittel in Höhe von jährlich 1.335,5 Millionen Euro nach dem Entflecht-

tungsgesetz (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Die Vorhabenträger erhalten aus dieser Summe bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten von Projekten erstattet. Ab 2014 fiel für diese Mittel die verkehrliche Zweckbindung weg, die Mittel müssen nun von den Ländern nur noch zweckgebunden für investive Zwecke jeglicher Art eingesetzt werden (§ 5 in Verbindung mit § 4 (3) EntflechtG). Ursprünglich sollte das GVGF-Bundesprogramm 2019 enden. Bund und Land einigten sich Ende 2015 auf eine Fortführung des GVFG-Bundesprogrammes, die im bisherigen Umfang erfolgen soll.

B1.2.4 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen. Am 1. Januar 2013 trat das novellierte PBefG in Kraft. Durch die Novelle wurde das nationale Recht an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Die Novelle sieht eine Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträger vor.

Die folgenden Neuerungen sind für den ZGB als Aufgabenträger für den ÖPNV von Bedeutung:

- Es wird ausdrücklich die Befugnis eingeräumt, alle Instrumente der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu nutzen (Vereinbarung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA), Festsetzung allgemeiner Vorschriften (aV)).
- Eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehre auf Grundlage eines öDA (Auftragsverkehre) werden durch die neue Definition der Eigenwirtschaftlichkeit sowie durch ein verfahrensmäßiges Stufenverhältnis (ähnlich der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) eindeutig voneinander abgegrenzt.
- Die Aufgabenträger definieren den Sicherstellungsumfang (ausreichende Verkehrsbedienung) im Regelfall im NVP. Zur Absicherung von Auftragsverkehren sind die daraus resultierenden Anforderungen in der obligatorischen Vorabkennzeichnung transparent zu machen.
- Das Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe einer Dienstleistungskonzession (Art. 5 Abs.3 VO 1370) wird in Grundzügen ausgestaltet.
- Das Verfahren für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre wurde neu geregelt.
- Das PBefG regelt in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verkehre nicht nur das Genehmigungsverfahren, sondern auch die Vergabe von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.
- Erleichterung im Wettbewerb um auslaufende Genehmigungen
- Bis zum 1. Januar 2022 ist die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV herzustellen. Ausnahmen von dieser Frist müssen im NVP konkret benannt und begründet werden.
- Zulässigkeit innerdeutscher Busfernlinien. Es besteht ein Bedienungsverbot für Haltestellen, deren Abstand nicht mehr als 50 km beträgt.

B1.2.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) in seiner derzeitigen Fassung konkretisiert die bundesrechtlichen Regelungen und bestimmt in § 2 NNVG Grundsätze und Ziele für den ÖPNV in Niedersachsen: Der ZGB ist hiernach Träger des ÖPNV für den gesamten ÖPNV in

seinem Gebiet und hat für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Das NNVG trifft weiterhin hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV Regelungen zur Verteilung von Finanzmitteln auf die Aufgabenträger, die das Land nach dem RegG erhält.

Auswirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende NVP hat Auswirkungen auf die Prüfungsverfahren der Genehmigungsbehörde. Bei Entscheidungen über Anträge von Verkehrsunternehmen auf Genehmigung von Linienverkehren nach dem PBefG sind u. a. die im Nahverkehrsplan (NVP) dargestellten öffentlichen Verkehrsinteressen zu berücksichtigen (objektive Genehmigungsvoraussetzungen des § 13 Abs. 2a PBefG).

Die Genehmigungsbehörde hat gemäß § 8 Abs. 3a PBefG neben der Gestaltungs- auch eine Koordinierungsfunktion im ÖPNV zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wahrzunehmen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen NVP zu berücksichtigen, soweit er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt.

Die Genehmigungsbehörde hat den NVP gemäß §§ 8 Abs. 3a, 13 Abs. 2a PBefG bei ihren Entscheidungen über die Genehmigungserteilung zu berücksichtigen. Der NVP ist damit ein wichtiger Belang bei der Abwägungsentscheidung der Genehmigungsbehörde.

Bei der Erstellung des NVP erfolgte sowohl eine Beteiligung der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die für das Land Niedersachsen neben der Aufgabe der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG auch die Aufgabenträgerschaft für den SPNV außerhalb des ZGB und der Region Hannover wahrnimmt, als auch der anderen Aufgabenträger, deren Gebiete an den ZGB angrenzen oder vom NVP betroffen sind.

Verfahrensablauf

B1.3

Beschluss durch die Verbandsversammlung/Aufstellungsablauf/ Beteiligungsverfahren/Beteiligte

B1.3.1

Das Verfahren zur Aufstellung des NVP orientiert sich an den Vorgaben des § 6 NNVG. Der NVP wurde durch die Verbandsversammlung des ZGB am 10.12.2015 beschlossen. Der Beschluss wurde vorbereitet durch Beratungen des Ausschusses für Regionalverkehr und des Verbandsausschusses. Im Beteiligungsverfahren wurden alle erforderlichen Einrichtungen, Behörden und Verbände gem. § 6 Abs. 4 NNVG beteiligt.

Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen

B1.3.2

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erstellung des Nahverkehrsplans im Rahmen eines gemeinsamen Arbeitskreises mitgewirkt.

Am ÖPNV in der Region Braunschweig sind verschiedene Akteure beteiligt. Zentraler Akteur ist der ZGB als Aufgabenträger für den ÖPNV. Er stellt den Nahverkehrsplan als zentrales Steuerungsinstrument für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Braunschweig auf.

Bei Verkehren, die über die Verbandsgrenze hinweg führen, sind gemeinsame Lösungen mit den benachbarten Aufgabenträgern zu entwickeln.

Für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind die Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) zuständig. Sie sind die Vertragspartner der Fahrgäste und damit der direkte Ansprechpartner für die Fahrgäste. Das Verkehrsangebot wird auf der Grundlage des Nahverkehrsplans entwickelt. Während im SPNV die Verkehrsleistungen über Verkehrsverträge gesichert werden, gelten im ÖSPV eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehrsverträge. Genehmigungsbehörde für Verkehre im ÖSPV ist die LNVG. Die Genehmigungsbehörde hat die Festlegungen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Für die Bereitstellung von Fahrzeugen für das ENNO hat der ZGB eine Tochtergesellschaft gegründet, die die Aufgabe hat, die Fahrzeuge zur Erbringung der Verkehrsleistungen zu beschaffen und an das EVU zu vermieten. In den anderen Fällen werden die Fahrzeuge über den Fahrzeugpool der LNVG oder vom jeweiligen Eisenbahn- bzw. ÖSPV-Unternehmen bereitgestellt.

Die Verkehrsleistungen werden auf Schiene und Straße abgewickelt. Für die Eisenbahninfrastruktur sind die DB Netz AG (Streckeninfrastruktur) und die DB Station&Service AG (Stationen) zuständig, für die Straßen die Straßenbaulastträger, für Haltestellen die Kommunen.

Für Aus- und Umbauten können im Eisenbahnbereich bei Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan Finanzmittel über das Schienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) bereitgestellt und bei Großprojekten über das GVFG-Bundesprogramm beantragt werden. Für den ÖSPV können für Großprojekte Finanzmittel über das GVFG-Bundesprogramm und für weitere Maßnahmen Finanzhilfen über das ÖPNV-Förderprogramm des Landes beantragt werden. Ursprünglich sollte das GVFG-Bundesprogramm 2019 enden. Bund und Länder einigten sich Ende 2015 auf eine Fortführung des GVFG-Bundesprogramms, die im bisherigen Umfang erfolgen soll. Die Antragstellung und Bewilligung erfolgt über die LNVG auf der Grundlage der Festlegungen im Nahverkehrsplan.

Für unterstützende Maßnahmen wie Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) können die Kommunen auf der Grundlage der Festlegungen im Nahverkehrsplan Finanzhilfen über das ÖPNV-Förderprogramm des Landes beantragen.

Die Zusammenhänge sind in der Abbildung B2/1 dargestellt.

Die Festlegung der Tarife liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen sowie dem ZGB, die in der VRB zusammengeschlossen sind.

Im Folgenden werden die Unternehmen vorgestellt, die den ÖPNV im Großraum Braunschweig durchführen.

Konzessionierte Verkehrsunternehmen (ÖSPV, Stand 01.01.2016)

B2.1

In der Region Braunschweig sind eine Reihe von Verkehrsunternehmen tätig, die über Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz verfügen. Diese Unternehmen und ihre Verkehrsgebiete werden im Folgenden kurz dargestellt (siehe auch Karte B2.1), die Betriebshöfe und Busabstellplätze sind in Karte B2.1 dargestellt und in Tabelle B2.1 aufgelistet:

1. Regionalbus Braunschweig GmbH

2. Haller Busbetrieb GmbH

Im Bereich des ZGB betreibt die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) Linienverkehre im Landkreis Wolfenbüttel und in großen Teilen des Landkreises Goslar. Im Landkreis Peine hat die Tochtergesellschaft der Regionalbus Braunschweig GmbH, die Firma Haller Busbetrieb GmbH, die Betriebsführung für den Linienverkehr übernommen. Die Haller Busbetriebe GmbH ist seit 2006 Verbundpartner im Verbundtarif Region Braunschweig.

3. Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

Die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG) betreibt die Stadtverkehre in Salzgitter, Wolfenbüttel, Helmstedt und Bad Harzburg. Zwischen SZ-Bad, SZ-Lebenstedt bzw. SZ-Thiede und Braunschweig verkehren die Linien 603/631, 620/601 und 602 der KVG. Des Weiteren werden umfassende Gebiete des Landkreises Helmstedt mit Verbindungen in Richtung Wolfsburg sowie verschiedene Relationen in den Landkreisen Wolfenbüttel und Goslar durch das Verkehrsunternehmen im Linienverkehr bedient.

4. Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH

Die Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH betreiben im südwestlichen Teil des Landkreises Wolfenbüttel verschiedene Linien sowie die Linie 335 Wolfsburg – Oebisfelde, die von Wolfsburg über die im Norden des Landkreises Helmstedt gelegenen Ortschaften bis nach Oebisfelde führt.

5. Hahne Reisen KG

Im Verbandsgebiet führt das Verkehrsunternehmen Hahne Reisen KG den Linienverkehr von Braunlage über Hohegeiß und Bad Sachsa nach Bad Lauterberg durch. Die Firma ist kein Verbundpartner, erkennt aber den VRB-Tarif an und gibt Fahrausweise gem. VRB-Tarif für Binnenfahrten im VRB auf der Linie 470 aus.

6. Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) betreibt im Stadtgebiet Braunschweig Stadtbahn- und Omnibuslinien. Einige Linien bedienen Ziele im Umland. So sind zum Beispiel die südwestlichen Gebiete des Landkreises Gifhorn, die Ortschaften im östlichen Landkreis Peine, die Gemeinden Cremlingen und Sickte oder die Stadt Wolfenbüttel mit Linienverkehren direkt an Braunschweig angebunden.

7. Wolfsburger Verkehrs-GmbH

Die Wolfsburger Verkehrs-GmbH (WVG) betreibt den Stadt- und Berufsverkehr in Wolfsburg. Zusätzlich besteht durch die RegioBus-Linie 230 eine Verbindung zwischen den Städten Wolfsburg und Braunschweig über Flechtorf, Lehre, Wendhausen, Dibbesdorf und Braunschweig-Volkmarode.

8. Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH

Das Verkehrsgebiet der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH (VLG) umfasst fast die gesamte Fläche des Landkreises mit Ausnahme der Bereiche Wittingen/Hankensbüttel und Meinersen. Einige der Omnibuslinien stellen Verbindungen zwischen dem Landkreis und den Städten Braunschweig und Wolfsburg her.

9. Reisebüro Schmidt GmbH

Die Reisebüro Schmidt GmbH führt Linienverkehr im Bereich des östlichen Landkreises Wolfenbüttel, in den Samtgemeinden Schöppenstedt, Sickte und in der Gemeinde Cremlingen durch und betreibt die RegioBus-Linie 730 von Braunschweig nach Sickte, die ab Sickte als normale Buslinie über Evessen bis Schöppenstedt führt. Außerdem betreibt das Unternehmen die Linie 731 Schöppenstedt/Cremlingen – Sickte – Wolfenbüttel.

10. Kraftverkehr Mundstock GmbH

11. Peiner Verkehrsgesellschaft mbH

Das Verkehrsgebiet der Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM) erstreckt sich über die östlichen Gebiete des Landkreises Peine sowie den Stadtverkehr Peine. Die Betriebsführung für mehrere Linien im Landkreis Peine wurde der Tochter Peiner Verkehrsgesellschaft mbH übertragen. Die Peiner Verkehrsgesellschaft mbH ist seit 2006 Verbundpartner im Verbundtarif Region Braunschweig.

12. Pülm-Reisen GmbH

Die Pülm-Reisen GmbH betreibt Linienverkehr im Bereich der Stadt Seesen und stellt Verbindungen nach Bad Gandersheim (Landkreis Northeim) und Bockenem (Landkreis Hildesheim) her.

13. Stadtbus Goslar GmbH

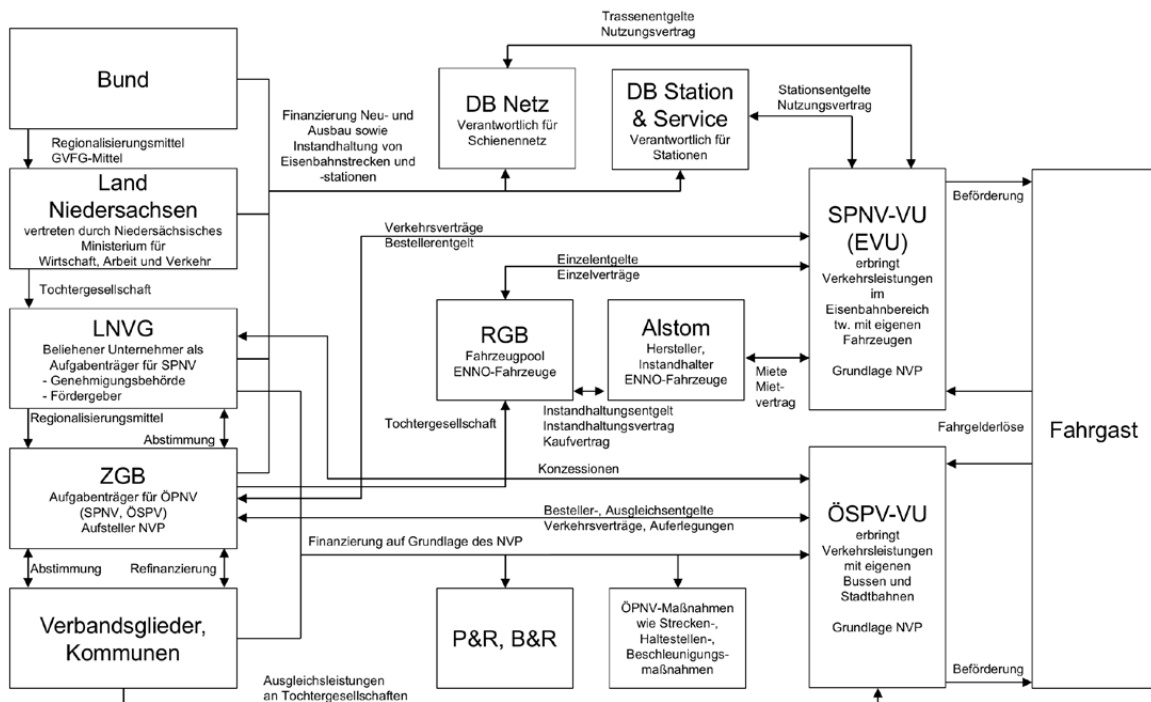
Die Stadtbus Goslar GmbH führt den Linienverkehr im Stadtgebiet Goslar ohne Jerstedt, Hahnenklee- Bockswiese und ohne das frühere Gebiet der Stadt Vienenburg durch. Die Stadtwerke Goslar haben ihren Verkehrsbetrieb in die Stadtbus Goslar GmbH ausgegliedert. Der Stadtbus Goslar GmbH wurden sämtliche Aufgaben übertragen, die mit der Durchführung des Verkehrs im Zusammenhang stehen.

14. Bischof-Brauner GbR

Im Landkreis Gifhorn fñhrt die Bischof Brauner GbR den Linienverkehr in den Gemeinden Wittingen und Hankensbñttel, sowie in der Samtgemeinde Meinersen bis nach Gifhorn durch. Die Bischof-Brauner GbR ist seit 2007 Verbundpartner im Tarifverbund Region Braunschweig.

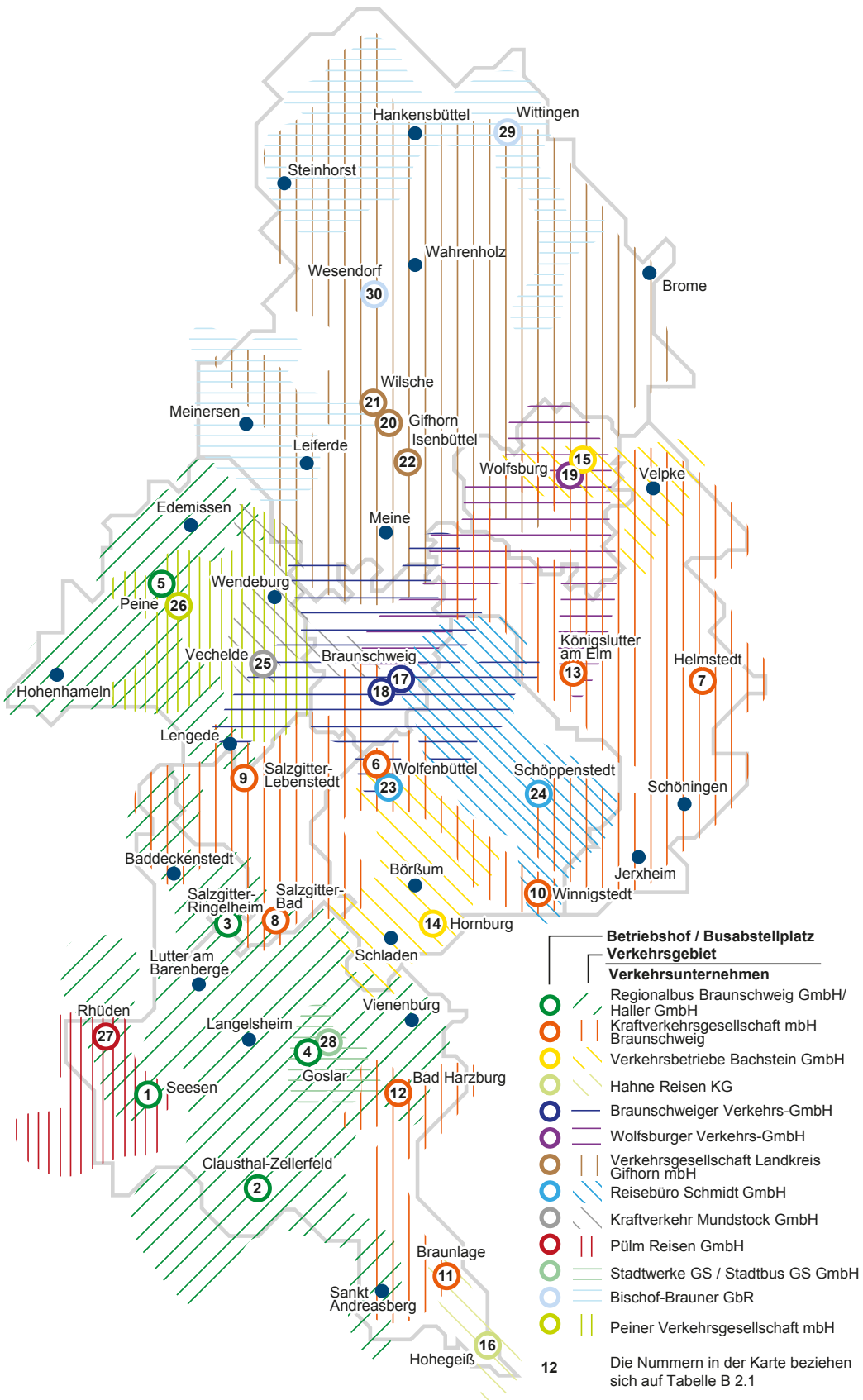
Zuständigkeiten im ÖPNV in der Region Braunschweig

Abb. B2.1



Karte B2.1

Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig



Betriebshöfe und Busabstellplätze der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig

Tabelle
B2.1

Nr.	Betriebshöfe und Abstellplätze	Straße	Ort
Regionalbus Braunschweig GmbH			
1	Seesen	Braunschweiger Straße	38723 Seesen
2	Clausthal-Zellerfeld	Bahnhofstraße 7	38678 Cl. - Zellerfeld
3	SZ-Ringelheim	Bahnhofstraße 65	38259 Salzgitter
4	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
5	Haller Busbetrieb GmbH	Am VfB-Platz 3	31224 Peine
Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH			
6	Wolfenbüttel	Salzdahlumer Straße 136	38302 Wolfenbüttel
7	Helmstedt	Dieselstraße 7	38350 Helmstedt
8	SZ-Bad	An der Finkenkuhle 57 - 59	38259 Salzgitter
9	SZ-Lebenstedt	An der Finkenkuhle 12 - 20	38226 Salzgitter
10	Winnigstedt		38670 Winnigstedt
11	Braunlage	Dr. Heinrich Jasper Platz 2	38700 Braunlage
12	Bad Harzburg	Bismarckstraße 10	38667 Bad Harzburg
13	Königslutter am Elm	Rieseberger Weg	38154 Königslutter am Elm
Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH			
14	Hornburg	Vor dem Dammtor 18	38315 Hornburg
15	Wolfsburg-Vorsfelde	Heinrichswinkel 1	38448 Wolfsburg
Hahne Reisen KG			
16	Hohegeiß	Lange Str. 2	38700 Braunlage
Braunschweiger Verkehrs-GmbH			
17	Tram-Depot	Am Hauptgüterbahnhof 28	38126 Braunschweig
18	Busbetriebshof	Lindenbergallee 50	38126 Braunschweig
Wolfsburger Verkehrs-GmbH			
19	Wolfsburg	Borsigstraße 28	38446 Wolfsburg
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH			
20	Gifhorn	Wolfsburger Str. 1	38518 Gifhorn
21	Gifhorer Verkehrsbetriebe GmbH I	Wilscher Weg 9	38518 Gifhorn
22	Kraftverkehrsbetriebe Isenbüttel GmbH	Am Krainhop 2	38550 Isenbüttel
Reisebüro Schmidt GmbH			
23	Wolfenbüttel „SchmidtTerminal“	Halchtersche Straße 33	38304 Wolfenbüttel
24	Schöppenstedt	Südstraße 11	38170 Schöppenstedt
Kraftverkehr Mundstock GmbH			
25	Vechede-Wedtlenstedt	Kurze Wanne 1	38159 Vechede
Peiner Verkehrsgesellschaft mbH			
26	Peine	Am VfB Platz 3	31226 Peine
Pülm Reisen GmbH			
27	Rhüden	Schlackenstraße 16	38723 Seesen
Stadtbus Goslar GmbH			
28	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
Bischof-Brauner GbR			
29	Frank Brauner	Kakerbeck 3	29378 Wittingen
30	Bischof Reisen GmbH & Co. KG	Wittinger Straße 31 - 33	29392 Wesendorf

B2.2 Eisenbahnverkehrsunternehmen (SPNV, Stand 01.01.2016)

In der Region Braunschweig bieten folgende Verkehrsunternehmen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an (siehe Karte B2.2):

1. DB Regio AG (Region Nord, Verkehrsbetrieb Niedersachsen)

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 1“ (DINSO 1) von der DB Regio AG (Region Nord) betrieben. Dieses umfasst in der Region die Strecken von Braunschweig nach Salzgitter-Lebenstedt (RB44), Schöppenstedt (RB45) und Herzberg (RB46). Das Netz wird unter dem Namen „Harz-Weser-Netz“ vermarktet.

2. erixx GmbH

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 2“ (DINSO 2) von der erixx GmbH, die mehrheitlich Großteil zum Netinera-Verkehrskonzern gehört, betrieben. Dieses Teilnetz umfasst in der Region die Strecken von Braunschweig nach Uelzen (RB47), Bad Harzburg (RB42) und Goslar (RB43). Weiter gehört die Linie von Bad Harzburg nach Hannover (RE10) zum DINSO 2. Die Angebote der erixx in der Region werden unter dem Namen „Harz-Heide-Bahn“ vermarktet.

3. DB Regio AG (Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen-Anhalt)

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Elektro-Netz Nord“ (ENORM) von der DB Regio AG (Region Südost) betrieben. Dieses umfasst in der Region die Strecke von Braunschweig nach Burg bei Magdeburg (RB40).

Außerdem betreibt die DB Regio Südost das Altmark-Börde-Anhalt-Netz (ABA), welches in der Region die Strecken von Wolfsburg nach Stendal (RB35) und Magdeburg (RB36/RE6) umfasst. Das ABA wird im Dezember 2018 in das neue Wettbewerbsnetz Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos B (DISA B) integriert. Beide Netze der DB Regio Südost werden unter dem Namen „Elbe-Saale-Bahn“ vermarktet.

4. metronom Eisenbahngesellschaft mbH

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost“ (ENNO) von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH, die mehrheitlich den Verkehrskonzernen Netinera und BeNeX gehört, betrieben. Dieses Teilnetz umfasst in der Region die Strecken von Hildesheim über Braunschweig nach Wolfsburg (RE50) und von Wolfsburg nach Hannover (RE30).

5. WestfalenBahn GmbH

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Expresslinie Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland“ (EMIL/Mittelland) von der WestfalenBahn GmbH, die anteilmäßig zum abellio-Verkehrskonzern gehört, betrieben. Dieses Teilnetz umfasst die Strecken von Braunschweig über Hannover nach Rheine (RE60) und von Braunschweig über Hannover nach Bielefeld (RE70).

6. Transdev Sachsen-Anhalt GmbH

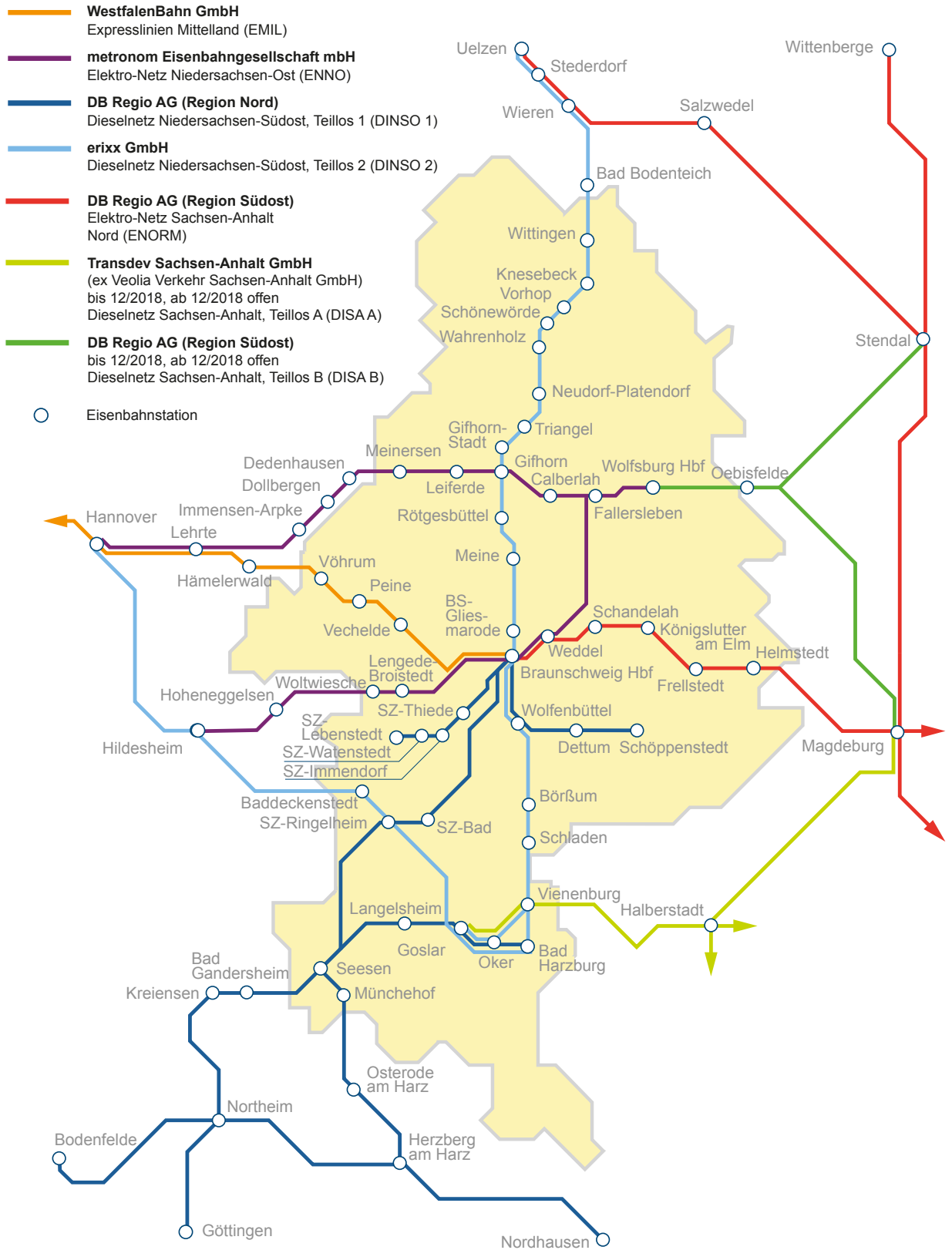
In der Region Braunschweig werden die SPNV-Wettbewerbsnetze Nordharznetz (NHN) und RX Halle-Goslar (Halle - Goslar) von der Transdev Sachsen-Anhalt GmbH betrieben, die zum Transdev- Verkehrskonzern gehört. Beide Netze werden im Dezember 2018 durch das neue Wettbewerbsnetz Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A (DISA A) abgelöst. Nordharznetz (HEX21 und 24) und RX4 Halle - Goslar (HEX4) sorgen zusammen für einen stündlichen Taktverkehr auf der Strecke von Halle (Saale) über Halberstadt nach Goslar und eine zweistündliche Direktverbindung von Magdeburg über Halberstadt nach Goslar (HEX21).

Zusätzlich bietet Transdev über den Nordharznetz-Vertrag noch vereinzelte Direktzüge an Wochenenden und Feiertagen von Goslar über Halberstadt und Magdeburg nach Berlin an.



Karte
B2.2

Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region Braunschweig





A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

Das Planungsgebiet umfasst den Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) mit den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel einschließlich deren Einheits-, Samt- und Mitgliedsgemeinden (vgl. Karte C1, Stand 31.12.2015). Zur besseren Übersicht sind die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinden in Tabelle C1 aufgelistet.

An den ZGB grenzt im Osten das Land Sachsen-Anhalt mit den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, dem Landkreis Börde sowie dem Landkreis Harz. Im Süd-Osten grenzt das Land Thüringen mit dem Kreis Nordhausen an den ZGB.

Im Norden grenzen die Landkreise Uelzen und Celle, im Westen die Region Hannover und der Landkreis Hildesheim sowie im Süden bzw. Süd-Westen die Landkreise Osterode am Harz und Northeim an den ZGB. Die Landkreise Osterode am Harz und Northeim sind Verbandsglieder des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN), der für sein Gebiet die Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) wahrnimmt.



Einheits-, Samt- und Mitgliedsgemeinden (Stand 31.12.2015)

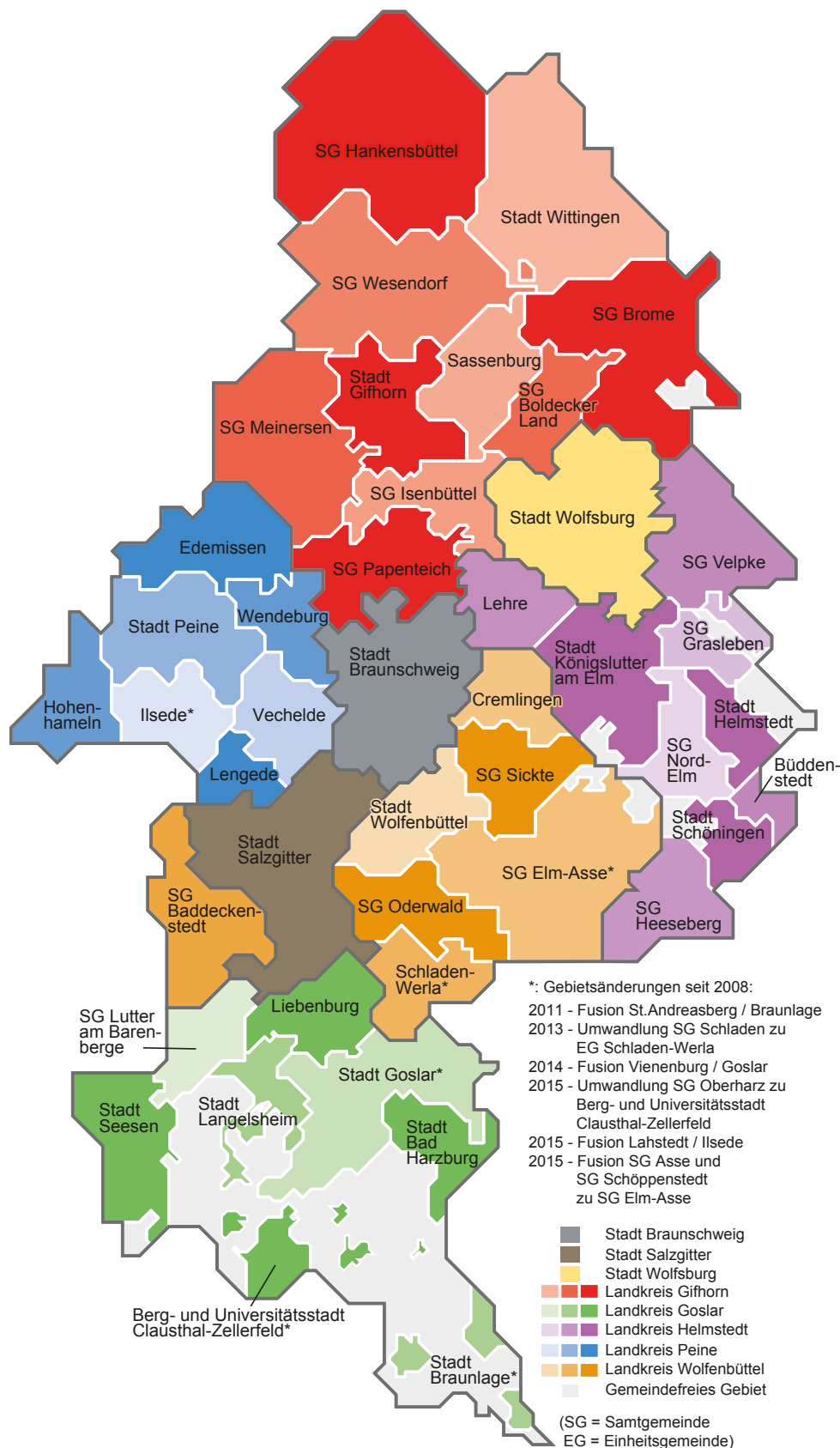
Karte
C1

Tabelle
C1

Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden

Landkreis Gifhorn

SG Boldecker Land

Barwedel
Bokensdorf
Jembke
Osloß
Tappenbeck
Weyhausen

SG Brome

Bergfeld
Brome
Ehra-Lessien
Parsau
Rühen
Tiddische
Tülauf

SG Hankensbüttel

Dedelstorf
Hankensbüttel
Oberholz
Sprankensahl
Steinhorst

SG Isenbüttel

Calberlah
Isenbüttel
Ribbesbüttel
Wasbüttel

SG Meinersen

Hillerse
Leiferde
Meinersen
Müden / Aller

SG Papenteich

Adenbüttel
Meine
Rötgesbüttel
Schwülper
Vordorf
Didderse

SG Wesendorf

Groß Oesingen
Schönewörde
Ummern
Wahrenholz
Wesendorf

Landkreis Goslar

SG Lutter am Barenberge

Hahausen
Lutter am Barenberge
Wallmoden

Landkreis Helmstedt

SG Grasleben

Grasleben
Mariental
Querenhorst
Rennau

SG Heeseberg

Beierstedt
Gevensleben
Ingeleben
Jerxheim
Söllingen
Twieflingen

SG Nord-Elm

Frellstedt
Räbke
Süplingen
Süplingenburg
Warberg
Wolsdorf

SG Velpke

Bahrdorf
Dannndorf
Graffhorst
Groß Twülpstedt
Velpke

Landkreis Wolfenbüttel

SG Baddeckenstedt

Baddeckenstedt
Burgdorf
Elbe
Haverlah
Hedeper
Heere
Sehnde

SG Elm-Asse

Dahlum
Denkte
Kissenbrück
Kneitlingen
Remlingen
Roklum

Schöppenstedt
Semmenstedt
Uehrde
Vahlberg
Winnigstedt
Wittmar

SG Oderwald

Cramme
Dorstadt
Flöthe
Heiningen
Ohrum
Börßum

SG Sickte

Dettum
Erkerode
Evensen
Sickte
Veltheim (Ohe)

(SG = Samtgemeinde)

Räumliche Struktur

C2

Zentralörtliche Gliederung

C2.1

Zentrale Orte

Mit dem Konzept der Zentralen Orte geht eine auf die zentralörtlichen Versorgungskerne ausgerichtete Funktions-, Arbeits- und Wohnstättenkonzentration einher. In den Zentralen Orten, festgelegt im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 des ZGB (siehe Karte C2.1/1) sollen soziale, kulturelle, administrative und Versorgungseinrichtungen vorhanden sein, damit die Bevölkerung diese Einrichtungen mit relativ geringem Zeit- und Wegeaufwand in Anspruch nehmen kann, die Einrichtungen selbst von der Nähe anderer zentraler Einrichtungen profitieren und das überörtliche Verkehrsnetz zur Anbindung zentraler Einrichtungen, insbesondere das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), nicht auf sämtliche Gemeindeteile im gleichen Umfang ausgerichtet werden muss. Außerdem ist mit diesem Konzept eine langfristige Infrastruktursicherung verbunden.

Mit dem zentralörtlichen System sind folgende Funktionszuweisungen verbunden:

- Oberzentren stellen zentrale Einrichtungen und Angebote für den spezialisierten, höheren Bedarf bereit.
- Mittelzentren halten zentrale Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf vor.
- Grundzentren befriedigen mit ihren zentralen Einrichtungen und Angeboten den allgemeinen, täglichen Grundbedarf. Gleiches gilt für Standorte mit grundzentralen Teilfunktionen.

Zentrale Orte höherer Stufe nehmen zugleich Versorgungsaufgaben nachrangiger Zentraler Orte wahr. Zentrale Orte einschließlich der Ortsteile mit grundzentralen Teilfunktionen verfügen in der Regel über eine gute Infrastrukturausstattung sowie eine gute Verkehrsanbindung zum überregionalen und regionalen Verkehrsnetz. In diesen Standorten soll die Bündelung der Siedlungsentwicklung erfolgen, um einerseits die Infrastrukturauslastung und andererseits die Auslastung des ÖPNV zu gewährleisten. Insbesondere im Einzugsbereich der Stationen des Schienenverkehrs soll im Rahmen der Bauleitplanung eine höhere bauliche Dichte als im Landesdurchschnitt erreicht werden. Dieses soll zu einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden beitragen.

In der Region Braunschweig bilden die Oberzentren in Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg in enger räumlicher Verflechtung zum Mittelzentrum in Wolfenbüttel einen oberzentralen Verbund. Die Mittelzentren in Goslar, Bad Harzburg, Clausthal-Zellerfeld und Seesen bilden einen mittelzentralen Verbund mit oberzentralen Teilfunktionen.

Stadtumlandbereiche

Insbesondere der oberzentrale Verbund und die Mittelzentren sind die Dienstleistungs- und Arbeitsmarkttorte der Region, während die Umlandgemeinden vorrangig Wohnfunktionen wahrnehmen. Seit 3 bis 4 Jahren führt die hohe Zuwanderung von außerhalb der Region zu einem leichten Bevölkerungswachstum, sowohl in Braunschweig und Wolfsburg als auch in den umliegenden Kommunen. Kurzfristig sind weiter wachsende Verkehrsverflechtungen zu

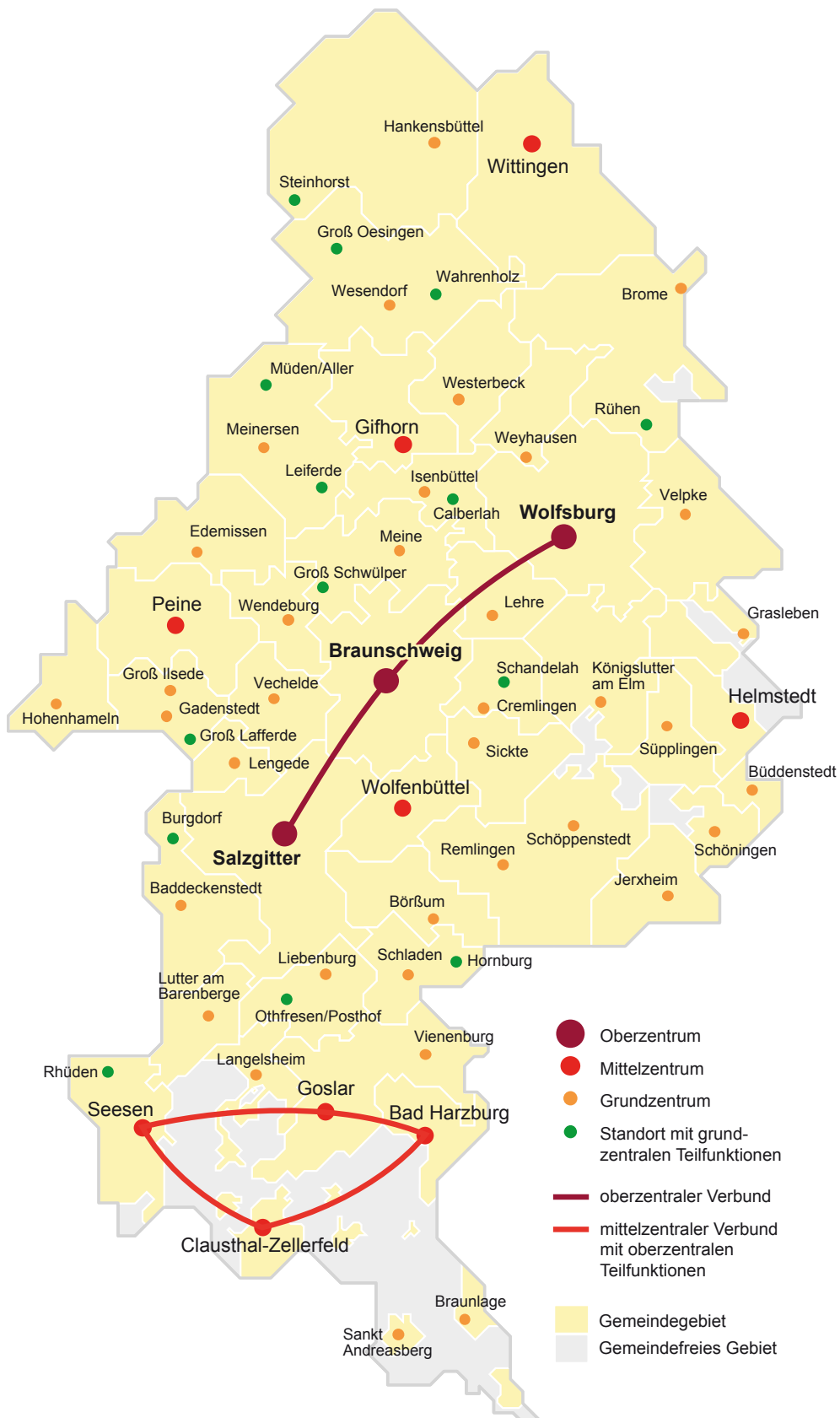
erwarten. Da die Zuwanderung direkt mit der wirtschaftlichen Lage bzw. der Arbeitsmarktsituation in den Großstädten zusammenhängt, ist es schwierig, die mittel- bis langfristige Entwicklung der Wanderungszahlen einzuschätzen. Längerfristig ist jedenfalls absehbar, dass die natürlichen Bevölkerungsverluste auch in den Stadtumlandbereichen weiter ansteigen und in vielen Fällen nicht mehr durch Zuwanderung ausgeglichen werden können.

Neben dem Städtenetz der Mittelzentren und dem oberzentralen Bereich ist die Siedlungsstruktur in der Region Braunschweig durch einen hohen Dispersionsgrad gekennzeichnet, d. h. eine Vielzahl kleiner Gemeinden ist über den ländlich strukturierten Raum verteilt. Dies zeigt sich auch in der Bevölkerungsdichte (Karte C2.1/2). Die hohe Anzahl der Quellorte trägt zu dispersen Verkehrsströmen bei.

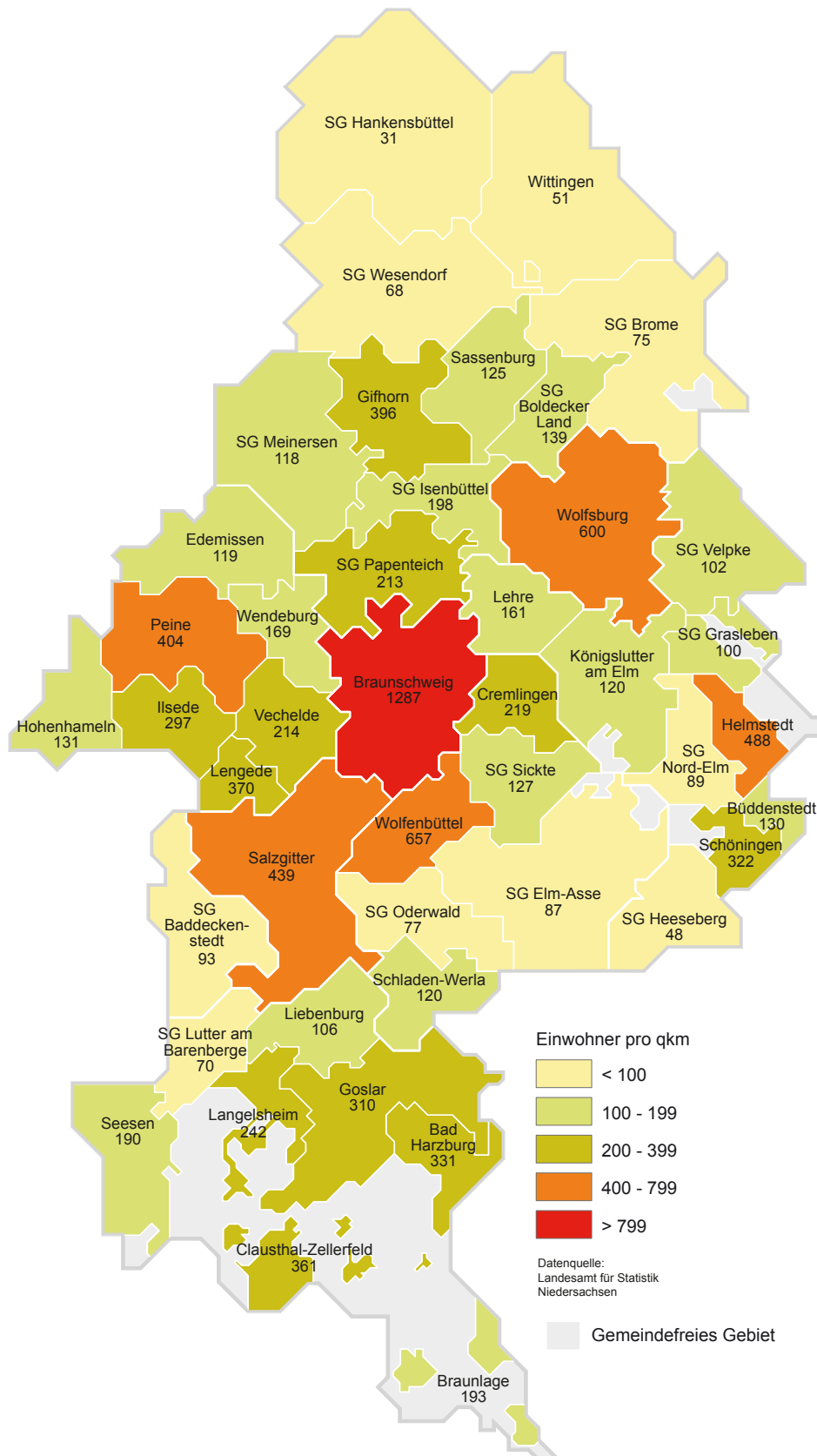
Weiter zeigt sich, dass je größer die Anzahl der Städte als Zielorte im Städtenetz ist, umso stärker verteilen sich die Verkehrsströme. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV ist in der Region Braunschweig durch die Vielzahl an Quell- und Zielorten um ein Vielfaches schwieriger als in monozentrischen Regionen.



Zentrale Orte (RROP 2008)

Karte
C2.1/1

Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm, Stand 31.12.2013)



Teilräumliche Siedlungsachsen, Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung

C2.2

Besonders starke Verflechtungsbeziehungen bestehen zwischen den großen Arbeitsmarktzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg untereinander und in Beziehung zu ihren Nachbargemeinden. Die Verkehrsströme sind in Bezug auf diese Zentren radial ausgerichtet. Die Kreisstädte sind die kleineren Arbeitsmarktzentren der jeweiligen Teilregion. Auch auf diese Städte laufen die Verkehrsströme radial zu. Durch bauliche Verdichtung entlang der Hauptverkehrswege wachsen die solitär gelegenen Zentren zusammen, so dass sich teilräumliche Entwicklungsachsen herausbilden. In diesen teilräumlichen Entwicklungsachsen existieren überdurchschnittliche Verkehrsbeziehungen, die gleichermaßen Ausbildungs-, Berufs- sowie Einkaufs- und Freizeitverkehr betreffen.

In der Region Braunschweig haben sich teilräumliche Siedlungsachsen mit einer unterschiedlich dichten Abfolge von Siedlungskonzentrationen herausgebildet. Punktaxiale Siedlungsachsen sind:

- Braunschweig – Meine – Rötgesbüttel – Gifhorn
- Braunschweig – Lehre – Wolfsburg
- Braunschweig – Wolfenbüttel
- Braunschweig – Salzgitter-Thiede
- Salzgitter/Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede
- Groß Lafferde – Gadenstedt – Groß Ilsede – Klein Ilsede – Peine – Edemissen
- Langelsheim – Goslar – Bad Harzburg
- Wolfsburg – Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Gifhorn
- Wolfsburg – Rühren
- Wolfsburg – Danndorf – Velpke
- Wolfsburg – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn

Für den ÖPNV sind derartige räumliche Strukturen förderlich, da hier die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendigen Fahrgastzahlen erreicht werden können. Für den ÖPNV-Betrieb sind weiterhin gerichtete Austauschbeziehungen entlang der Siedlungsachsen vorteilhaft. Daher sind die Siedlungseinheiten so zu entwickeln, dass sie perlschnurartig auf einer Siedlungsachse liegen und über eine entsprechende Bedienung oder Bedienbarkeit mit einem öffentlichen Verkehrsmittel verfügen. Vor allem die Ausweisung von Siedlungsflächen an Stationen des Schienenverkehrs bietet für einen größeren Kundenkreis schnelle, störungsfreie und direkte Verbindungen sowie in der Folge eine bessere Auslastung der Schienenstrecke und eine höhere Wirtschaftlichkeit.

Siedlungsentwicklungen abseits der ÖPNV-Bediensachsen benötigen eine kostenintensive Erschließung, um attraktive ÖPNV-Verbindungen anzubieten. Der ÖPNV ist in diesen Fällen meistens nicht wirtschaftlich zu betreiben. Aus Sicht des ÖPNV sind diese Siedlungsentwicklungen zu vermeiden und etwaige Kostendeckungsfehlbeträge für ein gewünschtes Bedienungsangebot bei der Erschließungsplanung bzw. Abwägung zu berücksichtigen.

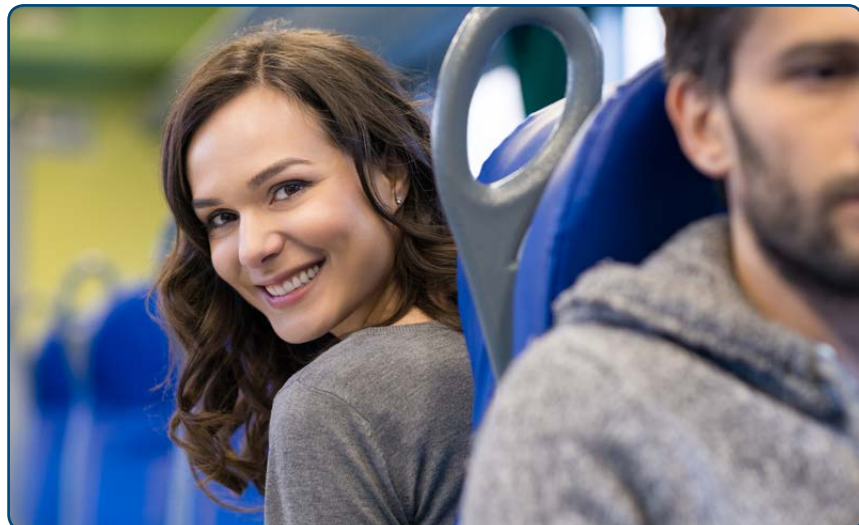
Neue Baugebiete und andere verkehrserzeugende Einrichtungen sollen daher aus Sicht des ÖPNV dort entstehen, wo vorhandene oder geplante Eisenbahn-, Stadtbahn- oder Buslinien und Stationen bzw. Haltestellen die Gebiete erschließen können. Dadurch erhöht sich der Anreiz, den ÖPNV zu nutzen, die Städte und Gemeinden würden so vom Pkw-Verkehr entlastet und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV verbessert. Die Erfahrung zeigt, dass Größenordnungen für einen Erschließungsradius für Stadtbahn- und Bushaltestellen bzw. Stationen von 300 – 500 m für den fußläufigen Einzugsbereich und bis zu 3 km für eine Erschließung mit dem (konventionellen) Fahrrad akzeptiert werden. Darüber hinaus können Zubringerverkehre des ÖPNV, elektrisch betriebene Fahrräder sowie P+R und B+R den Einzugsbereich erweitern. Die mit Abstand meisten Fahrgäste kommen aus dem fußläufigen Bereich.

C3**Verkehrswege**

Die hier relevanten Verkehrswege umfassen die Schieneninfrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie die Stadtbahnstrecken in der Stadt Braunschweig und die Straßen auf denen die Angebote im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) abgewickelt werden.

Die Verkehrsangebote der Regionalzüge, die auf der o.g. Schieneninfrastruktur erbracht werden, stehen in fast allen Relationen in Konkurrenz zu Autobahnen oder Bundesstraßen, die eine schnelle und direkte Erreichbarkeit der Zentren ermöglichen (Karte C3). Gut ausgebaute Autobahnen verbinden die Oberzentren miteinander, gut ausgebaute Bundesstraßen die Mittelzentren mit den Oberzentren und die Mittelzentren untereinander. Auch die Grundzentren sind durch gut ausgebaute Bundesstraßen auf kurzem Wege mit den Ober- und Mittelzentren verbunden. Damit der SPNV für potentielle Fahrgäste attraktiver wird, sind daher gegenüber heute die Reisezeiten im Öffentlichen Verkehr zu verkürzen. Dafür sind die Streckengeschwindigkeiten zu erhöhen, Strecken auszubauen und Verknüpfungen zu optimieren.

Ebenso stehen die Angebote des regionalen und lokalen ÖSPV in Konkurrenz zu dem gut ausgebauten weiteren Straßennetz in der Region Braunschweig. Daher sind für den ÖSPV Beschleunigungsmaßnahmen vorzusehen, um den Öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten.



Regional bedeutsame Verkehrswege

Karte
C3

C4 Mobilität der Regionsbewohner

C4.1 Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen

In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen auf der Basis der Einheits- und Samtgemeinden für die Regionsbewohner der Region Braunschweig dargestellt.

In der Mobilitätsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus dem Jahre 2010 (WVI 2010) wurden die Verkehrsströme im Großraum Braunschweig für das Jahr 2010 ermittelt. Die Verkehrsströme sind als Summe über alle Verkehrszwecke (Beruf/Arbeit, dienstliche Erledigung, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, sonstige private Erledigung) ermittelt. Auf die besondere Entwicklung der Pendlerzahlen nach 2010 wird in Kapitel C4.2 vertieft eingegangen. Für die Darstellung und Analyse wird die zur Zeit der Untersuchung (2010) gültige administrative Gliederung benutzt, um die Verkehrsströme differenzierter darstellen zu können. Die ausgeprägten Verkehrsbeziehungen sind in Karte C4.1 abgebildet. Dargestellt sind ausschließlich die Verkehre der Regionsbewohner.

Die Verkehrsbeziehungen sind klassifiziert in:

- Sehr stark = mehr als 30.000 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)
- Stark = 20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)
- Bedeutend = 10.000 bis 19.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)
- Bemerkenswert = 5.000 bis 9.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Die Klasse 4.000 - 4.999 Personenfahrten/24h an einem Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag) ist zusätzlich als Schwellenbereich dargestellt.

Sehr intensiv sind die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und ihrem unmittelbaren Umland. Die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und der Stadt Salzgitter sowie der Stadt Wolfenbüttel sind die stärksten in der Region Braunschweig. Sehr stark ist auch die Beziehung zwischen der Stadt Braunschweig und der Samtgemeinde Papenteich. Starke Verkehrsbeziehungen gibt es zwischen Braunschweig und den Gemeinden Cremlingen und Vechelde, bedeutende zwischen Braunschweig und den Gemeinden Sickinge, Wendeburg und Lehre. Sehr deutlich erkennbar ist, dass die Verkehrsbeziehungen nicht nur die direkt an die Stadt Braunschweig angrenzenden Gemeinden betreffen, sondern auch darüber hinausgehen. So gibt es sehr starke Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten Braunschweig und Wolfsburg, bedeutende zwischen der Stadt Braunschweig und den Städten Peine und Gifhorn, und bemerkenswerte zwischen der Stadt Braunschweig und den Städten Helmstedt, Königslutter am Elm und Goslar sowie den Gemeinden Lengede und Isenbüttel.

Zwischen Braunschweig und Wolfsburg hat im Verhältnis zum Nahverkehrsplan 2008 (NVP 2008) die Gesamtmobilität deutlich zugenommen, ebenso zwischen der Stadt Braunschweig und den Städten Gifhorn, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Die Gesamtmobilität zwischen der Stadt Braunschweig und der Stadt Salzgitter hat abgenommen.

Auch die Städte Salzgitter und Wolfsburg haben ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu ihrem Umland. Von der Stadt Salzgitter aus betrifft dies vor allem die sehr starke Beziehung zur Stadt Braunschweig bzw. die starke Beziehung zur Stadt Wolfenbüttel. Bedeutend sind die Verkehrsbeziehungen zu den Gemeinden Liebenburg, Baddeckenstedt und Lengede, bemerkenswert die Verkehrsbeziehungen zur Gemeinde Vechelde und zur Stadt Goslar.

Seit dem NVP 2008 hat die Gesamtmobilität zwischen der Stadt Salzgitter und den Städten Goslar und Wolfenbüttel deutlich zugenommen.

Wolfsburg weist ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu allen umliegenden Einheits- und Samtgemeinden auf. Eine sehr starke Verkehrsbeziehung besteht zwischen der Stadt Wolfsburg und der Stadt Braunschweig, starke Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen der Stadt Wolfsburg und den Gemeinden Boldecker Land, Brome und Velpke, bedeutende Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und der Stadt Gifhorn und den Gemeinden Lehre und Isenbüttel, bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und den Städten Königslutter am Elm und Helmstedt sowie den Gemeinden Sassenburg und Papenteich.

Die Verkehrsbeziehungen zu den Umlandgemeinden haben seit dem NVP 2008 zugenommen, deutlich ist die Zunahme der Gesamtmobilität zwischen der Stadt Wolfsburg und der Stadt Gifhorn.

Die Mittelzentren, die gleichzeitig Kreisstädte sind, haben ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu umliegenden Einheits- und Samtgemeinden. Bedeutend sind in diesem Fall die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Gifhorn und den Gemeinden Wesendorf, Sassenburg, Isenbüttel und Meinersen. Darüber hinaus gibt es noch bedeutende Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Gifhorn und den Städten Braunschweig und Wolfsburg sowie bemerkenswerte zwischen Gifhorn und der Samtgemeinde Papenteich.

Zwischen der Stadt Helmstedt und den Gemeinden Grasleben, Schöningen und Nord-Elm sowie zu den Städten Braunschweig und Wolfsburg existieren bemerkenswerte Verkehrsströme.

Die Stadt Wolfenbüttel hat neben der sehr starken Verkehrsbeziehung zur Stadt Braunschweig starke Verkehrsbeziehungen zur Stadt Salzgitter und bedeutende zur Samtgemeinde Elm-Asse. Bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen gibt es zwischen der Stadt Wolfenbüttel und den Samtgemeinden Sickte sowie Oderwald.

Die Stadt Goslar hat starke Verkehrsbeziehungen zur Stadt Bad Harzburg und bedeutende zur Stadt Langelsheim sowie nach Vienenburg. Bemerkenswert sind noch die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Goslar und den Gemeinden Liebenburg und Oberharz sowie zur Stadt Salzgitter.

Zwischen der Stadt Peine und den Gemeinden Edemissen und Ilsede bestehen bedeutende Verkehrsbeziehungen, bemerkenswerte bestehen zwischen der Stadt Peine und den Gemeinden, Wendeburg und Lahstedt. Darüber hinaus besteht eine bedeutende Verkehrsbeziehung zwischen den Städten Peine und Braunschweig.

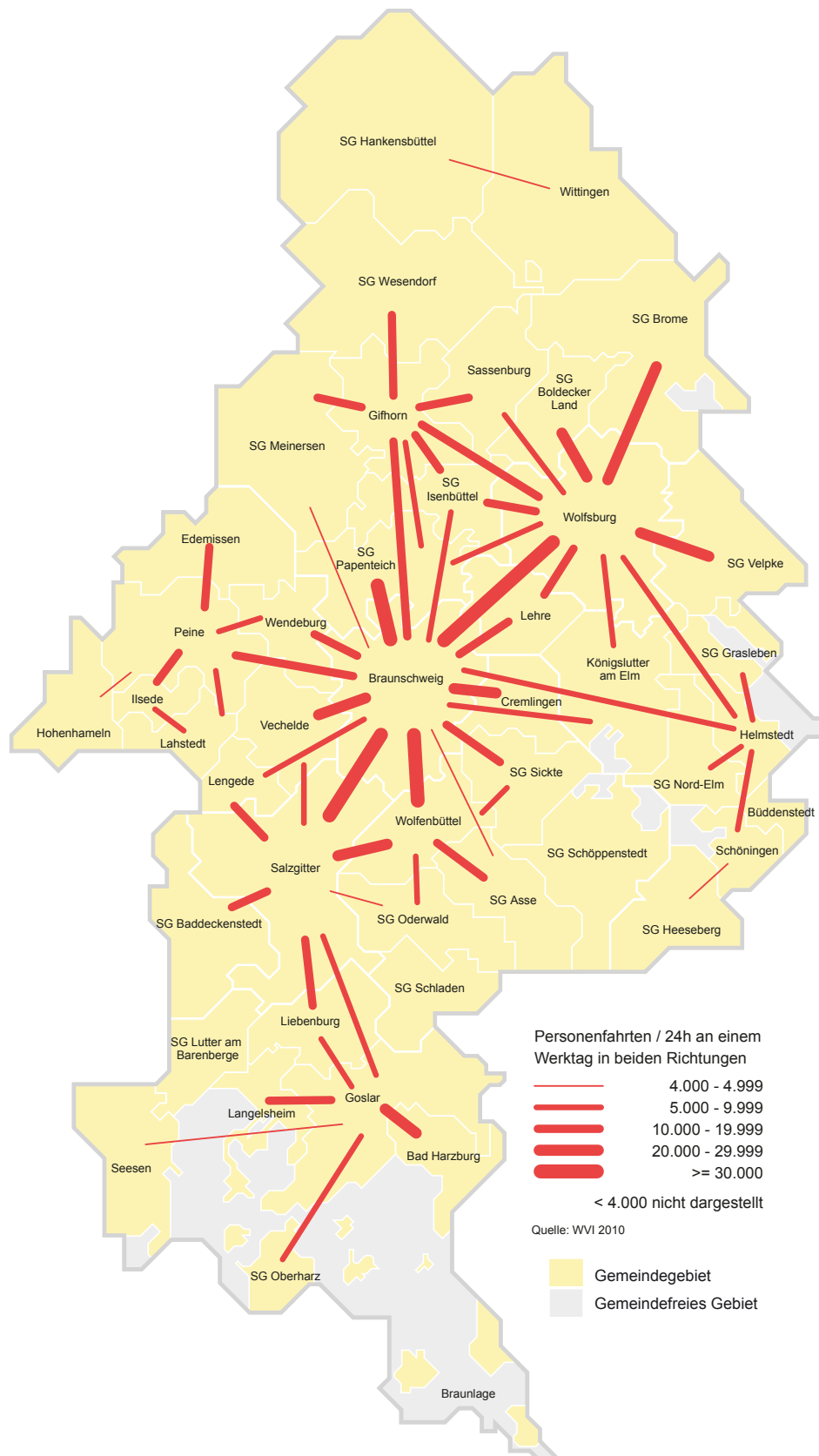
Außerdem bestehen noch bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Bad Harzburg und Vienenburg sowie den Gemeinden Ilsede und Lahstedt.

In diesen Verkehrsbeziehungen zeigen sich deutlich die Zentralität der jeweiligen Gebietskörperschaft und die starken Verflechtungsbeziehungen zwischen den Oberzentren sowie deren Umland. Auch die teilräumlichen Siedlungsachsen (siehe Kapitel C2.2) spiegeln sich wider. Neben den ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen den Kommunen gibt es innerhalb der Kommunen ein Verkehrsaufkommen (sogenannter Binnenverkehr), das höher ist, als die Verkehre über die kommunalen Grenzen hinweg.



Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (SG) (Gemeindegrenzen Stand 2010)

Karte
C4.1



C4.2

Berufspendler

Das Verkehrsaufkommen der Berufspendler ist ein Teil des Gesamtverkehrsaufkommens und ist in Karte C4.2/1 gesondert dargestellt (Bundesagentur für Arbeit, 2014).

In der Karte C4.2/2 sind das Gesamtverkehrsaufkommen aus der Karte C4.1 (Stand 2010) und die relationsbezogenen Pendlerströme (Stand 2014) gemeinsam aufgeführt. Um aktuelle Pendlerdaten darzustellen und da nur qualitativ analysiert wird, wurden hier unterschiedliche Bezugsjahre akzeptiert. Aus der Gegenüberstellung können Größenordnungen des Pendleranteils am Gesamtverkehr einer Relation abgeleitet werden.

Einen sehr hohen Anteil an Einpendlern hat die Stadt Wolfsburg mit dem Hauptziel VW-Werk, gefolgt von den Städten Braunschweig und Salzgitter. Vor allem die Zahl der Einpendler in die Stadt Wolfsburg ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Alleine die Anzahl der Einpendler von Braunschweig nach Wolfsburg stieg von 2010 bis 2014 um ca. 50%.

Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen hat der Berufsverkehr in der Region Braunschweig durchschnittlich einen Anteil von ca. 20% am Gesamtverkehr (siehe Kapitel C4.3). In bestimmten Relationen weicht dieser Prozentanteil, wie in Karte C4.2/2 dargestellt, von diesem Durchschnittswert sehr deutlich ab.

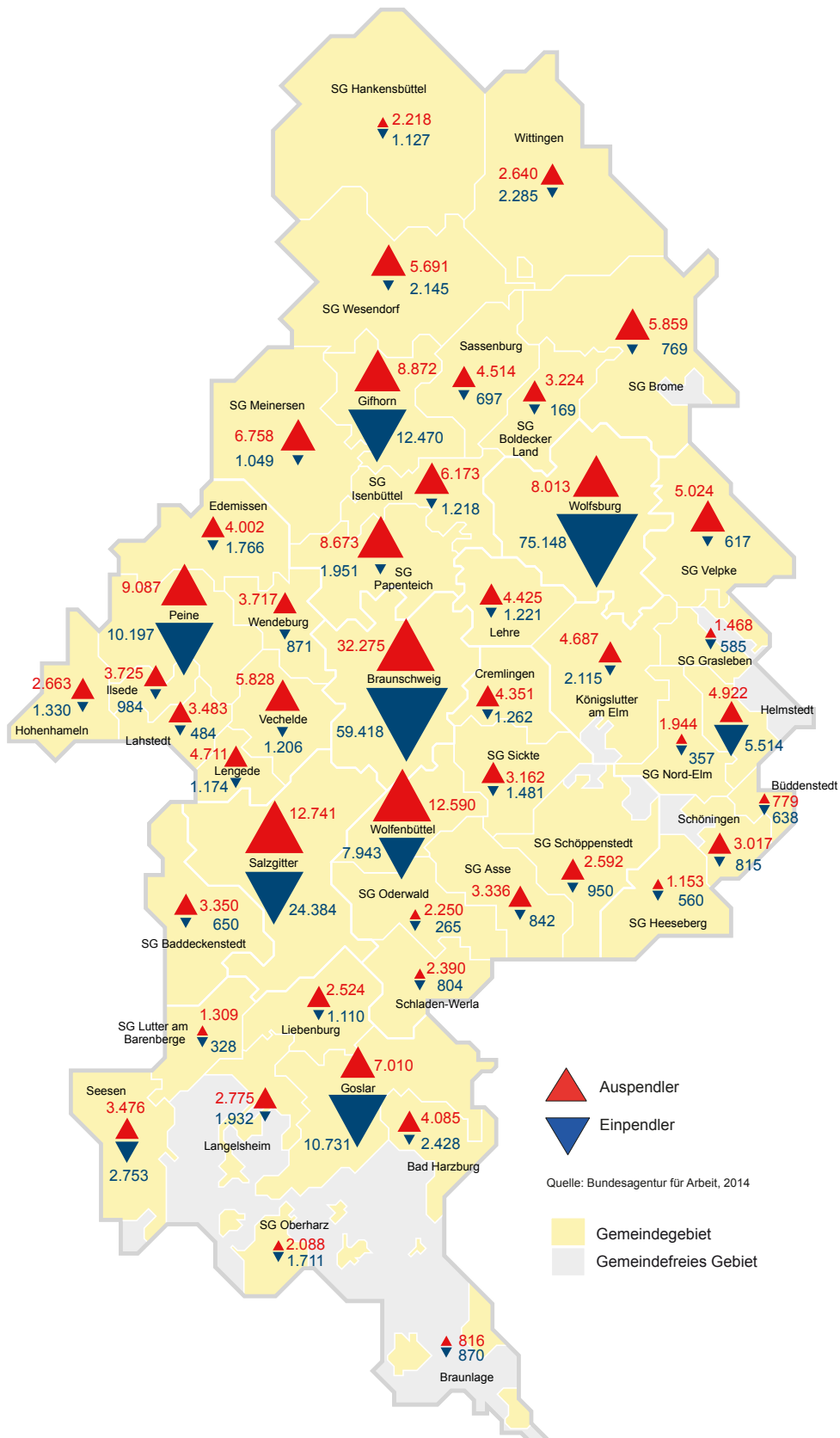
So weist bei dem Vergleich von Berufsverkehr zu Gesamtverkehr vor allem der Berufsverkehr über die Stadtgrenze der Stadt Wolfsburg in allen Relationen gegenüber dem Gesamtverkehrsaufkommen einen überproportional hohen Anteil auf.

Zu diesen Pendlern aus der Region kommen noch die Pendler aus den Gebieten außerhalb der Region hinzu. So sind z.B. die Pendlerzahlen aus Hannover nach Wolfsburg 2010 bis 2014 um ca. 90% gestiegen und auch die Pendlerzahlen auf den Relationen aus Sachsen-Anhalt wie Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg und Magdeburg – Oebisfelde – Wolfsburg sind stetig gestiegen. Dadurch stieg auch die Nutzung der Eisenbahnverbindungen deutlich an.

Besonders für die Stadt Wolfsburg ergeben sich durch die hohe Zahl an Beschäftigten, die in einem kleinen Zeitfenster Morgens in Richtung Wolfsburg und am Nachmittag aus Wolfsburg hinaus pendeln, Engpasssituationen mit Staus auf den Zufahrtsstraßen und Überlastungen im ÖPNV.

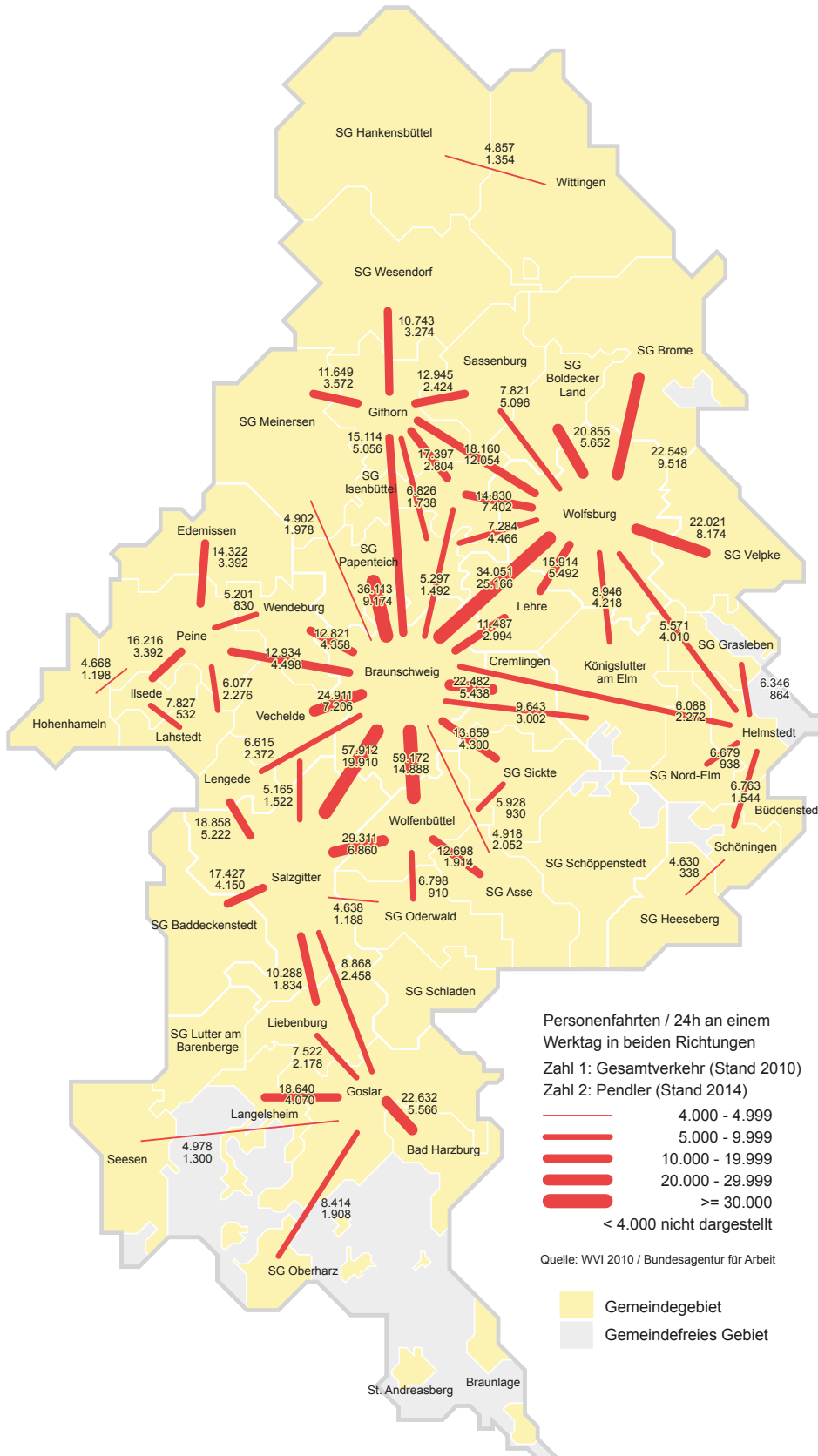


Berufspendler

Karte
C4.2/1

Karte
C4.2/2

Gesamtverkehr und Berufspendler



Verteilung des Verkehrsaufkommens

C4.3

Verteilung nach Wegezweck

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung WVI 2010 wurden die Bewohner der Region Braunschweig befragt, zu welchem Zweck der jeweilige Weg durchgeführt wurde. Die Ergebnisse sind für die Region Braunschweig als Verteilungen nach Wegezweck an typischen Werktagen, an Schultagen (Dienstag bis Donnerstag) sowie am Samstag und am Sonntag dargestellt (Abbildung C4.3/1).

Es zeigt sich, dass der Anteil der Wegezwecke Arbeit und Ausbildung gegenüber den anderen Fahrtzwecken vergleichsweise gering ist. Der Anteil des Freizeitverkehrs ist selbst am typischen Werktag mit 30% am Höchsten und steigt am Samstag auf 47% und am Sonntag auf 73%. Dieses Ergebnis deckt sich mit vergleichbaren Verkehrsuntersuchungen in Deutschland.

Verteilung über den Tag (Tagesganglinien)

Am Werktag an Schultagen verteilen sich die Wege zeitlich sehr unterschiedlich. Am Morgen gibt es eine ausgeprägte kurzzeitige Spitze, die durch den Berufs- und Ausbildungsverkehr hervorgerufen wird. Am Nachmittag ist das Verkehrsaufkommen über einen längeren Zeitraum sogar höher als am Morgen, vor allem durch Freizeit- und Einkaufsverkehr. Im Zeitraum zwischen diesen Spitzen dominieren die Wegezwecke Einkauf, Freizeit und private Erledigungen (Abbildung C4.3/2).

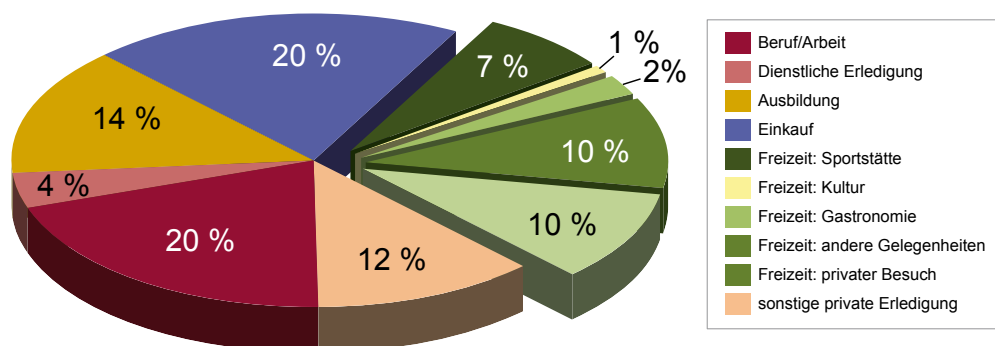
Die Verteilung nach den benutzten Verkehrsmitteln zeigt die deutliche Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die besonders in den Hauptverkehrszeiten hervorsticht (Abbildung C4.3/3).

Am Samstag beginnen die Wege später und die Anzahl der Wege erreichen am Vormittag ihren höchsten Wert. Die Wegezwecke Einkauf und Freizeit haben den höchsten Anteil (Abbildung C4.3/4). Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr ist hier noch höher, der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) geringer als am Werktag, (C4.3/5).

Am Sonntag fehlen gegenüber dem Samstag die Verkehrsspitzen am Vor- und Nachmittag, der Freizeitverkehr dominiert alle anderen Wegezwecke (Abbildung C4.3/6). Der MIV und die anderen Verkehrsmittel haben ungefähr gleich starke Anteile, der Anteil des ÖV ist gering (Abbildung C4.3/7).

Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Dienstag – Donnerstag)

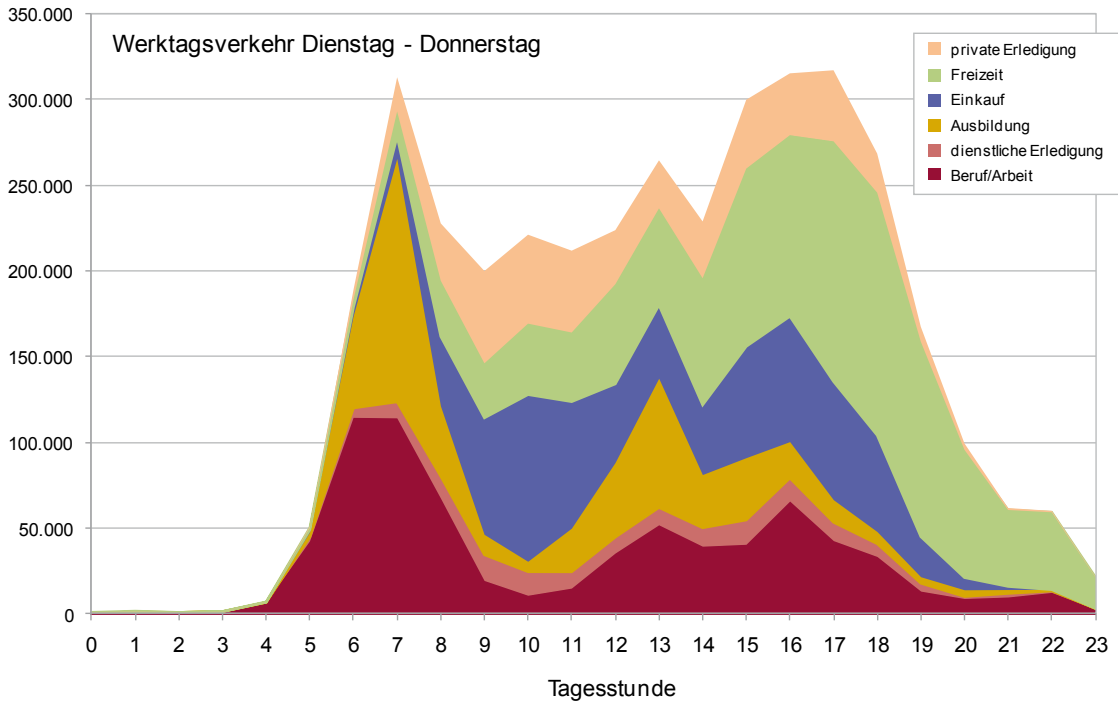
Abb.
C4.3/1



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abb. C4.3/2

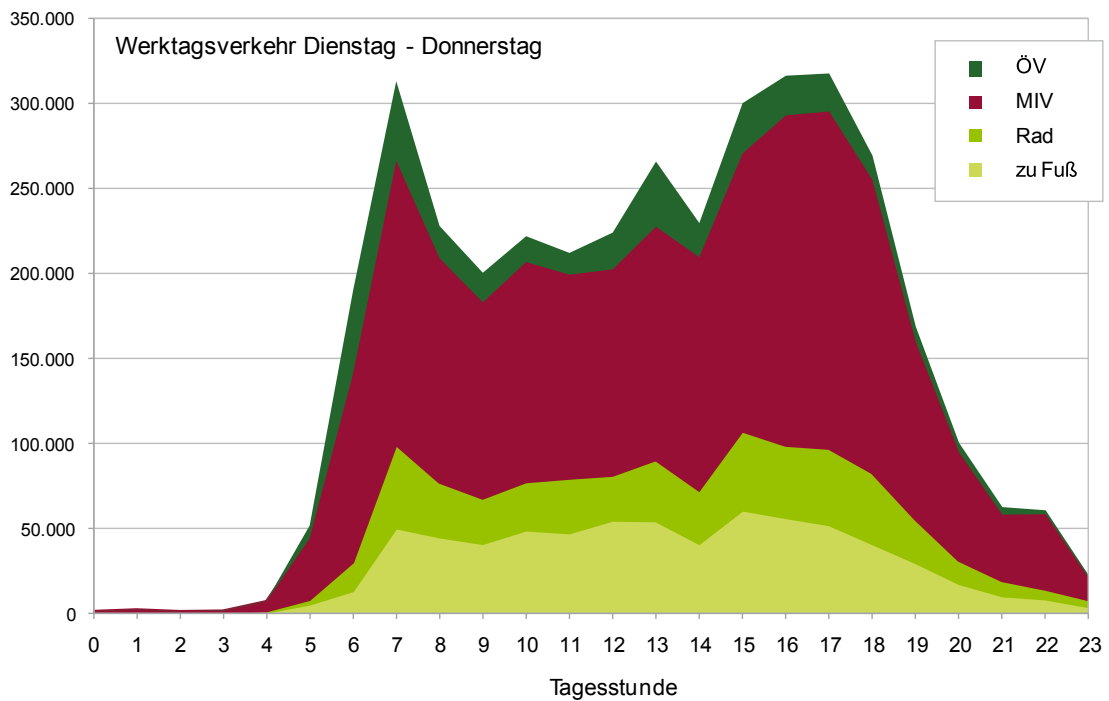
**Tagesganglinie nach Wegezweck (Dienstag – Donnerstag)
(Anzahl Fahrten/Tagesstunde)**



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abb. C4.3/3

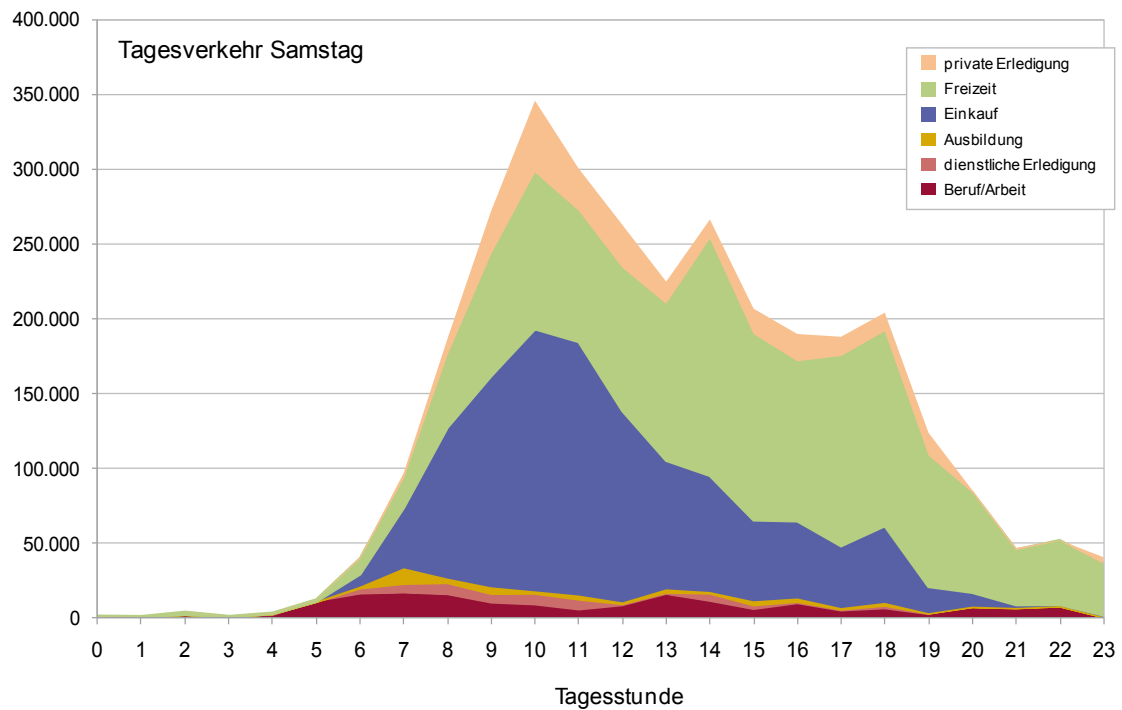
**Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Dienstag – Donnerstag)
(Anzahl Fahrten/Tagesstunde)**



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Tagesganglinie nach Wegezweck (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)

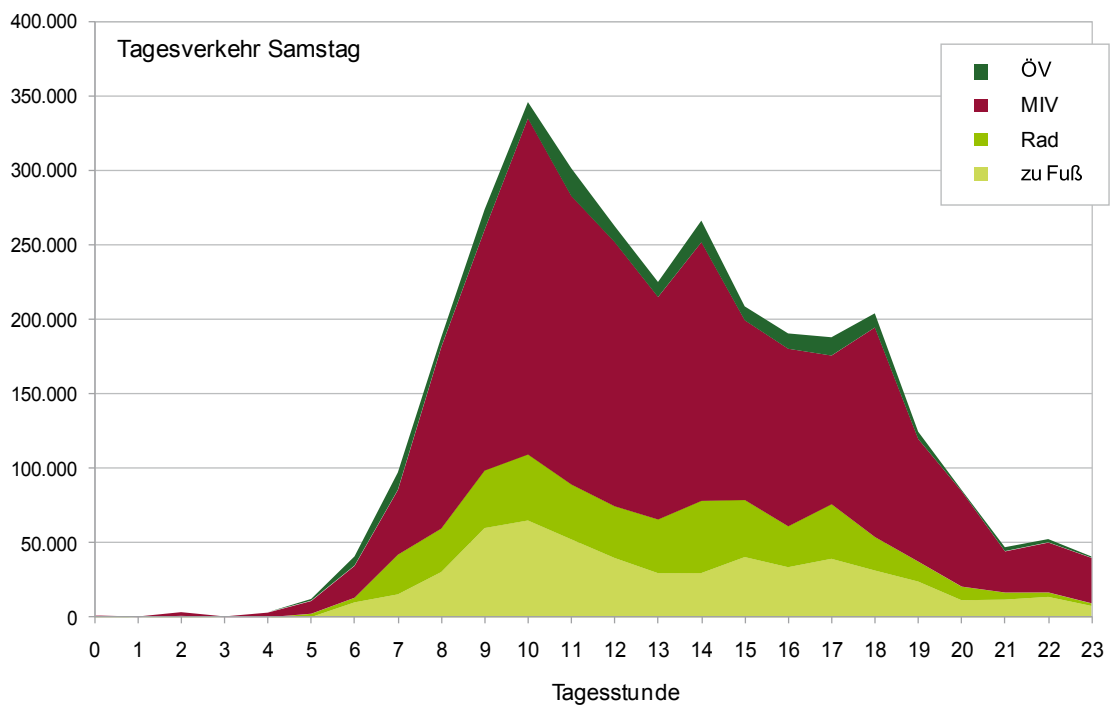
Abb.
C4.3/4



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)

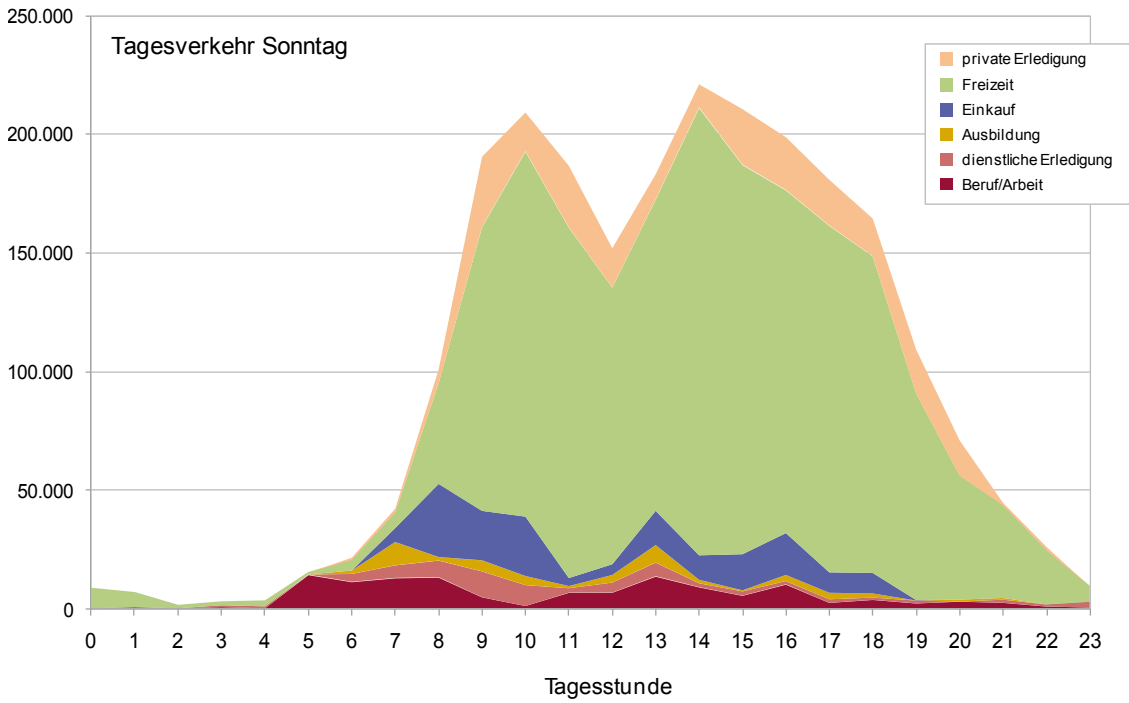
Abb.
C4.3/5



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abb. C4.3/6

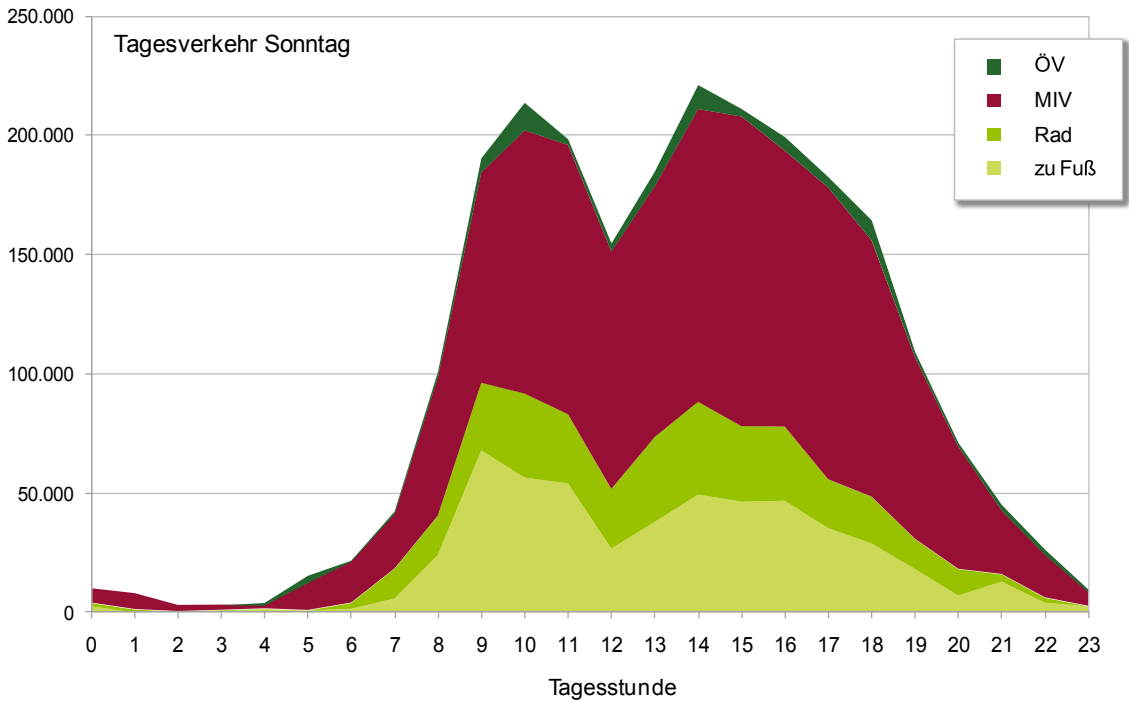
Tagesganglinie nach Wegezweck (Sonntag)
(Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abb. C4.3/7

Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Sonntag)
(Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Mobilität über die Regionsgrenze

C5

In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze hinweg auf Grundlage der kreisfreien Städte und Landkreise für Niedersachsen sowie für das Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt dargestellt, da außerhalb der Region die Einteilung der betrachteten Gebietseinheiten gröber ist als innerhalb der Region. Grundlage ist auch hier die Mobilitätsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus dem Jahre 2010 (WVI 2010). Die Verkehrsströme sind als Summe über alle Verkehrszwecke (Beruf/Arbeit, dienstliche Erledigung, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, sonstige private Erledigung) ermittelt und in Karte C5 abgebildet.

Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass aggregierte Daten dargestellt werden, d. h. die kleinräumig ermittelten Daten sind zusammengefasst und stellen somit die Summe des Verkehrsaufkommen aus der kreisfreien Stadt bzw. dem Landkreis dar, ohne differenziertere räumliche Zuordnung.

Die Verkehrsbeziehungen sind klassifiziert in:

- Sehr stark = mehr als 30.000 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)
- Stark = 20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)
- Bedeutend = 10.000 bis 19.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)
- Bemerkenswert = 5.000 bis 9.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Die Klasse 4.000 - 4.999 Personenfahrten/24h an einem Tag in beide Richtungen (Kernwoche Dienstag – Donnerstag) ist zusätzlich als Schwellenbereich dargestellt.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und der Region Hannover sind bedeutend und zwischen der Stadt Braunschweig und dem Land Sachsen-Anhalt bemerkenswert.

Zwischen der Stadt Salzgitter und dem Landkreis Hildesheim gibt es starke Verkehrsbeziehungen.

Zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Land Sachsen-Anhalt (vor allem in den Korridoren Stadt Wolfsburg – Klötze – Salzwedel, Stadt Wolfsburg – Gardelegen – Stendal und Stadt Wolfsburg – Haldensleben – Magdeburg) bestehen bedeutende Verkehrsbeziehungen und zur Region Hannover bemerkenswerte. In diesen Relationen gab es nach 2010 deutliche Zunahmen im Berufsverkehr nach Wolfsburg durch die auch der Gesamtverkehr weiter zugenommen haben wird.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Gifhorn und der Region Hannover sowie den Landkreisen Celle und Uelzen sowie dem Land Sachsen-Anhalt sind bemerkenswert.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Goslar und dem Land Sachsen-Anhalt (vor allem im Korridor Landkreis Goslar – Wernigerode – Halberstadt) sind stark, zwischen dem Landkreis Goslar und den Landkreisen Northeim, Osterode am Harz und Hildesheim bedeutend sowie zwischen dem Landkreis Goslar und der Region Hannover bemerkenswert.

Zwischen dem Landkreis Helmstedt und dem Land Sachsen-Anhalt (vor allem im Korridor Landkreis Helmstedt – Haldensleben/Magdeburg/Oschersleben) gibt es bedeutende Verkehrsbeziehungen.

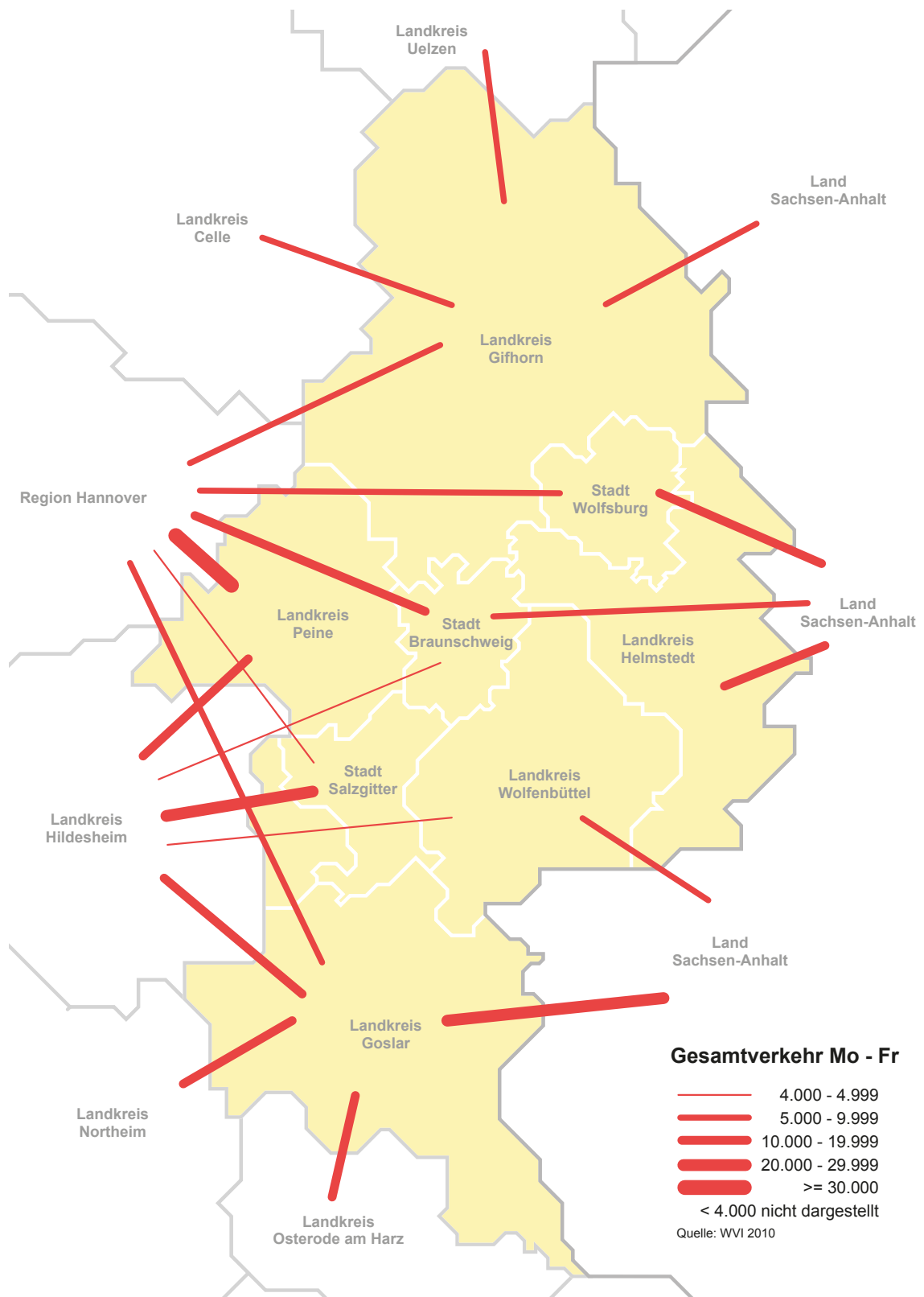
Der Landkreis Peine und die Region Hannover haben sehr starke, der Landkreis Peine und der Landkreis Hildesheim bedeutende Verkehrsbeziehungen.

Zwischen dem Landkreis Wolfenbüttel und dem Land Sachsen-Anhalt (vor allem im Korridor Landkreis Wolfenbüttel – Oschersleben/Halberstadt/Wernigerode) gibt es bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen.



Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze

Karte
C5



C6 Potentiale für den ÖPNV

C6.1 Verkehrliche Grundannahmen und demografische Entwicklung

Die Mobilitätsuntersuchung der WVI 2010 zeigt für die Kernwoche Dienstag – Donnerstag eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,59 Fahrten und Wege pro Person und Tag. Die mittlere Wegehäufigkeit sinkt am Samstag auf 3,05 und am Sonntag auf 2,30 Fahrten und Wege. Der MIV (Pkw, Krad etc.) ist und bleibt die am stärksten genutzte Verkehrsart im ZGB (Abbildung C6.1/1).

Die Gegenüberstellung der Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung aus der Untersuchung der WVI 2010 (Abbildung C6.1/2) in den Städten und Landkreisen der Region Braunschweig zeigt deutlich unterschiedliche Situationen in den Städten Braunschweig und Wolfsburg gegenüber den Landkreisen. Die Stadt Salzgitter liegt im Vergleich des motorisierten Verkehrs (MIV und ÖV) zum nicht motorisierten Verkehr (zu Fuß und Rad) mit ihren Werten zwischen den Landkreisen und den Städten Braunschweig und Wolfsburg.

Im Vergleich zur Mobilitätsuntersuchung der WVI aus dem Jahre 1993 (WVI 1993) hat sich der MIV-Anteil nicht geändert, der ÖV-Anteil ist geringfügig angestiegen, was sich vor allem auf den RegioBus- und Eisenbahn-Linien bemerkbar macht.

Der Kraftfahrzeugbestand in der Region Braunschweig ist gegenüber 1993 deutlich angestiegen: Im Vergleich zu 670.000 Kraftfahrzeugen (Kfz) im Jahr 1993 hat die Zahl auf rd. 800.000 Kfz Ende 2009 zugenommen bei etwa konstanter Bevölkerungszahl. Dennoch besitzen in der Region Braunschweig 19% der Haushalte keinen Personenkraftwagen (Pkw), in der Universitätsstadt Braunschweig beträgt der Anteil der Haushalte ohne Pkw sogar 29%. Mit der steigenden Anzahl Kfz ist auch die Pkw-Verfügbarkeit deutlich angestiegen: 81% der Personen über 18 Jahren verfügen ständig oder zeitweise über einen Pkw. In den nächsten Jahren wird die Pkw-Verfügbarkeit hauptsächlich noch bei den älteren, nicht mehr arbeitenden Personen und den Frauen weiter zunehmen und damit insgesamt weiter steigen.

Eine gegenüber 1993 deutlich geringere Pkw-Verfügbarkeit zeigt sich dagegen bei den jüngeren Menschen vor allem in der Stadt Braunschweig. Während der Anteil junger Erwachsener mit Pkw in Braunschweig im Jahr 1993 noch zwischen 70 und 80% lag, ist der Wert im Jahr 2010 auf 50 – 55% abgesunken. Es zeigt sich, dass jüngere Menschen verstärkt andere Arten der Mobilität abseits des eigenen Pkws nutzen.

Durch Zeitreihen ist auch ablesbar, dass die Länge der Fahrten und Wege im Laufe der Zeit immer weiter zugenommen hat und dass diese längeren Fahrten und Wege immer häufiger mit motorisierten Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Hauptverkehrsmittel ist in diesem Fall der Pkw. Die Zunahme der Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen hat sich zwar abgeschwächt, die Fahrtweiten im Berufs- sowie Einkaufs- und Freizeitverkehr nehmen aber weiter zu. Die Gemeinden im suburbanen Raum wachsen weiter und gleichzeitig verlieren die Gemeinden in den ländlichen Räumen am Rande der Region Einwohnerinnen und Einwohner (Karte C6.1).

In den nächsten Jahrzehnten wird sich der Bevölkerungswandel sowohl bundesweit als auch in der Region noch stärker als heute als gravierende Einflussgröße zeigen. Die NBank-Prognose für den ZGB sagt voraus, dass die Region zwischen 2013 und 2030 rund 50.000 (-4%) Einwohnerinnen und Einwohner verlieren wird. Entscheidend ist aber vor allem, dass sich der Altersaufbau der Bevölkerung verschiebt: die Zahl der älteren Menschen steigt, die der Jüngeren nimmt ab. Der Anteil der Personen über 60 Jahre wird laut der NBank-Prognose zwischen 2013 und 2030 in der Region Braunschweig um fast 15% ansteigen. Bei den Altersgruppen

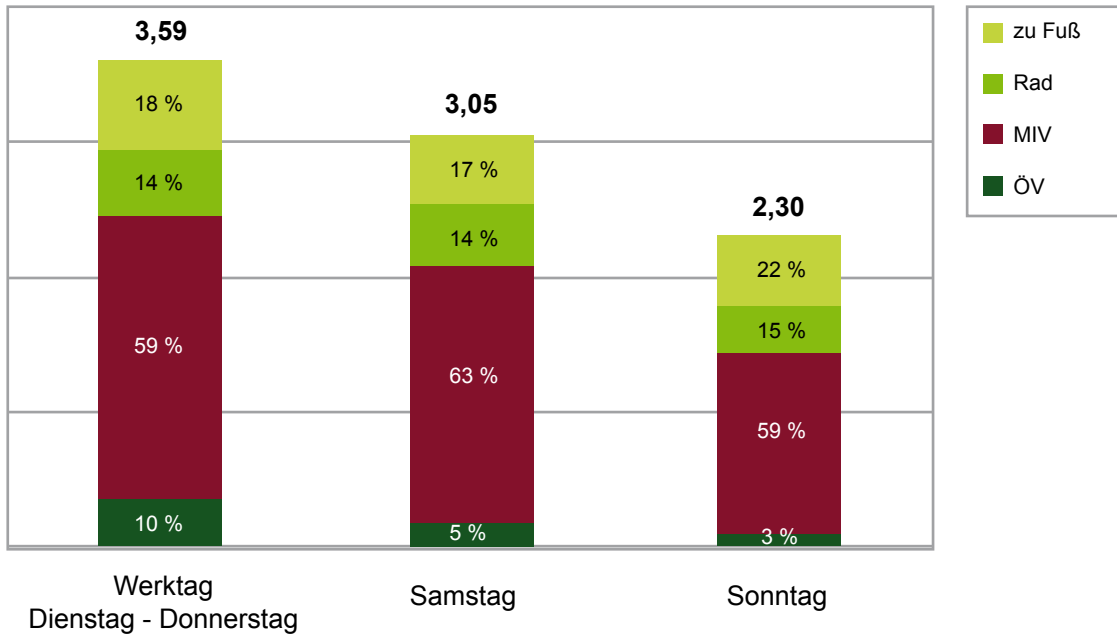
unter 45 Jahre hält sich der Rückgang regionsweit zwar in Grenzen; allerdings ist zu beachten, dass die jüngeren Altersgruppen in Braunschweig und Wolfsburg noch wachsen und die Abnahme in den ländlichen Räumen umso stärker sein wird. So werden auch die Schülerzahlen, die bisher den ÖPNV in der Fläche bestimmt haben, noch weiter zurückgehen.



Abb. C6.1/1

Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrstagen

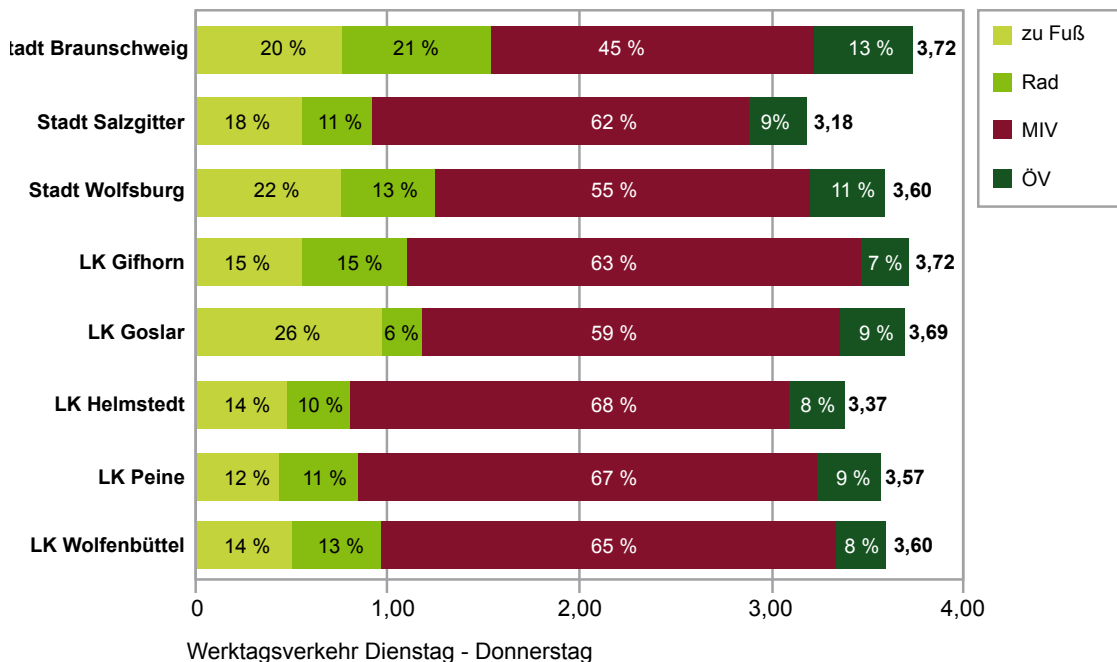
Anzahl Fahrten und Wege pro Person und Tag



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

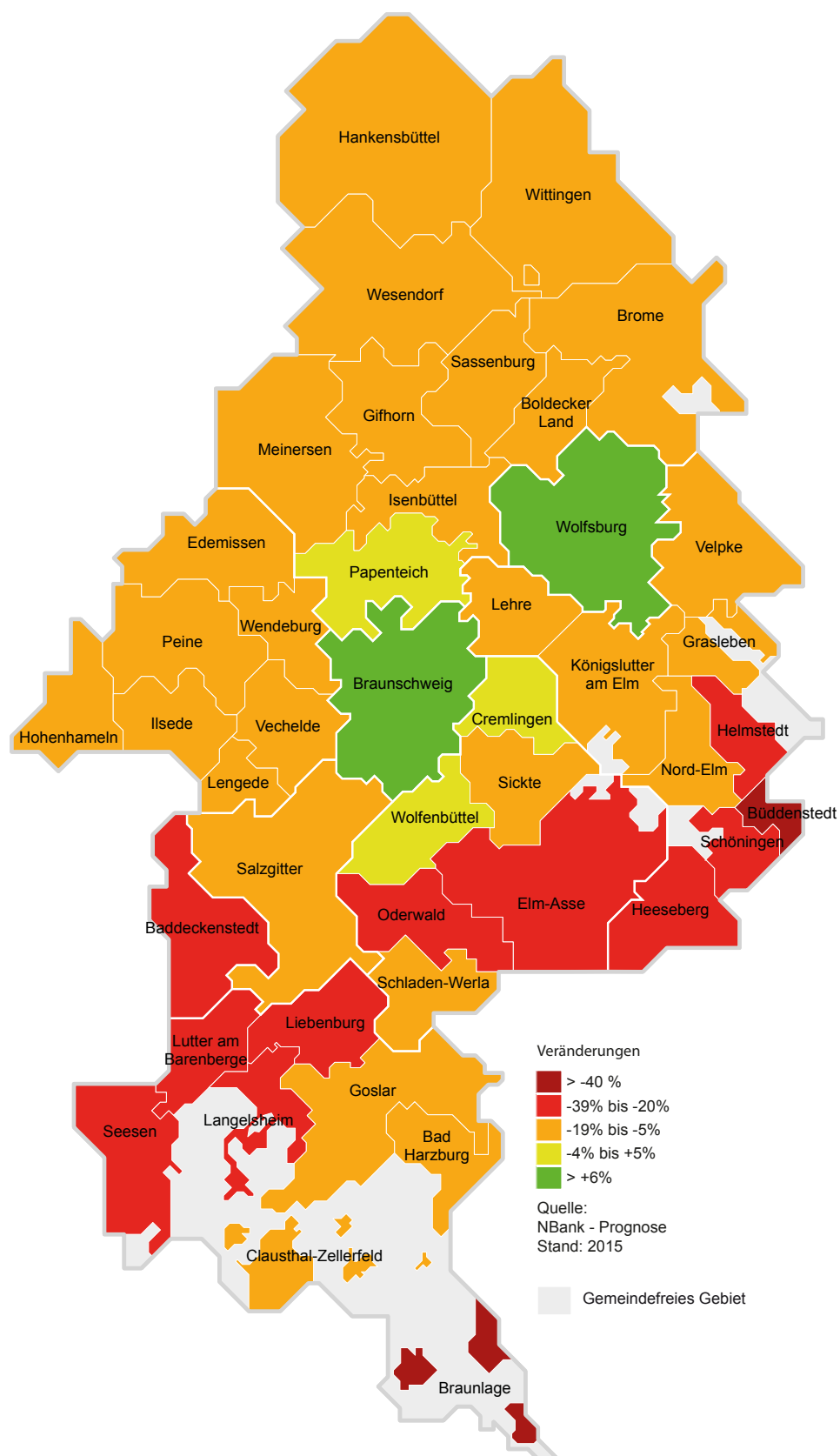
Abb. C6.1/2

Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Landkreisen und kreisfreien Städten



Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2013 – 2030

Karte
C6.1

C6.2 Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Die Mobilitätsuntersuchung der WVI 2010 prognostiziert für das Jahr 2020 einen Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens der Regionsbewohner von rd. 6 % gegenüber 2010. Die einzelnen Verkehrsbeziehungen werden sich allerdings sehr unterschiedlich entwickeln. Zunahmen des Verkehrsaufkommens auf einigen Relationen stehen auf anderen Relationen Abnahmen gegenüber. Die grundsätzliche Struktur der in Kapitel C4 dargestellten ausgeprägten Verkehrsbeziehungen bleibt bestehen.

Die Prognose für 2020 zeigt, dass trotz einer absoluten Abnahme des MIV sein prozentualer Anteil weiter zunehmen wird, während der öffentliche und der nicht motorisierte Verkehr deutliche absolute und prozentuale Abnahmen hinnehmen müssen, wenn dieser Entwicklung nicht intensiv gegen gesteuert wird.

Von dem Rückgang der Schülerzahlen wird vor allen der Busverkehr in den Landkreisen betroffen sein und durch den weiteren Ausbau des Straßennetzes würden Reisezeitvorteile für das Auto geschaffen, die die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV weiter einschränken.

Leichte Zunahmen im Verkehrsaufkommen werden noch bei den Stadt-Umland-Beziehungen und bei Berufsfahrten, wie sie z.B. Richtung Wolfsburg zu verzeichnen sind, erwartet. Diese Zunahmen vollziehen sich überwiegend entlang der Siedlungsachsen und sollten an den ÖPNV-Bediensachsen orientiert werden. Dann kann durch die vorhandenen und geplanten Angebote des regionalen ÖPNV, ergänzt durch die lokalen ÖPNV-Angebote, das erhöhte Verkehrsaufkommen im MIV auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. In der Folge erhöht sich der Anteil des ÖPNV in der jeweiligen Verkehrsrelation und die Wirtschaftlichkeit steigt.

Für den überregionalen Verkehr zeigen die Verkehrsprognosen für die Bundesverkehrswegeplanung, dass der Verkehr weiter zunehmen wird. Es steigt somit auch das Verkehrsaufkommen von Fahrten, die von außen in das Verbandsgebiet bzw. durch das Verbandsgebiet hindurch durchgeführt werden. Auf diese Entwicklung kann durch den NVP kein Einfluss genommen werden.

C6.3 Erreichbare Potenziale für den ÖPNV

In verschiedenen Untersuchungen wurde ermittelt, welches Potential der ÖPNV hat. Um das Marktpotential, das ist die obere Nachfrage-Grenze, die ein Unternehmen erreichen könnte, wenn alle potenziellen Kunden die Leistung des Unternehmens in Anspruch nehmen würden, ausschöpfen zu können, muss die Struktur der Kunden und Nichtkunden bekannt sein. Mithilfe der in den Untersuchungen zur Mobilität in Deutschland (MiD) erhobenen Variablen kann die spezifische Verkehrsmittelnutzung auf der Ebene von Personen betrachtet werden. Darüber hinaus eröffnet sich die Möglichkeit, durch Kombination von Merkmalen auf der Personenebene den Personenverkehrsmarkt in bestimmte Gruppen zu segmentieren. Der derzeitige ÖPNV-Markt setzt sich im Wesentlichen aus „Captive Riders“ (8 %), Stammkunden (7 %), Gelegenheitskunden (19 %), sowie einem Zugewinnpotential von 19 % derzeitiger IV-Nutzer zusammen (Abbildung C6.3).

Für die Ermittlung des Marktpotenzials muss bekannt sein, welche Wege überhaupt mit dem ÖPNV möglich wären. Neben Faktoren, die bei den (potenziellen) Kunden gegeben sind, spielt hier ein (konkurrenzfähiges) Angebot eine wesentliche Rolle.

Folgende Differenzierungen bieten wichtige Einblicke und unterscheiden die Segmente (in Klammern als Beispiel die prozentuale Verteilung für die Stadt Nürnberg 2013):

- ÖPNV-Nutzung (22 %)
- Keine ÖPNV-Nutzung aus subjektiven Gründen (30 %)
- Keine (angemessene) Verbindung/Erschließung (24 %)
- Sachzwänge (24 %)

Nicht (kurzfristig) für den ÖPNV zu gewinnen sind Wege, die entweder aus Sachzwängen an das genutzte Verkehrsmittel gebunden sind (z. B. Pkw wird beruflich benötigt, Pkw-Nutzung innerhalb einer längeren Fahrtenkette etc.) oder für die keine (ausreichende) Alternative im Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zur Verfügung steht (kein ÖPNV-Angebot vorhanden oder Dauer des ÖPNV-Weges mehr als doppelt so lang wie mit alternativem Verkehrsmittel).

Potentiale liegen bei Wegen, die aus subjektiven Gründen nicht mit dem ÖV zurückgelegt werden. Hierzu zählen die negative subjektive Bewertung/mangelnde Akzeptanz des ÖV sowie die mangelhafte Wahrnehmung (Information). Hier können „weiche Maßnahmen“ wie Werbung und Informationsbereitstellung diesen subjektiven Wahlentscheid beeinflussen.

Weiter gibt es externe Einflussgrößen, die sich deutlich auf die ÖV-Nutzung auswirken können, wie:

- Verstärkte Umsetzung von Intermodalität (Vernetzung der Verkehrsmittel) und Multimodalität (Nutzung des jeweils geeigneten Verkehrsmittels)
- Steigende Energiepreise
- Renaissance der Großstädte und weitere Abschwächung der Suburbanisierung
- Höhere Flexibilität im Berufsleben
- Zunehmendes Umweltbewusstsein
- Zuwanderungen

Zusätzliche Fahrgäste können vor allem in den Relationen mit hohem Mobilitätsbedürfnis gewonnen werden, in denen die Verbindung und Erschließung durch ein attraktives, d. h. häufig, im Takt und schnell fahrendes ÖV-Angebot, erfolgt. Weiter ist darauf hinzuwirken, dass das Angebot durch Werbung und Informationsbereitstellung wahrgenommen wird, um so höhere Nutzerzahlen des ÖPNV zu erreichen. Potenziale, um den Anteil des ÖPNV in der Region Braunschweig durch Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu erhöhen, sind vorhanden (siehe Abbildung C6.1/2).

In den Relationen zwischen den Oberzentren innerhalb der Region Braunschweig und über die Region hinaus (insbesondere von/nach Hannover und Magdeburg) bestehen ausreichend hohe Verkehrsbedürfnisse, um durch Angebotsverbesserungen, Anschlusssicherung, Verlässlichkeit des Angebotes, dichtere Takte und Geschwindigkeitserhöhungen, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Den SPNV-Verbindungen kommt hier eine zentrale Bedeutung zu.

Ergänzend können mit regionalen Schnellbussen mit direkten Fahrwegen zwischen den Oberzentren sowie auf den aufkommensstarken Relationen zwischen Mittelzentren und Oberzentren attraktive Verbindungen angeboten werden.

Die Relationen Gifhorn – Braunschweig und Gifhorn – Wolfsburg, Wolfenbüttel – Braunschweig und Wolfenbüttel – Salzgitter sowie Peine – Vechelde – Braunschweig zeigen ebenso noch großes Potential, um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Durch die periphere Lage des Braunschweiger Hauptbahnhofes ist die Innenstadt von Braunschweig allerdings über die Eisenbahn nur mit Nutzung eines weiteren ÖSPV-Verkehrsmittels erreichbar.

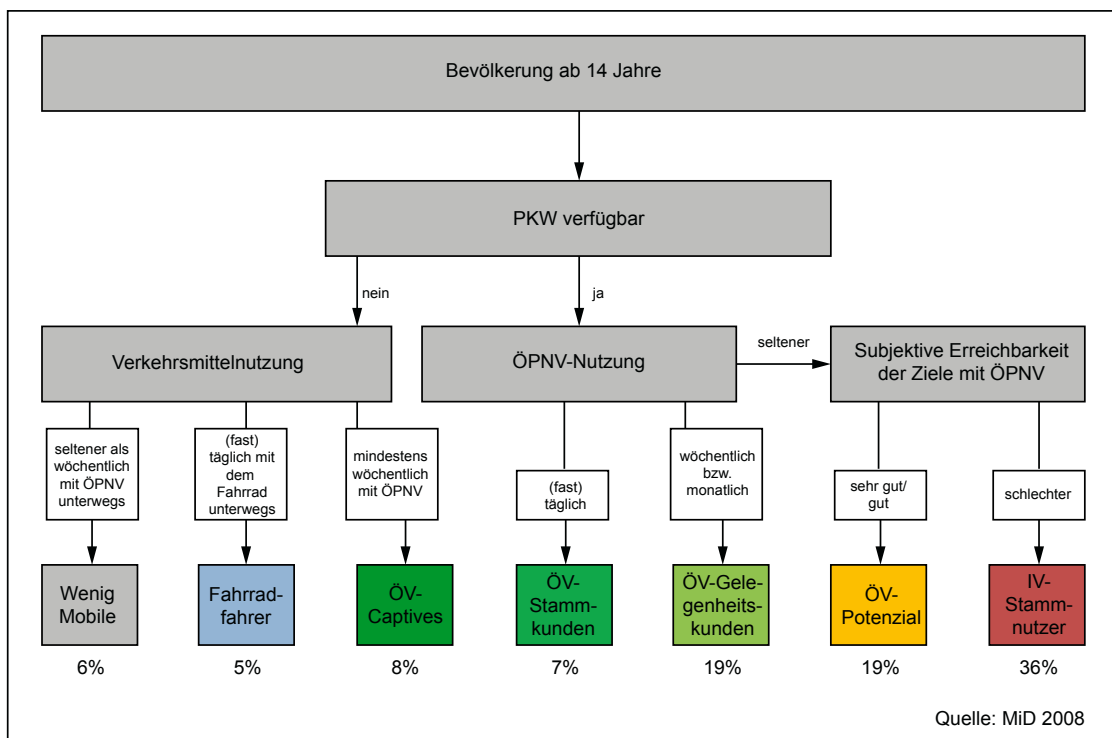
Für die anderen Relationen zwischen Oberzentren und Mittelzentren besteht die Aufgabe, das erreichte Fahrgastniveau auch bei zurückgehenden Einwohnerzahlen zu halten.

Zwischen den Grundzentren und den höherstufigen Zentren gibt es noch Mobilitätsbedürfnisse, die durch häufig, im Takt und schnell fahrende, korridorerschließende ÖPNV-Angebote zu zusätzlichen Fahrgästen führen können.

In den verbleibenden Räumen können je nach Erfordernis und Wirtschaftlichkeit weitere ergänzende Linienverkehre oder differenzierte Bedienungsweisen eingesetzt werden. Da in vielen dieser Räume das Verkehrsaufkommen rückläufig sein wird, sind hier Fahrgastzunahmen nur in Einzelfällen zu erwarten.

Abb.
C6.3

Verkehrsmittel-Nutzersegmente





A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

Entsprechend der Grundsätze und Ziele des NNVG § 2 Abs. 1: „Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen“ und des verkehrsstrukturellen Leitbildes der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung ist die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split in der Region Braunschweig oberstes Ziel bei der Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dabei stellt der ÖPNV für viele Bürgerinnen und Bürger nur dann eine Mobilitätsalternative dar, wenn über die enge Betrachtung des ÖPNV hinaus mit der Fahrt von Haltestelle zu Haltestelle, die gesamte Wegekette von Haustür zu Haustür berücksichtigt wird.

Eine attraktive, verlässliche Wegekette beginnt mit aktuellen Informationen und dem Marketing über das ÖPNV-Angebot, erfordert die sichere und schnelle Erreichbarkeit der bedarfsgerecht ausgestalteten Zugangsstelle, eine sichere, möglichst kurze Fahrt in einem bedarfsgerechten Fahrzeug, falls erforderlich einen zuverlässigen Umstieg an einem bedarfsgerecht ausgestalteten Verknüpfungspunkt bis zur Ankunft an der bedarfsgerecht ausgestalteten Zielhaltestelle und den sicheren, kurzen Weg zum Zielort. Ergänzt werden die Anforderungen um einen anwenderfreundlichen Tarif und stets aktuelle Fahrgastinformationen. Über zentrale Informationsplattformen und Rufnummern sollen jederzeit aktuelle Informationen bereitstehen oder abgefragt werden können.

Der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) setzt sich für ein umfassendes Angebot attraktiver, verlässlicher Wegekettens im ÖPNV einschließlich der ergänzenden Verkehrsangebote wie Park+Ride (P+R) sowie Bike+Ride (B+R) ein und berücksichtigt gleichrangig die Bedürfnisse aller Nutzergruppen. Der ÖPNV in der Region Braunschweig und die ergänzenden Verkehrsangebote sollen dabei als ein gesamtheitliches Angebotssystem von den Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen werden. Dafür werden in diesem Nahverkehrsplan (NVP) Festlegungen getroffen. Um dieses ganzheitliche Angebotssystem zum Erfolg zu führen, müssen sich alle Beteiligte diesem Ziel verpflichtet fühlen und in ihrem Zuständigkeitsbereich ihren Beitrag leisten.

Die dabei zu beachtenden Handlungsfelder und Zielvorstellungen sind in Kapitel D1 als Übersicht über die Zielvorstellungen aufgeführt. In Kapitel D2 wird das Angebotskonzept detaillierter beschrieben und in Kapitel D3 wird auf die Besonderheiten differenzierter Bedienungsweisen eingegangen.

D1 Übersicht über die Zielvorstellungen

D1.1 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Die Generalversammlung der Vereinten Nationen hat am 13.12.2006 die UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet. Sie trat nach Verkündung des Gesetzes zur Ratifikation am 26.03.2009 in Deutschland in Kraft. In Deutschland wurde 2002 das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen verabschiedet, kurz Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen beseitigen bzw. verhindern sowie die

gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung ermöglichen soll.

Folgende Punkte sind nach dem BGG zu berücksichtigen:

- die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr (§ 8 BGG)
- Bestimmungen für eine barrierefreie Informationstechnik (§ 11 BGG)

Weiter formuliert das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass der NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Ausnahmen sind konkret zu benennen und zu begründen.

Daher sind bei allen Planungen die besonderen Ansprüche von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, wie Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, Sehbehinderte und Blinde oder Hörgeschädigte, zu berücksichtigen. Dieser Personenkreis hat besondere Ansprüche, die sich zum Teil von denen anderer Fahrgäste unterscheiden, auch wenn die umgesetzten Planungen im Regelfall allen Fahrgästen zu Gute kommen. Als Beispiel seien hier der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Bahnsteigen und Haltestellen mit höhengleichem Zutritt zu den Fahrzeugen und besser lesbare Fahrplanaushänge genannt. Ziel ist die Umsetzung von Inklusion. Diese Vorgaben werden durch die Zielvorstellung im Nahverkehrsplan 2016 (NVP 2016) erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.

Der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge ist noch nicht flächendeckend vorhanden. Vielfach werden keine Niederflurfahrzeuge eingesetzt, so dass ein stufenfreier Einstieg nicht möglich ist. Wegen Differenzen zwischen Bahnsteighöhen und Fahrzeugfußboden an Stationen und Haltestellen ist nicht auf allen Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken sowie Buslinien ein durchgängig ungehinderter Einstieg in die Eisenbahn- und Stadtbahnfahrzeuge sowie Busse gewährleistet.

In den Regionalzügen und den jüngeren Stadtbahnen in Braunschweig und den meisten neu beschafften Bussen können Rollstuhlfahrer bequem reisen. In der Nähe der Türen gibt es Sitzplätze, die zur vorrangigen Nutzung für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste gekennzeichnet sind.

Alle neuen Triebzüge, Iokbespannten Züge und Stadtbahnen in Braunschweig haben einen Wagen mit Mehrzweckabteil bzw. eine Aufstellfläche. Hier gibt es Platz für Reisende im Rollstuhl und hier können auch Kinderwagen oder Fahrräder untergebracht werden. Die Züge verfügen über eigene mechanische Einstiegshilfen sowie über eine großräumige, für Reisende mit Rollstuhl zugängliche Toilette.

Baumaßnahmen, die in den letzten Jahren umgesetzt wurden, wurden barrierefrei realisiert oder vorbereitet, so wurde z. B. eine barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen bei den Stationen im Rahmen des Projekts Niedersachsen ist am Zug I und II vorgesehen (Ausnahme Schandelah: dort wurde der Einbau eines Aufzuges im Rahmen der Baumaßnahme nur berücksichtigt). Neu- und Umbauten von Stationen, z. B. im Rahmen des Projektes Niedersachsen ist am Zug III, werden barrierefrei realisiert.

Auch bei den Bushaltestellen wird durch die Ausstattung mit Anfahrborde und taktilem Leitstreifen der Zugang in die Fahrzeuge wesentlich erleichtert. In den Stadtgebieten von Braunschweig und Wolfsburg sind in den letzten Jahren alle umgebauten Haltestellen barrierefrei ausgestaltet worden.

Die barrierefreie Information über die Tarife und das Verkehrsangebot wird über das Internet unter der Homepage des Verbundtarifs Region Braunschweig (VRB) www.vrb-online.de bereits angeboten. Sehbehinderte Menschen können sich die Inhalte der Internetseite per Sprachausgabeprogramm vorlesen lassen.

Folgende Punkte sind bei Neubeschaffungen/-bau, Grundsanierung sowie Umgestaltung und sukzessiven Ersatz zu berücksichtigen:

- Vereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern über eine umgehende Instandsetzung von defekten Aufzügen für eine verlässliche Nutzbarkeit der vorhandenen barrierefreien Teile im Netz.
- Gezielter Einsatz der barrierefreien Bus- und Stadtbahnfahrzeuge (z. B. im Wechsel mit älteren, nicht barrierefreien Fahrzeugen) in Abstimmung mit den Behindertenverbänden
- Bei der Umgestaltung von Anlagen sind nicht nur die Belange mobilitätseingeschränkter, sondern auch sensorisch beeinträchtigter Fahrgäste durch barrierefreie Informations- und Leitsysteme, wie Kontraste, Schriftgrößen, Beleuchtung, besondere Orientierungshilfen (z. B. taktile Leitstreifen) zu integrieren. Hierbei ist darauf zu achten, dass das „2-Sinne-Prinzip“ eingehalten wird. Alternative Wahrnehmungen bei hochgradigen Einschränkungen werden nach dem 2-Sinne-Prinzip ermöglicht, wenn Informationen gleichzeitig für zwei der drei Sinne – Sehen, Hören, Tasten – zugänglich sind: statt sehen – hören und tasten/fühlen, statt hören – sehen und fühlen/tasten.
- Zusätzliche Qualifizierung des betrieblichen Personals, damit die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besser erkannt werden.
- Weiterentwicklung der barrierefreien (Fahrplan)Information einschließlich der Information über den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge.

D1.2

Bedienungskonzept

Damit die Bürgerinnen und Bürger, die in der Region Braunschweig leben oder sich dort aufhalten, Leistungen des ÖPNV in Anspruch nehmen können, sollen sie unabhängig von der Siedlungsgröße Zugang zum ÖPNV erhalten. Daher wird angestrebt:

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger mit ÖPNV-Leistungen.

Attraktiv für den Kunden sind umsteigefreie Verbindungen. Daher wird diese Vorgabe für alle Verbindungen vom Grundzentrum zu den zugeordneten Ortsteilen vorgesehen.

Eine weitere Attraktivitätssteigerung bieten direkt geführte, umsteigefreie Verbindungen. Nur so sind adäquate Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und damit eine wettbewerbsgerechte Alternative zu erwarten und wird dem Kundenwunsch nach schnellen Verbindungen entsprochen. Ziel der ÖPNV-Gestaltung sollte daher sein:

- Umsteigefreie Verbindungen zwischen verkehrlich zugeordnetem Ortsteil – Grundzentrum
- direkt geführte umsteigefreie Verbindung zwischen verkehrlich zugeordnetem Grundzentrum – Mittelzentrum bzw. Oberzentrum sowie zwischen verkehrlich zugeordnetem Mittelzentrum – Oberzentrum und zwischen Oberzentren

Neben schnellen Verbindungen sind für den Kunden häufige Abfahrten interessant. Daneben ist gerade für den Einkauf- und Freizeitverkehr sowie für den Bereich privater Erledigungen, die einen immer stärkeren Anteil am Verkehrsaufkommen ausmachen, ein über den ganzen Tag nutzbares, vertaktetes und damit gut merkbares Angebot wichtig. Daher wird für die ÖPNV-Gestaltung auch in Anbetracht der zu erwartenden Nachfragerwerte angestrebt:

- Taktverkehre zwischen verkehrlich zugeordnetem Grundzentrum – Mittelzentrum bzw. Oberzentrum sowie zwischen verkehrlich zugeordnetem Mittelzentrum – Oberzentrum und zwischen Oberzentren
- sonst potenzialangepasste Fahrten

Die Realisierung des Wunsches nach einer Vertaktung aller öffentlichen Verkehrsmittel kann in Einzelfällen zu Schwierigkeiten führen. Um auf die speziellen Bedürfnisse des besonders im ländlichen Raum dominierenden Schülerverkehrs einzugehen, müssten in den meisten Fällen die Taktfolgen 30 Minuten oder kürzer betragen. Da aber diese Taktzeiten im ländlichen Raum durch das Beförderungsaufkommen nicht immer zu rechtfertigen sind, ist in besonderen Einzelfällen zwischen den Vorteilen einer Vertaktung und den Belangen des Schülerverkehrs abzuwägen.

Für verlässliche Wegekette wird angestrebt, dass die ÖPNV-Angebote so aufeinander abgestimmt werden, dass für alle Fahrten gesicherte Anschlüsse bestehen.

Zwischen einigen Aufkommensschwerpunkten, die durch die bisherigen Festlegungen nicht berücksichtigt wurden, wird das Fahrtenaufkommen so hoch sein, dass für den Kunden direktgeführte, umsteigefreie Verbindungen interessant werden. Diese ergänzende Versorgung mit ÖPNV-Angeboten soll erreicht werden durch:

- zusätzliche potenzialangepasste direkt geführte, umsteigefreie Verbindungen zwischen Aufkommensschwerpunkten, möglichst mit Taktstruktur.

Gerade Schienenverkehrsmittel werden als sehr attraktive ÖPNV-Angebote empfunden. Daher soll auf der Grundlage einer Aufgabenzuweisung zwischen Schienenverkehrs- und Busangeboten berücksichtigt werden eine:

- optionale Nutzung von für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verfügbaren Schienenstrecken.

Die Ziele des Bedienungskonzeptes gelten für das gesamte Verbandsgebiet. Der Forderung nach einem ausreichenden Bedienungsangebot ist durch ein bedarfsorientiertes, mobilitätsgerechtes Bedienungsangebot zu entsprechen, auch wenn die Wirtschaftlichkeit in Einzelfällen problematisch ist. Das aus diesen Vorstellungen entwickelte Angebotskonzept ist in Kapitel D2 aufgeführt.

Verknüpfungen

D1.3

Verknüpfungen sind notwendiger Bestandteil aller flächendeckenden ÖPNV-Bedienungen. Sie haben für den Kunden eine große Bedeutung und sind daher sehr sorgfältig zu betrachten. Nur mit gesicherten Anschlüssen kann das System ÖPNV eine flächenhafte Wirkung erzeugen und können Wegekette verlässlich werden.

Auch wenn möglichst viele und vor allem aufkommensstarke Relationen durch umsteigefreie Verbindungen erschlossen werden, ergeben sich Umsteigenotwendigkeiten, die für den Kunden mit möglichst wenig Aufwand verbunden sein sollten. Daher sind die Zugangsstellen der zu verknüpfenden ÖPNV-Angebote sehr nah beieinander anzulegen (möglichst am selben Bahnsteig) und die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel soll kurz sein.

Wenn die Kriterien für Verknüpfungspunkte nicht eingehalten werden können, aber Umsteigebeziehungen möglich sind, wird hier von Umsteigepunkten gesprochen. Es treten dort längere Wege zwischen den Haltestellen, längere Wartezeiten oder weniger fahrplanmäßige Anschlüsse auf als bei Verknüpfungspunkten.

Da die Qualität des Systems ÖPNV sehr stark von der Qualität der Vernetzung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote abhängt, werden hier hohe Ansprüche an Verknüpfungspunkte gestellt. Sie werden erfüllt durch:

- Nähe der Anschlusshaltestelle, möglichst gleicher Bahnsteig, Entfernung max. 100 m,
- zügiges gefahrloses Erreichen möglich,
- zeitliche Korrespondenz, Wartezeit für den ÖPNV-Kunden an der Abfahrtzugangsstelle nicht länger als 10 Minuten, möglichst kürzer (die Umsteigezeit umfasst zusätzlich auch die Zeit für den Weg von der Ausstiegs- zur Einstiegshaltestelle und ist entsprechend länger),
- Umsteigemöglichkeiten über die gesamte Bedienungszeit.

D1.4

Verkehrswegeinfrastruktur

Die Beschleunigung des ÖPNV ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Um den Kunden attraktive ÖPNV-Angebote auf der Schiene mit günstigen Verknüpfungen anbieten zu können und für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im SPNV sind daher vorzusehen:

- Beschleunigungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung und Erhöhung der Fahrplanstabilität im Verkehrswegenetz für den SPNV und für Stadtbahnen sowie zur Verknüpfung der schienengebundenen Verkehrsmittel.

Ebenso wie im Bereich der schienengebundenen Verkehrsmittel stellt auch die Beschleunigung des Busverkehrs eine wesentliche Voraussetzung dar, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Deshalb sollen folgende Maßnahmen, die zur Beschleunigung des ÖPNV beitragen, berücksichtigt werden:

- Aufkommensangepasste Anlage von Busfahrstreifen und Busschleusen sowie die Anlage von Haltestellenkaps und Bevorrechtigungen des ÖSPV (Stadtbahnen und Busse) an Lichtsignalanlagen.

D1.5

Zugangsstellen

Die Zugangsstellen (Bahnhof, Haltepunkt, Stadtbahnhaltestelle, Bushaltestelle) sind der Ort, an dem die Kunden zuerst das System ÖPNV erleben. Entsprechend einladend, attraktiv und barrierefrei müssen die Orte positioniert und ausgestaltet sein. Daher wird gefordert:

- Bedarfsorientierte Festlegung, Anpassung oder Verlagerung von Zugangsstellen.
- Funktionsgerechte, barrierefreie Ausgestaltung der Zugangsstellen.

Die kundengerechte Ausgestaltung und Positionierung von Zugangsstellen ist eine wesentliche Voraussetzung zur Erfüllung des Sicherstellungsauftrages für ein ausreichendes Bedienungsangebot der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Deshalb wird es nicht immer ausreichen, vorhandene Zugangsstellen in ihrer örtlichen Verteilung beizubehalten oder bedarfsorientierte Anpassung oder Verlagerung von Zugangsstellen vorzunehmen.

In besonderen örtlichen Situationen ist ein starres Festhalten am herkömmlichen Haltesystem nicht sinnvoll. Die rechtlichen Voraussetzungen für flexibles Ein- und Aussteigen in die Busse sind seit vielen Jahren gegeben und sollten deshalb in diesen besonderen Fällen genutzt werden durch:

- den Zugang außerhalb fester Zugangsstellen.

Fahrzeuge

D1.6

Neben den Haltestellen sind die Fahrzeuge der Ort an dem die Kunden das System ÖPNV unmittelbar erleben. Daher sollte die Ausgestaltung der Fahrzeuge den Kundenbedürfnissen entsprechen und zur Mitfahrt einladen. Reklame an den Fahrzeugen soll die Sicht der Fahrgäste nach draußen nicht beeinträchtigen und sollte daher nicht im Fensterbereich eingesetzt werden. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit und für ausreichende Stellflächen sind bei den Fahrzeugen zu berücksichtigen. Ebenso sind Fahrzeuge und Zugangsstellen aufeinander abzustimmen, um das Gesamtsystem für die Kunden attraktiv zu gestalten und im Sinne einer hohen Wirtschaftlichkeit zu optimieren. Daher gehören zum ausreichenden Bedienungsangebot auch:

- Einsatz von Fahrzeugen, die für die Kunden attraktiv sind
- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge (z.B. Kleinbussen) mit Stellplätzen für Rollstuhlfahrer auch bei differenzierten Bedienungsweisen
- Bedienung im SPNV durch Fahrzeuge, die mit den Bahnsteighöhen korrespondieren
- Bedienung im ÖSPV durch niederflurige Fahrzeuge.
- Fahrzeuge, die in den Bereichen mit ÖSPV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eingesetzt werden, sollen mit der Hardware zur Signalauslösung ausgestattet werden. Der Datenaustausch zwischen den Steuerungssystemen ist herzustellen.



D1.7

Fahrgastinformation

Das vorhandene Angebot im ÖPNV kann vom Kunden bzw. den potenziellen Kunden nur wahrgenommen werden, wenn er darüber informiert wird. Neben den Grundinformationen zu Hause oder am Urlaubsort muss der Kunde während des gesamten Fahrtweges darüber informiert werden, welchen Weg er einschlagen soll und er muss bestätigt werden, dass er auf dem richtigen Weg ist. Für bestimmte Personengruppen, z.B. Urlaubsgäste, sind auf sie zugeschnittene Informationen bereitzustellen. Dafür ist erforderlich die:

- Verlässliche Sammlung, Aufbereitung und Weitergabe von umfassenden, ständig verfügbaren, aktuellen Informationen in Echtzeit über das ÖPNV-Angebot an alle Bürgerinnen und Bürger im Verbandsgebiet.
- Nutzung aller zur Verfügung stehenden Informationskanäle, an den Haltestellen, im Internet, über Apps, der Anzeigen in und an den Fahrzeugen sowie der Informationseinrichtungen an den Stationen des SPNV.

D1.8

Marketing

Das ÖPNV-Angebot in der Region Braunschweig soll vom heutigen und zukünftigen Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein einheitliches Auftreten, ein hoher Wiedererkennungswert und zentrale Informationsstellen mit einheitlichen Informationskanälen (z. B. einheitliche Rufnummer für Anrufsysteme) notwendig. Informationen über das Angebot sollen über verschiedene Wege vereinheitlicht angeboten werden. Beschwerden sollen als Chance begriffen und zu einem besseren Angebot führen, Fahrgastrechte aktiv vermarktet werden. Über das Marketing soll ein positives Image vermittelt werden. Angestrebt wird daher eine

- umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten.

D1.9

Tarif, Vertrieb

Nach Einführung des Verbundtarifs Region Braunschweig (VRB-Tarif) zum 1. November 1998 besteht in der Region Braunschweig die Möglichkeit, mit einem Fahrschein verschiedene ÖPNV-Verkehrsmittel ohne Rücksicht auf das jeweilige Verkehrsunternehmen nutzen zu können. Um die Attraktivität für das ÖPNV-Gesamtsystem beizubehalten bzw. weiter zu steigern ist eine kontinuierliche Anpassung des Tarifs sowie der Vertriebssystematik an den Interessen und den Bedürfnissen der Fahrgäste erforderlich. Der Zweckverband verfolgt dabei eine Strategie der Nachfragesteigerung, um durch attraktive Tarifgestaltung und fortlaufende Verbesserungen des Verkehrsangebotes neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen.

Da die Mobilitätsbeziehungen nicht an der Regionsgrenze enden, wird es als sinnvoll erachtet, für die Verkehrsbeziehungen über die Grenze hinweg, bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, adäquate Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen. Als mögliche Varianten für Übergangsregelungen sind dabei unter anderem die Ausweitungen der bestehenden Tarife (VRB-Tarif und benachbarte Tarife), die Übernahme von modifizierten Tarifangeboten (z.B. HarzTourCard) oder die Schaffung eines Übergangstarifs zu prüfen. Dies gilt insbesondere im Gebiet des Harzes für Verkehre aus dem/ in den Landkreis Osterode bzw. den Landkreis Göttingen sowie aufgrund der besonders starken verkehrlichen Verflechtungen aus der Region Hannover und damit dem Großraum-

Verkehr Hannover (GVH). Des Weiteren gilt diese Zielsetzung für Verkehre aus dem/in den Landkreis Hildesheim und zu den Landkreisen Celle und Uelzen.

Die Ausgestaltung der Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre innerhalb Niedersachsens ist dabei durch den Niedersachsentarif (NITA), den übergeordneten Landstarif, begrenzt. Der NITA ist jedoch in erster Linie ein SPNV-Tarif und wird vor allem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angewendet und anerkannt. Ausgenommen von dieser Einordnung des NITA ist das Niedersachsenticket, welches in der Region in allen Verkehrsmitteln anerkannt wird. Die Anschlussmobilität des NITA ermöglicht den Fahrgästen darüber hinaus Anschlussfahrten in einzelnen Kommunen durch Hinzubuchen einer zusätzlichen Fahrkarte.

Zusätzliche Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre werden außerdem aus dem/in das Bundesland Sachsen-Anhalt gesehen. Die Ausgestaltung dieser Übergangsregelungen bedarf einer vertiefenden Abstimmung mit den angrenzenden Aufgabenträgern und den beteiligten Verkehrsunternehmen. Insbesondere zum Landkreis Harz sowie zum Landkreis Börde und damit zum marego Verkehrsverbund werden Möglichkeiten gesehen, für die Fahrgäste attraktive Übergangsregelungen für den ÖSPV und den SPNV zu entwickeln.

Daraus ergibt sich die Aufgabe:

- Intensive Mitwirkung bei der kontinuierlichen Anpassung und Weiterentwicklung des Tarifs sowie möglicher Übergangsregelungen zu angrenzenden Verkehrsräumen vor allem anhand der Bedürfnisse der Fahrgäste.

Allerdings unterliegen tarifliche Belange, und somit auch die Weiterentwicklung des VRB-Tarifs, nicht der Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan.

Der Vertrieb der Nahverkehrstarife, insbesondere des VRB-Tarifs, erfolgt durch die Verkehrsunternehmen (VU) in den Fahrzeugen (Bussen und Straßenbahnen) sowie an den Fahrscheinautomaten und in Vorverkaufsstellen sowie den Reisezentren. Der personenbediente Verkauf von Nahverkehrsfahrausweisen (VRB Tarif, Niedersachsentarif und Nahverkehrstarif der DB AG (Tarif C)) an ausgewählten SPNV-Stationen des Verbandsgebietes wird durch die Verkehrsverträge des ZGB mit den EVU gewährleistet. Des Weiteren erfolgt der Vertrieb von Fahrausweisen des VRB-Tarifs durch die ABO Zentrale der VRB sowie durch einen Online Ticketshop der Braunschweiger Verkehrs GmbH. Derzeitig ist ein elektronischer Vertrieb mit eTickets im Online Ticketshop lediglich für die Tarifzone 40, den Stadttarif Braunschweig, möglich. Fahrscheine der Tarifzone 40 werden über die Versendung von Emails mit entsprechenden Dateien zum Selbstaussdruck oder als Handy-Ticket ausgegeben. Tickets der weiteren Tarifzonen werden dagegen nicht elektronisch vertrieben sondern lediglich per Post versandt. Zudem wird die Einführung eines verbundweiten elektronischen Fahrgeldmanagements verfolgt. Damit verbunden wird die vollständige Digitalisierung des VRB-Tarifs von Seiten des ZGB angestrebt, um das Vertriebswegeportfolio an den bundesweiten Trend anzugleichen. Unter anderem wird dazu auch die Einbindung eines HandyTickets in das Vertriebswegeportfolio des VRB-Tarifs angestrebt. Bei der Entwicklung der digitalen Vertriebskanäle sollen insbesondere auch die bundes- und EU-weiten Initiativen zur Vernetzung dieser Systeme (z.B. „Initiative Digitale Vernetzung des Bundes“ (IPSI)) berücksichtigt werden.

Als Ziel wird daher formuliert:

- Der Vertrieb von Fahrkarten über sämtliche Vertriebskanäle soll weiter sichergestellt und zukunftsorientiert weiter entwickelt werden.

D1.10

Finanzierung

Ein verlässliches ÖPNV-Angebot benötigt eine verlässliche Finanzierung. So hat ein neues oder stark verändertes ÖPNV-Angebot eine Einschwingphase von 3 bis 5 Jahren bis sich die Fahrgäste dauerhaft auf das Angebot eingestellt und ihr Verkehrsverhalten geändert haben. Ebenso benötigt die Planung erforderlicher Verkehrsinfrastruktur vor allem die der Eisenbahninfrastruktur viele Jahre Vorlauf und der Bau schon im Vorfeld Finanzierungssicherheit. Viele Verkehrsleistungen sind langfristig (bis zu 15 Jahre im SPNV) über Verkehrsverträge gebunden. Um das zukünftige Verkehrsangebot den Bürgerinnen und Bürgern in der Region dauerhaft verlässlich zur Verfügung stellen zu können und den Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV zu verbessern, erfordert dies eine

- langfristig gesicherte auskömmliche Finanzierung des laufenden Betriebes und von Investitionen.

D2

Angebotskonzept

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass sich die Fahrtwünsche der Bürgerinnen und Bürger deutlich räumlich und verkehrlich differenziert darstellen. Die Fahrtwünsche sind vorwiegend auf zwei Hauptgebiete ausgerichtet: die eigene Gemeinde bzw. Stadt und die umliegenden Zentren.

Im NVP ist das „ausreichende Bedienungsangebot“ festzulegen. In EU-, Bundes- und Landesregelungen wird zwar auf den Begriff Bezug genommen, eine detaillierte Beschreibung oder Quantifizierung unterbleibt weitgehend. Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) eröffnet einen Ermessensspielraum bei der Definition des „ausreichenden Bedienungsangebotes“.

Der ZGB leitet aus den Grundsätzen des NNVG den Rahmen für die Festlegung des „ausreichenden Bedienungsangebotes“ ab. So soll:

- zur Einhaltung der Vorgabe des ÖPNV als Daseinsvorsorge mindestens ein Bedienungsgrundangebot vorgehalten und
- zur Verlagerung vom MIV zum ÖPNV marktgerechte Angebote vorgesehen werden.

Aus diesen beiden Feststellungen wird eine Differenzierung des ÖPNV-Angebotes nach räumlich/verkehrlichen Kriterien, mit Unterscheidung nach den verkehrlichen Funktionen „Verbinden“ und „Erschließen“, und wirtschaftlichen Kriterien abgeleitet, um die verschiedenen Anforderungen an den ÖPNV und die unterschiedlichen Marktchancen zu berücksichtigen. Das Angebot soll sich auf die unterschiedlichen Bedürfnisse aktueller und potenzieller Nutzerinnen und Nutzer ausrichten. So soll das ÖPNV-Angebot in der Region Braunschweig in drei miteinander verknüpfte Bedienungsebenen unterschieden werden.

Durch das ÖPNV-System in der Region Braunschweig sollen Zentren durch überregionale und regionale ÖPNV-Angebote verbunden werden. Lokale (örtliche) Angebote sollen den Fahrtwünschen innerhalb oder im engeren verkehrlichen Einzugsbereich einer Gemeinde bzw. Stadt entsprechen. Die lokalen (örtlichen) Angebote haben damit eine Erschließungsfunktion für die Gemeinde bzw. Stadt und sollen die Kunden auch zu den Zugangsstellen der regionalen Angebote bringen.

Die überregionalen und regionalen Angebote (Definition nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)) der Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das Rückgrat des ÖPNV in der Region Braunschweig. Diese Bedienungsebenen umfassen die Regionalzüge und Regio-Busse in der Region Braunschweig. Die Bedienungsebene 3 umfasst die lokalen ÖPNV-Angebote Stadtbahn, Stadt- und Regionalbusse sowie differenzierte Bedienungsweisen. Auf dieser Bedienungsebene gibt es unterschiedliche Anforderungen. Während in zahlreichen Städten der ÖPNV angebotsorientiert gestaltet wird, wird in anderen Gebieten der ÖPNV eher nachfrageorientiert gestaltet. Alle drei Ebenen zusammen ergeben das ÖPNV-Angebot in der Region Braunschweig.

Regionales ÖPNV-Angebot

D2.1

Die Region Braunschweig ist polyzentrisch gegliedert. Die Mittelzentren sind sehr unterschiedlich auf die Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg verkehrlich ausgerichtet. Auch außerhalb der Region liegende Oberzentren wie Göttingen, Hamburg, Hannover, Hildesheim und Magdeburg haben Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Region Braunschweig. Solche Verbindungen werden nach der RIN als großräumige bzw. überregionale Verbindung eingestuft. Diese Verbindungen werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Die Verbindungen zwischen Grundzentren und Mittel- bzw. Oberzentren werden nach der RIN als regional eingestuft und hier der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

Die Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das „Regionale ÖPNV-Angebot“ und sind das Rückgrat des ÖPNV in der Region Braunschweig mit eng vertakteten Verkehren und marktgerechte Reisezeiten. Die Bedienungsebenen unterscheiden sich vorwiegend in der Bedeutung der verkehrlichen Funktionen „Verbinden“ bzw. „Erschließen“ und durch die Verkehrsangebote. In der Bedienungsebene 1 werden Regionalzüge angeboten, in der Bedienungsebene 2 vorwiegend RegioBusse.

Die Angebote des regionalen ÖPNV sollen zu 100 % vom ZGB finanziell getragen werden, lokale ÖPNV-Angebote zu 100 % durch die Verbandsmitglieder bzw. Gebietskörperschaften. Die Angebote im Schienenverkehr der Bedienungsebene 1 werden durch die vom Land zugewiesenen Regionalisierungsmittel finanziert, die RegioBus-Leistungen sollen im Wesentlichen über die Verbandsumlage getragen werden, der Einsatz von Regionalisierungsmitteln ist zu prüfen.

Bedienungsebene 1

Die ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 1 sind ein Angebot für Fahrgäste im Nahverkehr, vorwiegend Pendler und Gelegenheitsverkehre, die zwischen den höherstufigen Zentren verkehren. Die verkehrliche Funktion „Verbinden“ steht im Vordergrund. Für ein marktgerechtes Angebot sollen für die in den meisten Fällen längeren Reiseweiten schnelle Verbindungen eingerichtet werden. Um günstige und im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu ermöglichen, wird ein Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV von unter 1,5 angestrebt. Die Angebote der Bedienungsebene 1 sollen auch die Verbindung zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) herstellen und untereinander verknüpft werden.

Angestrebt wird eine Bedienung mit Regionalzügen, je nach Strecke differenziert durch Regionalexpress- (RE) oder Regionalbahnzüge (RB), da sie hohe Beförderungskapazitäten aufweisen, hohe Reisegeschwindigkeiten und hohen Komfort für die oft weiten Entfernungen

bieten und bei hohen Verkehrsstärken gegenüber Bussen ein wirtschaftlicheres Angebot darstellen. Für künftige Angebotserweiterungen auf Relationen ohne Schienenanbindung sind Regionalschnellbusse mit denselben Angebotsmerkmalen wie für den Schienenverkehr denkbar.

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach RIN)

- Versorgungsfunktion von Oberzentren für verkehrlich zugeordnete Mittelzentren
 - Gegebenenfalls Austauschfunktion von Oberzentren untereinander
 - Gegebenenfalls Austauschfunktion von Mittelzentren untereinander
- auch über die Region Braunschweig hinaus.

Angebotsmerkmale

- Schnelle, direkte, möglichst umsteigefreie Verbindung zwischen Zentren und bedeutsamen Aufkommensschwerpunkten
- Halte in Zentren und an bedeutsamen Aufkommensschwerpunkten
- Große Haltestellenabstände für kurze Reisezeiten
- Marktgerechte Reisezeiten (Verhältnis Reisezeit ÖV/MIV $\leq 1,5$)
- Systematische Linienführung und Bedienung der Halte
- Angebotsorientierter Fahrplan
- Taktverkehr

Verkehrsmittel

- Regionalexpresszüge (RE)
- Regionalbahnzüge (RB)

Die Unterscheidung der Produktlinien Regionalexpress und Regionalbahn lehnt sich an die Differenzierung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh (LNVG) an. Für Niedersachsen wurden alle Linien einer Produktlinie zugeordnet und mit einer Liniennummer versehen, so dass eine einheitliche Liniennummerierung für Niedersachsen vorliegt.

In der Region Braunschweig sind besonders folgende Unterscheidungsmerkmale für die Einstufung als Regionalexpresslinie und damit als Abgrenzung zu Regionalbahnlinien maßgebend:

- Höchstgeschwindigkeit (mindestens 140 km/h im elektrifizierten Netz bzw. 120 km/h im Dieselnetz)
- Halte ausschließlich in Zentren und an aufkommensstarken Stationen
- Große Haltestellenabstände
- höhere Beförderungsgeschwindigkeit und damit konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw

Das angestrebte Mindestangebot ist in der Tabelle D2.1/1 aufgeführt.

Angestrebtes Mindestangebot Bedienungsebene 1

Tabelle
D2.1/1

Wochentage	Bedienungszeitraum	Bedienungshäufigkeiten
Montag – Freitag	05:00 – 22:00 Uhr	1-Std.-Takt
Samstag	06:00 – 22:00 Uhr	1-Std.-Takt
Sonn- und Feiertags	07:00 – 22:00 Uhr	1-Std.-Takt

Ergänzungen zur Tabelle D2.1/1 Angestrebtes Mindestangebot Bedienungsebene 1

- Auf Verbindungen mit ausgeprägtem Freizeitverkehr sollen am Freitag- und Samstagabend nach 22:00 Uhr Fahrten angeboten werden.
- Auf Verbindungen mit hohem Fahrgastaufkommen sind entsprechend der Nachfrageverteilung einzelne zusätzliche Fahrten oder dichtere Takte (z.B. 1/2-Std-Takt) vorzusehen. Ein dichterer Takt sollte aus wirtschaftlichen und Gründen der Vermarktung möglichst über den gesamten Tag und dann mindestens im Zeitraum von 06:00 bis 19:00 Uhr angeboten werden.

Die regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 1 sind in der Karte D2.1/1 dargestellt.



Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 1



Bedienungsebene 2

Die ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 2 erschließen die Korridore zwischen den Grundzentren und den höherstufigen Zentren einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet im Zuge einer gestreckten Linienführung. Sie sind ein Nahverkehrsangebot vorwiegend für Pendler und Gelegenheitsverkehre und sollen für ein marktgerechtes Angebot schnelle Verbindungen bieten. Die verkehrliche Funktion „Verbinden“ steht im Vordergrund, die verkehrliche Funktion „Erschließen“ ergibt sich über die Linienführung. Um günstige und im Vergleich zum MIV möglichst konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu ermöglichen, wird ein Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV von kleiner 1,5 angestrebt. Im Regelfall werden RegioBusse angeboten.

Verbindungen der Ebene 2 über Eisenbahnstrecken können die Angebote der Bedienungsebene 1 überlagern. Bei der Festlegung der ÖSPV- bzw. SPNV-Angebote ist abzuwägen, welche verkehrliche Funktion im Vordergrund steht und durch welche Angebotsmerkmale diese besser erfüllt wird. Auch eine Parallelführung von RegioBussen der Ebene 2 und Regionalzügen der Ebene 1 kann wegen der unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen sachgerecht sein. Parallelführungen sind allerdings zu beschränken auf solche Fälle, in denen die Bedienung weiterer Grundzentren oder Aufkommensschwerpunkte ohne SPNV-Anbindung im Linienverlauf diese erfordert. Die Angebote der Bedienungsebene 2 sollen untereinander und mit den Angeboten der Bedienungsebene 1 verknüpft werden.

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach RIN)

- Versorgungsfunktion von Oberzentren und Mittelzentren für verkehrlich zugeordnete Grundzentren
- Gegebenenfalls Austauschfunktion von Grundzentren untereinander auch über die Region Braunschweig hinaus.

Angebotsmerkmale

- Direkte, möglichst umsteigefreie korridorerschließende Verbindung orientiert an der Linie mit der höchsten Verkehrsnachfrage in der zugehörigen Gemeinde
- Halte an Aufkommensschwerpunkten
- Engere Haltestellenabstände als bei Bedienungsebene 1
- Möglichst marktgerechte Reisezeiten (Verhältnis Reisezeit ÖV/MIV $\leq 1,5$)
- Systematische Linienführung und Bedienung der Halte
- Angebotsorientierter Fahrplan
- Taktverkehr

Verkehrsmittel

- Regionalbahnzüge (RB)
- RegioBus, auch als Anruflinienverkehr (z. B. Rufbus)

Das angestrebte Mindestangebot ist in der Tabelle D2.1/2 aufgeführt.

**Tabelle
D2.1/2**

Angestrebtes Mindestangebot Bedienungsebene 2

Wochentage	Bedienzeitraum	Bedienungshäufigkeiten
Montag - Freitag	05:00 - 22:00 Uhr	1-Std-Takt
Samstag	06:00 - 22:00 Uhr	1-Std-Takt
Sonn- und Feiertage	09:00 - 19:00 Uhr	2-Std-Takt

Ergänzungen zur Tabelle D2.1/2 Angestrebtes Mindestangebot Bedienungsebene 2:

- Auf Verbindungen mit ausgeprägtem Freizeitverkehr sollen am Freitag- und Samstagabend nach 22:00 Uhr Fahrten angeboten werden.
- Auf Verbindungen mit hohem Fahrgastaufkommen sind entsprechend der Nachfrageverteilung einzelne zusätzliche Fahrten oder dichtere Takte (z.B. 1/2-Std-Takt) vorzusehen. Ein dichterer Takt sollte aus wirtschaftlichen und Gründen der Vermarktung möglichst über den gesamten Tag und dann mindestens im Zeitraum von 06:00 bis 19:00 Uhr angeboten werden.
- Auf einigen Verbindungen von Grundzentren zu Mittelzentren nimmt am Samstagnachmittag die Verkehrsnachfrage deutlich ab, so dass für den Zeitraum ab 14:00 Uhr das Mindestbedienungsangebot auf einen 2-Std-Takt zurückgenommen werden kann.
- Einige Relationen mit RegioBussen weisen über die ganze Woche geringe Nachfragewerte auf. Auf diesen Relationen können statt eines 1-Std-Taktes ein 2-Std-Takt mit potentialangepassten zusätzlichen Fahrten als Mindestangebot vorgesehen werden.
- Um dem Netzgedanken zu entsprechen und dem Fahrgast eine durchgehende Wegeketten zu ermöglichen, soll für das Bedienungsangebot der Ebene 2 bei Verknüpfungen mit ÖPNV-Angeboten der Ebene 1 mindestens das Angebot der Verbindungsebene 1 zu Grunde gelegt werden.

Die regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebenen 1 und 2 sind in der Karte D2.1/2 dargestellt.

Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebenen 1 und 2

Karte
D2.1/2



D2.2

Lokales ÖPNV-Angebot

Das „Regionale ÖPNV-Angebot“ wird durch die Verkehrsangebote auf der lokalen Ebene ergänzt. Die lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote sollen sich gegenseitig sinnvoll ergänzen. Die Angebote der lokalen Ebene werden nach RIN als nahräumlich eingestuft, hier der Bedienungsebene 3 zugeordnet, als lokaler ÖPNV bezeichnet und unterschieden in

- Angebotsorientierte Verbindungen und
- Nachfrageorientierte Verbindungen

Das „Lokale ÖPNV-Angebot“ hat neben der Flächenerschließung der Stadt bzw. Gemeinde die Funktion von Zubringerverkehren zu den regionalen ÖPNV-Angeboten. Die Verknüpfung der lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote soll in den Zentren bzw. an den Eisenbahnstationen erfolgen.

Bedienungsebene 3, angebotsorientierte Verbindungen

Verbindung auf Hauptrelationen in den Städten und in den Landkreisen.

Räumlich/verkehrliche Funktion

- Versorgungsfunktion von Ober-, Mittel und Grundzentren für verkehrlich zugeordnete Gemeinden oder Gemeindeteile als zwischengemeindliche Verbindung oder
- Versorgungsfunktion innergemeindlicher Zentralitäten (Haupt-, Stadtteil- oder Ortszentren, Ortsteilzentren) als innergemeindliche Verbindung
- Gegebenenfalls Austauschfunktion von Gemeinden oder Gemeinde- bzw. Ortsteilen untereinander

Angebotsmerkmale

- möglichst direkte korridorerschließende Verbindung
- Halt an allen Haltestellen
- Hohe Haltestellendichte
- Möglichst marktgerechte Reisezeiten (Verhältnis Reisezeit ÖV/MIV $\leq 1,5$)
- Systematische Linienführung und Bedienung der Halte
- Angebotsorientierter Fahrplan
- Taktverkehr (Taktraster je nach Angebotsdichte 10-, 15-, 20-, 30-, 60-, 120-min-Takt)

Verkehrsmittel

- Stadtbahnen
- Stadtbus
- Regionalbus
- Differenzierte Bedienungsweisen

Um dem Netzgedanken zu entsprechen und dem Fahrgast eine durchgehende Wegekette zu ermöglichen, soll für das Bedienungsangebot der Ebene 3, angebotsorientierte Verbindung, bei Verknüpfungen mit ÖPNV-Angeboten der Ebenen 1 und 2 mindestens das Angebot der jeweils zu verknüpfenden Verbindungsebene zu Grunde gelegt werden.

Bedienungsebene 3, nachfrageorientierte Verbindungen

Verbindung bei geringer oder räumlich und zeitlich stark eingeschränkter Nachfrage in den Städten und in den Landkreisen.

Räumlich/verkehrliche Funktion

- Versorgungsfunktion von Ober-, Mittel- und Grundzentren für verkehrlich zugeordnete Gemeinden oder Gemeindeteile als zwischengemeindliche Verbindung oder
- Versorgungsfunktion innergemeindlicher Zentralitäten (Haupt-, Stadtteil- oder Ortszentren, Ortsteilzentren) als innergemeindliche Verbindung
- Gegebenenfalls Austauschfunktion von Gemeinden oder Gemeindeteile untereinander

Angebotsmerkmale

- Besondere oder flächenerschließende Verbindung
- Halt je nach verkehrlicher Funktion an allen oder ausgewählten Haltestellen
- Haltestellendichte je nach verkehrlicher Funktion
- Nachfrageorientierter Fahrplan
- Möglichst vertaktete Verkehre

Verkehrsmittel

- Stadtbahnen
- Stadtbus
- Regionalbus
- Differenzierte Bedienungsweisen

Das angestrebte Bedienungsgrundangebot ist in Tabelle D2.2 dargestellt. Entsprechend der lokalen Verhältnisse bei Finanzierung, Fahrgastnachfrage und politischen Entscheidungen sind höhere Standards grundsätzlich möglich, sinnvoll und umzusetzen.

Tabelle
D2.2**Angestrebtes Bedienungsgrundangebot im lokalen ÖPNV**

Montag bis Freitag	5:00 – 9:00 Uhr	9:00 – 12:00 Uhr	12:00 – 15:00 Uhr	15:00 – 19:00 Uhr	19:00 – 22:00 Uhr
Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe	3	2	2	3	2
Samstag	5:00 – 9:00 Uhr	9:00 – 12:00 Uhr	12:00 – 15:00 Uhr	15:00 – 19:00 Uhr	19:00 – 22:00 Uhr
Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe	2	3	2	3	-
Sonn- und Feiertage	5:00 – 9:00 Uhr	9:00 – 12:00 Uhr	12:00 – 15:00 Uhr	15:00 – 19:00 Uhr	19:00 – 22:00 Uhr
Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe	-	2	2	2	-

D3 Differenzierte Bedienungsweisen

Differenzierte Bedienungsweisen sind Bestandteil lokaler ÖPNV-Angebote und werden hier aufgrund ihrer zunehmenden Bedeutung gesondert aufgeführt. Sie kommen zum Einsatz, wenn im regulären Linienverkehr keine verkehrlich sinnvollen oder wirtschaftlichen Angebote möglich sind. Denn problematisch ist der Einsatz regulärer Linienverkehrsangebote, wenn die Verkehrsnachfrage gering ist oder über einen längeren Zeitraum kontinuierlich abnimmt. In diesen Fällen reagieren die Verkehrsunternehmen in der Regel mit der Zusammenfassung oder Streichung von Fahrten. Die differenzierten Bedienungsweisen ermöglichen in Schwachverkehrszeiten, in Tagesrandlagen oder auch über den gesamten Tag hinweg ein nachfrageorientiertes Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im regulären Linienbetrieb gibt es verschiedene differenzierte Bedienungsweisen mit Kraftomnibussen (Schnellbus, Quartierbus, Citybus, Trampbus, Nachtbus, Discobus, Bürgerbus). Neben dem Einsatz von Kleinbussen bei schwach ausgelasteten Fahrten ist der Einsatz von Rufbussen, Anruf-Linientaxi (ALT) und Anruf-Sammeltaxi (AST) als flexibles und bedarfsorientiertes Angebot besonders verbreitet.

Anrufverkehre (insbesondere Rufbus, Anruf-Linientaxi und Anruf-Sammeltaxi) werden meist in folgender Form durchgeführt:

Abfahrt an Haltestellen, die für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen genehmigt und für den Anrufverkehr besonders gekennzeichnet werden. Der Ausstieg kann ebenfalls an einer genehmigten Haltestelle oder direkt am Fahrtziel erfolgen. Die Abfahrt erfolgt nach einem festen Zeitplan; die Fahrt findet nur statt, wenn bis zu einem vorgegebenen Zeitpunkt (in der Regel 30 – 60 Minuten vor Abfahrt) der Fahrtwunsch unter einer Service-Telefonnummer beim Verkehrsunternehmen bzw. direkt bei dem durchführenden Unternehmen angemeldet wird. Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxi-Verkehre dürfen nur mit Fahrzeugen durchgeführt werden, für die eine Genehmigung für den Taxen- oder Mietwagenverkehr vorliegt. Es handelt sich dabei im Regelfall um Pkw mit 5 – 8 Sitzen. Für die Ausstattung und Kennzeichnung der Fahrzeuge gibt es besondere Vorgaben der Genehmigungsbehörde. Im Zuge der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sind auch Fahrzeuge (z. B. Kleinbusse) einzusetzen, die eine Rollstuhl- oder Kinderwagenmitnahme ermöglichen. Da Anrufverkehre immer nur dann stattfinden, wenn vorher Fahrtwünsche angemeldet werden, entstehen dadurch geringere Kosten als bei einer regulären Linienbedienung. Die Erfahrung zeigt, dass die Nutzung bei Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxi-Fahrten im Durchschnitt bei etwa 1,3 Personen pro Fahrt liegt.

Differenzierte Bedienungsweisen in der Region Braunschweig

In der Region Braunschweig gibt es einen fast flächendeckenden Einsatz von differenzierten Bedienungsweisen. Sie sind selbstverständlicher Teil des ÖPNV-Systems. Gemäß den Tarifbestimmungen des Verbundtarifs Region Braunschweig findet auch für differenzierte Bedienungsweisen grundsätzlich der Verbundtarif Anwendung, d. h. für alle Fahrten wird ein gültiger Verbundfahrtschein akzeptiert. Teilweise ist allerdings ein Komfortzuschlag zu entrichten. Kein Komfortzuschlag ist für Anruf-Linientaxen und Rufbusse zu entrichten.

Auf den insgesamt etwa 290 in der Region verkehrenden Buslinien bestehen auf mehr als 150 dieser Linien Angebote mit differenzierten Bedienungsweisen neben den fest verkehrenden Fahrtenangeboten. Darüber hinaus existieren speziell ausgewiesene Anrufverkehre für die lokale Erschließung, z. B. im Stadtverkehr oder Anschlussverkehr. Je nach Verkehrsgebiet oder Verkehrsunternehmen unterscheiden sich jedoch die Angebote in der Vermarktung, Koordination und Kommunikation.

Ziel sollte deshalb eine Standardisierung dieser Angebotsformen sein, welche dem Nutzer den Zugang durch entsprechende Informationen erleichtert und die Kommunikation zwischen Fahrgast und Mobilitätsanbietern durch eine zentrale Plattform verbessert. Ein einheitliches Marketingkonzept kann darüber hinaus Barrieren zur Nutzung differenzierter Bedienungsweisen mindern.



Einsatz von Bürgerbussen

In der Region Braunschweig existieren derzeit keine aktiven Bürgerbusse, es gibt aber einzelne Bürgerbusvereine, die einen Bürgerbusbetrieb anstreben. Darüber hinaus gibt es in einigen Gebietskörperschaften erste Überlegungen bzw. konkrete Planungen für ein Bürgerbusangebot.

Bei einer Planung eines Bürgerbussystems steht der ZGB den Gemeinden beratend zur Seite, um diese bei rechtlichen und planerischen Fragen zu unterstützen.

Grundsätzlich sollten aus Sicht des ZGB folgende Rahmenbedingungen bei einer Umsetzung eines Bürgerbusses beachtet werden:

- Bürgerbusse sind Teil des ÖPNV und ergänzen das vorhandene Angebot.
- Es ist eine Genehmigung der LNVG nach dem PBefG erforderlich; es ist also die Zusammenarbeit mit einem der vorhandenen Verkehrsunternehmen (VU) sinnvoll, das als verantwortlicher Genehmigungsinhaber auftritt.
- Das Fahrpersonal braucht eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Ausbildung/Schulung kann durch das VU erfolgen.
- Über einen Vertrag zwischen dem VU und dem Bürgerbusverein müssen Einzelheiten (Pflichten, Betrieb etc.) geregelt werden.
- Der Fahrplan ist gemeinsam mit einem VU und dem ZGB zu erarbeiten bzw. abzustimmen.
- Das Bürgerbusangebot sollte möglichst mit dem vorhandenen Angebot verknüpft werden und bietet ein Angebot zu den Zeiten, in denen kein regulärer Bus fährt.
- Es ist grundsätzlich der Verbundtarif Region Braunschweig anzuwenden, um die verkehrlichen und tariflichen Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten zu gewährleisten.
- Das Land Niedersachsen gewährt Zuwendungen für die Beschaffung von Bürgerbusfahrzeugen, die durch das VU oder auch vom Bürgerbusverein beschafft werden können. Die Beschaffung durch das VU erscheint als die zweckmäßigere Lösung, weil dort bereits ein Fuhrpark gemanagt wird.
- Bei der Planung des Personaleinsatzes für den Bürgerbus sollten Erfahrungen anderer Bürgerbusse berücksichtigt werden. Man benötigt ausreichendes Fahrpersonal, um nicht einige wenige zu überfordern, denn Bürgerbusse scheitern oft daran, dass zu wenige Personen zur Verfügung stehen.
- Ein mögliches Defizit aus dem Betrieb muss berücksichtigt werden: Im Regelfall wird es durch die Gemeinde getragen, es sind aber z. B. bei kommunalen VU auch andere Konstellationen denkbar. Dazu ist eine Kalkulation erforderlich, um das mögliche Defizit abzuschätzen.



A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

In diesem Kapitel werden die ÖPNV-Angebote in der Region Braunschweig in ihrem Bestand dargestellt, bezogen auf die Zielvorstellungen analysiert und daraus abgeleitete Maßnahmen beschrieben. Im Kapitel E1 werden die regionalen ÖPNV-Angebote, in den Beschreibungen der Teilnetze in Kapitel E2 werden im Schwerpunkt die lokalen ÖPNV-Angebote behandelt und Querbezüge zu den regionalen ÖPNV-Angeboten hergestellt. In den Kapiteln E3 und E4 werden die Infrastruktur, in Kapitel E5 Fahrzeuge, in Kapitel E6 die Themen Fahrgastinformation/Mobilitätsmanagement, in Kapitel E7 der Bereich Marketing und in Kapitel E8 die Themenbereiche Tarif und Vertrieb behandelt.

Regionaler ÖPNV

In diesem Kapitel werden die regionalen ÖPNV-Angebote behandelt, unterschieden nach Eisenbahnverkehr (Kapitel E1.1), RegioBussen (Kapitel E1.2) und Verknüpfungen untereinander (Kapitel E1.3).

Ergänzend zu den Angeboten im Eisenbahnverkehr und der RegioBusse können nach entsprechender Prüfung in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes Regionalschnellbusse (vgl. Kapitel D2.1) als zusätzliches ÖPNV-Angebot der Bedienungsebene 1, z. B. zwischen Helmstedt und Wolfsburg, eingerichtet werden.

Eisenbahnverkehr

Die Verkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr im Bereich der Region Braunschweig wurden in den letzten Jahren je nach Netz federführend von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) oder dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) komplett im Wettbewerb vergeben. Die Netze wurden zum Fahrplanwechsel Dezember 2014 bzw. 2015 durch neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Betrieb genommen. Für einzelne Verbandsgrenzen überschreitende Verkehre, die federführend von der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ausgeschrieben werden, erfolgte im Jahr 2015 eine Neuausschreibung mit Neuvergabe zum Fahrplanwechsel Dezember 2018.

Für die Ausschreibungsverfahren wurden in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Wettbewerbsnetze gebildet, die in der Karte E1.1/1 dargestellt sind. Maßgebende Kriterien für eine Netzbildung waren Elemente, die auf die Wirtschaftlichkeit Einfluss haben, wie Traktionsart, Fahrzeugbestand, verkehrliche Zusammenhänge, Linienverläufe, Größe des Netzes. Weiter wurde für Niedersachsen eine einheitliche Liniennummerierung vorgenommen, die der Karte E1.1/2 entnommen werden kann.

Sonderverkehre, die von Dritten angestrebt werden und mit dem ÖPNV-Angebot verknüpft werden sollen, z.B. ein Pendelzugbetrieb SZ-Bad – SZ-Calbecht für Veranstaltungen der Ostfalia Salzgitter, sollen mit dem ZGB abgestimmt werden.

In den folgenden Kapiteln werden die Fahrgastnachfrage (Stand 2014) und Qualitätsanforderungen sowie die Eisenbahnnetze mit Stand Dezember 2015 einzeln beschrieben. Eine Analyse und Maßnahmenübersicht für die Eisenbahnlinien in der Region Braunschweig schließen sich an.

Bei den Maßnahmen wird angestrebt, dass auf besonders aufkommensstarken Relationen und Achsen mit hohem ÖV-Potential das Angebot auf den entsprechenden Eisenbahnlinien deutlich über das angestrebte Mindestangebot der Bedienungsebene 1 hinaus verdichtet wird, um einen größtmöglichen Anstieg der Nutzer des ÖV mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln zu erreichen.

Die Realisierung der aufgeführten Maßnahmen ist mit den betroffenen SPNV-Aufgabenträgern abzustimmen und steht unter dem Vorbehalt der betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten.

Streckenreaktivierung

Das Land Niedersachsen hat im Rahmen der Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken acht Eisenbahnstrecken in Niedersachsen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs unterzogen. In der Region Braunschweig waren dies die Streckenverlängerung von der Station Salzgitter-Lebenstedt nach Salzgitter-Fredenberg und die Strecke Braunschweig Hbf – Wendeburg-Harvesse, die ab der Station Braunschweig-Gliesmarode für den SPNV ertüchtigt werden müsste.

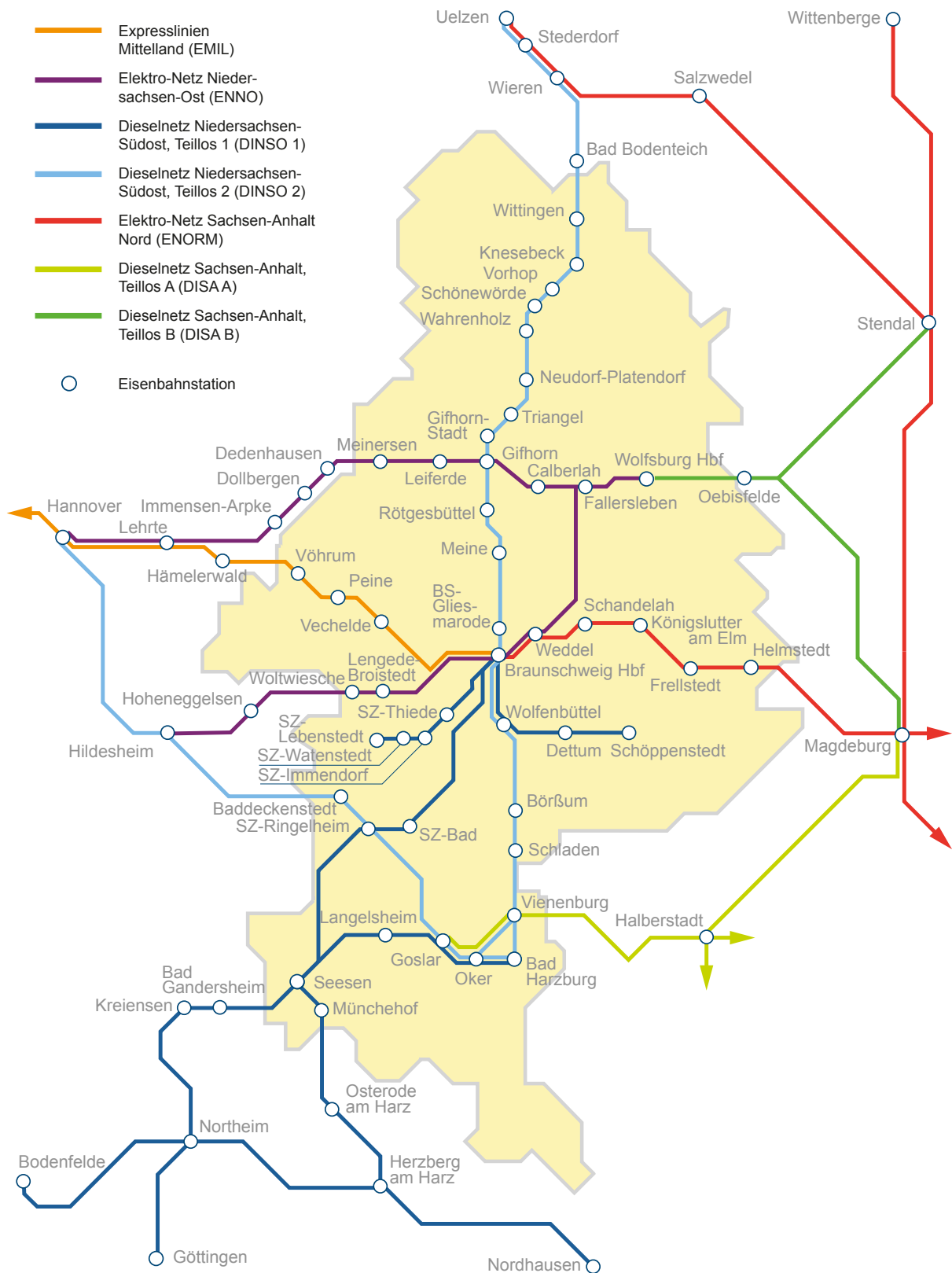
Für die Eisenbahnstrecke Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,82 ermittelt. Damit ist der Neubau bzw. die Ertüchtigung dieser Strecke förderfähig. Für eine Realisierung dieser Strecke ist der Neubau eines Streckenabschnittes einschließlich der Verlegung der Station Salzgitter-Lebenstedt notwendig, die Ertüchtigung vorhandener Streckenteile und der Neubau der Station Salzgitter-Fredenberg. Derzeit werden die nächsten Arbeitsschritte abgestimmt.

Für die Eisenbahnstrecke (Braunschweig Hbf –) Braunschweig-Gliesmarode – Wendeburg-Harvesse wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,7 ermittelt. Damit ist die Ertüchtigung dieser Strecke und der Neubau von Stationen mit den der Untersuchung zugrunde gelegten Randbedingungen nicht förderfähig. Hier möchte die Landesregierung noch die Möglichkeit einer Reaktivierung offen halten. So werden durch veränderte Randbedingungen, z. B. geringere Investitionskosten, noch Chancen gesehen. Dazu sollen weitere Gespräche geführt werden.

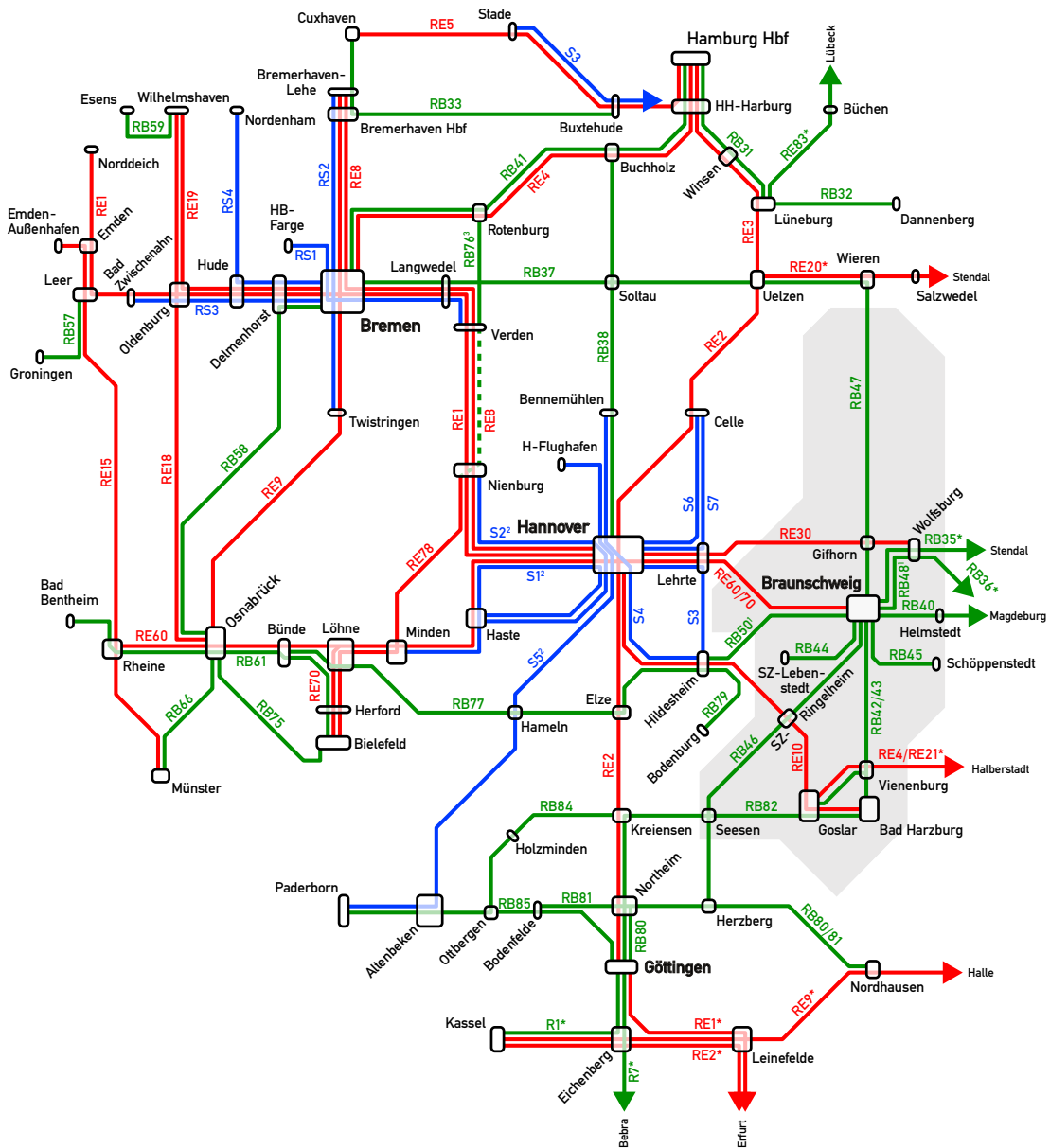
Für diese Strecken liegen die Voraussetzungen einer Finanzierung des Betriebes noch nicht vor, ebenso wie die infrastrukturellen Anforderungen, die noch vertiefter geprüft werden müssen.

Karte
E1.1

SPNV-Wettbewerbsnetze



SPNV-Liniennetzplan

Karte
E1.1/2

Linienplan 2015

Niedersachsen/Bremen

- Express-Linien **RE**
- Metropol-Linien **S** **RS**
- Regional-Linien **RB**

Bemerkungen

- * Produktbezeichnung und Liniennummer von Linien, die überwiegend in benachbarten Ländern verkehren, können vom allgemeinen Schema abweichen.
- ¹ ab 12/2015: RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim
- ² Nicht dargestellt sind die Express-S-Bahn-Linien (HVZ-Verstärker)
 - S21: Hannover Hbf – Barsinghausen
 - S51: Seelze – Hannover Hbf – Hameln
- ³ Die Linie RB76 Rotenburg – Verden verkehrt am Wochenende weiter bis Minden

Quelle: LNVG, November 2014

E1.1.1 Fahrgastnachfrage im Eisenbahnverkehr

Die Fahrgastnachfrage im Eisenbahnverkehr (Grundlage sind die Daten des Reisendenerfassungssystems (RES) der DB AG) an Werktagen (Montag bis Freitag) ist für das Jahr 2014 in Karte E1.1.1/1 dargestellt. Diese Fahrgastnachfrage wird verglichen mit den Werten aus 2008 (Karte E1.1.1/2), dem Jahr nach Einstellung des Betriebes auf der Strecke Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt, um eine vergleichbare Linienstruktur zu Grunde zu legen. Die Veränderungen sind in Karte E1.1.1/3 dargestellt.

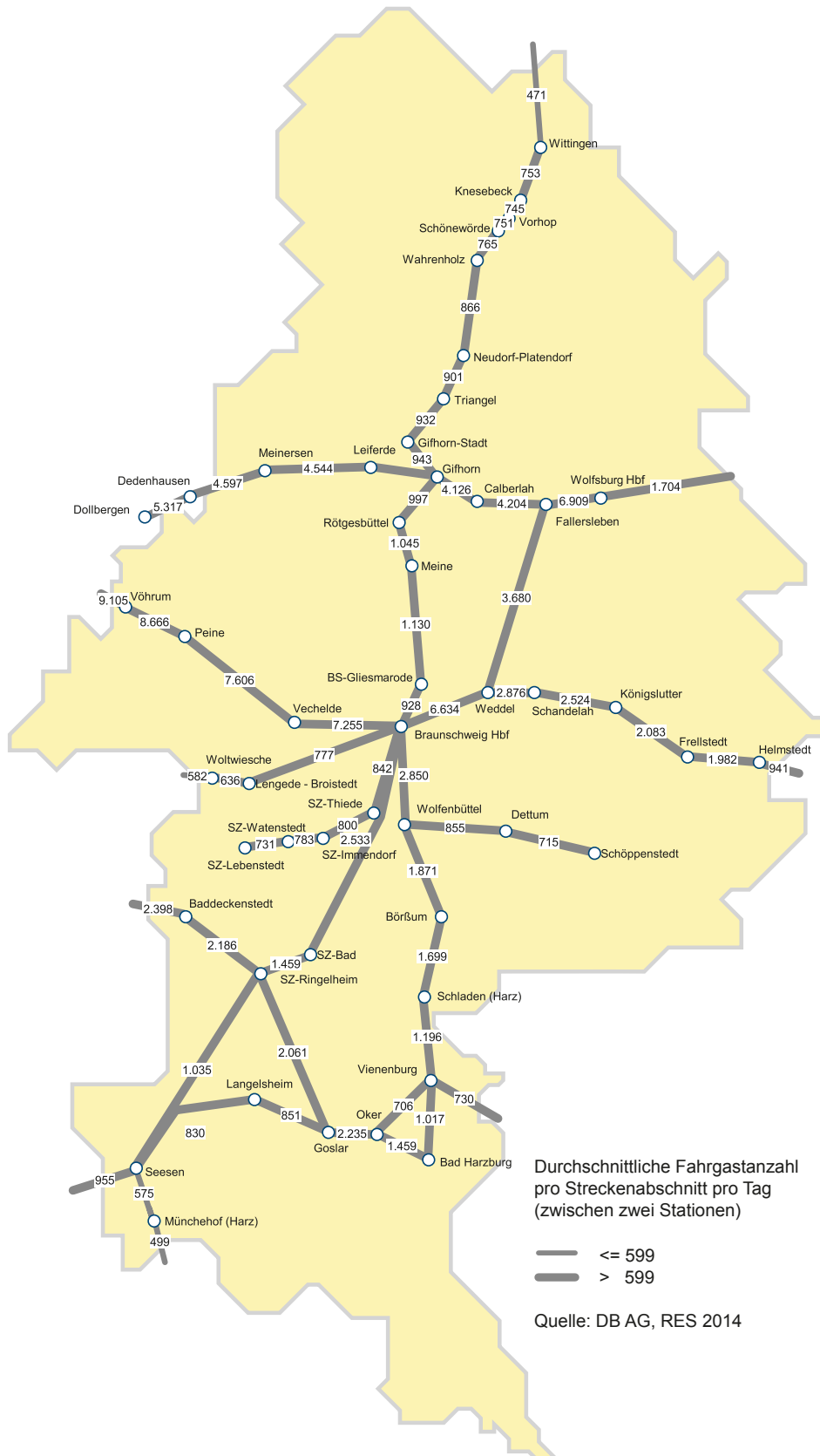
Bei der Interpretation der Veränderungen ist zu beachten, dass je nach Bezugsjahr die Werte schwanken. Besonderes Augenmerk ist auf die Linien zu richten, die einen eindeutigen Trend zeigen. So weisen alle Regionalexpress-Linien zwischen den Oberzentren Braunschweig, Hannover, Hildesheim und Wolfsburg sehr starke Fahrgaststeigerungen auf. Das gilt sogar für den RE50 zwischen Hildesheim und Braunschweig, der erst ab Dezember 2015 im Stundentakt mit neuem Fahrzeugmaterial den Betrieb aufnehmen wird. Eine deutliche Zunahme hat auch der RE10 Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg zu verzeichnen. Die Regionalbahn-Linien, bis auf die RB47 im Abschnitt Gifhorn-Stadt – Verbandsgrenze, zeigen leichte Steigerungen, die sich, wie auch die Abnahme auf der RB47, im Schwankungsbereich der letzten Jahre bewegen. Der Abschnitt der RB42/43 zwischen Vienenburg – Wolfenbüttel – Braunschweig weist demgegenüber signifikante Abnahmen auf, die auch mit der Konkurrenz durch die sehr gut ausgebaute parallele Straßeninfrastruktur (A395) zu begründen sind.

Durch die Angebotsverbesserung, die stufenweise ab Dezember 2014 auf den RB-Linien umgesetzt werden, ist für die nächsten Jahre eine deutlich erhöhte Fahrgastnachfrage zu erwarten. Auch für die RE-Linien wird vor allem durch die Angebotsverbesserungen auf der Linie RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg von weiteren Fahrgaststeigerungen ausgegangen. Um den steigenden Fahrgastzahlen ein adäquates Angebot gegenüber zu stellen, wird für die RE-Linien zwischen den Oberzentren Braunschweig, Hannover, Salzgitter und Wolfsburg ein Halbstundentakt zumindest von Montag bis Freitag angestrebt. Ebenso wird erwartet, dass im Stadt-Umland-Verkehr von Braunschweig zu den umliegenden Zentren die Fahrgastzahlen deutlich steigen werden, so dass auch hier ein Halbstundentakt von Montag bis Freitag angestrebt wird.



Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 (Montag – Freitag)

Karte
E1.1.1/1



Karte
E1.1.1/2

Fahrgastnachfrage im SPNV 2008 (Montag – Freitag)



Veränderung Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 zu 2008 (Montag – Freitag)

Karte
E1.1.1/3



E1.1.2

Qualitätsanforderungen im Eisenbahnverkehr

In den SPNV-Verkehrsverträgen, die im Dezember 2014 bzw. Dezember 2015 in Kraft getreten sind, wurden wesentlich differenziertere Qualitätsanforderungen gestellt als bei den DB-Altverträgen. Ein Grund für die Spezifizierung der Qualitätsanforderungen liegt am Wechsel von Nettoverträgen zu Bruttoverträgen, somit wird das Einnahmerisiko größtenteils vom Besteller der Verkehrsleistungen getragen. Um gleichbleibende bzw. steigende Qualität zu erzielen, muss der Besteller Zielwerte für bestimmte Qualitätskriterien vertraglich festlegen, die bei Unterschreitung in Form von Minderleistung oder Nichtleistung mit einem Malus belegt werden. Besteller sind die SPNV-Aufgabenträger, die für die zugeordneten Linien zuständig sind. Der ZGB ist bei allen hier aufgeführten Verträgen Besteller von Verkehrsleistungen. Die Kalkulation, d.h. Abzug der Malusse vom Zuschuss übernimmt der federführende Aufgabenträger. Im ENNO wird der ZGB die vertragskonforme Umsetzung federführend kontrollieren und bewerten. Bei den Verträgen DINSO 1, DINSO 2 und EMIL hat die LNVG die Federführung, bei den Verträgen ABA, ENORM, NHN, RX Halle-Goslar, DISA A und DISA B die NASA.

Folgende Qualitätskriterien sind in den Verkehrsverträgen aufgeführt:

Pünktlichkeit

Grundsätzlich ist der Zug pünktlich, wenn er die im Fahrplan veröffentlichten Ankunfts- und Abfahrtzeit minutengenau einhält. Züge gelten aber auch im weiteren Sinne als pünktlich, wenn sie bis zu 3 Minuten (180 Sekunden) verspätet sind.

Zugausfälle

Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn er nicht verkehrt. Der Zug gilt aber auch bei einer Verspätung von über 59 Minuten als ausgefallen.

Zugbildung/ Sitzplatzkapazität

Die Zugbildung bzw. Behängung wird für jede Fahrt vom Aufgabenträger vorgegeben. Die bestellte Behängung des Zugs muss erbracht werden, ansonsten wird die Reduzierung des Leistungsumfangs durch das EVU vom Aufgabenträger mit einer Sanktion belegt.

Busnot- und Schienenersatzverkehr (BNV, SEV)

Im Falle von Zugausfällen ist das EVU verpflichtet Busnotverkehr (bei unplanmäßigen Ausfällen) und Schienenersatzverkehr (bei planbaren Ausfällen wie z.B. Bauvorhaben auf dem Schienennetz) durchzuführen.

Fahrzeugzustand (Sauberkeit und Funktion)

Das innere wie auch das äußere Erscheinungsbild des Zuges muss ein definiertes im Allgemeinen anerkanntes und zufrieden stellendes Sauberkeitsniveau erfüllen.

Zugbegleit- und Sicherheitspersonal

Die Besetzungsquote der Züge mit Kundenbetreuern und Sicherheitspersonalen wird in jedem Verkehrsvertrag vorgegeben. Die Kundenbetreuer sollen Fahrscheinkontrollen durchführen, den Fahrgästen Auskünfte über Anschluss und Tarife und bei Bedarf auch Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen geben.

Fahrgastinformation

Der Fahrgast ist vor, während und nach einer Reise durch die EVU mit Hilfe verschiedener Medien zu informieren. Dazu gehören Printmedien, Auskunftssysteme, Internetpräsenz, statische Fahrgastinformationen an und in den Fahrzeugen sowie an den Stationen (visuell und akustisch) und eine telefonische Hotline.

Kundenservice und Beschwerdemanagement

Jedes Kundenanliegen muss erfasst, analysiert, bearbeitet und für den Aufgabenträger dokumentiert werden. Die Kundenanliegen sollen ehrlich und offen beantwortet werden. Eingehende Beschwerden sollen vom EVU als Hinweis zur Optimierung fahrgastfreundlicher Betriebsabläufe genutzt werden.

Der Abgleich zwischen Soll-Qualitätskriterien und der tatsächlich erbrachten Qualität erfolgt anhand von Berichten, die von den EVU erstellt werden. Weitere Kontrollinstrumente sind unangemeldete Stichproben durch den Aufgabenträger, sowie Tendenzen, die durch das VRB-Beschwerdemanagement ersichtlich werden.

Die Qualitätsabweichung wird entsprechend der Festlegungen in den Verkehrsverträgen monetär beziffert und abgerechnet.

Kundenmonitor

In den niedersächsischen Verkehrsverträgen dient die Kundenzufriedenheitsanalyse (Kundenmonitor) ab dem zweiten Betriebsjahr des Netzes als Kontrollinstrument für die subjektiven Qualitätseigenschaften wie Fahrzeugzustand, Servicequalität und Qualität der Fahrgastinformationen. Die Befragungsergebnisse aus dem Kundenmonitor werden bei schlechtem Ergebnis als Grundlage für eine Zuschussminderung herangezogen.

Stichproben durch Qualitätstester

Professionelle Qualitätstester sollen Stichprobenkontrollen durchführen. Hierdurch werden ergänzende Informationen gewonnen und es können aktuelle Qualitätsmängel aufgedeckt werden, die vom EVU zeitnah zu beheben sind.

E1.1.3

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“

Tabelle
E1.1.3

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1, Stand 01/2016

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“		
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem		
Laufzeit	15 Jahre		
Beginn/Ende	12/2014 – 12/2029		
Vertragsgegenstand			
EVU	DB Regio AG, Region Nord, Verkehrsbetrieb Niedersachsen/Bremen		
SPNV-Linien	RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg RB80 Göttingen – Nordhausen RB81 Bodenfelde – Northeim – Nordhausen RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen		
Leistungsvolumen	rd. 3,73 Mio. Zug-km, davon rd. 1,76 Mio. Zug-km (47,2%) im ZGB		
Leistungsumfang	RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	34	16	14
Takt	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	0	0	0
Leistungsumfang	RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	32	14	14
Takt	Stundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	2	0	0
Leistungsumfang	RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	36	32	30 (16)
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt (Zweistundentakt Seesen – Herzberg)
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	0	0	0
Leistungsumfang	RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	34	32	32
Takt	2 × Zweistundentakt	2 × Zweistundentakt	2 × Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	0	0	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Dieseltriebzug		
Baureihe	BR 648.25/Alstom LINT 41		
Fahrzeugbaujahr	2005/Gebrauchtfahrzeuge der DB Regio AG – Redesign für DINSO 1		
Anzahl	27		

Fortsetzung Tabelle E1.1.3

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1, Stand 01/2016

Kapazität	
Sitzplätze	126
Fahrradstellplätze	6
Barrierefreiheit	Ja
FIS	Ja

RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt

Das Fahrplanangebot wurde ab 14.12.2014 mit einem Stundentakt von Montag bis Freitag und einem Zweistundentakt am Wochenende sowie einem erweiterten Bedienungszeitraum deutlich aufgewertet. Das Angebot entspricht noch nicht dem Mindestbedienungsangebot.

Die Züge der RB44 wurden in ihrer Zeitlage um 30 Minuten verändert, um im Braunschweiger Hbf bessere Anschlüsse an den SPfV herzustellen. Die RB44 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen und den Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr (SPfV) ermöglichen. Im Rahmen weiterer Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz ist u.a. für kürzere Fahrzeiten die Aufgabe der Stationen SZ-Watenstedt und SZ-Immendorf zu prüfen und eine Streckenbeschleunigung z.B. für SZ-Drütte umzusetzen.

Um dem Mindestbedienungsangebot zu entsprechen, werden angestrebt für Montag bis Freitag ein zusätzliches Fahrtenpaar am Abend sowie für einen Stundentakt an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen jeweils 9 zusätzliche Fahrtenpaare verkehren zu lassen.

Weiter wird wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen ein Halbstundentakt des vorhandenen Produktes oder die Einführung eines zusätzlichen stündlich verkehrenden korridorerschließenden Produkts (Bedienungsebene 2) vorgesehen.

Durch die geplante zusätzliche Station Braunschweig-Leiferde West sind weitere Fahrgäste zu erwarten. Diese Station ist mit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur betrieblich umsetzbar.

RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt

Das Fahrplanangebot wurde ab 14.12.2014 mit einem Stundentakt von Montag bis Freitag und einem Zweistundentakt am Wochenende sowie einem erweiterten Bedienungszeitraum deutlich aufgewertet. Zusätzlich wurden auf der RB45 zusätzliche Züge für den Schülerverkehr bestellt. Das Angebot entspricht noch nicht dem Mindestbedienungsangebot.

Die RB45 ist Teil der Bedienungsebene 2 und hat eine den Korridor Schöppenstedt – Wolfenbüttel – Braunschweig erschließende Funktion.

Um dem Mindestbedienungsangebot zu entsprechen, werden angestrebt für Montag bis Freitag ein zusätzliches Fahrtenpaar am Abend und für einen Stundentakt an Samstagen 9 zusätzliche Fahrtenpaare zu bestellen. Weiter wird ein Stundentakt an Sonn- und Feiertagen angestrebt, der sich durch die Verknüpfung mit der RB44 verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll umsetzen lässt.

Wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig wurde die RB45 so gelegt, dass sich in Kombination mit der RB42/43 ein Halbstundentakt ergibt. Mit den Taktverdichtungen am Wochenende würde auch am Wochenende ein Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel realisiert.

Im Rahmen weiterer Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz soll die Strecke beschleunigt und wegen der starken Verkehrsströme zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel eine Verdichtung der RB45 zu einem 30-min-Takt über den Tag geprüft werden. Um Taktabweichungen an Schultagen zu vermeiden sind geeignete Verbesserungen der Infrastruktur umzusetzen. Auch im Bahnhof Schöppenstedt sind die Voraussetzungen zur Durchführung von Taktverdichtungen im Schülerverkehr bei der Dimensionierung der Infrastruktur vorzusehen.

Durch die geplanten zusätzlichen Stationen Wolfenbüttel-Wendessen und Braunschweig-Leiferde Ost sind weitere Fahrgäste zu erwarten. Diese Stationen sind mit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur betrieblich umsetzbar. Die Einbindung weiterer neuer Stationen ist zu prüfen.

RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg

Ab Fahrplanwechsel 14.12.2014 wurde auf der RB46 am Samstag ein durchgehender Stundentakt von Braunschweig über Seesen nach Herzberg eingerichtet. An Sonn- und Feiertagen wird zwischen Braunschweig und Seesen im Stundentakt und zwischen Seesen und Herzberg im Zweistundentakt gefahren. Die RB46 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen und den Anschluss an den SPFV ermöglichen. Das Angebot entspricht noch nicht dem Mindestbedienungsangebot.

Im Rahmen weiterer Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz soll wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen ein Halbstundentakt des vorhandenen Produktes oder die Einführung eines zusätzlichen stündlich verkehrenden korridorerschließenden Produkts (Bedienungsebene 2) zwischen Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim – Seesen umgesetzt werden. Mit dem zusätzlichen Produkt soll auch die Anschlusssituation in Salzgitter-Ringelheim für Fahrgäste von/nach Salzgitter-Bad nach/von Hildesheim und Hannover verbessert werden. In diesem Zusammenhang sollte auch die Verknüpfung mit den lokalen Busangeboten an einer neu zu errichtenden Station geprüft werden. Ebenso sollte für eine zuverlässige Betriebsabwicklung und Anschlusssicherung an den SPFV in Braunschweig Hbf das zweite Streckengleis zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-Ringelheim reaktiviert werden, um einen Verspätungsabbau auf der ansonsten eingleisigen Streckeninfrastruktur zu ermöglichen.

RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen

Alle Züge der RB82 sollen in Bad Harzburg beginnen und enden. Das Fahrplanangebot soll überprüft werden mit dem Ziel einen Stundentakt nach Göttingen anzubieten gegenüber dem heutigen Angebot mit 2 × Zweistundentakt. Die RB82 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen und den Anschluss an den SPFV ermöglichen.

Alle Maßnahmen an der RB82 sollen unter Beibehaltung der Anschlussverknüpfung ggf. unter Gewährleistung einer Flügelung/Durchbindung in Goslar mit dem HEX4 (RX4) (beim Stundentakt auch mit dem HEX21 (RX21)) erfolgen.

Für eine zuverlässigere Verknüpfung in Goslar zwischen der RB82 und dem HEX4 (RX4) sind betriebliche und/oder infrastrukturelle Maßnahmen zu entwickeln und umgehend umzusetzen.

Maßnahmen

Auf der Grundlage der vorhandenen Infrastruktur sollen je nach Priorität und verfügbarer Finanzmittel folgende Verkehrsleistungen zusätzlich bestellt werden:

- RB44: zusätzliche Fahrten am Abend, Ergänzung zum Stundentakt an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen (sehr hohe Priorität)
- RB44: Halbstundentakt Montag – Freitag (sehr hohe Priorität)
- RB45: zusätzliche Fahrten am Abend und Ergänzung zum Stundentakt an Samstagen (sehr hohe Priorität) sowie Ergänzung zum Stundentakt an Sonn- und Feiertagen (hohe Priorität)
- RB45: Halbstundentakt Montag – Freitag (mittlere Priorität)
- RB46: Halbstundentakt Montag – Freitag (sehr hohe Priorität)
- RB82: Nutzung des Anfang- und Endpunktes Bad Harzburg für alle Fahrten (mittlere Priorität)

Bei den weitergehenden Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz sind für das DINSO 1 zu berücksichtigen:

- Kürzere Fahrzeiten (Streckenbeschleunigungen z.B. RB44)
- Neue Stationen (Wolfenbüttel-Wendessen, Braunschweig-Leiferde, weitere zu prüfen)
- Zusätzliche Zugangebote (RB44, RB45, RB46, RB82)
- Ausbau der Streckeninfrastruktur



E1.1.4

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“

Tabelle
E1.1.4

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2, Stand 01/2016

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO2“		
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem		
Laufzeit	15 Jahre		
Beginn/Ende	12/2014 – 12/2029		
EVU	erixx GmbH		
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	RE10 Bad Harzburg – Goslar – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover RB32 Lüneburg – Dannenberg RB42 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg RB43 Braunschweig – Vienenburg – Goslar RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen		
Leistungsvolumen	rd. 2,95 Mio. Zug-km, davon rd. 1,80 Zug-km (61,0%) im ZGB		
Leistungsumfang	RE10 Bad Harzburg – Goslar – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	36	34	34
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	2	0	0
Leistungsumfang	RB42 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	35	34	32
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	1	0	0
Leistungsumfang	RB43 Braunschweig – Vienenburg – Goslar		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	36	34	32
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtung)	0	0	0
Leistungsumfang	RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	Mo-Do: 17, Fr: 18	16	16
Takt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	4	0	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Dieseltriebzug		
Baureihe	BR 622.2/Alstom LINT 54		
Fahrzeugbaujahr	2014/Neufahrzeuge aus dem Fahrzeugpool der LNVG		
Anzahl	28		
Kapazität			
Sitzplätze	157		
Fahrradstellplätze	12		
Barrierefreiheit	Ja		
FIS	Ja		

RE10 Bad Harzburg – Goslar – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover

Mit Fahrplanwechsel am 14.12.2014 wurden die ehemals zweistündlichen durchgehenden Fahrten des Neigetechnikzuges von Hannover über Goslar, Bad Harzburg, Vienenburg nach Halberstadt und Halle durch stündliche Fahrtmöglichkeit Hannover – Goslar – Bad Harzburg / Goslar – Vienenburg – Halberstadt mit Umstieg in Goslar ersetzt.

Die neue Verbindung nahm als RE10 den Betrieb mit neuem, einheitlichen Fahrzeugmaterial und einem regelmäßigen Stundentakt auf. Der Bedienungszeitraum wurde mit einer zusätzlichen Fahrt abends ausgeweitet. Die in Goslar angebotenen stündlichen Verknüpfungen des RE10 mit dem HEX4/RE21 von/nach Halberstadt/Halle/Magdeburg haben eine sehr hohe verkehrliche Bedeutung und sind daher besonders zuverlässig zu betreiben. Die RE10 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen und den Anschluss an den SPFV ermöglichen.

Es sollen alle Züge in Bad Harzburg beginnen und enden. Montag bis Freitag soll eine zusätzliche Zugfahrt von Hannover erfolgen, am Freitag- und Samstagabend von Bad Harzburg.

Für eine zuverlässigere Verknüpfung in Goslar zwischen dem RE10 und dem HEX4/RX4 sowie dem HEX21/RX21 (bis 13.12.2015 RE21) sind betriebliche und/oder infrastrukturelle Maßnahmen zu entwickeln und umgehend umzusetzen.

Das Fahrplanangebot wird je nach Verkehrsaufkommen mit bis zu drei gekuppelten Dieseltriebwagen gefahren. Die fehlende Durchgängigkeit dieser Fahrzeugkonfiguration kann eine ausgleichende Verteilung der Fahrgäste während der Fahrt über die Zugkonfiguration erschweren, ermöglicht allerdings eine nachfrageorientierte Zugkonfiguration. Langfristig sollte die Strecke ab der vorhandenen Elektrifizierung im Bereich Hildesheim weiter bis nach Bad Harzburg elektrifiziert werden, um elektrisch betriebene Züge einsetzen zu können. Dadurch würden sich verschiedene Möglichkeiten ergeben, Züge, die bisher im Hauptbahnhof Hannover enden, durchzubinden und so den Bahnhof Hannover zu entlasten sowie neue attraktive durchgehende, umsteigefreie Verbindungen zu schaffen.

RB42 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg

RB43 Braunschweig – Vienenburg – Goslar

Die RB42 und RB43 bilden zusammen das Angebot auf den Strecken Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg/Goslar auch bezeichnet als RB42/43. Es kommt ein sog. Flügelzugkonzept zum Einsatz. Von Braunschweig fährt ein Zug mit zwei Dieseltriebwagen nach Vienenburg. In Vienenburg trennen sich die Fahrzeuge, ein Fahrzeug fährt weiter nach Bad Harzburg (RB42), das andere Fahrzeug fährt weiter nach Goslar (RB43). In Gegenrichtung kommt jeweils ein Fahrzeug von Goslar bzw. Bad Harzburg. In Vienenburg werden die Fahrzeuge zu einer Zugeinheit mit zwei Dieseltriebwagen verbunden und fahren gemeinsam weiter nach Braunschweig.

Mit Inbetriebnahme der für das Flügelzugkonzept erforderlichen „Beifahranlage“ der DB Netz AG in Vienenburg wird ab Juni 2016 sowohl auf der RB42 als auch auf der RB43 ein Stundentakt von Montag bis Sonntag gefahren. Für Tagesrandlagen werden zusätzliche Fahrten angestrebt. Die RB42/43 sind Teil der Bedienungsebene 1 und sollen schnelle Verbindungen und den Anschluss an den SPFV ermöglichen.

Für den Berufs- und Schülerverkehr in Richtung Braunschweig am Morgen wurde 2015 eine Zugfahrt so aufgeteilt, dass der Triebwagen, der von Bad Harzburg kommt, ca. 20 Minuten vor dem Triebwagen, der von Goslar kommt, fährt, um so ein erweitertes Fahrtenangebot anzubie-

ten. Um Kapazitätsengpässen zu begegnen, sind mit der LNVG Gespräche über die Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge aus dem LNVG-Fahrzeugpool aufzunehmen.

Wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig wurden die RB42/43 und die RB44 auf diesem Abschnitt so gelegt, dass sich ein Halbstundentakt ergibt.

In Vienenburg wird die RB42/43 mit den HEX4/HEX21 von/nach Halberstadt verknüpft. Im Rahmen der Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz sollen Möglichkeiten geprüft werden, die Strecke zu beschleunigen und die Umsteigezeiten in Vienenburg zu verringern.

RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen

Der für die RB47 vorgesehene Stundentakt von Montag bis Freitag kann erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 umgesetzt werden, da die dafür erforderliche zweigleisige Gleisanlage in Rötgesbüttel erst dann betriebsbereit sein wird. Bis zu diesem Zeitpunkt ist nur ein Zweistundentakt mit zusätzlichen Fahrten in den Hauptverkehrszeiten möglich. Das Angebot entspricht noch nicht dem Mindestbedienungsangebot und sollte auch in Richtung Uelzen morgens und abends weitere Fahrten umfassen.

Wegen der hohen Nachfragewerte auch am Wochenende ist eine stündliche Bedienung am Wochenende vorgesehen.

Die RB47 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen und den Anschluss an den SPFV ermöglichen. Im Rahmen weiterer Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes auf dieser Verbindung ist die Strecke zu beschleunigen und wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen im Korridor zwischen Braunschweig und Gifhorn ein Halbstundentakt des vorhandenen Produktes oder die Einführung eines zusätzlichen stündlich verkehrenden korridorerschließenden Produktes (Bedienungsebene 2) zwischen den Stationen Braunschweig Hbf und Gifhorn-Stadt vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Einrichtung zusätzlicher Stationen zu prüfen.

Eine Station Isenbüttel könnte schon unter den heutigen Randbedingungen eingerichtet werden, wenn die Fahrzeiten zwischen den Kreuzungsbahnhöfen Rötgesbüttel und Wahrenholz verkürzt oder ein vorhandener Halt auf diesem Streckenabschnitt aufgelassen würde. Geprüft werden soll die Auflassung des Haltepunktes Neudorf-Platendorf. Voraussetzung für eine Auflassung wäre ein mit dem Landkreis und den beteiligten Gemeinden abgestimmtes Busersatzkonzept.

In Gifhorn wird die RB47 mit dem RE30 Hannover – Wolfsburg verknüpft. Im Rahmen der Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes auf dieser Verbindung ist auch die Verknüpfung im Knoten Gifhorn zu optimieren.

Durch die geplante zusätzliche Station Braunschweig-Bienrode sind weitere Fahrgäste zu erwarten. Diese Station ist mit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur betrieblich umsetzbar.

Maßnahmen

Auf der Grundlage der vorhandenen Infrastruktur (für die RB47 wird an dieser Stelle von der Fertigstellung des Bahnhofes Rötgesbüttel und einem Stundentakt Montag – Freitag ausgegangen) sollen je nach Priorität und verfügbarer Finanzmittel folgende Verkehrsleistungen zusätzlich bestellt werden:

- RE10: Nutzung des Anfang- und Endpunktes Bad Harzburg für alle Fahrten (mittlere Priorität), zusätzliche Fahrten Montag – Freitag morgens und Freitag und Samstag abends (mittlere Priorität)
- RB42/43: zusätzliche Fahrten am Abend Freitag, Samstag sowie an Sonn- und Feiertagen und morgens am Samstag (mittlere Priorität)
- RB47: Stundentakt an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen (sehr hohe Priorität)
- RB47: Halbstundentakt Braunschweig Hbf – Gifhorn-Stadt, Montag – Freitag (sehr hohe Priorität)

Bei den Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz und für die RB47 sind für das DINSO 2 zu berücksichtigen:

- RE10: Elektrifizierung der Strecke bis nach Bad Harzburg und Einsatz von elektrisch betriebenen Zügen mit Doppelstockwagen
- Verlässlichere Gestaltung der Verknüpfung in Goslar
- Optimierung der Verknüpfung in Vienenburg
- Optimierung der Verknüpfung in Gifhorn
- Neue Stationen (Braunschweig-Bienrode, weitere zu prüfen)
- Zusätzliche Zugangebote (RE10, RB42/43, RB47)
- Ausbau der Streckeninfrastruktur



E1.1.5 Nordharznetz „NHN“ / „RX Halle-Goslar“ / Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A „DISA A“

Tabelle
E1.1.5/1

Stammdaten des Nordharznetz, RX Halle – Goslar, Stand 01/2016

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Nordharznetz „NHN“	RX Halle-Goslar (Übergangsvertrag)	
Vertragsart	Nettovertrag	Bruttovertrag	
Laufzeit	13 Jahre	3 Jahre	
Beginn/Ende	12/2005 – 12/2018	12/2015 – 12/2018	
EVU	Transdev Sachsen-Anhalt GmbH (unter der Marke HEX-HarzElbeExpress)	Transdev Sachsen-Anhalt GmbH (unter der Marke HEX-HarzElbeExpress)	
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	HEX4 Goslar – Halle (Saale) HEX11 Magdeburg – Thale HEX21 Goslar – Magdeburg HEX24 Halle (Saale) – Halberstadt HEX31 Magdeburg – Blankenburg (Harz) HEX43 Magdeburg – Oschersleben (Bode) HEX47 Halle (Saale) – Bernburg HBX Goslar/Thale – Berlin		
Leistungsvolumen	rd. 3,97 Mio. Zug-km, davon rd. 0,21 Mio. Zug-km (5,3%) im ZGB		
Leistungsumfang	HEX4/HEX21 Goslar – Vienenburg – Halberstadt		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtung)	34	34	32
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtung)	4	0	0
Fahrzeuge	NHN	NHN	HEX 4
Fahrzeugtyp	LINT 27	LINT 41	LINT 41/H
Baureihe	0 640	0 648	0 648
Fahrzeugbaujahr	2005	2005	2000
Anzahl	7	11	5
Kapazität			
Sitzplätze	68	126	130
Fahrradstellplätze	6	12	6
Barrierefreiheit	Ja	Ja	Ja
FIS	Ja	Ja	Ja

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA A, Stand 01/2016

Tabelle
E1.1.5/2

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A „DISA A“		
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem		
Laufzeit	15 Jahre		
Beginn/Ende	12/2018 – 12/2032		
EVU	n.n.		
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	RX4 Goslar – Halle (Saale) RX11 Magdeburg – Thale RX11a Magdeburg – Berlin Ostbahnhof RX21 Goslar – Magdeburg RX24 Halle (Saale) – Halberstadt RX31 Halberstadt – Blankenburg (Harz) <i>Option: RZ43 Magdeburg – Oschersleben</i> <i>Option: RZ44 Halberstadt – Aschersleben</i>		
Leistungsvolumen	rd. 3,51 Mio. Zug-km, davon rd. 0,21 Mio. Zug-km (6,0%) im ZGB		
Leistungsumfang	RX4/21 Goslar – Vienenburg – Halberstadt		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtung)	34	34	32
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtung)	4	0	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Dieseltriebzug		
Baureihe	Wegen des laufenden Verfahrens noch nicht bekannt		
Fahrzeugbaujahr	Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge		
Anzahl	-		
Kapazität			
Sitzplätze	-		
Fahrradstellplätze	-		
Barrierefreiheit	Ja		
FIS	Ja		

HEX4 (RX4) / HEX21 (RX21) / HBX

Die zweistündlich fahrenden HEX4 und HEX21 (die Bezeichnungen RX4 und RX21 sind Platzhalter, endgültige Produktbezeichnung noch offen) sind zwischen Goslar und Halberstadt zu einem Stundentakt verknüpft und beginnen und enden in Goslar. In Goslar sind die HEX4/21 mit dem RE10 Richtung Hildesheim/Hannover verknüpft. In Vienenburg werden die HEX4/21 mit der RB42/43 von/nach Braunschweig und Bad Harzburg verknüpft. Im Rahmen der Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz sollen Möglichkeiten geprüft werden, die Umsteigezeiten in Vienenburg zu verringern. Die HEX4/21 bzw. RX4/21 sind Teil der Bedienungsebene 1 und sollen schnelle Verbindungen ermöglichen.

Freitags, feiertags und am Wochenende sind vereinzelte Fahrten des HEX21 von Magdeburg weiter nach Berlin (und in Gegenrichtung aus Berlin) als Harz-Berlin-Express („HBX“) durchgebunden, so dass eine Direktverbindung von Goslar nach Berlin ermöglicht wird. Diese zusätz-

lichen eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehre von Magdeburg nach Berlin sind sowohl im „NHN“ als auch im zukünftigen Netz „DISA A“ berücksichtigt und sollten ausgeweitet werden. Derzeit läuft die Ausschreibung für das Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A „DISA A“, das ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 von einem neuen Betreiber bedient werden soll. Die Linienbezeichnungen ändern sich dann entsprechend der vertraglichen Bedingungen. Die Stammdaten des Wettbewerbsnetzes „DISA A“ sind in der Tabelle E1.1.5/2 aufgeführt.

Alle Maßnahmen an dem HEX4/RX4 und ggf. dem HEX21/RX21 sollen unter Beibehaltung der Anschlussverknüpfung ggf. unter Gewährleistung einer Flügelung/Durchbindung in Goslar mit der RB82 erfolgen.

Für eine zuverlässigere Verknüpfung in Goslar zwischen dem HEX4/21 bzw. dem RX4/21 und dem RE10 sowie zwischen dem HEX4/RX4 und der RB82 sind betriebliche und/oder infrastrukturelle Maßnahmen zu entwickeln und umgehend umzusetzen

Maßnahmen

Auf der Grundlage der vorhandenen Infrastruktur sollen je nach Priorität und verfügbarer Finanzmittel folgende Verkehrsleistungen bestellt werden:

- RX4/21: zusätzliche Fahrten in Tagesrandlagen (mittlere Priorität)

Bei den Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz sind für DISA A zu berücksichtigen:

- Verlässlichere Gestaltung der Verknüpfung in Goslar
- Optimierung der Verknüpfung in Vienenburg



**Altmark-Börde-Anhalt-Netz „ABA“ / Dieselnetz Sachsen-Anhalt,
Teillos B, „DISA B“**

E1.1.6

Stammdaten des Altmark-Börde-Anhalt-Netzes, Stand 01/2016
**Tabelle
E1.1.6/1**

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Anhalt-Börde-Anhalt-Netz „ABA“		
Vertragsart	Nettovertrag		
Laufzeit	12 Jahre		
Beginn/Ende	12/2006 – 12/2018		
EVU	DB Regio AG, Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen-Anhalt		
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	RE6 Wolfsburg – Magdeburg RB33 Stendal – Tangermünde RB35 Wolfsburg – Stendal RB36 Wolfsburg – Magdeburg RB41 Aschersleben – Magdeburg RB48 Magdeburg – Bernburg RB50 Aschersleben – Dessau		
Leistungsvolumen	rd. 4,12 Mio. Zug-km, davon rd. 0,20 Mio. Zug-km (4,9%) im ZGB		
Leistungsumfang	RB35 Wolfsburg – Stendal		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	16	15	16
Takt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	13	0	0
Leistungsumfang	RB36 / RE6 Wolfsburg – Magdeburg		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	15	15	15
Takt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	11	6	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Dieseltriebzug		
Baureihe	0 642/Siemens Desiro Classic		
Fahrzeugbaujahr	ab 2000		
Anzahl	33		
Kapazität			
Sitzplätze	123		
Fahrradstellplätze	6		
Barrierefreiheit	Ja		
FIS	Ja		

Tabelle
E1.1.6/2

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA B, Stand 01/2016

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos B „DISA B“		
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem		
Laufzeit	15 Jahre		
Beginn/Ende	12/2018 – 12/2032		
EVU	n.n.		
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	RX6 Wolfsburg – Magdeburg RX10 Magdeburg – Erfurt RZ35 Wolfsburg – Stendal RZ36 Wolfsburg – Magdeburg RZ41 Magdeburg – Aschersleben RZ48 Halle (Saale) – Bernburg RZ50 Dessau – Aschersleben RZ77 Naumburg Ost – Wangen (Unstrut) <i>Option: RZ27 Sömmerda – Großheringen</i> <i>Option: RZ48 Magdeburg – Bernburg</i>		
Leistungsvolumen	rd. 4,84 Mio. Zug-km, davon rd. 0,20 Mio. Zug-km (4,1 %) im ZGB		
Leistungsumfang	RB35 Wolfsburg – Stendal		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtung)	16	15	16
Takt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtung)	13	0	0
Leistungsumfang	RB36/RE6 Wolfsburg – Magdeburg		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtung)	15	15	15
Takt	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Zweistundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtung)	11	6	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Dieseltriebzug		
Baureihe	Wegen des laufenden Verfahrens noch nicht bekannt		
Fahrzeugaufbaujahr	Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge		
Anzahl	-		
Kapazität			
Sitzplätze	-		
Fahrradstellplätze	-		
Barrierefreiheit	Ja		
FIS	Ja		

RB35 Wolfsburg – Stendal

Die RB35 beginnt und endet in Wolfsburg Hbf mit Anschlüssen an die RE30 (Wolfsburg – Hannover) und RE50 (Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim). Sie fährt Montag bis Freitag im verdichteten Zweistundentakt, Samstag und an Sonn- und Feiertagen im Zweistundentakt. Die RB35 ist Teil der Bedienungsebene 1, soll schnelle Verbindungen ermöglichen und erschließt den erweiterten Einzugsbereich von Wolfsburg bis nach Stendal. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegenen Pendlerzahlen nach Wolfsburg soll das Angebot dem Verkehrsbedürfnis angepasst werden.

In Abstimmung mit der NASA sind eine Systematisierung des Angebotes und Angebotsausweitungen sinnvoll. So ist die Umsetzung eines Stundentaktes zumindest in den Hauptverkehrszeiten zu prüfen, ebenso wie die Möglichkeit eines Halbstundentaktes zwischen Oebisfelde und Wolfsburg in Verbindung mit einem Stundentakt der RB36/RE6 sowie Möglichkeiten zur Verkürzung der Fahrzeiten.

RB36 Wolfsburg – Magdeburg

RE6 Wolfsburg – Magdeburg

Die RB36 beginnt und endet in Wolfsburg Hbf und bildet die Eisenbahnverbindung zwischen den Oberzentren Wolfsburg und Magdeburg. Sie fährt Montag bis Freitag im verdichteten Zweistundentakt, Samstag und an Sonn- und Feiertagen im Zweistundentakt. Die RB36 ist Teil der Bedienungsebene 1, soll schnelle Verbindungen ermöglichen und erschließt den erweiterten Einzugsbereich von Wolfsburg bis nach Magdeburg. Als RE6 verkehren einzelne Verstärkerfahrten in der Woche mit weniger Unterwegshalten. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegenen Pendlerzahlen nach Wolfsburg soll das Angebot dem Verkehrsbedürfnis angepasst werden.

In Abstimmung mit der NASA sind eine Systematisierung des Angebotes und Angebotsausweitungen sinnvoll. So ist die Umsetzung eines Stundentaktes zumindest in den Hauptverkehrszeiten zu prüfen, ebenso wie die Möglichkeit eines Halbstundentaktes zwischen Oebisfelde und Wolfsburg in Verbindung mit einem Stundentakt der RB35 sowie Möglichkeiten zur Verkürzung der Fahrzeiten.

Maßnahmen

Auf der Grundlage der vorhandenen Infrastruktur sollen je nach Priorität und verfügbarer Finanzmittel folgende Verkehrsleistungen bestellt werden:

- RB35: Angebotsausweitungen (hohe Priorität)
- RB36: Angebotsausweitungen (hohe Priorität)

Bei den Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes in den Korridoren zwischen der Stadt Wolfsburg und den Städten Stendal und Magdeburg sind für DISA B zu berücksichtigen:

- Kürzere Fahrzeiten
- Ausbau der Streckeninfrastruktur

Derzeit läuft die Ausschreibung für das Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos B „DISA B“, das ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 von einem neuen Betreiber bedient werden soll. Die Stammdaten des Wettbewerbsnetzes „DISA B“ sind in der Tabelle E1.1.6/2 aufgeführt.

E1.1.7 Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „EMIL“

Tabelle
E1.1.7

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes EMIL, Stand 01/2016

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „EMIL“		
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem		
Laufzeit	15 Jahre		
Beginn/Ende	12/2015 – 12/2030		
EVU	WestfalenBahn GmbH		
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	RE60 Braunschweig – Hannover – Rheine RE70 Braunschweig – Hannover – Bielefeld		
Leistungsvolumen	rd. 3,03 Mio. Zug-km, davon rd. 0,53 Mio. Zug-km (17,5%) im ZGB		
Leistungsumfang	RE60/70 Braunschweig – Hannover (– Rheine/Bielefeld)		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	40	40	38
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen) ausgerichtet auf Hannover	6	0	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Doppelstocktriebzug		
Baureihe	BR 0 445/Stadler KISS		
Fahrzeugbaujahr	2014/Neufahrzeuge		
Anzahl	13		
Kapazität			
Sitzplätze	Winterbestuhlung 626/Sommerbestuhlung 590		
Fahrradstellplätze	Winterbestuhlung 18/Sommerbestuhlung 36		
Barrierefreiheit	Ja		
FIS	Ja		

RE60 Braunschweig – Hannover – Rheine

RE70 Braunschweig – Hannover – Bielefeld

Die RE60 und RE70 bilden zusammen das Angebot zwischen Braunschweig – Hannover – Rheine/Bielefeld auch bezeichnet als RE60/70. Für den ZGB ist hier der Abschnitt Braunschweig – Hannover maßgebend. Ab 13.12.2015 wird das Angebot von der WestfalenBahn GmbH mit neuen Fahrzeugen gefahren. Die RE60/70 sind Teil der Bedienungsebene 1 und sollen schnelle Verbindungen und den Anschluss an den SPFV ermöglichen.

Die Verkehrsnachfrage auf der Relation Braunschweig – Hannover ist sehr hoch. Bisher sind zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit auf Hannover ausgerichtet. In einem ersten Schritt sollen auch in Richtung Braunschweig zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit angeboten werden. Wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen ist ein Halbstundentakt vorgesehen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand lassen die vorhandene Infrastruktur sowie die Angebotskonzeptionen des SPFV und des SPNV einen minutengenauen Halbstundentakt nicht zu.

Durch die geplante Station Braunschweig-West sind weitere Fahrgäste zu erwarten. Diese Station ist mit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur betrieblich umsetzbar.

Maßnahmen

Auf der Grundlage der vorhandenen Infrastruktur sollen je nach Priorität und verfügbarer Finanzmittel folgende Verkehrsleistungen bestellt werden:

- RE60/70: zusätzliche Fahrplanfahrten in den HVZ nach/von Braunschweig (sehr hohe Priorität)

Mittel- bis langfristig sind für EMIL zu berücksichtigen:

- Neue Station Braunschweig-West
- RE60/70: Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Hannover (hohe Priorität)
- Falls erforderlich Ausbau der Streckeninfrastruktur



E1.1.8

Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO“

Tabelle
E1.1.8

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO, Stand 01/2016

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO“		
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem		
Laufzeit	10 Jahre		
Beginn/Ende	12/2015 – 12/2025		
EVU	metronom Eisenbahngesellschaft mbH		
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	RE30 Wolfsburg – Gifhorn – Hannover RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim		
Leistungsvolumen	rd. 2,13 Mio. Zug-km, davon rd. 1,32 Mio. Zug-km (62,0%) im ZGB		
Leistungsumfang	RE30 Wolfsburg – Gifhorn – Hannover		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	39	38	36
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	6	0	0
Leistungsumfang	RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim Abschnitt: Wolfsburg – Braunschweig		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	Mo-Do: 36, Fr: 38	37	35
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtung)	2	0	0
Leistungsumfang	RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim Abschnitt: Braunschweig – Hildesheim		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	Mo-Do: 36, Fr: 38	36	34
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	0	0	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Elektrotriebzug		
Baureihe	BR 1 440.1/ Alstom Coradia Continental 4tlg.		
Fahrzeugaufbaujahr	2015/Neufahrzeuge aus dem Fahrzeugpool des ZGB		
Anzahl	20		
Kapazität			
Sitzplätze	235		
Fahrradstellplätze	15		
Barrierefreiheit	Ja		
FIS	Ja		

RE30 Wolfsburg – Gifhorn – Hannover

Ab 13.12.2015 wird das Angebot des RE30 von der metronom GmbH mit neuen Fahrzeugen aus dem Fahrzeugpool des ZGB gefahren. Das bisherige Angebot wurde um eine zusätzliche Fahrt morgens von Hannover nach Wolfsburg ergänzt. In Gifhorn wird der RE30 mit der RB47 von/nach Gifhorn-Stadt – Wittingen verknüpft. Der RE30 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen sowie den Anschluss an den SPFV und in Wolfsburg an die RB35 und RB36 ermöglichen.

Die Verkehrsnachfrage auf der Relation Wolfsburg – Hannover ist sehr hoch und hat in den letzten Jahren kontinuierlich auch in Richtung Wolfsburg zugenommen. Bisher sind zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit auf Hannover ausgerichtet. In einem ersten Schritt sollen auch in Richtung Wolfsburg zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit angeboten werden. Wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen ist ein Halbstundentakt vorgesehen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand lassen die vorhandene Infrastruktur und die Angebotskonzeptionen des SPFV einen minutengenauen Halbstundentakt nicht zu.

Im Bereich der Stadt Wolfsburg ist die Anlage einer zusätzlichen Station möglich. Diese Station soll im Korridor zwischen dem Mobile Life Campus / AutoVision und dem Tor Sandkamp (Tor 6) entstehen. Ein Halt des RE30 an dieser Station wäre bei Einrichtung dieser Station sinnvoll.

RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim

Ab 13.12.2015 wird das Angebot des RE50 von der metronom GmbH mit neuen Fahrzeugen aus dem Fahrzeugpool des ZGB gefahren. Das bisherige Angebot wurde zwischen Wolfsburg, Braunschweig und Hildesheim zu einem Stundentakt an allen Tagen ausgeweitet und um eine zusätzliche Fahrt morgens von Braunschweig nach Wolfsburg ergänzt. Der RE50 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen sowie den Anschluss an den SPFV und in Wolfsburg an die RB35 und RB36 ermöglichen.

Die Verkehrsnachfrage auf der Relation Wolfsburg – Braunschweig ist sehr hoch und hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Bisher gibt es einzelne zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit. Möglichst umgehend soll ein Halbstundentakt über den Tag eingerichtet werden. Dafür ist der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife notwendige Voraussetzung.

Angestrebt wird eine Verknüpfung des RE50 mit der RB40 an der Station Weddel.

Im Bereich der Stadt Wolfsburg ist die Anlage einer zusätzlichen Station möglich. Diese Station soll im Korridor zwischen dem Mobile Life Campus / AutoVision und dem Tor Sandkamp (Tor 6) entstehen. Ein Halt des RE50 an dieser Station wäre bei Einrichtung dieser Station sinnvoll.

Maßnahmen

Auf der Grundlage der vorhandenen Infrastruktur sollen je nach Priorität und verfügbarer Finanzmittel folgende Verkehrsleistungen bestellt werden:

- RE30 zusätzliche Fahrplanfahrten in den HVZ nach/von Wolfsburg (sehr hohe Priorität)
- RE50 zusätzliche Fahrplanfahrten in den HVZ nach/von Wolfsburg (sehr hohe Priorität)

Weiter sind für das ENNO zu berücksichtigen:

- Zweigleisiger Ausbau der Weddeler Schleife
- Ausbau der Streckeninfrastruktur für den RE30 für einen Halbstundentakt
- RE30 Halbstundentakt zwischen Wolfsburg und Hannover (hohe Priorität)
- RE50 Halbstundentakt zwischen Wolfsburg und Braunschweig (hohe Priorität)
- Neue Station Braunschweig-West
- Neue Station in Wolfsburg

E1.1.9

Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM“

Tabelle
E1.1.9

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM, Stand 01/2016

Vertragsdaten			
Bezeichnung SPNV-Netz	Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord Magdeburg „ENORM“		
Vertragsart	Mischvertrag (80 % Bruttovertrag, 20 % Nettovertrag)		
Laufzeit	15 Jahre		
Beginn/Ende	12/2013 – 12/2028		
EVU	DB Regio AG, Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen-Anhalt		
Vertragsgegenstand			
SPNV Linien	S1 Schönebeck – Bad Salzelmen – Zielitz – Stendal – Wittenberge RE20 Magdeburg – Stendal – Salzwedel – Uelzen RE30 Magdeburg – Halle (– Naumburg) RB32 Stendal – Salzwedel RB40 Braunschweig – Magdeburg – Burg – Genthin		
Leistungsvolumen	rd. 6,31 Mio. Zug-km, davon rd. 0,50 Mio. Zug-km (7,9%) im ZGB		
Leistungsumfang	RB40 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg – Burg (b. Magdeburg) – Genthin		
Fahrplanangebot	Mo – Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten (beide Richtungen)	35	34	35
Takt	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
Anzahl Verstärkerfahrten (Summe beide Richtungen)	5	0	0
Fahrzeuge			
Fahrzeugtyp	Lokbespannter Doppelstockzug		
Baureihe	Tfz BR 6 112.1 und 6 114/Bombardier DOSTO 2003		
Fahrzeugbaujahr	2010/Neufahrzeuge		
Anzahl	16		
Kapazität			
Sitzplätze	284		
Fahrradstellplätze	36		
Barrierefreiheit	Ja		
FIS	Ja		

RB40 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg – Burg bei Magdeburg (– Genthin)

Die RB40 hat auf Seiten des ZGB den Charakter eines Regionalexpress-Angebotes und soll im Gebiet des ZGB als RE40 gefahren werden. Neben den Taktzügen werden zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit angeboten. Samstag und an Sonn- und Feiertagen wird zwischen Helmstedt und Magdeburg nur ein Zweistudentakt angeboten. Um einen Studententakt auch an diesen Tagen anbieten zu können, sind Gespräche mit der hier zuständigen Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) zu führen. Die RB40 ist Teil der Bedienungsebene 1 und soll schnelle Verbindungen und den Anschluss an den SPFV ermöglichen. Zwischen Braunschweig und Helmstedt soll ein Halbstudententakt eingerichtet werden.

Angestrebt wird eine Verknüpfung der RB40 mit dem RE50 an der Station Weddel.

Im Streckenverlauf liegt die Station Frellstedt. Diese Station hat einen Zwischenbahnsteig, der derzeit nicht barrierefrei ausgebaut werden kann und den betrieblichen Ablauf auf der Strecke beeinträchtigt. Vorhandene Nutzungen haben bisher einen Umbau verhindert. Ein barrierefreier Umbau der Station Frellstedt ist nach derzeitigem Erkenntnisstand nur möglich, wenn die vorhandenen Nutzungen aufgegeben werden. Die Station Frellstedt hat heute relativ geringe Nutzerzahlen. Für die Samtgemeinde Nord-Elm ist vor diesem Hintergrund die ÖPNV-Erschließung und die Bedeutung der Station Frellstedt zu überprüfen.

Maßnahmen

Entsprechend der Priorität und der verfügbaren Finanzmittel sollen folgende Verkehrsleistungen bestellt werden:

- RB40 Halbstudententakt zwischen Braunschweig und Helmstedt (hohe Priorität)

Weiter ist für das ENORM zu berücksichtigen:

- Prüfung Auflassung oder Ausbau der Station Frellstedt

RegioBusse

E1.2

RegioBusse sind Bestandteil des regionalen ÖPNV-Angebotes der Bedienungsebene 2 (s. Kapitel D2.1). Sie erschließen die Korridore zwischen den Grundzentren und den höherstufigen Zentren einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet im Zuge einer gestreckten Linienführung. Sie bilden zusammen mit den ÖPNV-Angeboten der Bedienungsebene 1 das regionale ÖPNV-Angebot in der Region Braunschweig.

Eine Übersicht über die derzeitigen und zukünftigen RegioBus-Linien gibt die Tabelle E1.2.

Auf der Grundlage der regionalen Verkehrsbeziehungen und der Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Kapitel C5.2 wurde das Mindestbedienungsangebot aus Kapitel D2.1 für die einzelnen RegioBus-Linien differenzierter festgelegt. Das Mindestbedienungsangebot je Linie ist in Karte E1.2 dargestellt. Um dem Netzgedanken zu entsprechen und dem Fahrgast eine durchgehende Wegekette zu ermöglichen, wird das tatsächliche Bedienungsangebot bei Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten der Bedienungsebene 1 dichter sein als hier dargestellt.

Die planerischen Vorstellungen zu den RegioBus-Linien sind in den Teilnetzen im Kapitel E2 aufgeführt.

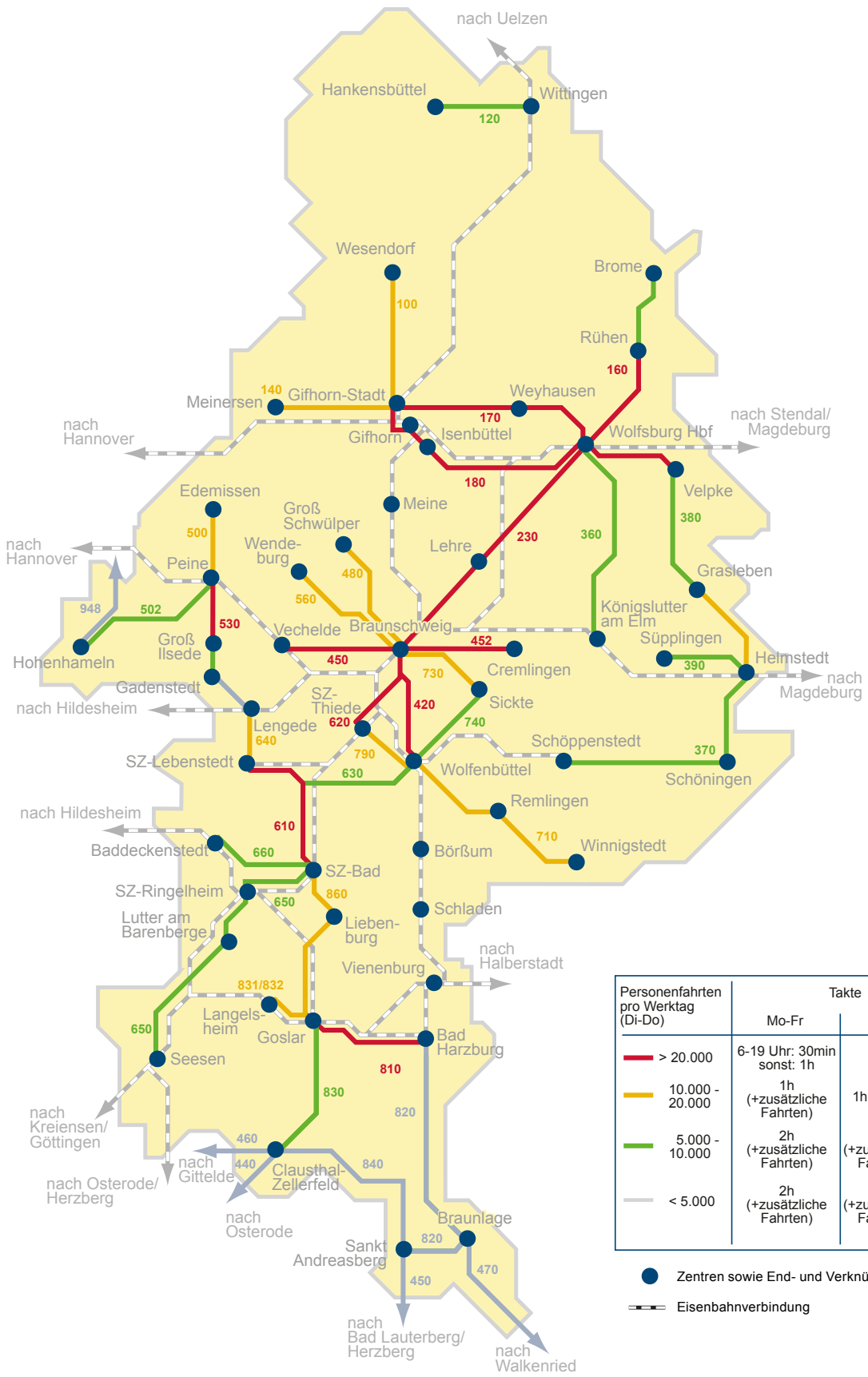
Tabelle
E1.2

RegioBusse

Linie	VU	Verlauf
100	VLG	Wesendorf – Gifhorn
120	BBG	Wittingen – Hankensbüttel
140	BBG	Gifhorn – Meinersen (– Ahnsen)
160	VLG	Wolfsburg – Rühren – Brome
170	VLG	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn
180	VLG	Wolfsburg – Isenbüttel – Gifhorn
230	WVG	Wolfsburg – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – Braunschweig
360	KVG	Wolfsburg – Königslutter
370	KVG	Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt
380	KVG	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg
390	KVG	Helmstedt – Süplingen (– Frellstedt – Königslutter)
420	BSVG	Braunschweig – Wolfenbüttel
450	BSVG	Vechelde – Braunschweig
452	BSVG	Braunschweig Helmstedter Str. – Cremlingen (– Gardessen/Bornum am Elm)
480	BSVG	Groß Schwülper – Braunschweig
500	RBB	Edemissen – Peine
502	RBB	Hohenhameln – Peine
530	RBB	Peine – Ilsede – Broistedt
560	KVM	Wendeburg – Braunschweig
610	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad
620	KVG	(Salzgitter-Lebenstedt –) Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig
630	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Hallendorf – Adersheim – Wolfenbüttel
640	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede
650	RBB	Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter – Seesen
660	RBS	Baddeckenstedt – Salzgitter-Bad
710	KVG	Wolfenbüttel – Winnigstedt
730	RBS	Braunschweig – Sickinge (– Evessen – Schöppenstedt)
740	RBS	Wolfenbüttel – Sickinge
790	KVG	Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg
810	RBB	Goslar – Oker – Bad Harzburg
820	KVG	Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage – St. Andreasberg
830	RBB	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld
831/832	RBB	Goslar – Langelsheim
840	RBB	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg
860	RBB	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter Bad
440	KVB OHA	Clausthal-Zellerfeld – (Osterode)
450	RBB	(Herzberg – Bad Lauterberg) – St. Andreasberg
460	RBB	(Osterode – Gittelde – Bad Grund) – Clausthal-Zellerfeld
470	Hahne	Braunlage – Hohegeiß – (Zorge – Walkenried – Bad Sachsa)
948	RegioBus H	(Hohenhameln – Mehrum) – Hämelerwald

Mindestbedienungsangebot RegioBusse

Karte E1.2



Personenfahrten pro Werktag (Di-Do)	Takte		
	Mo-Fr	Sa	So
— > 20.000	6-19 Uhr: 30min sonst: 1h	1h	1h
— 10.000 - 20.000	1h (+zusätzliche Fahrten)	1h bzw 2h	2h
— 5.000 - 10.000	2h (+zusätzliche Fahrten)	2h (+zusätzliche Fahrten)	2h
— < 5.000	2h (+zusätzliche Fahrten)	2h (+zusätzliche Fahrten)	2h

● Zentren sowie End- und Verknüpfungspunkte
 - - - Eisenbahnverbindung

E1.3

Verknüpfungen

Für attraktive ÖPNV-Angebote sind direkte umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen vorzusehen. Da dies nicht in allen Relationen möglich ist, sind für die regionalen ÖPNV-Angebote die in der Tabelle E1.3 aufgeführten und in Karte E1.3 dargestellten Verknüpfungen zu erhalten bzw. einzuführen.

Verknüpfungen zwischen den lokalen ÖPNV-Angeboten und den regionalen ÖPNV-Angeboten der Bedienungsebenen 1 und 2 werden in den Ausführungen zu den Teilnetzen in Kapitel E2 genannt.

Verknüpfungen und die Bereitstellung der dafür nötigen Informationen zwischen allen Angeboten des ÖPNV haben für die Fahrgäste und besonders für potentielle Kunden eine ganz wesentliche Bedeutung, denn sie ermöglichen Wegeketten und bieten damit die Möglichkeit, Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder multimodal – z. B. mit Pedelec, Fahrrad oder Auto zu einem Bahnhof, Haltepunkt oder zu einer Haltestelle zurückzulegen.

Nur funktionierende Verknüpfungen verbunden mit einem guten Bedienungsangebot können den ÖPNV im täglichen Leben so attraktiv machen, dass er eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet.

Warum aber sind Verknüpfungen nicht überall selbstverständlich möglich? Das liegt vor allem daran, dass der ÖPNV vielfältige Aufgaben zu erfüllen hat. Außerhalb großer Städte ist der ÖPNV geprägt von Schülerverkehren; diese orientieren sich an den Schulanfangs- und -endzeiten. Da hierbei pädagogische Gesichtspunkte im Vordergrund stehen, folgt die Schülerbeförderung meist den Ansprüchen der Schulen. Die Herstellung von Anschlüssen an andere Bus- oder Bahnlinien kann deshalb nicht immer gewährleistet werden.

Auf eigenwirtschaftlich betriebenen Buslinien erhält eine wirtschaftliche Umlaufgestaltung mit geringerem Fahrzeugeinsatz häufig dem Vorzug vor einer Umlaufgestaltung, durch die zwar Anschlüsse hergestellt werden, die aber einen höheren Fahrzeugeinsatz erfordern.

Insgesamt bewertet bieten stärker vernetzte Verkehre allerdings deutliche Vorteile; deshalb sollen ÖPNV-Verkehre von „oben nach unten“ verknüpft werden – soweit möglich auch hinsichtlich der Schülerverkehre. Hilfreich wäre dabei eine stärkere Einbindung der Schülerverkehre, indem die Schul- bzw. die Schulstrukturplanung die Auswirkungen auf die Schülerbeförderung bzw. deren Anforderungen gleichberechtigt berücksichtigen. Das hätte nicht nur Vorteile für die Vernetzung der Verkehre, sondern würde den Trägern der Schülerbeförderung auch eine effektivere und kostengünstigere Organisation der Schülerverkehre ermöglichen.



Verknüpfungspunkte des regionalen ÖPNV-Angebotes

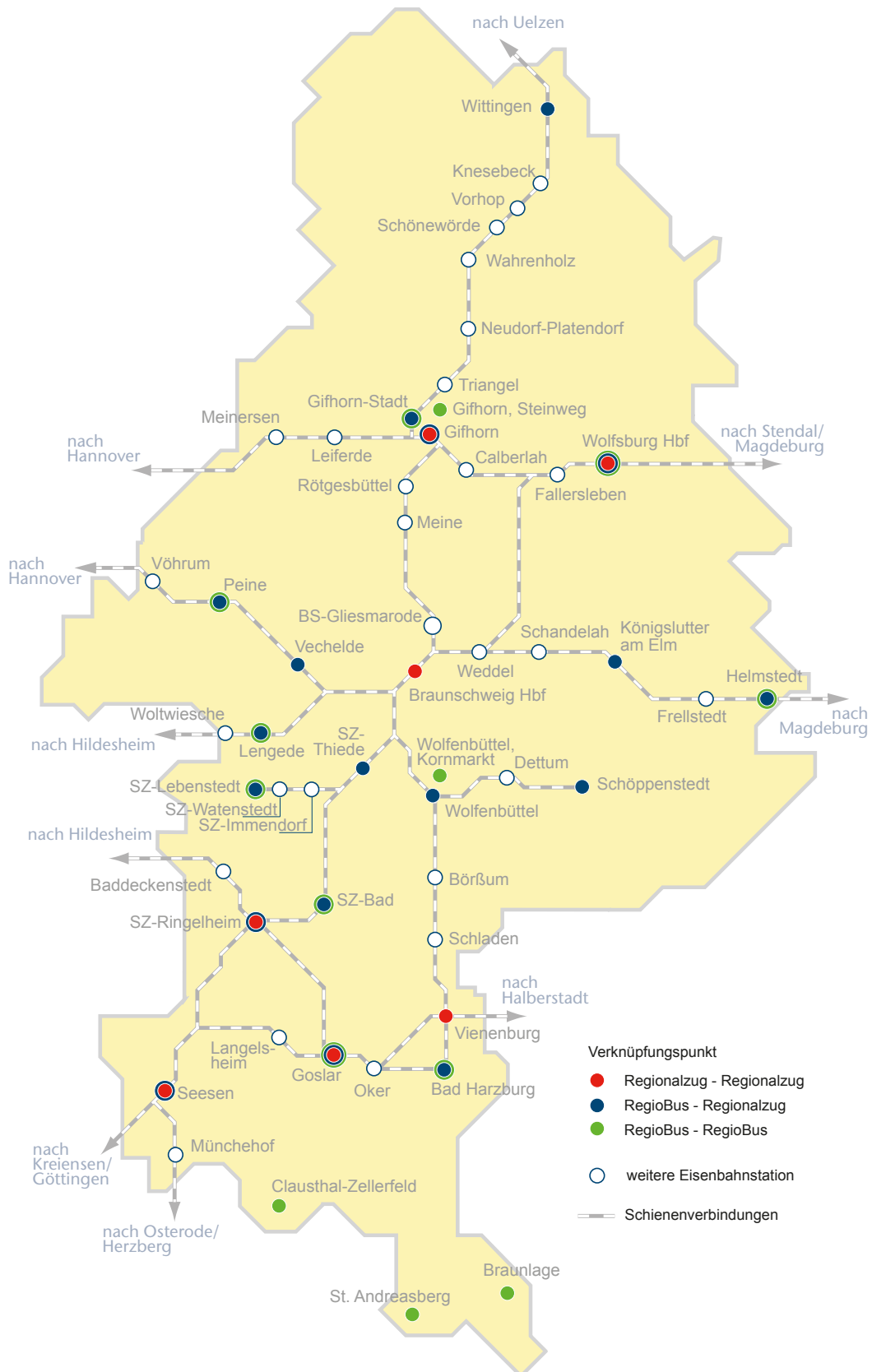
Karte
E1.3

Tabelle
E1.3Verknüpfungspunkte und verknüpfte Linien des regionalen
ÖPNV-Angebotes

Verknüpfungspunkt		Verknüpfung zwischen			
Nr.	Haltestelle/Station	Linie	in/aus Richtung	Linie	in/aus Richtung
Landkreis Gifhorn					
1	Gifhorn, Bf	RB47	Wittingen	RE30	Hannover
2	Gifhorn, Bf	RB47	Wittingen	RE30	Wolfsburg
3	Gifhorn, Bf	R100	Wesendorf	RE30	Hannover
4	Gifhorn, Bf	R100	Wesendorf	RE30	Wolfsburg
5	Gifhorn, Bf	R170	Weyhausen	RE30	Hannover
6	Gifhorn, Bf	R170	Weyhausen	RE30	Wolfsburg
7	Gifhorn, Steinweg	R100	Wesendorf	R170	Wolfsburg
8	Gifhorn-Stadt, Bf	R140	Meinersen	R170	Wolfsburg
9	Gifhorn-Stadt, Bf	R100	Wesendorf	RB47	Braunschweig
10	Gifhorn-Stadt, Bf	R140	Meinersen	RB47	Braunschweig
11	Gifhorn-Stadt, Bf	R170	Weyhausen	RB47	Braunschweig
12	Wittingen, Bf	R120	Hankensbüttel	RB47	Braunschweig
Landkreis Goslar					
13	Bad Harzburg, Bf	R820	Braunlage	RB42	Braunschweig
14	Bad Harzburg, Bf	R820	Braunlage	RE10	Hannover
15	Bad Harzburg, Bf	R820	Braunlage	R810	Goslar
16	Braunlage	R820	Bad Harzburg	Bus470	Walkenried
17	Braunlage	R820	St. Andreasberg	Bus470	Walkenried
18	Clausthal-Zellerfeld	R840	St. Andreasberg	R830	Goslar
19	Clausthal-Zellerfeld	R840	St. Andreasberg	Bus460*	Seesen
20	Clausthal-Zellerfeld	R830	Goslar	Bus460*	Seesen
21	Clausthal-Zellerfeld	R830	Goslar	Bus440	Osterode am Harz
22	Goslar, Bf	RE10	Hannover	RE4/21	Halberstadt
23	Goslar, Bf	RB82	Kreiensen, Göttingen	RE4/21	Halberstadt
24	Goslar, Bf	R830	Claustal-Zellerfeld, Hahnenklee	RE10**	Braunschweig
25	Goslar, Bf	R830	Claustal-Zellerfeld, Hahnenklee	RE10	Hannover
26	Goslar, Bf	R810	Bad Harzburg	R860	Salzgitter
27	Seesen	RB82	Kreiensen	RB46	Braunschweig
28	Seesen	R650	Salzgitter-Bad	RB82	Kreiensen
29	St. Andreasberg	R820	Braunlage	R840	Clausthal-Zellerfeld
30	St. Andreasberg	R820	Braunlage	Bus450	Bad Lauterberg
31	St. Andreasberg	R840	Claustal-Zellerfeld	Bus450	Bad Lauterberg
32	Vienenburg, Bf	RB42	Bad Harzburg	RE4/21	Halberstadt
33	Vienenburg, Bf	RB42/43	Braunschweig	RE4/21	Halberstadt

*Umstieg in Gittelde in RB46

**Umstieg in Salzgitter-Ringelheim in RB46

Fortsetzung Tabelle E1.3

Verknüpfungspunkte und verknüpfte Linien des regionalen ÖPNV-Angebotes

Verknüpfungspunkt		Verknüpfung zwischen			
Nr.	Haltestelle/Station	Linie	in/aus Richtung	Linie	in/aus Richtung
Landkreis Helmstedt					
34	Helmstedt, Bf	R380	Wolfsburg	RB40	Braunschweig
35	Helmstedt, Bf	R370	Schöningen	RB40	Braunschweig
36	Helmstedt, Bf	R370	Schöningen	R380	Wolfsburg
37	Helmstedt, Bf	R390	Süplingen	RB40	Braunschweig
38	Helmstedt, Bf	R390	Süplingen	R380	Wolfsburg
39	Königslutter am Elm, Bf	R360	Wolfsburg	RB40	Braunschweig
40	Königslutter am Elm, Bf	R360	Wolfsburg	RB40	Helmstedt
Landkreis Peine					
41	Lengede-Broistedt, Bf	R640	Salzgitter-Lebenstedt	RE50	Hildesheim
42	Lengede	R640	Salzgitter-Lebenstedt	R530	Peine
43	Peine, Bf	R500	Edemissen	RE60/70	Hannover
44	Peine, Bf	R500	Edemissen	RE60/70	Braunschweig
45	Peine, Bf	R500	Edemissen	R530	Lengede/Broistedt
46	Peine, Bf	R530	Lengede/Broistedt	RE60/70	Braunschweig
47	Peine, Bf	R530	Lengede/Broistedt	RE60/70	Hannover
48	Peine, Bf	R502	Hohenhameln	RE60/70	Braunschweig
49	Peine, Bf	R502	Hohenhameln	RE60/70	Hannover
50	Vechelde, Bf	R450	Klein Gleidingen	RE60/70	Hannover
51	Vechelde, Bf	R450	Klein Gleidingen	RE60/70	Braunschweig
Landkreis Wolfenbüttel					
52	Schöppenstedt, Bf	R370	Helmstedt/Schöningen	RB45	Wolfenbüttel/Braunschweig
53	Wolfenbüttel, Bf	R710	Winnigstedt	RB42/43	Braunschweig
54	Wolfenbüttel, Bf	R710	Winnigstedt	RB42/43	Vienenburg
55	Wolfenbüttel, Kornmarkt	R710	Winnigstedt	R420	Braunschweig
Stadt Braunschweig					
56	Braunschweig, Hbf	RB47	Wittingen	RE60/70	Hannover
57	Braunschweig, Hbf	RB45	Wolfenbüttel	RE60/70	Hannover
58	Braunschweig, Hbf	RB47	Wittingen	RB46	Seesen

Fortsetzung Tabelle E1.3

Vorhandene und geplante Verknüpfungspunkte und verknüpfte Linien des regionalen ÖPNV-Angebotes

Verknüpfungspunkt		Verknüpfung zwischen			
Nr.	Haltestelle/Station	Linie	in/aus Richtung	Linie	in/aus Richtung
Stadt Salzgitter					
59	Salzgitter-Bad, Bf	R610	Lebenstedt	RB46	Braunschweig
60	Salzgitter-Bad, Bf	R650	Seesen/Lutter	RB46	Braunschweig
61	Salzgitter-Bad, Bf	R860	Goslar	RB46	Braunschweig
62	Salzgitter-Bad, Bf	R610	Salzgitter-Lebenstedt	R 860	Goslar
63	Salzgitter-Lebenstedt, Bf	R640	Lengede/Broistedt	RB44	Braunschweig
64	Salzgitter-Lebenstedt, Bf	R640	Lengede/Broistedt	R630	Wolfenbüttel
65	Salzgitter-Thiede, Bf	R790	Wolfenbüttel	RB44	Braunschweig
66	Salzgitter-Thiede, Bf	R790	Wolfenbüttel	RB44	Salzgitter-Lebenstedt
67	Salzgitter-Ringelheim, Bf	RB46	Braunschweig	RE10	Goslar
68	Salzgitter-Ringelheim, Bf	R650	Seesen/Lutter	RE10	Hannover
69	Salzgitter-Ringelheim, Bf	R650	Salzgitter-Bad	RE10	Hannover
70	Salzgitter-Ringelheim, Bf oder Salzgitter-Bad, Bf	R660	Baddeckenstedt	RB46	Braunschweig
Stadt Wolfsburg					
71	Wolfsburg, Hbf	RE30	Hannover	RB35	Stendal
72	Wolfsburg, Hbf	RE50	Braunschweig	RB35	Stendal
73	Wolfsburg, Hbf	R160	Rühen/Brome	RE30	Hannover
74	Wolfsburg, Hbf	R160	Rühen/Brome	RE50	Braunschweig
75	Wolfsburg, Hbf	R170	Osloß/Weyhausen	RE30	Hannover
76	Wolfsburg, Hbf	R170	Osloß/Weyhausen	RE50	Braunschweig
77	Wolfsburg, Hbf	R380	Helmstedt	RE30	Hannover
78	Wolfsburg, Hbf	R380	Helmstedt	RE50	Braunschweig
79	Wolfsburg, Hbf oder ZOB	R160	Rühen/Brome	R230	Braunschweig
80	Wolfsburg, Hbf oder ZOB	R160	Rühen/Brome	R380	Helmstedt
81	Wolfsburg, Hbf oder ZOB	R170	Osloß/Weyhausen	R230	Braunschweig
82	Wolfsburg, Hbf oder ZOB	R170	Osloß/Weyhausen	R380	Helmstedt
83	Wolfsburg, Hbf	R380	Helmstedt	R230	Braunschweig
84	Wolfsburg, Hbf	R360	Königsutter am Elm	R230	Braunschweig

Teilnetze**E2**

Die Verkehrsbedienung in der Region Braunschweig ist geprägt von einer heterogenen Unternehmensstruktur und einer sich daraus ergebenden ÖPNV-Angebotsstruktur. Die Verkehrsgebiete der ÖPNV-Unternehmen sind voneinander abgegrenzt, aber es gibt in vielen Fällen eine Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen. Im Interesse der Fahrgäste gibt es darüberhinaus vielfältige Ansätze für eine weitergehende Zusammenarbeit, um im Interesse der Fahrgäste die Angebote besser aufeinander abzustimmen.

Die auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) auf Antrag der Verkehrsunternehmen erteilten Genehmigungen bilden oft eine langjährige Entwicklung ab, bei der nicht immer die tatsächliche Mobilität der Bevölkerung, sondern häufig die Ansprüche der Schülerbeförderung, die gewachsene Struktur der bestehenden Fahrgastnachfrage und die betrieblichen und wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen für die Gestaltung der Linien ausschlaggebend waren.

Die früheren Nahverkehrspläne (NVP) für den Großraum Braunschweig haben bereits zu spürbaren Verbesserungen bei der Entwicklung des regionalen ÖPNV geführt. Die in den vorangegangenen NVP angestrebte Abstimmung der Verkehrsangebote durch die Verkehrsunternehmen bedarf jedoch einer weiteren unternehmensübergreifenden Optimierung. Für die Zukunft ist sicherzustellen, dass Genehmigungen weiterhin für Linienverkehre unter Berücksichtigung struktureller, verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien erteilt werden. Dafür muss der NVP die Voraussetzungen schaffen. Der NVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Genehmigungsbehörde wirkt nach § 8 Abs. 3a PBefG im Rahmen ihrer Befugnisse nach dem PBefG und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen NVP zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 Satz 6 PBefG zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet. Bei der Aufstellung des NVP sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Die Planungsvorstellungen des Aufgabenträgers können also nur umgesetzt werden, wenn sie im NVP so dargestellt sind, dass sie durch die Genehmigungsbehörde bei der Genehmigungserteilung berücksichtigt werden. Verkehrsunternehmen werden nur dann Aussicht auf Erteilung solcher Genehmigungen haben, sofern sie sich an den Vorgaben des NVP orientieren, denn nach § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG kann im öffentlichen Personennahverkehr die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem NVP im Sinne des § 8 Abs. 3 nicht in Einklang steht.

Vor dem Hintergrund anstehender Vergaben und Genehmigungswettbewerbe müssen deshalb durch den NVP die Voraussetzungen für eine Genehmigungserteilung nach verkehrlichen, wirtschaftlichen und qualitativen Gesichtspunkten geschaffen werden. Eine entscheidende Hilfe kann dabei die Bildung von Teilnetzen sein. Auf Antrag kann die Genehmigung eines oder mehrerer Verkehrsunternehmen nach § 9 Abs. 2 PBefG für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.

Die Einführung der Teilnetze erfolgte mit dem Nahverkehrsplan 2008 (NVP 2008). Ein wesentlicher Teil der Teilnetze wurde bereits umgesetzt, d. h., die Genehmigungen wurden gebündelt erteilt. Es sind aber noch nicht alle Teilnetze umgesetzt, und es sind in einigen Bereichen Änderungen bei der Teilnetzbildung erforderlich, weil sich zwischenzeitlich materielle Voraussetzungen geändert haben und im Einzelfall die verkehrlichen Zuordnungen

anders beurteilt werden als heute. Außerdem erfordern Direktvergaben an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 z. T. andere Abgrenzungen der von einer Direktvergabe betroffenen Buslinien.

Nachfolgend wird ausgeführt, welche Kriterien bei der Teilnetzbildung gelten. Den Teilnetzen sind heute vorhandene Buslinien zugeordnet, um die verkehrlichen Zusammenhänge zu verdeutlichen. Die Funktionen der Linien sind einschließlich der mit ihnen abgewickelten Schülerverkehre grundsätzlich zu erhalten, ohne dass alle Linien in der bei Erstellung des NVP bestehenden Form bestehen bleiben müssen. Bewerber für die Teilnetze können für den Bereich des Teilnetzes neue Linienverläufe entwickeln, die den verkehrlichen Ansprüchen einschließlich des Schülerverkehrs genügen und für sie wirtschaftlich und betrieblich günstiger sind. Abweichungen bei RegioBus-Linien sind aber nur mit vorheriger Zustimmung des Aufgabenträgers zulässig.

Allgemeine Aussagen zum Mindestbedienungsumfang auf regionalen und lokalen Buslinien erfolgen nicht bei den Teilnetzen, sondern im Kap. D2.

Die generellen Aussagen zum Bedienungsangebot im Buslinienverkehr legen nur die angestrebte Mindestbedienung fest. Zum einen ist insbesondere auf lokalen Linien die Mindestbedienung noch nicht überall erreicht, und zum anderen kann eine starre Vorgabe von Fahrtenzahlen für eine Mindestbedienung nicht in allen Fällen die in der täglichen Praxis zu berücksichtigenden Anforderungen erfüllen. Im Interesse eines transparenten und an den Fahrgastinteressen orientierten Verkehrsangebotes muss vor allem eine Vernetzung und Vertaktung der Angebote im ÖPNV erreicht werden.

Das erfordert eine konkrete Abstimmung der Verkehrsangebote. Eine im Stundentakt fahrende regionale Buslinie mit 18 Fahrtenpaaren kann nicht vollständig verknüpft sein mit einer lokalen Buslinie, die im gleichen Bedienungszeitraum nur 12 oder weniger Fahrtenpaare aufweist. Das hat zur Folge, dass ein Teil der Fahrten „ins Leere läuft“ und keinen Anschluss hat.

Für den Fahrgast bedeutet das, dass bei fehlendem Anschluss die Weiterfahrt nicht gesichert ist. Deshalb muss es bei der konkreten Ausgestaltung der Fahrplanverknüpfungen eine exakte Fahrgastinformation geben, welche Fahrten einen Anschluss haben. Da dennoch die Gefahr besteht, dass Fahrgäste sich nicht über die Gesamtfahrt informieren, kann es vorkommen, dass ein Fahrgast nicht weiß, wie die Fahrt zum Ziel fortgesetzt werden kann.

Es erscheint deshalb sinnvoll, das Angebot lokaler Buslinien stärker an das übergeordnete ÖPNV-Netz anzupassen und nicht allein einer Bedienungssystematik mit festen Angebotsumfängen zu folgen. So könnten alle Anschlüsse gewährleistet werden und die Bedienung durch verschiedene Bedienungsformen erfolgen: Standardbus, Midibus, Minibus, Kleinbus (8-Sitzer), Pkw, bzw. durch eine Anrufbedienung mit diesen Fahrzeugarten.

Das Ziel ist eine vernetzte ÖPNV-Bedienung, damit die Fahrgäste sicher sein können, das Ziel mit einer zuverlässig funktionierenden Wegekette zu erreichen.

Bei den Teilnetzen werden davon abweichende, ergänzende bzw. spezielle Regelungen getroffen oder vorgeschlagen. Bei der Vergabe der Teilnetze wird entscheidend sein, welches Angebot die Anforderungen des NVP am besten erfüllt bzw. welches der Angebote, die die Anforderungen des NVP erfüllen, das Beste ist.

Grundsätzliche Aspekte zur Bildung von Teilnetzen

Im Rahmen dieses NVP werden Teilnetze für den Bereich des über das PBefG konzessionierten öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) gebildet. Damit wird die Entwicklung des NVP 2008 fortgesetzt, der erstmals die Bildung von Teilnetzen vorsah. Inzwischen ist der wesentliche Anteil der Teilnetze harmonisiert, wegen der Laufzeiten der Genehmigungen konnten aber noch nicht alle Teilnetze harmonisiert werden.

Rechtsgrundlage und Begriffsbestimmung

Die Rechtsgrundlage zur Bildung von Teilnetzen ergibt sich aus § 9 Abs. 2 PBefG. Dieser sieht vor, dass die Genehmigungsbehörde die Genehmigung auf Antrag für eine oder mehrere Linien gebündelt erteilen kann. Durch die Teilnetze soll einer ggf. drohenden Zersplitterung der Verkehre durch Einzelkonzessionen an unterschiedliche Betreiber entgegengewirkt und durch den Eingriff in die Konzessionsstruktur wirtschaftlich tragfähige Einheiten erhalten bzw. geschaffen werden. Dadurch besteht nunmehr die Möglichkeit, dass verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können.

Mit der Bezeichnung Teilnetz sind Linien gemeint, für die eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG als solche bewusst und gewollt erteilt wird oder erteilt werden soll. Der Begriff beinhaltet somit eine bestimmte rechtliche Qualität der Genehmigung. Ein Teilnetz besteht daher nicht schon dann, wenn ein Unternehmen mehrere Genehmigungen für Linien eines Netzes innehat.

Zweck der Teilnetze

Die Bildung von Teilnetzen soll der Genehmigungsbehörde ermöglichen, bei der Genehmigung von Linienverkehren künftig strukturelle, verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Kriterien zu berücksichtigen und dabei im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger insbesondere der Verpflichtung aus § 8 PBefG gerecht zu werden. Es soll verhindert werden, dass Unternehmen sich zunehmend auf ihre ertragsstarken Linien konzentrieren und ertragschwächere Linien nicht mehr beantragt werden.

Die Finanzierung der Aufrechterhaltung eines Verkehrsangebotes auf diesen Linien würde dann voll vom Aufgabenträger zu leisten sein, ohne dass eine Verrechnung mit Gewinnen anderer Linien stattfindet. Aber auch für Verkehrsunternehmen besteht die Gefahr, dass im Zuge eines Genehmigungswettbewerbs Konkurrenten nur auf ertragsstarke Linien des „Alt-Konzessionärs“ abzielen und ihnen damit ggf. die Grundlage für den wirtschaftlichen Betrieb des übrigen Liniennetzes entziehen. Durch die Bildung von Teilnetzen sollen Linien so zusammengefasst werden, dass sich gute und schlechte wirtschaftliche Risiken möglichst ausgleichen. Eine einzelne Linie innerhalb eines Teilnetzes unterliegt dann nicht mehr der Betrachtung, ob sie eigen- oder gemeinwirtschaftlich ist. Nur das gesamte Teilnetz selbst kann entweder komplett eigenwirtschaftlich oder komplett gemeinwirtschaftlich sein.

Kriterien zur Bildung von Teilnetzen

Bildung verkehrlicher Einheiten („Netz“)

Es sollte eine enge verkehrliche Verflechtung zwischen den Linien eines Teilnetzes herrschen. Hier spielen Aspekte einer integrierten Verkehrsbeziehung, Mobilitätsbedürfnisse zwischen Ausgangs- und Zielpunkten, die nicht an ein und derselben Linie liegen und daher ein Umsteigen erforderlich machen sowie Anschlussbeziehungen und Anschlusssicherung eine wesentliche Rolle. Diesem funktionalen Zusammenhang kommt insbesondere in städtischen Netzen (Stadtverkehre) eine wesentliche Bedeutung zu. Unter verkehrsplanerischen Aspekten ist aber auch das regionale ÖPNV-Angebot mit Hauptlinien auf den starken Verkehrsachsen sowie Zu- und Abbringerlinien für die „Feinerschließung“ in der Fläche sehr sinnvoll.

Bildung betrieblicher Einheiten („Betrieb“)

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung sollten daher unbedingt genutzt werden. Auch wenn die bestehenden Genehmigungsstrukturen der Bestandsunternehmen nicht im Vordergrund der Teilnetze stehen, sollte beim Zuschnitt der Teilnetze die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen unbedingt beachtet werden. Auch die Lage der Schulstandorte und deren Einzugsbereiche sind sinnvollerweise zu berücksichtigen.

Bildung wirtschaftlicher Einheiten („Wirtschaftlichkeit“)

Die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragschwächerer Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien ist ein zulässiges Ziel unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. So profitiert etwa eine ertragsstarke Hauptlinie nicht unwesentlich von weniger profitablen Zubringerlinien. Ohne Teilnetze wären diese ggf. vom Aufgabenträger als gemeinwirtschaftlich auszuschreiben. Dies würde zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich führen.

Berücksichtigung mittelständischer Interessen („Wettbewerb“)

Beim Zuschnitt der Teilnetze ist die unternehmerische Chancengleichheit zu berücksichtigen. Dazu gehört auch die Berücksichtigung mittelständischer Interessen. Daher sind sehr große Teilnetze zu vermeiden und auch dann, wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind (z.B. große städtische Verkehre), regelmäßig mehrere Teilnetze innerhalb des Liniennetzes zu bilden.

Folgende Kenngrößen sind als Orientierung verwendet worden:

- Für einen effektiven Fahrzeugumlauf sollte ein Teilnetz mindestens 15 – 20 Fahrzeuge umfassen. In großstädtischen Bereichen liegt dieser Wert deutlich höher.
- Für den wirtschaftlichen Betrieb innerhalb eines Teilnetzes ist eine jährliche durchschnittliche Fahrleistung von mindestens 50.000 km pro Fahrzeug erforderlich.
- Anzustreben ist weiterhin für jedes Teilnetz ein Fahrplanwirkungsgrad (Verhältnis von Fahrplan- und Umlaufzeit) von über 65 % und einen Wegewirkungsgrad (Verhältnis von Fahrplan- zu Gesamtkilometerleistung) von über 80 %.

Zeitliche Staffelung der Teilnetze

Die Umsetzung von Teilnetzen durch die Vergabe der Genehmigungen für gebündelte Linien erfordert eine Vereinheitlichung der Genehmigungslaufzeiten im Teilnetz. Auslaufende Genehmigungen werden nur bis zu dem Zeitpunkt verlängert, zu dem die am längsten laufende Genehmigung innerhalb des Teilnetzes endet. Die Unternehmen haben bei der Teilnetzbildung mitgewirkt. Sie wurden bereits vor der offiziellen Anhörung beteiligt und erhielten im Anhörverfahren Gelegenheit, Ihre Vorstellungen zum Nahverkehrsplan bzw. zur Teilnetzbildung zu äußern. Auf der Grundlage der beschriebenen Kriterien und Randbedingungen wird das Verbandsgebiet in Teilnetze untergliedert. Im Folgenden werden die einzelnen Teilnetze dargestellt. Die Datengrundlage für die Tabellen bilden die Fahrpläne, die ab Fahrplanwechsel am 14.12.2014 (Fahrplan 2015) gelten.



E2.1

Teilnetz 10 Gifhorn

Das Teilnetz umfasst den Stadtverkehr Gifhorn mit den Buslinien 101 bis 106 und die RegioBus-Linie 100. Die RegioBus-Linie 100 und die Linie 102 stellen eine direkte Verbindung von Wesendorf nach Gifhorn sicher. Durch eine Überlagerung der RegioBus-Linie 100 mit der Linie 102 werden von Montag bis Freitag und sonnabends bis ca. 14:00 Uhr, zwei Fahrten pro Stunde angeboten. Samstags ab 14:00 Uhr und am Sonntag besteht auf der RegioBus-Linie 100 ein Stundentakt. Dieser Angebotsumfang ist wie das übrige Angebot als Mindestangebot zu sichern.

Die RegioBus-Linie 100 stellt über den Rendezvouspunkt in der Stadt Gifhorn am Steinweg die Verknüpfung zum Stadtverkehr Gifhorn sicher. Weiterhin bestehen an der Station Gifhorn Anschlüsse mit dem RE30 von und in Richtung Hannover und Wolfsburg sowie teilweise mit der Linie 191 in/aus Richtung Braunschweig. Daneben sind die RegioBus-Linie 100 und die RegioBus-Linie 170 Gifhorn – Wolfsburg (Teilnetz 17) zurzeit an der Haltestelle Gifhorn, Steinweg miteinander verknüpft. Die RegioBus-Linie 100 ist außerdem an der Station Gifhorn-Stadt mit der RB47 von/nach Braunschweig verknüpft.

Durch die Überlagerung der Fahrten auf der RegioBus-Linie 100 und der Linie 102 sind je nach Zeitlage die Anschlüsse in Wesendorf an die Linien 137 (Teilnetz 11) in/aus Richtung Wittingen und der Linie 135 (Teilnetz 11) in/aus Richtung Hankensbüttel sicher zu stellen, damit die Verknüpfung von/nach Gifhorn erhalten bleibt. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in/aus Richtung Braunschweig.

Die Linie 102 erfüllt neben ihrer Aufgaben im Stadtverkehr Gifhorn auch regionale Funktionen. Im Stadtverkehr sind durch das Rendezvoussystem die Anschlüsse zu erhalten, um Verbindungen innerhalb des Stadtverkehrs zu ermöglichen.



Teilnetz 10 Gifhorn

• Stadt Gifhorn

Einwohnerzahl (Stand 01.07.2015)	
Gifhorn-Stadt	30.273
Gamsen	5.087
Kästorf	3.119
Neubokel	949
Wilsche	1.961
Winkel	907
gesamt	42.296

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	176	9.007	9.183
Isenbüttel	495	8.173	8.668
Braunschweig	166	7.330	7.496
Sassenburg	664	5.728	6.392
Meinersen	285	5.437	5.722
Wesendorf	179	5045	5.224
Papenteich	192	3.237	3.429
Boldecker Land	19	859	878
Hannover	167	515	682
Salzgitter	10	582	592
Hankensbüttel	10	568	578
Wittingen	35	541	576

• **Samtgemeinde Isenbüttel** siehe Teilnetz 16

• **Samtgemeinde Wesendorf** siehe Teilnetz 11

Linien, Linienvverlauf, genehmigte Laufzeit August 2023

Linie	Linienvverlauf	Genehmigungs-laufzeit
VLG 100	Wesendorf – Kästorf – Gifhorn Stadtmitte – Bahnhof (Süd)	25.08.2023
VLG 101	Winkel – Stadtmitte – Am Wittkopsberg – Neubokel	25.08.2023
VLG 102	Wesendorf – Wagenhoff – Kästorf – Gifhorn	25.08.2023
VLG 103	II. Koppelweg – Stadtmitte – Wilsche	25.08.2023
VLG 104	A.–Riese–Schule – Dannenbütteler Weg (Ringlinie)	25.08.2023
VLG 105	Wasbüttel – Isenbüttel – Gifhorn	25.08.2023
VLG 106	Wesendorf – Hammersteinpark – Kästorf – Gifhorn	25.08.2023
VLG 107	Neubokel Ortsmitte – Wilsche Schule	25.08.2023
VLG CB	CityBus Stadtgebiet Gifhorn (C1 – C4)	25.08.2021*
VLG SB	ShuttleBus Stadtgebiet Gifhorn (S1 – S5)	25.08.2021*

* abweichende Genehmigungs-laufzeit

Teilnetz 10 Gifhorn

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
VLG	100	675	637	463
VLG	101	553	275	-
VLG	102	537	278	-
VLG	103	484	220	-
VLG	104	143	-	-
VLG	104A	52	122	122
VLG	105	370	230	102
VLG	106	373	-	-
VLG	107	19	4	-

A = Anruf-Linientaxi

Linien, Jahresleistung (km)

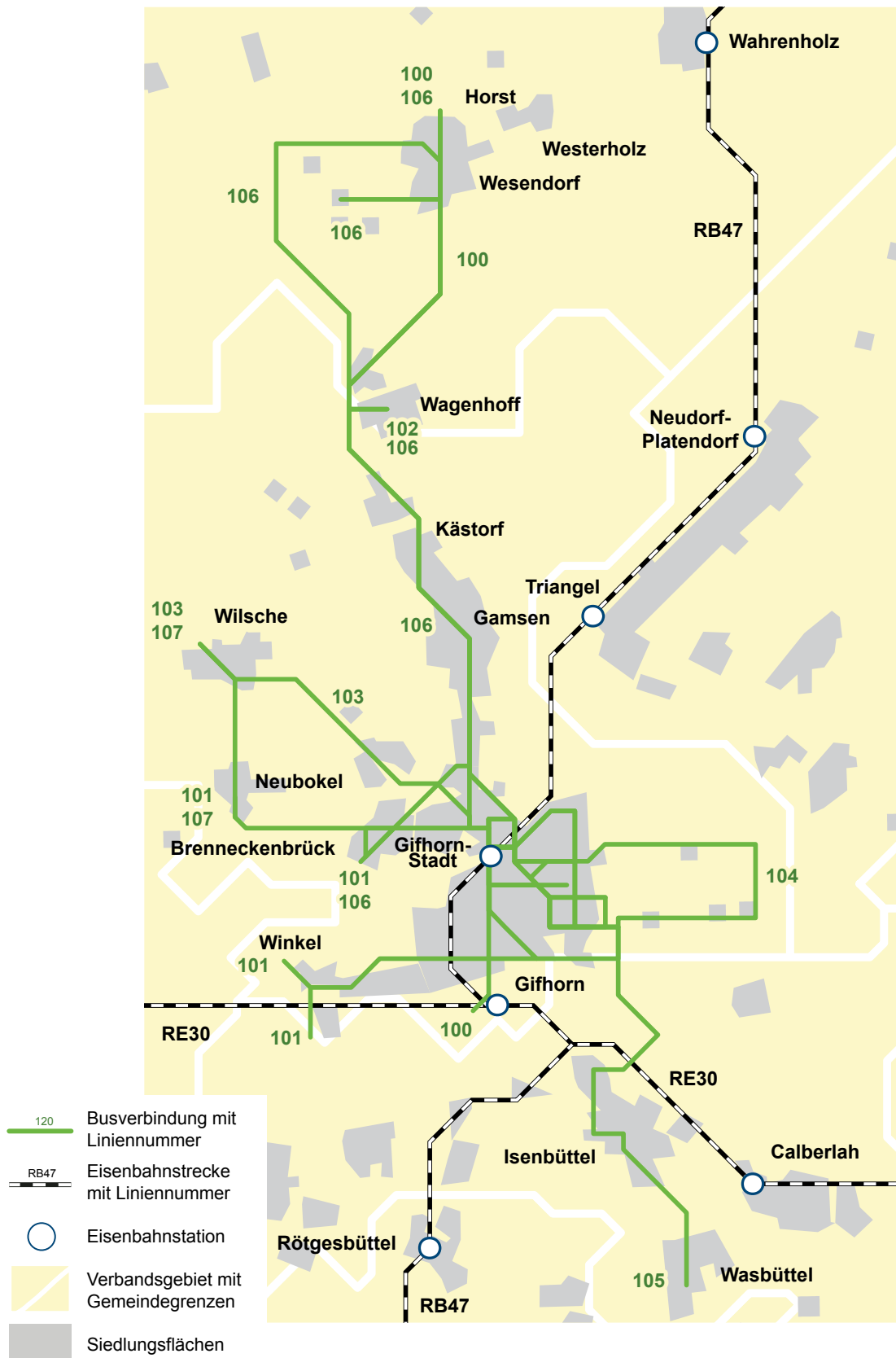
Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
VLG	100	171.450	33.124	27.317
VLG	101	140.462	14.300	-
VLG	102	136.398	14.456	-
VLG	103	122.936	11.440	-
VLG	104	36.322	-	-
VLG	104A	13.208	6.344	7.198
VLG	105	93.980	11.960	6.018
VLG	106	94.742	-	-
VLG	107	4.826	208	-

A = Anruf-Linientaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
100	VLG	5:33	23:17	5:33	23:17	6:33	23:17	9:33	22:17
101	VLG	4:37	23:16	4:37	23:16	6:33	14:58	-	-
102	VLG	4:23	23:29	4:23	23:29	6:33	15:07	-	-
103	VLG	4:25	23:23	4:25	23:23	6:33	14:52	-	-
104	VLG	6:34	20:05	6:34	20:05	9:07	20:05	9:07	20:05
105	VLG	6:00	19:59	6:00	19:59	7:00	19:59	9:00	15:59
106	VLG	6:52	16:55	6:54	16:07	-	-	-	-
107	VLG	7:52	14:07	-	-	6:52	7:03	-	-

Teilnetz 10 Gifhorn

Karte
E.2.1

E2.2

Teilnetz 11 Wesendorf

Das Teilnetz umfasst die lokalen Linien der Samtgemeinde Wesendorf einschließlich der Verbindungen nach Hankensbüttel und Wittingen. Die Relation Wesendorf – Gifhorn ist dem Teilnetz 10 zugeordnet.

Durch die Überlagerung der Fahrten auf der RegioBus-Linie 100 und der Linie 102 sind je nach Zeitlage die Anschlüsse in Wesendorf an die Linie 137 in/aus Richtung Wittingen und an die Linie 135 in/aus Richtung Hankensbüttel sicher zu stellen, damit die Verknüpfung nach Gifhorn erhalten bleibt. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in/aus Richtung Braunschweig.

- **Samtgemeinde Wesendorf**

Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)	
Betzhorn	643
Groß Oesingen	1.483
Klein Oesingen	90
Mahrenholz	79
Pollhöfen	218
Schönewörde	894
Teichgut	155
Ummern	1.360
Wagenhoff	1.168
Wahrenholz	2.243
Weißes Moor	99
Wesendorf	4.551
Westerholz	553
Zahrenholz	259
Gesamt	14.308

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	207	5.312	5.519
Wolfsburg	21	1840	1.861
Wittingen	101	1.107	1.208
Hankensbüttel	35	1.144	1.179
Braunschweig	23	721	744

- **Samtgemeinde Hankensbüttel**
- **Stadt Wittingen**

siehe Teilnetz 12
 siehe Teilnetz 12

Teilnetz 11 Wesendorf

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Mai 2026

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
VLG	122	Knesebeck – Hankensbüttel	27.05.2026
VLG	131	Knesebeck – Transvaal – Schönewörde	27.05.2026
VLG	132	Wesendorf – Wahrenholz / Schönewörde	27.05.2026
VLG	133	Wesendorf – Ummern – Groß Oesingen	27.05.2026
VLG	134	Texas – Groß Oesingen	27.05.2026
VLG	135	Wesendorf – Wahrenholz – Hankensbüttel	27.05.2026
VLG	136	Bokel – Steinhorst – Groß Oesingen	27.05.2026
VLG	137	Wesendorf – Wahrenholz – Knesebeck – Wittingen	27.05.2026
VLG	138	Westerbeck Schulzentrum – Wittingen über Wahrenholz – Knesebeck	27.05.2026
VLG	139	Westerbeck Schulzentrum – Platendorf – Wahrenholz – Wesendorf	27.05.2026

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
VLG	122	256	-	-
VLG	122A	-	161	115
VLG	131	165	-	-
VLG	131A	-	227	130
VLG	132	172	-	-
VLG	132A	-	127	73
VLG	133	537	-	-
VLG	133A	-	259	204
VLG	134	140	-	-
VLG	134A	-	213	142
VLG	135	549	-	-
VLG	135A	-	318	225
VLG	136	50	-	-
VLG	137	790	178	-
VLG	137A	-	229	305
VLG	138	231	-	-
VLG	139	54	-	-

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 11 Wesendorf

Linien, Jahresleistung (km)

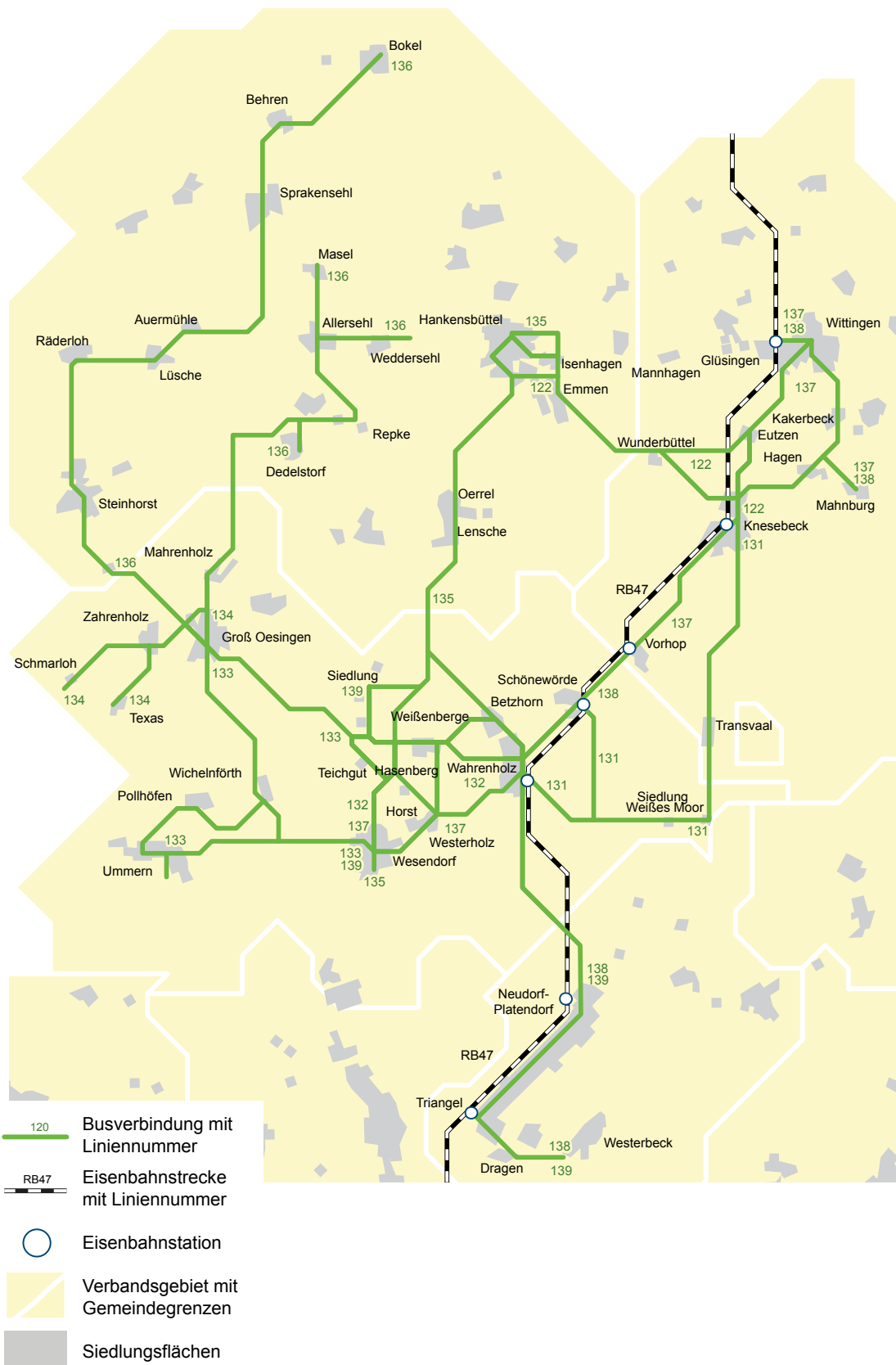
Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
VLG	122	65.024	-	-
VLG	122A	-	8.372	6.785
VLG	131	41.910	-	-
VLG	131A	-	11.804	7.670
VLG	132	43.688	-	-
VLG	132A	-	6.604	4.307
VLG	133	136.398	-	-
VLG	133A	-	13.468	12.036
VLG	134	35.560	-	-
VLG	134A	-	11.076	8.378
VLG	135	139.446	-	-
VLG	135A	-	16.536	13.275
VLG	136	12.700	-	-
VLG	137	200.660	9.256	-
VLG	137A	-	11.908	17.995
VLG	138	58.674	-	-
VLG	139	13.716	-	-

A = Anruf-Linientaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
		6:47	17:59	6:05	19:58	6:05	21:09	8:45	20:09
131	VLG	6:28	16:53	6:35	21:01	7:35	20:26	9:35	20:26
132	VLG	6:34	16:03	5:40	20:54	7:42	20:19	9:42	20:19
133	VLG	6:10	20:20	6:27	19:46	6:27	18:46	9:00	19:46
134	VLG	6:20	16:57	6:04	22:11	6:09	20:08	9:48	18:09
135	VLG	6:20	19:41	6:24	20:54	6:23	20:50	9:18	19:50
136	VLG	5:57	6:43	-	-	-	-	-	-
137	VLG	5:13	19:57	5:13	19:57	6:13	21:07	8:50	20:07
138	VLG	7:17	16:55	-	-	-	-	-	-
139	VLG	13:35	16:33	-	-	-	-	-	-

Teilnetz 11 Wesendorf

Karte
E2.2

E2.3

Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel

Dem Teilnetz 12 sind zusammenhängende Linien der Samtgemeinde Hankensbüttel und der Stadt Wittingen zugeordnet. Durch die Vergabe der Linien innerhalb eines Netzes wird sichergestellt, dass die Verkehrsbeziehungen im Schülerverkehr besser organisiert werden können.

Die RegioBus-Linie 120 Hankensbüttel – Wittingen bedient eine aufkommensstarke Relation und stellt Anschlüsse an der Station Wittingen an die RB47 in/aus Richtung Braunschweig her. Die Übergangszeiten zwischen der RegioBus-Linie 120 und der RB47 sollen deshalb zeitnah gestaltet sein. Die Anschlüsse zwischen der RegioBus-Linie 120 und der RB47 sind vor allem am Wochenende zu verbessern.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Die Linie 137 ist in Wesendorf montags bis samstags mit der Linie 102 und sonntags mit der Linie 100 verknüpft. Hierdurch bestehen gute Umsteigeverbindungen von/nach Gifhorn. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in/aus Richtung Braunschweig.

Die Linie 163 (Teilnetz 14) bedient die Relation (Zicherie –) Brome – Wittingen und stellt Anschlüsse an die RegioBus-Linie 160 aus Wolfsburg an der Haltestelle Brome, Schule her. Diese Verknüpfung ist erforderlich, um die Verbindung Wolfsburg – Wittingen zu sichern.

Die Gemeinde Steinhorst möchte einen Bürgerbus zur Verbesserung der Mobilität innerhalb der Samtgemeinde Wesendorf und der Gemeinde Steinhorst einrichten. Für die weiteren Planungen wurde der „Verein BürgerBus Isenhagener Land e.V.“ gegründet.

Der Rufbus 802 der Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel (PVGGS) bedient Wittingen aus Richtung Diesdorf im Altmarkkreis Salzwedel zwei Mal am Tag. Um die Attraktivität dieser Linie zu erhöhen, sollen die Übergänge zur RB47 zeitnah erfolgen.

- Stadt Wittingen

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Boitzenhagen	244
Darrigsdorf	240
Erpsen	178
Eutzen	81
Gannerwinkel	117
Glüsing	218
Hagen	114
Kakerbeck	97
Knesebeck	2.612
Küstorf	69
Lüben	103
Mahnburg	93

Ohrdorf	416
Plastau	43
Rade	150
Radenbeck	555
Schneflingen	152
Stöcken	269
Suderwittingen	137
Teschendorf	109
Vorhop (einschl. Transvaal)	506
Wittingen	4.693
Wollerstorf	32
Wunderbüttel	114
Zasenbeck	322
Gesamt	11.654

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Hankensbüttel	424	2.020	2.444
Wolfsburg	103	1.889	1.992
Wesendorf	103	1.116	1.219
Brome	21	771	792
Gifhorn	28	519	547

- **Samtgemeinde Hankensbüttel**

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Allersehl	128
Alt-Isenhagen	50
Behren	153
Blickwedel	67
Bokel	349
Bottendorf	65
Dedelstorf	106
Emmen	850
Hagen	124
Hankensbüttel	3.503
Langwedel	231
Lingwedel	101

Lüsche	107
Masel	98
Oerrel	456
Räderloh	114
Repke	151
Schweimke	214
Sprakensehl	447
Steimke	241
Steinhorst	1.065
Weddersehl	93
Wentorf	115
Wettendorf	144
Wierstorf	118
Gesamt	9.090

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wittingen	435	1.978	2.413
Wesendorf	36	1.193	1.229
Wolfsburg	12	576	588
Uelzen	15	527	542
Gifhorn	11	528	539

- **Samtgemeinde Brome** **siehe Teilnetz 14**
- **Samtgemeinde Wesendorf** **siehe Teilnetz 11**

Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Juli 2023

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
CeBus	0–46*	Steinhorst – (Lachendorf)	31.05.2016
BBG	120	Wittingen – Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	121	Wittingen – Stöcken – Wittingen	13.07.2023
BBG	123	Groß Oesingen – Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	124	Steinhorst – Dedelstorf – Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	125	Wittingen – Ehra – Lessien	13.07.2023
BBG	126	Hankensbüttel – Groß Oesingen – Steinhorst – Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	127	Bokel – Sprakensehl – Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	128	Schweimke – Steimke – Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	129	Hankensbüttel – Sprakensehl – Bokel – Steimke – Hankensbüttel	13.07.2023

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
BBG	120	465	129	86
BBG	121	290	-	-
BBG	121A	-	115	69
BBG	123	315	-	-
BBG	124	402	-	-
BBG	125	507	-	-
BBG	125A	-	231	138
BBG	126	324 (Ferien)	-	-
BBG	126A	219 (Ferien)	308	154
BBG	127	348	-	-
BBG	128	200	-	-
BBG	129	284 (Ferien)	-	-
BBG	129A	187 (Ferien)	296	148

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
BBG	120	118.110	6.708	5.074
BBG	121	73.660	-	-
BBG	121A	-	5.980	4.071
BBG	123	80.010	-	-
BBG	124	102.108	-	-
BBG	125	128.778	-	-
BBG	125A	-	12.012	8.142
BBG	126	20.412	-	-
BBG	126A	20.097	16.016	9.086
BBG	127	88.392	-	-
BBG	128	50.800	-	-
BBG	129	17.892	-	-
BBG	129A	11.781	15.392	8.732

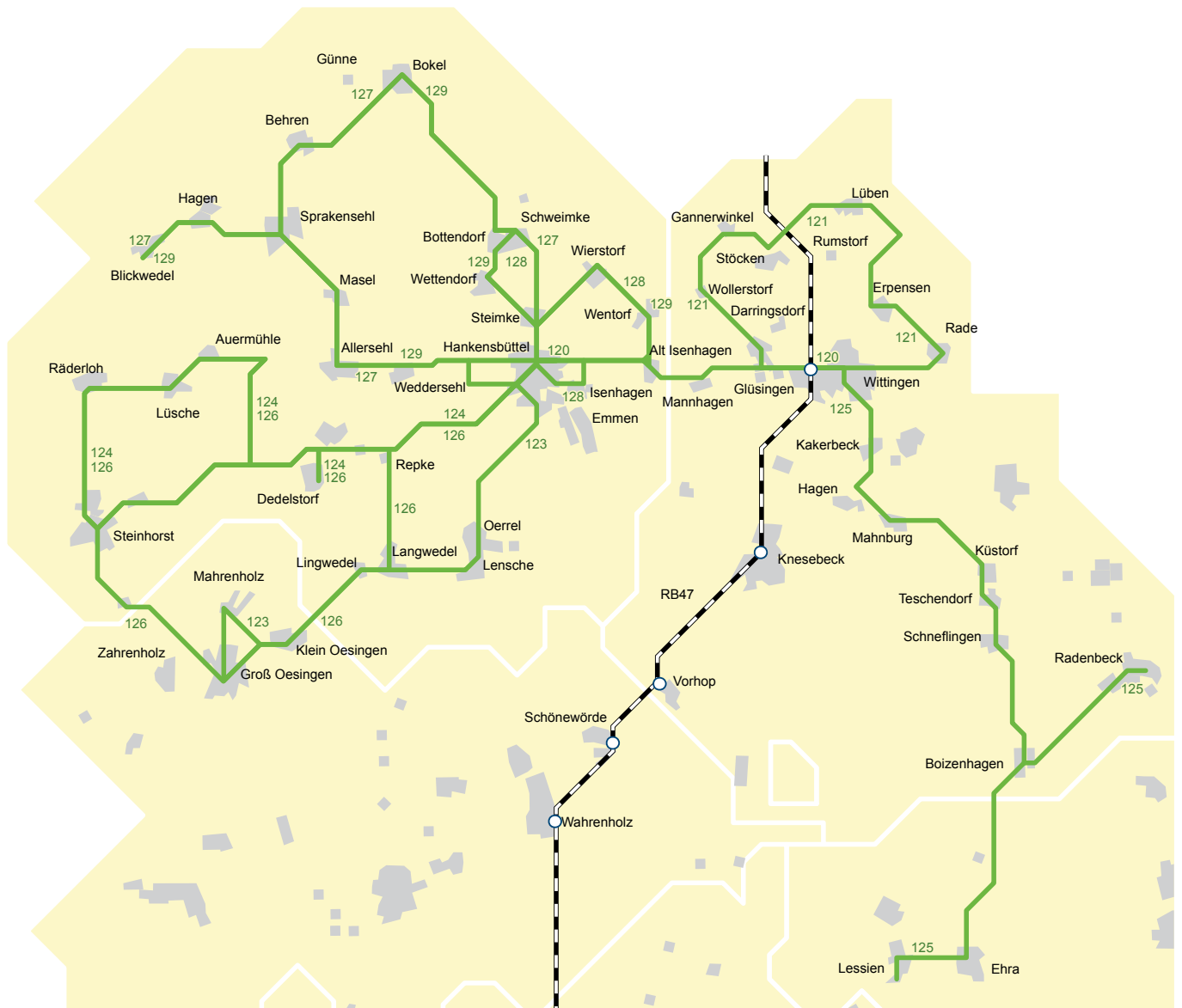
A = Anruf-Linientaxi






Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
120	BBG	5:47	21:17	6:18	21:17	9:18	18:42	9:18	20:44
121	BBG	6:02	19:10	7:01	19:04	9:01	19:04	11:01	19:04
123	BBG	6:10	18:11	-	-	-	-	-	-
124	BBG	6:02	18:43	-	-	-	-	-	-
125	BBG	5:56	19:09	8:05	20:10	7:50	18:10	10:00	19:58
126	BBG	-	-	5:32	19:36	6:32	19:36	10:32	19:36
127	BBG	5:59	18:40	-	-	-	-	-	-
128	BBG	5:50	18:15	-	-	-	-	-	-
129	BBG	-	-	7:32	20:36	7:32	18:36	9:32	18:36
0-46	CeBus	5:32	20:24	5:32	20:24	6:40	17:02	12:57	18:51

Karte
E2.3

Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 13 Meinersen

E2.4

Im Teilnetz 13 sind die RegioBus-Linie 140 Meinersen – Gifhorn und die lokalen Linien 141 – 145 zusammengefasst.

Innerhalb dieses Teilnetzes sind in der Stadt Gifhorn an einer geeigneten Haltestelle Verknüpfungen mit den RegioBus-Linien 100 Wesendorf – Gifhorn (Teilnetz 10) und 170 Gifhorn – Wolfsburg (Teilnetz 17) zu schaffen, wenn möglich an der Haltestelle Gifhorn, Rathaus.

Die RegioBus-Linie 140 hat zurzeit an der Station Gifhorn-Stadt keine ausreichende Verknüpfung mit den Fahrten der RB47. Die Anschlüsse sind – vorrangig in und aus Richtung Braunschweig – soweit wie möglich zu verbessern. Außerdem sind so weit wie möglich Anschlüsse an die Nahverkehrszüge des RE30 an den Stationen Meinersen und Leiferde sowie an der Station Gifhorn herzustellen. An der Station Gifhorn können die Anschlüsse auch durch einen Umstieg mit kurzer Übergangszeit durch eine andere Linie hergestellt werden (zurzeit erfolgt dies durch die Linie 102).

Um auf der RegioBus-Linie 140 Anschlüsse in/aus Richtung Braunschweig herzustellen, sollte neben der Verknüpfung mit der RB47 in Gifhorn eine Busverbindung von Meinersen nach Braunschweig geprüft werden. Eine Busverbindung Meinersen – Braunschweig könnte auch durch eine Veränderung der Linie 111 eingerichtet werden.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie 140 ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Die Linie 145 bedient montags bis freitags den Abschnitt Dalldorf – Leiferde. Die Linie ist in Leiferde an der Haltestelle „Unter den Eichen“ mit der Linie 111 (Teilnetz 15) verknüpft. Hierdurch werden Anschlüsse in/aus Richtung Gifhorn und von/nach Braunschweig hergestellt. Diese Verknüpfung ist auf Dauer zu sichern und auf das Fahrtenangebot der Linie 111 auszurichten. Zu untersuchen ist eine Ausweitung der Bedienung auf der Linie 140 an den Abenden von Freitag zu Sonnabend und Sonnabend zu Sonntag, vorzugsweise im Einklang mit einer Ausweitung des Angebotes auf der Linie 111.

Die Linie 141 Langlingen – Flettmar – Müden – Gifhorn stellt an der Station Gifhorn zum Teil Verknüpfungen zur RB47 in/aus Richtung Braunschweig her. Das Angebot sollte dahingehend verbessert werden, dass sich die Ankunft und Abfahrtszeiten der Linie 141 an der Station Gifhorn-Stadt an den Zügen von und in Richtung Braunschweig orientieren.



Teilnetz 13 Meinersen

• Samtgemeinde Meinersen

Einwohnerzahl (Stand 01.01.2015)	
Ahnsen	1.242
Böckelse	163
Bokelberge	32
Brenneckenbrück	47
Dalldorf	412
Dieckhorst	724
Ettenbüttel	678
Flettmar	943
Gerstenbüttel	183
Gilde	77
Hahnenhorn	169
Hardesse	10
Hillerse	2.260
Höfen	59
Hünenberg	30
Leiferde	3.941
Meinersen	3.980
Müden	2.616
Ohof	688
Päse	468
Seershausen	1.455
Siedersdamm	7
Volkse	223
Warmse	33
Gesamt	20.440

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	307	5.620	5.927
Braunschweig	40	2.344	2.384
Wolfsburg	141	1.856	1.997
Hannover	159	687	846
Papenteich	15	663	678
Isenbüttel	11	648	659

• Stadt Gifhorn siehe Teilnetz 10

Teilnetz 13 Meinersen

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Juli 2023

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
BBG	140	Ahnsen/Ohof – Meinersen – Gifhorn	13.07.2023
BBG	141	Gifhorn – Müden – Flettmar – (Langlingen)	13.07.2023
BBG	142	Müden – Hahnenhorn – Müden	13.07.2023
BBG	143	Hillerse – Volkse – Dalldorf – Ohof – Meinersen – Hillerse – Volkse – Ohof	13.07.2023
BBG	144	Meinersen – Müden – Flettmar – Langlingen	13.07.2023
BBG	145	Dalldorf – Volkse – Leiferde	13.07.2023
BBG	146	Ohof – Seershausen – Meinersen – Dalldorf – Leiferde	13.07.2023
BBG	147	Leiferde – Ettenbüttel – Gerstenbüttel – Müden	13.07.2023
BBG	148	Ahnsen – Päse – Böckelse	13.07.2023

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
BBG	140	531	401	240
BBG	141	482	278	126
BBG	142	129	-	-
BBG	142A	-	48	48
BBG	143	166	-	-
BBG	143A	-	58	58
BBG	144	155	-	-
BBG	145	291	-	-
BBG	145A	301	-	-
BBG	146	243	-	-
BBG	147	74	-	-
BBG	148	143	-	-
BBG	148A	-	34	34

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 13 Meinersen

Linien, Jahresleistung (km)

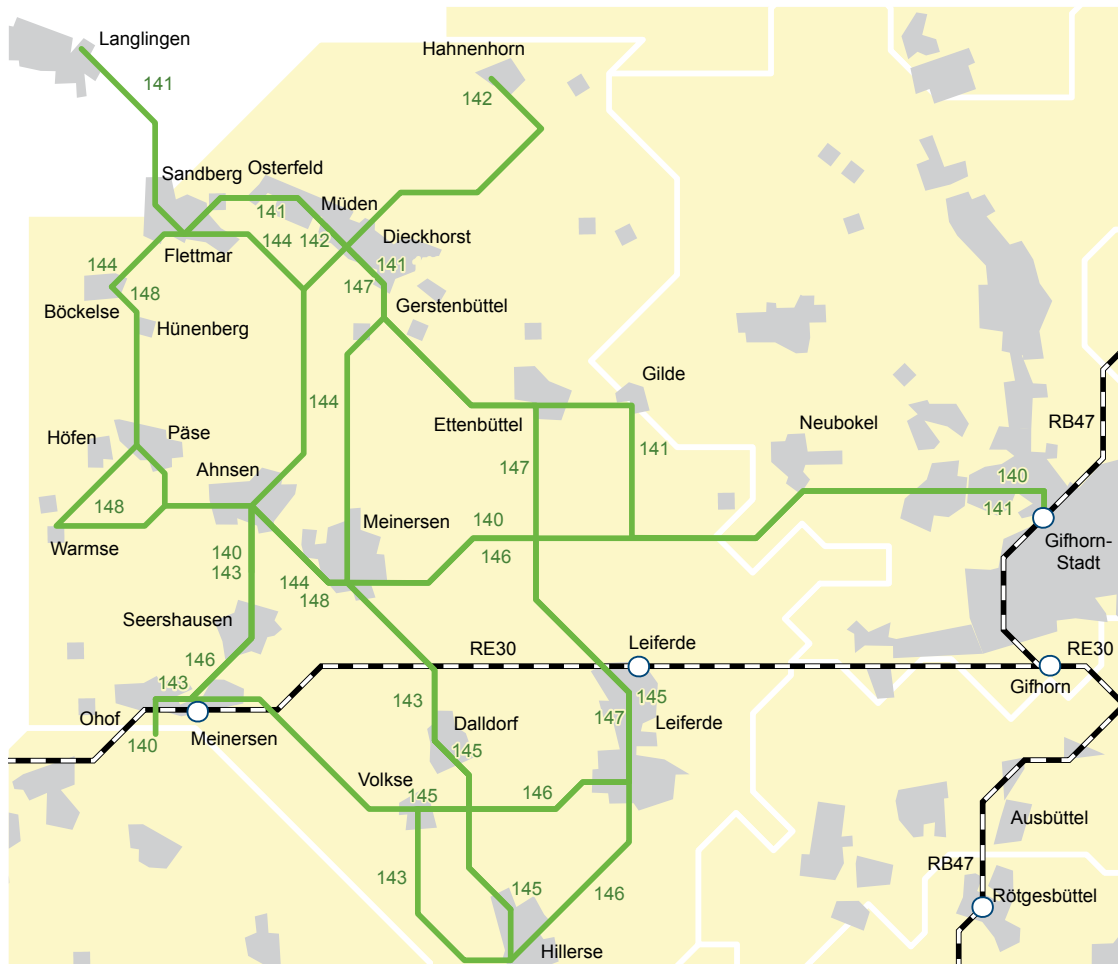
Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
BBG	140	134.874	20.852	14.160
BBG	141	122.428	14.456	7.434
BBG	142	32.766	-	-
BBG	142A	-	2.496	2.832
BBG	143	42.164	-	-
BBG	143A	-	3.016	3.422
BBG	144	39.370	-	-
BBG	145	73.914	-	-
BBG	145A	76.454	-	-
BBG	146	61.722	-	-
BBG	147	18.796	-	-
BBG	148	36.322	-	-
BBG	148A	-	1.768	2.006






A = Anruf-Linientaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
140	BBG	4:35	23:20	4:35	23:20	6:43	20:13	9:43	20:13
141	BBG	5:40	19:22	5:29	20:20	6:29	18:20	9:38	20:20
142	BBG	6:29	17:18	9:26	17:57	9:25	17:56	9:11	17:42
143	BBG	6:36	16:58	10:52	15:35	10:52	15:35	10:52	15:35
144	BBG	6:38	16:55	-	-	-	-	-	-
145	BBG	5:38	19:25	5:38	19:25	-	-	-	-
146	BBG	6:42	16:58	-	-	-	-	-	-
147	BBG	7:00	15:48	-	-	-	-	-	-
148	BBG	6:40	16:51	5:58	15:13	9:03	14:15	9:48	15:57

Teilnetz 13 Meinersen

Karte
E2.4

-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

E2.5 Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg

Das Teilnetz 14 besteht aus der RegioBus-Linie 160 Brome – Rühren – Wolfsburg und den lokalen (Zubringer-) Linien 161 bis 166.

Die RegioBus-Linie 160 verbindet die Aufkommensschwerpunkte Brome, Parsau und Rühren mit der Stadt Wolfsburg, erfüllt neben ihrer regionalen Funktion Aufgaben im Stadtverkehr Wolfsburg und bietet eine direkte Anbindung an den Allerpark in Wolfsburg.

Die Linie 160 wird von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt, ansonsten im Stundentakt, sonnabends bis ca. 16:00 Uhr im Stundentakt, danach am Wochenende im Zweistundentakt betrieben. Freitags und sonnabends werden Spätfahrten ab Wolfsburg gegen 01:00 Uhr nachts angeboten. Das Angebot zwischen Brome und Rühren wird als ausreichend angesehen; in der Relation Rühren – Wolfsburg Hbf überlagert sich die RegioBus-Linie 160 auf dem Abschnitt Wendschott – Vorsfelde – Wolfsburg Hbf insbesondere mit der Linie 201 des Stadtverkehrs Wolfsburg.

Die Verknüpfung der RegioBus-Linie 160 mit den Nahverkehrszügen RE30 und RE50 in/aus Richtung Hannover und Braunschweig/Hildesheim am Wolfsburger Hauptbahnhof ist weiter zu verbessern. Soweit wie möglich sind auch Verknüpfungen mit den RegioBus-Linien 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und 230 Braunschweig – Wolfsburg (Teilnetz 20) in Wolfsburg (Hauptbahnhof oder ZOB) herzustellen.

Das Angebot der RegioBus-Linie 160 entspricht dem Mindestbedienungsangebot der Karte E1.2.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Die Spätfahrten auf der RegioBus-Linie sollten erhalten bleiben, um nach Theatervorstellungen, Kinobesuchen, Veranstaltungen im Allerpark oder nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu fahren. Spätverkehre bis ca. 1 Uhr nachts sollen deshalb weiterhin an allen Verkehrstagen für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

Die Linien 161 Brome - Rühren, 162 Ehra-Lessien – Rühren, 163 Wittingen – Brome (Zicherie) und 164 (Gifhorn – Sassenburg) – Voitze – Brome erfüllen neben der Aufgabe der lokalen Bedienung auch Zubringerfunktionen zur RegioBus-Linie 160.

Zu prüfen ist, ob der Ortsteil Jembke umsteigefrei mit der Wolfsburger Innenstadt verbunden werden kann. Dabei ist auch zu prüfen, ob die ÖPNV-Achse in Richtung Ehra-Lessien gestärkt werden kann, indem die Orte auf dieser Relation direkt mit Wolfsburg verbunden werden können. In diesem Zusammenhang wäre das Linienangebot der Linien 170 – 174 hinsichtlich der Linienführung und des Angebotsumfangs mit einzubeziehen. Sollte sich die Siedlungstätigkeit im Norden und Nord-Westen von Wolfsburg weiter verstärken, ist die Ausweitung des Bedienungsangebotes der ÖPNV-Relation Wolfsburg – Jembke – Ehra-Lessien – Wittingen zu überprüfen. Dabei müssen die Belange der Berufspendler und Schüler Berücksichtigung finden.

Des Weiteren ist dabei zu prüfen, ob eine ÖPNV-Verbindung von Wolfsburg mit dem VW-Testgelände in Ehra-Lessien sinnvoll ist und eingerichtet werden kann. In diesem Zusammenhang könnte auch eine Anbindung von Ehra-Lessien über Jembke an das VW-Werk und Wolfsburg erfolgen, um so vor allem eine attraktive Verbindung für Pendlerverkehre zu schaffen.

Es ist beabsichtigt, zum 01.01.2016 bzw. zu einem späteren Zeitpunkt die ehemalige Kaserne in Ehra-Lessien als Erstaufnahmeeinrichtung des Landes Niedersachsen zu nutzen. Um den Flüchtlingen und den in der Einrichtung Beschäftigten eine Anbindung an die Kreisstadt Gifhorn zu ermöglichen, soll dazu die ÖPNV-Verbindung angepasst werden. Die Verbindung würde nur aufrechterhalten, so lange wegen der Unterbringung von Flüchtlingen in der Kaserne am ehemaligen Truppenübungsplatz Ehra-Lessien ein Bedarf besteht.

Der Rufbus 302 der PVGS bedient Brome zwei Mal am Tag und stellt Verbindungen nach Klötze im Altmarkkreis Salzwedel her. Um die Attraktivität dieser Linie zu erhöhen, sollten die Übergangszeiten zur RegioBus-Linie 160 möglichst kurz sein.

Aus dem Norden des Altmarkkreises Salzwedel bestehen Verkehrsbeziehungen nach Wolfsburg. Es ist deshalb zu prüfen, ob eine Verbindung Salzwedel – Brome – Wolfsburg für Berufspendler eingerichtet werden kann.

• Samtgemeinde Boldecker Land

Einwohnerzahl (Stand 31.012.2014)	
Barwedel	1.011
Bokensdorf	1.160
Jembke	1.937
Osloß	1.924
Tappenbeck	1.335
Weyhausen	2.494
Gesamt	9.861

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	401	10.027	10.428
Brome	68	984	1.052
Gifhorn	16	819	835
Sassenburg	30	608	638

• Samtgemeinde Brome

Einwohnerzahl (Stand 31.012.2014)	
Ahnebeck	134
Altendorf	208
Benitz	89
Bergfeld	879
Brechtorf	1.144
Brome	2.552
Croya	397
Ehra	1.254
Eischott	757
Hoitlingen	541
Kaiserwinkel	94
Lessien	387
Parsau	1.206
Rühen	3.459
Tiddische	730
Tülow-Fahrenhorst	1.030
Voitze	440
Wiswedel	92
Zicherie	250
Gesamt	15.643

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	525	10.797	11.322
Boldecker Land	72	1.046	1.118
Wittingen	21	767	788
Sassenburg	49	534	583

- **Stadt Gifhorn** **siehe Teilnetz 10**
- **Gemeinde Sassenburg** **siehe Teilnetz 17**
- **Stadt Wittingen** **siehe Teilnetz 12**
- **Stadt Wolfsburg** **siehe Teilnetz 20**

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2024

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
VLG	160	Wolfsburg – Rühren – Brome	06.12.2024
VLG	161	Brome – Kaiserwinkel – Rühren – Wolfsburg Kreuzheide	06.12.2024
VLG	162	Ehra–Lessien – Tiddische – Rühren	06.12.2024
VLG	163	Wittingen – Brome – (Zicherie)	06.12.2024
VLG	164	Brome – Sassenburg – Gifhorn	06.12.2024
VLG	165	Wittingen – Brome – (Zicherie) (Schulbuslinie)	06.12.2024

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
VLG	160	1.412	938	625
VLG	161	362	-	-
VLG	162	759	288	16
VLG	162A	-	143	316
VLG	163	627	398	331
VLG	164	1.054	456	97
VLG	164A	-	84	120
VLG	165	226	-	-

A = Anruf-Linientaxi

Linien, Jahresleistung (km)

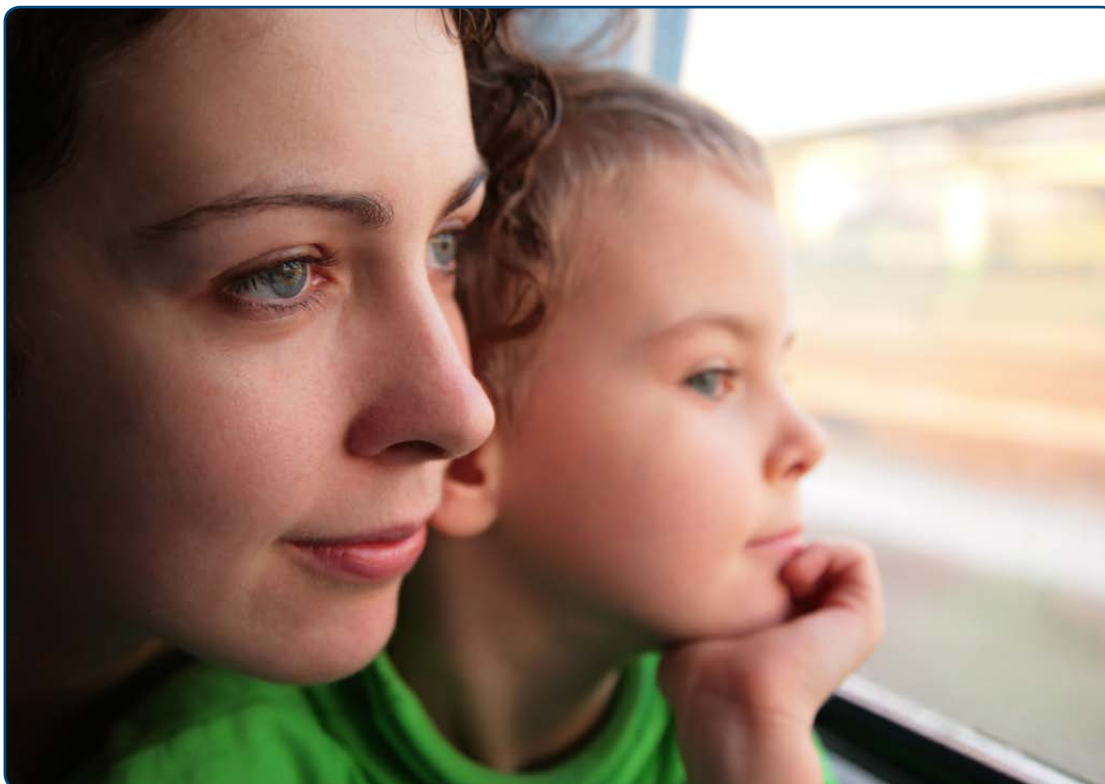
Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
VLG	160	358.648	48.776	36.875
VLG	161	91.948	-	-
VLG	162	192.786	14.976	944
VLG	162A	-	7.436	18.644
VLG	163	159.258	20.696	19.529
VLG	164	267.716	23.712	5.723
VLG	164A	-	4.368	7.080
VLG	165	57.404	-	-

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg

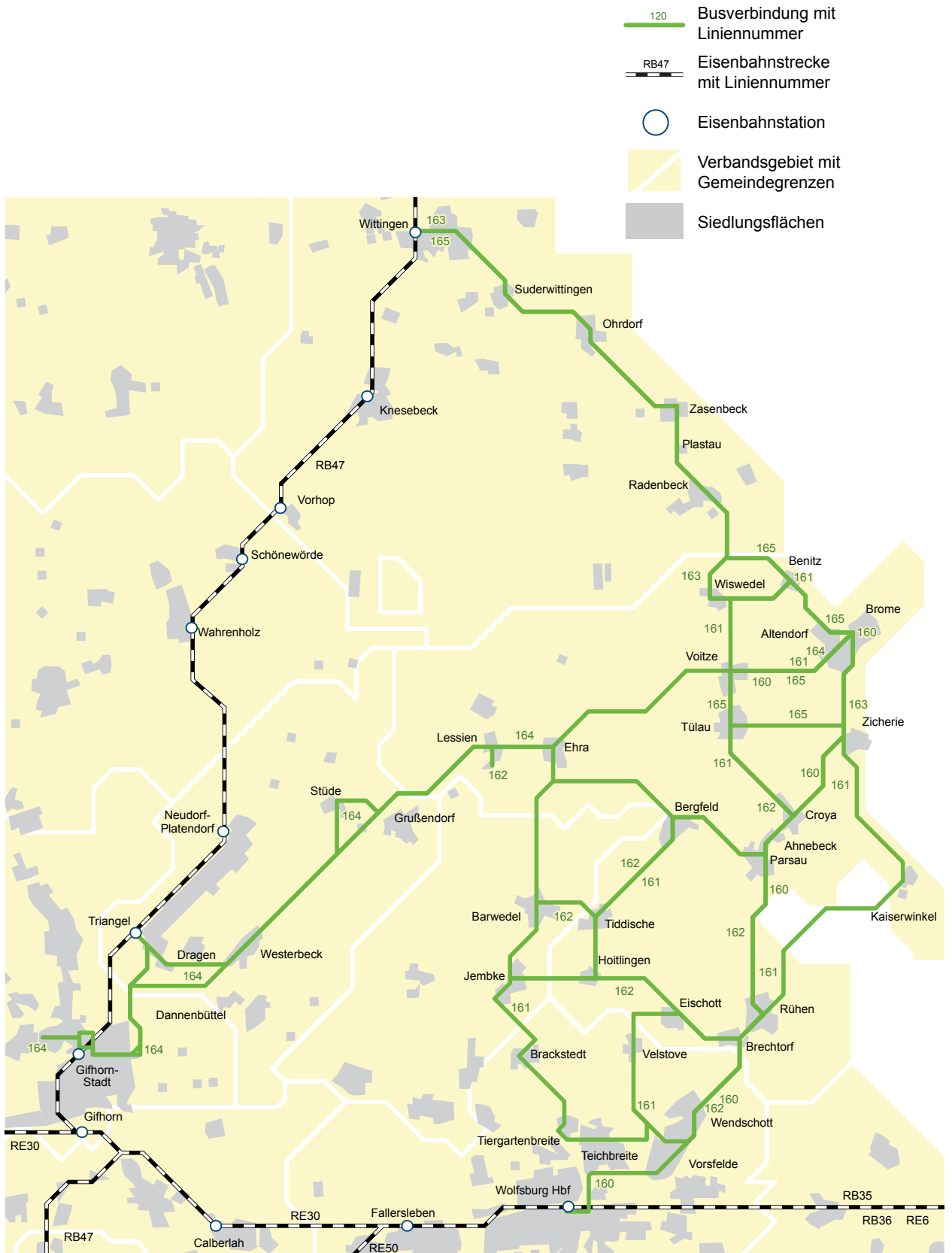
Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
160	VLG	5:32	23:38	5:32	23:38	6:32	1:44	9:49	23:38
161	VLG	6:34	16:23	-	-	-	-	-	-
162	VLG	6:34	20:26	6:44	20:34	6:44	1:42	9:47	21:44
163	VLG	4:58	19:10	5:58	19:10	7:01	0:17	9:15	22:17
164	VLG	6:32	20:30	6:32	20:30	7:32	22:10	10:47	20:04
165	VLG	6:06	17:13	-	-	-	-	-	-
166	VLG	4:53	16:43	4:53	20:01	-	-	-	-



Karte
E2.5

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg



Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

E2.6

Das Teilnetz 15 umfasst Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Gifhorn, dem südlichen Teil der Samtgemeinde Meinersen, dem westlichen Teil der Samtgemeinde Papenteich und Braunschweig sowie Meine/Schwülper. Es bestehen in der Verkehrsbeziehung Groß Schwülper – Braunschweig Verflechtungen mit dem Teilnetz 40 Braunschweig.

Zurzeit wird die Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig-Wenden von der Linie 111 befahren. Die Linie 111 führt von Groß Schwülper über Lagesbüttel nach Braunschweig-Wenden. An der Endhaltestelle Heideblick in Braunschweig-Wenden liegt das Lessinggymnasium, das Ziel umfangreicher Schülerverkehre ist. Es besteht eine Verknüpfung mit der Stadtbahn der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (Linie 1 Wenden – Stöckheim). Eine direkte Verkehrsbeziehung in das Zentrum Braunschweigs besteht mit der Linie 111 nicht. Wegen der guten Stadtbahnverknüpfung und wegen der bestehenden RegioBus-Linie 480 Gr. Schwülper – Braunschweig scheint eine Direktverbindung der Linie 111 nach Braunschweig auch nicht erforderlich zu sein. Zu prüfen ist jedoch eine Erweiterung des Fahrtenangebotes am Abend von Montag bis Freitag sowie ab Samstagnachmittag an den Wochenenden.

Montag – Freitag besteht zwischen Gr. Schwülper und Braunschweig-Zentrum eine direkte Verbindung mit der RegioBus-Linie 480. Die RegioBus-Linie 480 führt von Groß Schwülper, Schule über Klein Schwülper, Rothemühle nach Braunschweig und bedient dort u. a. die Haltestellen Klinikum Celler Straße, Amalienplatz, Radeklint, Altstadtmarkt und endet im Zentrum am Rathaus. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an den Haltestellen Radeklint und Rathaus.

Des Weiteren führt die Linie 484 von Schwülper aus bis zur Lincolnsiedlung, wo sie – neben der Haltestelle Hansestraße Ost – mit der Straßenbahnlinie 1 verknüpft ist. Dabei übernimmt diese lokale Linie Erschließungsaufgaben der Orte Groß Schwülper, Klein Schwülper, Rothemühle und Walle sowie die Anbindung der Gewerbegebiete „Hansestraße West“ und „Hansestraße“. Die Linien 480 und 484 sind aufeinander abgestimmt und ergeben in den Lastrichtungen zur Hauptverkehrszeit einen Halbstundentakt.

Das Angebot der RegioBus-Linie Groß Schwülper – Braunschweig am Abend von Schwülper nach Braunschweig ist insgesamt zu verbessern. Mindestens am Freitag- und Samstagabend sollten den Fahrgästen spätere Fahrten angeboten werden. Zurzeit beginnt die letzte Fahrt in Groß Schwülper auf der Linie 484 um 20:45 Uhr. In Gegenrichtung ist das Angebot am Abend ausreichend – die letzte Fahrt endet Montag bis Sonntag gegen 23:40 Uhr in Groß Schwülper. Eine geänderte Anbindung aus Richtung Groß Schwülper an der Haltestelle Hansestraße Ost oder Lincolnsiedlung könnte das Gesamtangebot zwischen Groß Schwülper und der Braunschweiger Innenstadt verbessern. Deshalb ist zu prüfen, ob das bestehende Bedienungskonzept der Linien 480 und 484 durch ein neues Konzept mit einer einheitlichen Linienführung ersetzt werden sollte. Dazu ist eine Abstimmung mit der Samtgemeinde Papenteich bzw. mit der Gemeinde Schwülper und dem Landkreis Gifhorn erforderlich.

Die Relation Adenbüttel – Braunschweig wird durch die Linie 112 abgedeckt, die wie die Linie 111 in Wenden an die Straßenbahnlinie 1 verknüpft ist. Die Taktdichte der Linie ist ausreichend, jedoch ist eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden Montag – Freitag sowie die Einrichtung eines Angebotes ab Samstagnachmittag und am Sonntag zu prüfen. Dabei kann auch der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erfolgen.

Die Anbindung Adenbüttels nach Wolfsburg erfolgt augenblicklich über den VW-Werksverkehr mit der Linie 158. Es ist zu prüfen wie die Anbindung Adenbüttels in/aus Richtung Wolfsburg verbessert werden kann. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob Adenbüttel an die Linie 196 nach Meine angebunden werden kann. Hierdurch würden sich für Adenbüttel in Meine Anschlüsse von/nach Braunschweig und Gifhorn ergeben. Die Verbindung zwischen Schwülper und Meine stellt weitestgehend die Linie 196 sicher. Der Angebotsumfang dieser Linie ist mindestens im gleichen Umfang aufrecht zu erhalten, und die Verknüpfungen am Bahnhof in Meine, an die Linie 191 von/nach Braunschweig, Heideblick bzw. Gifhorn, Steinweg, sind zu sichern.

Die Linie 145 (Teilnetz 13) bedient montags bis freitags den Abschnitt Dalldorf – Leiferde. Die Linie ist in Leiferde an der Haltestelle „Unter den Eichen“ mit der Linie 111 verknüpft. Hierdurch werden Anschlüsse in/aus Richtung Gifhorn und von/nach Braunschweig hergestellt. Diese Verknüpfung ist auf Dauer zu sichern und auf das Fahrtenangebot der Linie 111 auszurichten.

Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

- **Samtgemeinde Papenteich**

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Abbesbüttel	1.359
Adenbüttel	1.414
Bechtsbüttel	541
Didderse	1.330
Eickhorst	437
Grassel	807
Gravenhorst	297
Groß Schwülper	3.163
Lagesbüttel	1.318
Meine	4.111
Ohnhorst	92
Rethen	1.109
Rolfsbüttel	328
Rötgesbüttel	2.284
Rothemühle	1.229
Vordorf	1.523
Walle	1.400
Wedelheine	831
Wedesbüttel	509
Gesamt	24.082

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.139	17.074	18.213
Wolfsburg	76	3.477	3.553
Gifhorn	176	3.221	3.397
Isenbüttel	61	1.565	1.626
Wendeburg	92	1.365	1.457
Meinersen	15	609	624

- **Stadt Braunschweig** **siehe Teilnetz 40**
- **Stadt Gifhorn** **siehe Teilnetz 10**
- **Samtgemeinde Isenbüttel** **siehe Teilnetz 16**
- **Samtgemeinde Meinersen** **siehe Teilnetz 13**
- **Gemeinde Wendeburg** **siehe Teilnetz 52**

Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit September 2025

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
VLG	111	Braunschweig-Wenden – Groß Schwülper – Leiferde – Gifhorn	01.09.2025
VLG	112	Adenbüttel – Rethen – Vordorf – Eickhorst – Braunschweig-Wenden	01.09.2025
VLG	113	Groß Schwülper – Braunschweig-Wenden	01.09.2025
VLG	114	Didderse – Hillerse – Leiferde – Gifhorn	01.09.2025
VLG	194	Groß Schwülper – Didderse – Adenbüttel – Meine	01.09.2025
VLG	195	Schülper – Rothemühle – Walle – Schwülper (Ringlinie)	01.09.2025
VLG	196	Schwülper – Rethen – Vordorf – Meine	01.09.2025

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
VLG	111	1.212	810	314
VLG	112	393	210	-
VLG	113	151	-	-
VLG	114	159	-	-
VLG	194	347	-	-
VLG	195	71	-	-
VLG	196	405	-	-
VLG	196A	-	227	85

A = Anruf-Linientaxi

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
VLG	111	307.848	42.120	18.526
VLG	112	99.822	10.920	-
VLG	113	38.354	-	-
VLG	114	40.386	-	-
VLG	194	88.138	-	-
VLG	195	18.034	-	-
VLG	196	102.870	-	-
VLG	196A	-	11.804	5.015

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

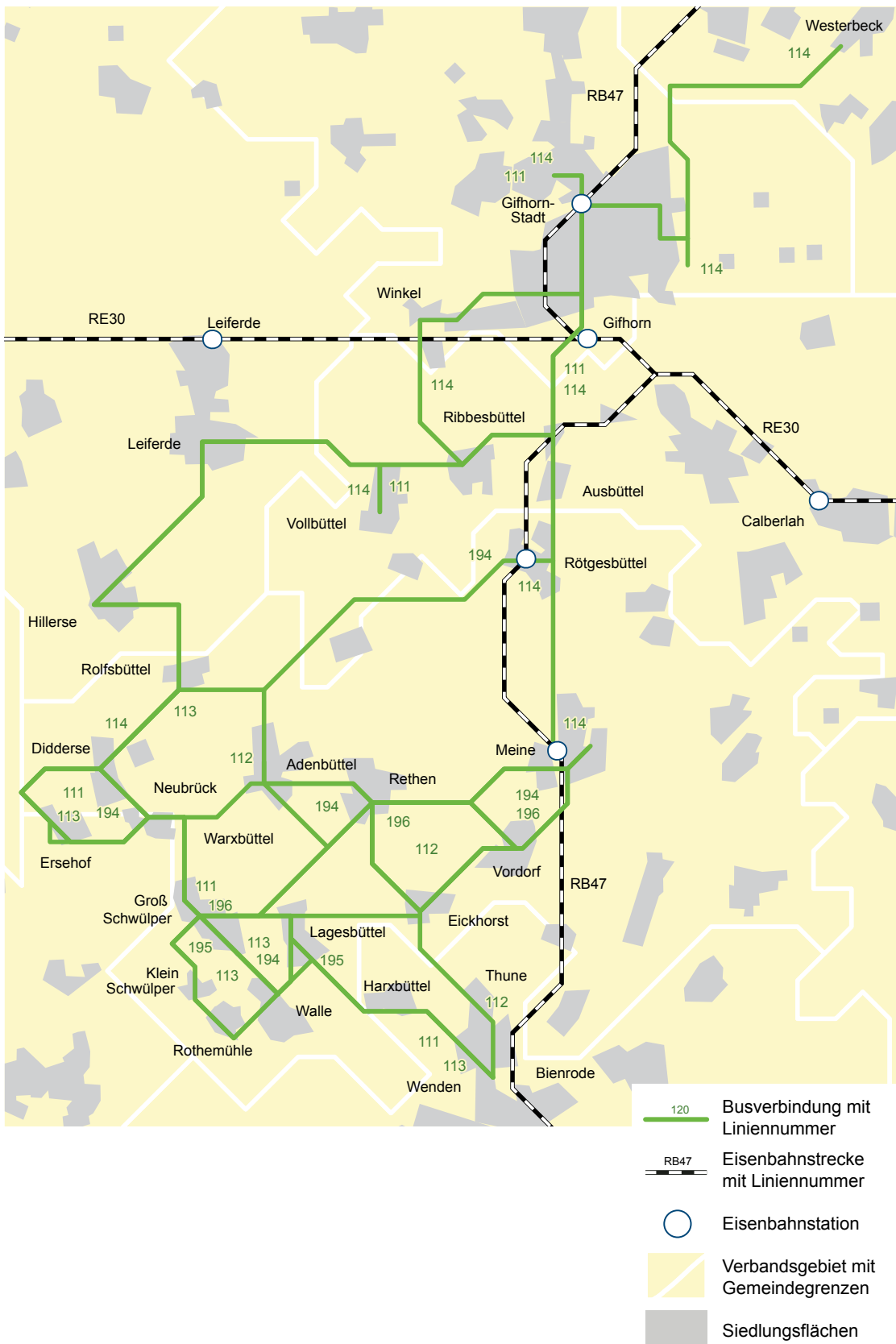
Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
		4:38	21:26	4:38	21:26	5:38	17:26	9:52	21:41
112	VLG	5:20	20:09	5:20	20:09	7:09	16:09	-	-
113	VLG	7:19	16:26	-	-	-	-	-	-
114	VLG	6:28	16:42	-	-	-	-	-	-
194	VLG	6:34	16:35	-	-	-	-	-	-
195	VLG	6:30	16:43	-	-	-	-	-	-
196	VLG	6:00	21:00	6:00	21:00	6:30	22:40	10:15	18:45



Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

Karte
E2.6



E2.7

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

Das Teilnetz 16 umfasst die lokalen Verbindungen der Samtgemeinde Isenbüttel und die RegioBus-Linie 180 Gifhorn – Isenbüttel – Calberlah – Wolfsburg. Es bestehen Verkehrsbeziehungen von/nach Meine, Gifhorn, Wolfsburg und Braunschweig. Wegen der verkehrlichen Verflechtungen mit dem Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper sind die Laufzeiten der Genehmigungen dieser Teilnetze harmonisiert, damit die Netze gleichzeitig vergeben werden können.

Aus dem früheren Angebot der Linie 181 wurde durch Angebotserweiterung und direkter Linienführung die RegioBus-Linie 180 zwischen Gifhorn und Wolfsburg entwickelt und umgesetzt. Die RegioBus-Linie 180 führt von der Haltestelle Gifhorn, Gesundheitsamt über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Allerbüttel, Süfeld, Fallersleben, Detmerode zum Wolfsburger Hauptbahnhof. Infolge der (nun) direkten Linienführung der RegioBus-Linie 180 über Isenbüttel und Calberlah übernimmt die Linie 182 für die Orte Jelpke, Wettmershagen, Allenbüttel, Edesbüttel, und Calberlah die lokale Bedienung und stellt in Calberlah, Berliner Straße Anschlüsse an die RegioBus-Linie 180 her.

Die RegioBus-Linie 180 verkehrt montags bis freitags von ca. 5:30 Uhr bis 20:30 Uhr im Stundentakt. Am Samstag findet eine Bedienung von 8:30 Uhr bis 19:30 Uhr im Zweistundentakt und am Sonntag zwischen 10:30 Uhr und 19:30 Uhr ebenfalls im Zweistundentakt statt. Es ist zu prüfen, ob das Angebot auf der RegioBus-Linie 180 vor allem in den Abendstunden erweitert werden soll. Des Weiteren sind Spätverbindungen, in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag, zu prüfen. Gegebenenfalls kann z. B. durch den Einsatz von Anruf-Linientaxis die Möglichkeit geboten werden, nach Freizeitaktivitäten sowohl von Wolfsburg als auch von Gifhorn den ÖPNV zu nutzen.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Die Linie 193 Isenbüttel – Wasbüttel – Meine stellt an der Station Meine Verknüpfungen zur Linie 191 Gifhorn – Meine – Braunschweig-Wenden her. Zu prüfen ist eine Ausweitung des Bedienungsangebotes mit Verknüpfungen zur RegioBus-Linie 180 in Isenbüttel oder Calberlah, um so die Verbindung zwischen Meine und Wolfsburg zu verbessern und darüber hinaus nach Möglichkeit eine Anbindung an die Station Calberlah zu schaffen. Diese Anbindung könnte auch als Bedarfsverbindung eingerichtet werden.

Es ist zu prüfen, wie die Gemeinde Ribbesbüttel besser an die Station Rötgesbüttel angeschlossen werden könnte, um die Reisezeit in/aus Richtung Braunschweig zu verkürzen. Dies könnte durch Einbindung vor Ort verkehrender Linien bzw. durch die Einrichtung eines Anruf-Linientaxi-Angebotes (ALT) erfolgen.

Um den Bürgern aus dem Wohngebiet Tankumsee eine bessere Verbindungen von/nach Isenbüttel anzubieten, ist zu prüfen, ob der ALT-Verkehr auf der Linie 183 montags bis freitags ausgeweitet werden kann.

16

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

• Samtgemeinde Isenbüttel

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Allenbüttel	213
Allerbüttel	760
Ausbüttel	294
Calberlah	3.358
Edesbüttel	107
Isenbüttel	6.415
Jelpke	115
Ribbesbüttel	705
Vollbüttel	1.048
Wasbüttel	1.887
Wettmershagen	432
Gesamt	15.334

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	501	8.228	8.729
Wolfsburg	249	7.180	7.429
Braunschweig	21	2547	2.568
Papenteich	72	1.553	1.625
Meinersen	15	631	646

- **Stadt Braunschweig** **siehe Teilnetz 40**
- **Stadt Gifhorn** **siehe Teilnetz 10**
- **Samtgemeinde Papenteich** **siehe Teilnetz 15**
- **Stadt Wolfsburg** **siehe Teilnetz 20**



Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit September 2025

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
VLG	180	Wolfsburg Hbf – Fallersleben – Süfeld – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn	01.09.2025
VLG	182	Jelpke – Wettmershagen – Allenbüttel – Calberlah	01.09.2025
VLG	183	Tankumsee – Calberlah – Isenbüttel	01.09.2025
VLG	184	Dettmerode – Jelpke – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn	01.09.2025
VLG	185	Ausbüttel – Vollbüttel – Isenbüttel – Gifhorn	01.09.2025
VLG	186	Jelpke – Wettmershagen – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn – Westerbeck Schulzentrum	01.09.2025
VLG	191	Gifhorn – Meine – Abbesbüttel – Braunschweig-Wenden	01.09.2025
VLG	192	Grassel – Wedelheine – Meine	01.09.2025
VLG	193	Meine – Gravenhorst – Isenbüttel	01.09.2025
VLG	197	Gifhorn – Meine – Abbesbüttel – Braunschweig-Wenden	01.09.2025

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
VLG	180	885	354	295
VLG	182	165	-	-
VLG	182A	-	102	-
VLG	183	165	-	-
VLG	183A	-	43	43
VLG	184	270	-	-
VLG	184A	17	-	-
VLG	185	183	-	-
VLG	186	113	-	-
VLG	191	724	537	104
VLG	192	299	-	-
VLG	192A	-	170	50
VLG	193	260	-	-
VLG	193A	-	188	55
VLG	197	196	-	-

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
VLG	180	224.790	18.408	17.405
VLG	182	41.910	-	-
VLG	182A	-	5.304	-
VLG	183	41.910	-	-
VLG	183A	-	2.236	2.537
VLG	184	68.580	-	-
VLG	184A	4.318	-	-
VLG	185	46.482	-	-
VLG	186	28.702	-	-
VLG	191	183.896	27.924	6.136
VLG	192	75.946	-	-
VLG	192A	-	8.840	2.950
VLG	193	66.040	-	-
VLG	193A	-	9.776	3.245
VLG	197	49.784	-	-

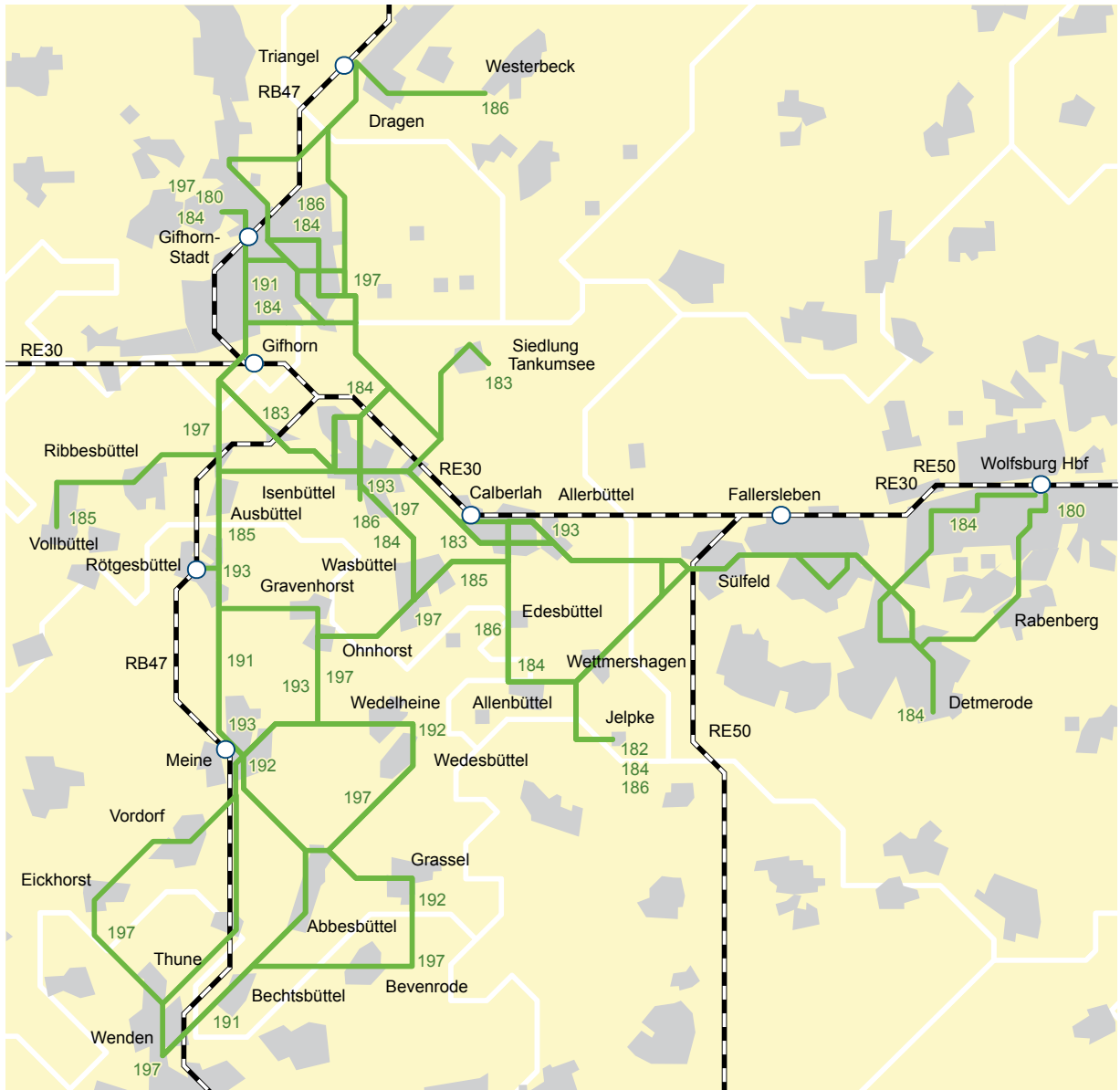
A = Anruf-Linientaxi






Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
180	VLG	5:35	21:25	5:35	21:25	8:35	20:25	10:35	20:25
182	VLG	6:42	20:16	6:42	20:16	8:42	20:16	-	-
183	VLG	6:41	17:00	7:02	19:59	8:02	16:59	10:02	18:59
184	VLG	6:41	17:01	8:40	12:01	-	-	-	-
185	VLG	6:40	16:37	-	-	-	-	-	-
186	VLG	6:48	16:43	-	-	-	-	-	-
191	VLG	5:33	21:32	5:33	21:32	6:33	1:18	12:25	18:32
192	VLG	5:40	20:37	5:40	20:37	7:40	1:09	12:15	18:37
193	VLG	6:03	20:41	6:03	20:41	7:39	1:13	12:09	18:51
197	VLG	6:56	16:22	-	-	-	-	-	-

Karte
E2.7

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land

E2.8

Das Teilnetz 17 besteht aus der RegioBus-Linie 170 Gifhorn – Osloß – Weyhausen – Wolfsburg und den lokalen (Zubringer-) Linien 171 bis 175.

Die RegioBus-Linie 170 führt von Wolfsburg Hauptbahnhof über Kästorf, Warmenau, Weyhausen, Osloß, Dannenbüttel, Neuhaus nach Gifhorn. Innerhalb Gifhorns hat die Linie zwei unterschiedliche Fahrtverläufe. Der Hauptlinienweg führt bis zur Station Gifhorn-Stadt und stellt Anschlüsse an die RB47 in/aus Richtung Braunschweig her. Der Abschnitt wird Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr im Halbstundentakt bedient. Danach erfolgt eine Bedienung im Stundentakt.

Der zweite Linienweg der RegioBus-Linie 170 ergibt sich dadurch, dass Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr auf jeder zweiten Fahrt der Fahrtverlauf bis zur Station Gifhorn verlängert wird. Auf diese Weise werden stündliche Anschlüsse an den RE30 von und in Richtung Hannover und Wolfsburg realisiert.

Am Samstag bedient die RegioBus-Linie 170 den Abschnitt Wolfsburg Hbf – Station Gifhorn-Stadt von 5:00 Uhr bis 16:00 Uhr im Stundentakt, danach im Zweistundentakt. Sofern Heimspiele des VFL Wolfsburg stattfinden, erfolgen Spätfahrten bis 1:30 Uhr.

Am Sonntag bedient die RegioBus-Linie 170 den Abschnitt Wolfsburg Hbf – Station Gifhorn-Stadt, von 9:00 Uhr bis 22:00 Uhr im 2-Stundentakt.

Freitags und sonntags werden Spätfahrten ab Wolfsburg gegen 1:00 Uhr nachts angeboten.

Neben den beschriebenen Verknüpfungen an den Stationen Gifhorn-Stadt und Gifhorn stellt die RegioBus-Linie 170 an der Station Wolfsburg Hbf Montag bis Sonntag Anschlüsse an den RE30 von und in Richtung Hannover und den RB50 von und in Richtung Braunschweig/Hildesheim her. Weiterhin bestehen Montag bis Samstag an der Station Wolfsburg Hbf Anschlüsse an die RB35 von und in Richtung Stendal.

Die Linie 170 hat eine wichtige verkehrliche Erschließungsfunktion für den nordwestlichen Teil von Wolfsburg, besonders für den Standort des Bürozentrums Nord und den OT Warmenau, welcher ausschließlich über die Linie 170 an das Zentrum bzw. an das Verkehrsnetz von Wolfsburg angeschlossen ist.

Die RegioBus-Linie 170 Gifhorn – Wolfsburg ist mit der RegioBus-Linie 100 Wesendorf – Gifhorn (Teilnetz 10) an der Haltestelle Gifhorn, Rathaus verknüpft.

Soweit wie möglich sind die Verknüpfungen der RegioBus-Linie 170 mit den RegioBus-Linien 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und 230 Braunschweig – Wolfsburg (Teilnetz 20) in Wolfsburg (Hauptbahnhof oder ZOB) zu verbessern.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Die Linien 171 bis 173 sind in Weyhausen mit der RegioBus-Linie 170 verknüpft. Zu prüfen ist, ob die ÖPNV-Achse in Richtung Ehra-Lessien gestärkt werden kann, in dem die Orte auf dieser Relation direkt an Wolfsburg angebunden werden können. In diesem Zusammenhang wäre das Linienangebot dieser Linien hinsichtlich der Linienführungen und des Angebotsumfangs mit einzubeziehen. Sollte sich die Siedlungstätigkeit im Norden und Nord-Westen von Wolfsburg weiter verstärken, ist die Ausweitung des Bedienungsangebotes der ÖPNV-Relation Wolfsburg – Jembke – Ehra-Lessien – Wittingen zu überprüfen. Dabei müssen die Belange der Berufspendler und Schüler Berücksichtigung finden.

Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land

• Gemeinde Sassenburg

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Dannenbüttel	1.606
Grußendorf	1.908
Neudorf-Platendorf	2.651
Stüde	978
Triangel	2.029
Westerbeck	2.266
Gesamt	11.438

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	610	5.943	6.553
Wolfsburg	78	3.816	3.894
Boldecker Land	33	644	677
Brome	45	526	571

- **Samtgemeinde Boldecker Land** siehe Teilnetz 14
- **Samtgemeinde Brome** siehe Teilnetz 14
- **Stadt Gifhorn** siehe Teilnetz 10
- **Stadt Wolfsburg** siehe Teilnetz 20



Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2024

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
VLG	170	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn	06.12.2024
VLG	171	Tiddische – Jembke – Tappenbeck – Weyhausen	06.12.2024
VLG	172	Stüde – Grußendorf – Bokendorf – Weyhausen	06.12.2024
VLG	173	Platendorf – Westerbeck – Dannenbüttel – Weyhausen	06.12.2024
VLG	174	Westerbeck – Triangel – Platendorf – Gifhorn	06.12.2024
VLG	175	Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Westerbeck Schulzentrum	06.12.2024

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
VLG	170	1.754	840	499
VLG	171	849	325	168
VLG	172	845	390	195
VLG	173	497	20	-
VLG	173A	-	69	53
VLG	174	133	-	-
VLG	175	50	-	-

A = Anruf-Linientaxi

Linien, Jahresleistung (km)

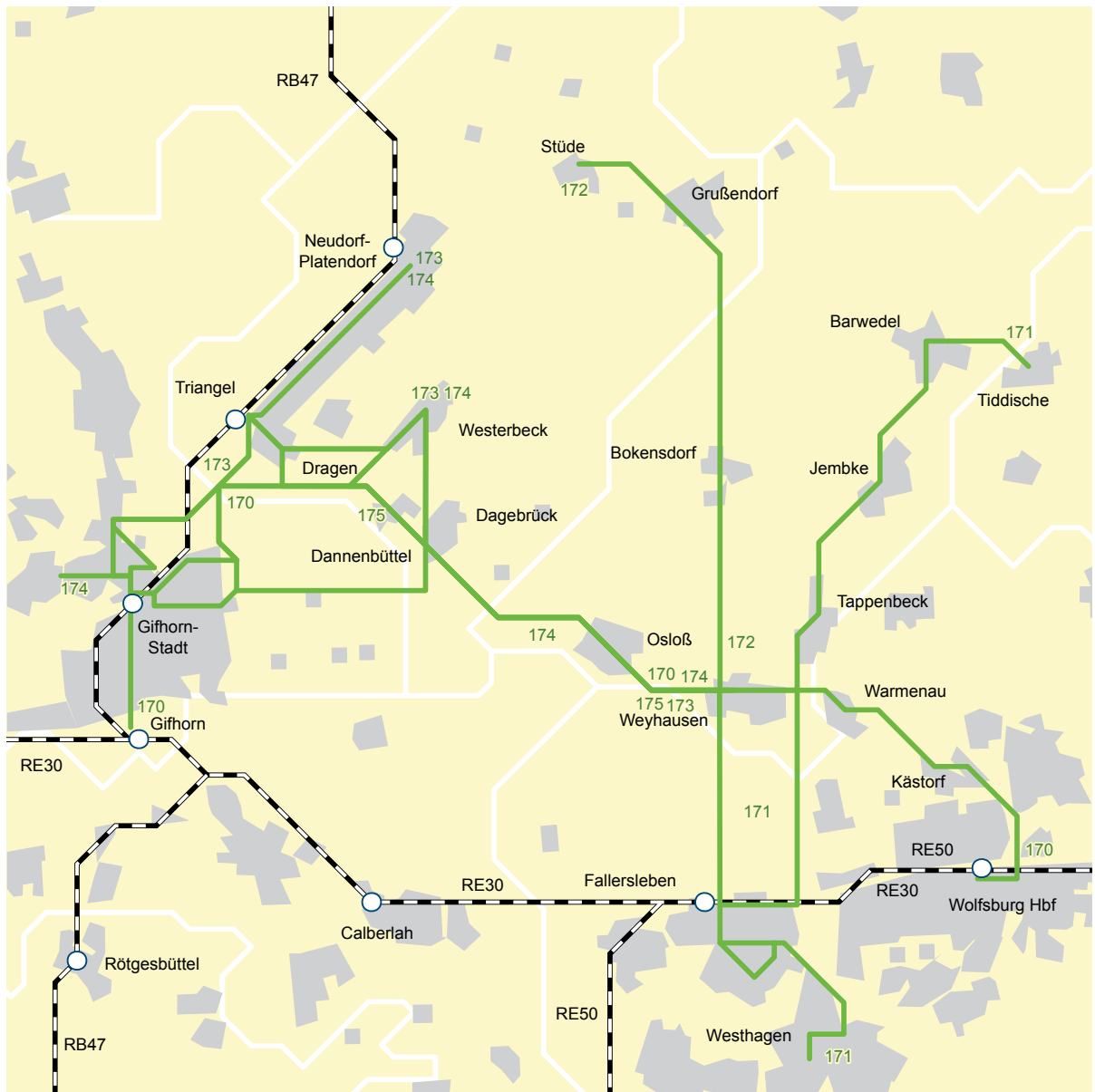
Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
VLG	170	445.516	43.680	29.441
VLG	171	215.646	16.900	9.912
VLG	172	214.630	20.280	11.505
VLG	173	126.238	1.040	-
VLG	173A	-	3.588	3.127
VLG	174	33.782	-	-
VLG	175	12.700	-	-






A = Anruf-Linientaxi

Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
170	VLG	5:15	23:43	5:15	23:43	5:15	1:43	8:15	22:43
171	VLG	5:46	23:04	5:46	23:04	6:22	21:34	8:16	20:34
172	VLG	4:50	23:08	4:50	23:08	5:20	21:38	8:20	20:38
173	VLG	4:38	23:10	4:38	23:10	6:20	20:07	9:48	22:07
174	VLG	4:52	15:29	4:52	20:01	-	-	-	-
175	VLG	7:43	16:14	-	-	-	-	-	-

Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 20 Wolfsburg

E2.9

Im Teilnetz 20 sind die Linien des Stadtbusverkehrs Wolfsburg und die RegioBus-Linie 230 Wolfsburg – Braunschweig sowie die Berufsverkehre der Wolfsburger Verkehrs-GmbH (WVG) innerhalb der Stadt Wolfsburg (im Einzelfall auch darüber hinaus) zum VW-Werk zusammengefasst. Die Besonderheit der Berufsverkehre ist, dass sie nach § 42 PBefG und nicht als Werksverkehre nach § 43 PBefG genehmigt sind. Sie stehen damit außerhalb des VW-Werks grundsätzlich allen Nutzern zur Verfügung.

Mit der Zusammenfassung der Linien zu einem Teilnetz wird die Vernetzung aller Buslinien in der Stadt Wolfsburg durch einen Betreiber sichergestellt, welcher die komplexen verkehrlichen Zusammenhänge im gesamten Verkehrsnetz abbilden kann. Durch den Zuschnitt des Teilnetzes 20 hat das Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, die Verkehre so zu planen, dass ein möglichst großer Teil der Fahrgäste in dichtem Takt umsteigefrei fahren kann und dass die Verknüpfungen im Fahrgastinteresse und betrieblich zweckmäßig sind. Bei einer räumlichen Aufteilung der Teilnetze wäre die Abstimmung mit den benachbarten Netzen schwierig, und es würde zu willkürlichen Liniengestaltungen kommen, die „Zwangsumstiege“ zu Folge hätten, obwohl eine umsteigefreie Verbindung zweckmäßig und bei einer einheitlichen Planung möglich ist.

Alle Linien des Teilnetzes 20 sind Bestandteil der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 zum 01. Januar 2016 an die WVG mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2025.

Sollte sich eine Konstellation ergeben, die den Bereich Königslutter am Elm stärker an die Stadt Wolfsburg bindet, ist zu prüfen, ob es aus netzspezifischen Gründen sinnvoll ist, den Teilnetzzuschnitt von Wolfsburg nach Königslutter am Elm hin zu erweitern.

In Folge der positiven Arbeitsmarktentwicklung in Wolfsburg seit 2010 stieg das Verkehrsaufkommen insbesondere durch Pendlerverkehre weiter stark an. Der Anstieg der Einpendlerzahlen belief sich zwischen 2010 und 2014 auf 22,5%. Dies stellt die Verkehrsplanung der Stadt als auch die ÖPNV-Planungen der WVG und des ZGB vor große Herausforderungen. Im Zuge eines hohen Nachholbedarfs bei der ÖPNV-Entwicklung wurden seit 2012 im Rahmen der gegründeten TaskForce Verkehr durch die Akteure Stadt Wolfsburg, Volkswagen AG, Wolfsburg AG, WVG, ZGB und weiteren Akteuren erste spürbare Maßnahmen zur ÖPNV-Verbesserungen umgesetzt. Um mittel- bis langfristig wirksame Verbesserungen zu erreichen, bedarf es in Wolfsburg gesonderter und aufwendiger Lösungen, um den Modal Split-Anteil des ÖPNV zu erhöhen.

Stadtverkehrsnetz

Zum 26.10.2014 wurde für das Stadtgebiet Wolfsburg ein neu strukturiertes Liniennetz von der WVG umgesetzt. Auf Grund zunehmender verkehrlicher Probleme in Wolfsburg wurden zusammen mit einem externen Verkehrsplanungsbüro Untersuchungen durchgeführt, wie den negativen Entwicklungen des innerstädtischen Verkehrs entgegen gewirkt werden kann. Im Ergebnis sollte das Stadtbusnetz neu geordnet und das Angebot ausgebaut werden, mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern und die Wahrnehmung des Angebotes bei den Bürgerinnen und Bürgern zu steigern.

Durch die Neustrukturierung des Liniennetzes konnte zudem die Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes verbessert werden. Dies wurde unter anderem durch eine Reduzierung der Linienanzahl und Linienverlaufvarianten sowie den Ausbau des Angebots insgesamt erreicht. Unterschiedliche Angebotsqualitäten innerhalb des Stadtgebietes wurden abgebaut und definierte Verknüpfungspunkte definiert, um die Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander sicherzustellen bzw. um auf regionale sowie überregionale Verkehre umzusteigen.

Das Stadtbusnetz besteht aus drei Haupt- bzw. Grundlinien 201, 202 und 203/204 sowie sechs ergänzenden Linien 211-213, 215, 216 und 218. Darüber hinaus bestehen zehn Berufsverkehrslinien bzw. VW-Werksbuslinien. Die Berufsverkehrslinie 244 bedient den Bereich des Forums AutoVision sowie das Logistikzentrum in Fallersleben. Die Linien im Nummernbereich 261-269 verbinden die Stadtteile mit dem VW-Werk. Der Schülerverkehr wird sowohl über das vorhandene Angebot als auch mit zusätzlichen Schulverkehrsfahrten abgewickelt. Hinzu kommt die Linie 231, welche die Ortsteile Groß Brunsrode, Essenrode und Flechtorf im Landkreis Helmstedt an die weiterführenden Schulen in Wolfsburg anbindet.

Die Hauptlinien sind als Durchmesserlinie angelegt und verbinden die aufkommensstärksten Stadtteile mit dem Zentrum. Tagsüber verkehren die Linien 201 und 202 in einem Takt von 15 Minuten, die Linien 203 und 204 verkehren in einem 30-Minuten-Takt, wobei sich zwischen den Stadtteilen Fallersleben und Reisingen dieser zu einem 15-Minuten-Takt überlagert. So ergeben sich im Stadtkernbereich über alle Grundlinien 15-Minuten-Takte in der HVZ sowie 30- bis 60-Minuten-Takte in der SVZ.

Die Ergänzungslinien verbinden die übrigen bzw. äußeren Stadtteile Wolfsburgs mit dem Zentrum. Die Linien 212 und 213 sind wie die Grundlinien als Durchmesserlinie konzipiert und verkehren in der HVZ in einem Takt von 30 Minuten. Die Linien 215, 216 und 218 verbinden als Radiallinien die südlichen Stadtgebiete mit dem Zentrum. Diese verkehren in der HVZ in einem Takt von 60 Minuten.

Die Linie 211 fährt von Heiligendorf aus in der HVZ in einem 30-Minuten-Takt bis zur Station Fallersleben bzw. in einem 60-Minuten-Takt bis zur Station Wolfsburg Hbf. Zusätzliche Fahrten morgens und nachmittags verbinden das Bürozentrum Nord (BZN) mit Wolfsburg Hbf. Die Anbindung des BZN ist zukünftig weiter auszubauen, da die Beschäftigtenzahl voraussichtlich weiter zunehmen wird. Ab Warmenau ist das BZN nur über die Linie 170 angebunden, die schon jetzt in der HVZ an die Kapazitätsgrenzen kommt. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen ist deshalb zu prüfen, wie die Anbindung über die Linien 170 und 211 ausgebaut werden kann.

Regionale Verkehrsanbindungen

Die Stadt Wolfsburg ist innerhalb des Verbandsgebiets über sechs RegioBus-Linien sowie den Schienenverkehr in das regionale ÖPNV-Angebot integriert. Neben der Vernetzung der Ober-, Mittel- und Grundzentren übernehmen diese Linien die Aufgabe, die stark ausgeprägten Pendlerbeziehungen in die Stadt Wolfsburg, insbesondere zum Volkswagenwerk, aufzunehmen.

RegioBus-Verbindungen

Die dem Teilnetz Wolfsburg zugeordnete RegioBus-Linie 230 verbindet die Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg. Der Linienweg verläuft über Wendhausen, Lehre und Flechtorf. Montag bis Freitag verkehrt die Linie in einem 30- bzw. 60-Minuten-Takt, um die hohe Nachfrage zu erfüllen. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens sollte ein durchgängiger 30-Minuten-Takt angestrebt werden, wodurch die Taktlücken zwischen 8.00 und 11.00 Uhr

geschlossen werden. Die Gesamtmobilität ist zwischen Wolfsburg und Braunschweig sowie den weiteren Aufkommensschwerpunkten auf der Relation sehr hoch. Sie rechtfertigt und erfordert ein entsprechendes ÖPNV-Angebot, so dass perspektivisch gesehen ein 15-Minuten-Takt in der HVZ denkbar ist, um das Potenzial für den ÖPNV weiter auszuschöpfen. Dabei ist zu prüfen, ob eine Taktverdichtung zwischen den Oberzentren auf dem bestehenden Linienvverlauf der Linie 230 oder mit einem abweichenden Linienvverlauf als Regionalschnellbus sinnvoll und möglich ist.

Mit der Umstellung des Stadtverkehrsnetzes verkehren allen Fahrten der Linie 230 auf einem direkten Linienvverweg ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf. Diese Ortsteile (OT) werden über die Stadtbuslinie 215 bedient und mit der 230 in Flechtorf verknüpft. Der neue Linienvverweg führt über das Gewerbegebiet Heinenkamp und ermöglicht damit eine direkte Anbindung aus den Richtungen Braunschweig, Wolfsburg und Lehre. Dieses Angebot soll die Attraktivität der Linie für den Pendler- und Einkaufsverkehr steigern. Das Angebot orientiert sich deshalb an den Öffnungszeiten der Gewerbebetriebe. Sollte sich herausstellen, dass die Nachfrage hinter den Erwartungen bleibt, ist der Fahrtverlauf über die A39 zu bevorzugen.

Die abseits gelegenen Ortschaften der Gemeinde Lehre im Linienvverlauf des RegioBusses sind nach Möglichkeit besser an das Angebot der Linie anzubinden, um so die Erreichbarkeit der beiden Oberzentren zu verbessern. Der Linienvverlauf startet in Wolfsburg an der Station Hauptbahnhof und endet in Braunschweig am Rathaus. Eine Brechung der Linie in Braunschweig am Moorhüttenweg mit Übergang zur Stadtbahn wird als zu prüfende Option aufgenommen. Voraussetzung für eine Brechung wäre, dass den Fahrgästen dadurch Vorteile in der Reisezeit entstehen und die Verknüpfungssituation attraktiv und sicher gestaltet wird. Zu beachten ist dabei die hohe Mobilität in der Gesamtrelation, weshalb eine Brechung in diesem Fall nur über den gesamten Bedienungszeitraum erfolgen sollte.

Von Norden aus verbindet die RegioBus-Linie 160 die Aufkommensschwerpunkte Brome, Parsau und Rühren mit Wolfsburg. Die Linie ist dem Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg zugeordnet. Das Angebot der Linie entspricht dem Mobilitätsaufkommen auf der Relation und bedarf deshalb keiner Änderungen. Innerhalb Wolfsburgs führt die Linie durch die Stadtteile Wendschott und Vorsfelde und übernimmt damit zusätzlich Funktionen der innerstädtischen Nahverkehrsbedienung.

Die Relation Gifhorn – Wolfsburg wird neben dem RE30 über die beiden RegioBus-Linien 170 und 180 bedient. Die Linie 170 hat die Funktion, das nördlich der Eisenbahntrasse gelegene Grundzentrum Weyhausen sowie die Ortschaften Dannenbüttel und Osloß an Wolfsburg und Gifhorn anzuschließen. Die Linie 180 erschließt eine regional bedeutsame Verbindung und ist neu als RegioBus-Linie aufgenommen worden. Sie verbindet das südlich der Bahntrasse gelegene Grundzentrum Isenbüttel und den Ort Calberlah mit Wolfsburg und Gifhorn. Die Linie 170 ist dem Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land und die Linie 180 dem Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel zugeordnet.

Die Linie 170 hat eine wichtige verkehrliche Erschließungsfunktion für den nordwestlichen Teil von Wolfsburg, besonders für den Standort des Bürozentrums Nord und den OT Warmenau, welcher ausschließlich über die Linie 170 an das Zentrum bzw. an das Verkehrsnetz von Wolfsburg angeschlossen ist.

In der Relation Königslutter am Elm – Neindorf – Wolfsburg wurde im August 2013 die RegioBus-Linie 360 (alt 280) neu eingerichtet. Anfangs wurden sowohl der WVG als auch der KVG jeweils einstweilige Erlaubnisse für die damalige Linie 280 durch die Genehmigungsbehörde erteilt, um die gemeinsame Verantwortung für die Linie zu dokumentieren. Seit Februar 2015 liegt die Genehmigung aufgrund einer entsprechenden Einigung von WVG und KVG allein bei

der KVG. Aus diesem Grund wurde die Linie dem Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre zugeordnet und hat die neue Bezeichnung 360 erhalten.

Die RegioBus-Linie 380 verbindet das Mittelzentrum Helmstedt sowie die Grundzentren Grasleben und Velpke mit Wolfsburg. Die Linie ist dem Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke zugeordnet. Auf Grund der ausgeprägten und steigenden Mobilität zwischen Velpke und Wolfsburg ist eine Angebotsverdichtung auf diesem Abschnitt zu prüfen. Eine zusätzliche Linienverbindung oder eine Angebotsverdichtung auf der Linie 380 würde dem zunehmenden Verkehrsaufkommen entsprechen.

Die Angebote auf den RegioBus-Linien sind insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Schienerverkehr

Wolfsburg ist mit den Stationen Wolfsburg Hauptbahnhof und Fallersleben in das Schienennetz eingebunden. Ein zusätzlicher Bahnhof für den Nahverkehr wird derzeit geprüft. Die dem ENNO zugehörigen Regionalexpressverbindungen RE30 Hannover – Gifhorn – Wolfsburg und RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg sind vor allem für Pendler von großer Bedeutung und haben deshalb auch eine entsprechend hohe Nachfrage.

Des Weiteren hat Wolfsburg über die Bahnverbindungen RB35 Wolfsburg – Oebisfelde – Stendal, RB36 Wolfsburg – Oebisfelde – Magdeburg sowie RE6 Wolfsburg – Magdeburg des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt gute Verbindungen nach Sachsen-Anhalt. Die Attraktivität der Angebote ist durch kürzere Fahrtzeiten und dichtere Takte zu steigern, um so weitere vorhandene Pendlerpotenziale besser zu erreichen (s. Kap. E1.1.6).

Neben den regionalen Bahnverbindungen ist die Station Wolfsburg Hbf darüber hinaus in das Fernverkehrsnetz integriert, über das ebenfalls ein bedeutender Teil an Pendlern, insbesondere von Berlin und Hannover nach Wolfsburg fährt.

Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie ÖPNV-Projekte in Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg hat durch die Volkswagen AG und viele Zulieferfirmen eine sehr hohe Zahl von Einpendlern. Diese ist in den Jahren nach der Mobilitätsuntersuchung des ZGB im Jahr 2010 noch einmal erheblich angestiegen. In der Relation Braunschweig – Wolfsburg führt das hohe Gesamtverkehrsaufkommen in der Verkehrsspitze sowohl im MIV als auch ÖPNV zu extremen Belastungen. Im ÖPNV kann dem weiteren Anstieg in den kommenden Jahren vor allem mit dem Ausbau der Infrastruktur auf der Schienenstrecke auf der Weddeler Schleife zwischen den beiden Oberzentren begegnet werden, um so mit einer engeren Taktung und entsprechenden Kapazitäten ein der hohen Nachfrage entsprechendes Angebot anbieten zu können.

Aber auch die Pendlerströme aus den Landkreisen Helmstedt und Gifhorn stellen sowohl die Straßeninfrastruktur als auch die öffentlichen Verkehrsmittel Eisenbahn und Bus vor große Probleme, weil vor allem in der morgendlichen Verkehrsspitze Straßen und Busse stark ausgelastet sind. Eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV könnte die Straßen entlasten und auch die Parkplatzsituation entschärfen; die Kapazitäten dafür können allerdings durch den ÖPNV derzeit nicht in erforderlichem Umfang bereitgestellt werden. Um die Verkehrsprobleme innerhalb des Volkswagenwerkes zu lösen, wurde von VW und dem Partner RBB ein werksinterner Shuttleverkehr eingerichtet. Dieser befördert auf vier Linien die Mitarbeiter von den Pendlerparkplätzen rund um das Werksgelände zu ihren Arbeitsplätzen.

Die dynamische wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Wolfsburg wird sich voraussichtlich in den kommenden Jahren fortsetzen. Mit den damit verbundenen Mobilitätsansprüchen, sowohl der Bürgerinnen und Bürger als auch der Pendler, werden die Anforderungen an den ÖPNV weiter wachsen. Es ist deshalb zu beobachten, inwieweit das Stadtbusnetz mit dieser Entwicklung Schritt halten kann. Auf mittelfristige Sicht ist es daher nicht auszuschließen, dass eine Weiterentwicklung des Stadtverkehrsnetzes erfolgen muss, um einem weiter steigenden Bedarf Rechnung zu tragen. Künftige Wohn- und Arbeitsstandorte müssen bei der Erschließung mit dem ÖSPV berücksichtigt und Potenziale aus dem Individualverkehr, hin zum ÖSPV, besser verlagert werden. Hierzu sind neben Änderungen und Ergänzungen bestehender Linien auch neue Linienverkehre und Angebotsformen möglich. Hierzu wird auch der Einsatz von Elektrobussen geprüft.

Neben den angebotsplanerischen Gesichtspunkten sind auch infrastrukturelle Maßnahmen wichtig, um einerseits wachsenden Fahrgastzahlen und steigender Fahrzeuganzahl gerecht zu werden sowie die Attraktivität des Stadtbusverkehrs durch Beschleunigungsmaßnahmen zu verbessern. Zusätzlich wird in der Stadt Wolfsburg der flächendeckende Ausbau aller Haltestellen mit Kasseler Bord und Blindenleitstreifen weiter vorangetrieben. Im Interesse einer höheren Attraktivität des ÖPNV soll untersucht werden, auf ausgewählten Strecken neue Linienverkehre einzuführen, welche sich durch hohe Reisegeschwindigkeiten und hohe Qualitätsstandards auszeichnen. Weitergehend wird die Einführung eines Stadtbahnsystems geprüft.

Im Zuge der Anbindung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete sowie zusätzlicher P+R-Standorte ist von der Stadt Wolfsburg der Bau einer ÖPNV-Trasse mit ggf. ergänzender Nutzungsmöglichkeit durch den Radverkehr geplant. Die Trasse würde der Beschleunigung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr dienen und könnte sowohl parallel zu bestehenden Straßen als auch unabhängig davon verlaufen. Durch die Dimensionierung ist im ersten Schritt eine Befahrung mit lokalem und regionalem Busverkehr (sowohl Linien- als auch Berufsverkehr) möglich. In einem weiteren Schritt soll durch eine Anpassung der Infrastruktur der Betrieb einer Stadtbahn auf der Trasse perspektivisch grundsätzlich ermöglicht werden, um auf etwaige Bedarfe reagieren zu können. Als eine weitere Ergänzung zum Stadtverkehrsnetz ist die Umsetzung des Radwegekonzeptes mit dem Ausbau von schnellen Radwegeverbindungen, Komforterschließungslinien, Ergänzungswegen und Freizeitrouten geplant, um den Umweltverbund insgesamt zu stärken.

Zur verbesserten und direkten Anbindung des Volkswagenwerkes werden von der Stadt Wolfsburg veränderte oder neue Angebotsformen im ÖPNV geprüft und ggf. eingeführt, welche sich bspw. durch hohen Komfort und schnelle Reisezeiten auszeichnen. Hierzu sollen in den kommenden Jahren anhand von Pilotvorhaben die Wirksamkeit neuer Angebote geprüft werden. Mittelfristig ist die Etablierung hochwertiger ÖPNV-Angebote zum VW-Werk Wolfsburg das Ziel. Diese können sowohl durch öffentliche Linienverkehre nach §42 PBefG als auch durch nicht öffentliche Berufsverkehre nach §43 PBefG erfolgen.

Die Anbindung des Wolfsburger Hauptbahnhofes an das städtische und regionale Busliniennetz ist im Zusammenhang mit der Funktion und Lage des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) zu überprüfen. Die Stadt Wolfsburg wird Untersuchungen zu einer verkehrlichen und städtebaulichen Gesamtlösung für den Bereich am Willy-Brandt-Platz durchführen. Eine zentrale Lage des ZOB zur Stadt sollte dabei ebenso wichtig sein wie Bus-Bahn-Verknüpfungen auf kurzen Wegen. Weiteres Ziel dabei ist, den ZOB hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Raumnutzung zu optimieren und eine hohe Angebotsqualität für diesen Umsteigepunkt anzubieten. Dazu wird geprüft, welche Funktionen und Mobilitätsangebote im Rahmen eines umfassenden Mobilitätszentrums in zentraler Lage der Stadt gekoppelt werden können, um den

innerstädtischen Anteil an motorisiertem Individualverkehr zu verringern und damit die verkehrlich angespannte Situation in diesem Bereich abzumildern. Neben der Abwicklung von Umstiegen zwischen den ÖV-Systemen sollen in einem geplanten Mobilitätszentrum am ZOB auch Umstiege auf E-Bikes und Elektroautos ermöglicht werden.

Im Zusammenhang mit einem Mobilitätszentrum am Hauptbahnhof wird eine weitere Verbindung zum Volkswagenwerk über den Mittellandkanal geprüft. Über eine Brückenverbindung könnte eine schnelle Erreichbarkeit des VW-Werks über verschiedene Buslinien und ggf. mit dem Volkswagen-Shuttle realisiert werden. Eine direkte Anbindung des Werkes vom Hauptbahnhof und aus Richtung Innenstadt kann den Umweltverbund weiter stärken und die Reisezeiten für Berufspendler und Werksbesucher verringern.

Teilnetz 20 Wolfsburg

• Stadt Wolfsburg

Einwohnerzahl (Stand 03.07.2015)	
Almke	743
Alt-Wolfsburg	378
Barnstorf	1.243
Brackstedt	1.801
Detmerode	7.696
Ehmen	5.602
Eichelkamp	1.784
Fallersleben	11.079
Hageberg	890
Hattorf	1.990
Hehlingen	1.796
Heiligendorf	2.080
Hellwinkel	3.966
Heßlingen	580
Hohenstein	3.058
Kästorf	1.350
Klieversberg	1.100
Köhlerberg	1.542
Kreuzheide	1.946
Laagberg	5.860

Mörse	3.770
Neindorf	1.370
Neuhaus	1.596
Nordsteinke	2.724
Rabenberg	2.399
Reislingen	5.903
Rothenfelde	583
Sandkamp	625
Schillerteich	2.334
Stadtmitte	5.347
Steimker Berg	1.335
Sülfeld	2.975
Teichbreite	3.364
Tiergartenbreite	4.092
Velstove	987
Vorsfelde	12.711
Warmenau	486
Wendschott	2.946
Westhagen	9.528
Wohlberg	3.201
Gesamt	124.760

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.203	16.067	17.270
Brome	514	10.713	11.227
Velpke	223	10.756	10.979
Boldecker Land	293	10.134	10.427
Gifhorn	209	8.768	8.977
Sachsen-Anhalt	409	7.897	8.306
Lehre	539	7.384	7.923
Isenbüttel	355	7.046	7.401
Königslutter am Elm	183	4.233	4.416
Sassenburg	55	3.872	3.927
Papenteich	56	3.675	3.731
Hannover	586	2.479	3.065
Helmstedt	113	2.624	2.737
Meinersen	128	1.886	2.014
Wittingen	112	1.843	1.955
Wesendorf	26	1.852	1.878
Cremlingen	56	1.820	1.876
Salzgitter	29	1.573	1.602
Wolfenbüttel	35	1.500	1.535
Grasleben	16	1.380	1.396
Schöppenstedt	30	983	1.013
Sickte	12	955	967
Peine	12	864	876
Schöningen	14	651	665
Hankensbüttel	14	544	558

- **Stadt Braunschweig** **siehe Teilnetz 40**
- **Stadt Königslutter am Elm** **siehe Teilnetz 32**
- **Gemeinde Lehre** **siehe Teilnetz 32**

Teilnetz 20 Wolfsburg

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2025

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
WVG	201	Mörser Winkel – Westhagen – ZOB – Vorsfelde – Wendschott	31.12.2025
WVG	202	Detmerode – Rabenberg – ZOB – Nordstadt – Brackstedt	31.12.2025
WVG	203	Vorsfelde – Reislingen – ZOB – Fallersleben – Sülfeld	31.12.2025
WVG	204	Neuhaus – Reislingen – ZOB – Fallersleben – Mörse	31.12.2025
WVG	211	Hauptbahnhof – Sandkamp – Fallersleben – Heiligendorf	31.12.2025
WVG	212	Vorsfelde Süd – WVG – ZOB/Hauptbahnhof – Mörse – Ehmen	31.12.2025
WVG	213	Velstove – Vorsfelde – ZOB/Hauptbahnhof – Klinikum – Laagberg	31.12.2025
WVG	215	Hauptbahnhof – Nordsteinke – Barnstorf – Heiligendorf – Flechtorf	31.12.2025
WVG	216	Hauptbahnhof – Nordsteinke – Hehlingen – Almke – Neindorf	31.12.2025
WVG	218	Hauptbahnhof – Hattorf – Heiligendorf – Neindorf	31.12.2025
WVG	230	Wolfsburg – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – Braunschweig	31.12.2025
WVG	231	Hauptbahnhof – Essenrode – Klein Brunsrode – Groß Brunsrode	31.12.2025
WVG	244	Hauptbahnhof – Forum AutoVision – Bahnhof Fallersleben	31.12.2025
WVG	261	VW-Werk – Fallersleben – Sülfeld	31.12.2025
WVG	262	VW-Werk – Westhagen – Detmerode – Rabenberg	31.12.2025
WVG	263	VW-Werk – Laagberg – Westhagen – Mörse – Ehmen	31.12.2025
WVG	264	VW-Werk – Nordstadt – Brackstedt – Velstove	31.12.2025
WVG	265	VW-Werk – Teichbreite – Vorsfelde – Wendschott	31.12.2025
WVG	266	VW-Werk – Reislingen – Vorsfelde Süd	31.12.2025
WVG	267	ZOB/Hauptbahnhof – VW-Werk – Bahnhof Fallersleben – Fallersleben	31.12.2025
WVG	268	VW-Werk – Eichelkamp – Hattorf – Heiligendorf – Barnstorf – Nordsteinke	31.12.2025
WVG	269	VW-Werk – Nordsteinke – Hehlingen – Neindorf – Königslutter	31.12.2025
WVG	AST	Theatersammeltaxenverkehr im Stadtgebiet Wolfsburg	30.05.2020*
WVG	ALB	Anrufbus Stadt Wolfsburg	31.12.2025

* abweichende Genehmigungslaufzeit

Teilnetz 20 Wolfsburg

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
WVG	201	2.518	2.038	1.272
WVG	202	2.466	1.914	1.217
WVG	203	1.526	1.133	715
WVG	204	1.818	1.356	870
WVG	211	1.288	1.032	562
WVG	212	1.351	999	590
WVG	213	1.481	1.264	799
WVG	215	904	636	415
WVG	216	814	535	323
WVG	218	883	454	229
WVG	230	2.041	1.048	527
WVG	231	100	-	-
WVG	244	196	-	-
WVG	261	182	16	-
WVG	262	338	20	-
WVG	263	209	16	-
WVG	264	194	19	-
WVG	265	190	14	-
WVG	266	188	15	-
WVG	267	486	24	-
WVG	268	291	30	-
WVG	269	146	-	-

Teilnetz 20 Wolfsburg

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
WVG	201	639.572	105.976	75.048
WVG	202	626.364	99.528	71.803
WVG	203	387.604	58.916	42.185
WVG	204	461.772	70.512	51.330
WVG	211	327.152	53.664	33.158
WVG	212	343.154	51.948	34.810
WVG	213	376.174	65.728	47.141
WVG	215	229.616	33.072	24.485
WVG	216	206.756	27.820	19.057
WVG	218	224.282	23.608	13.511
WVG	230	518.414	54.496	31.093
WVG	231	25.400	-	-
WVG	244	49.784	-	-
WVG	261	46.228	832	-
WVG	262	85.852	1.040	-
WVG	263	53.086	832	-
WVG	264	49.276	988	-
WVG	265	48.260	728	-
WVG	266	47.752	780	-
WVG	267	123.444	1.248	-
WVG	268	73.914	1.560	-
WVG	269	37.084	-	-



Teilnetz 20 Wolfsburg

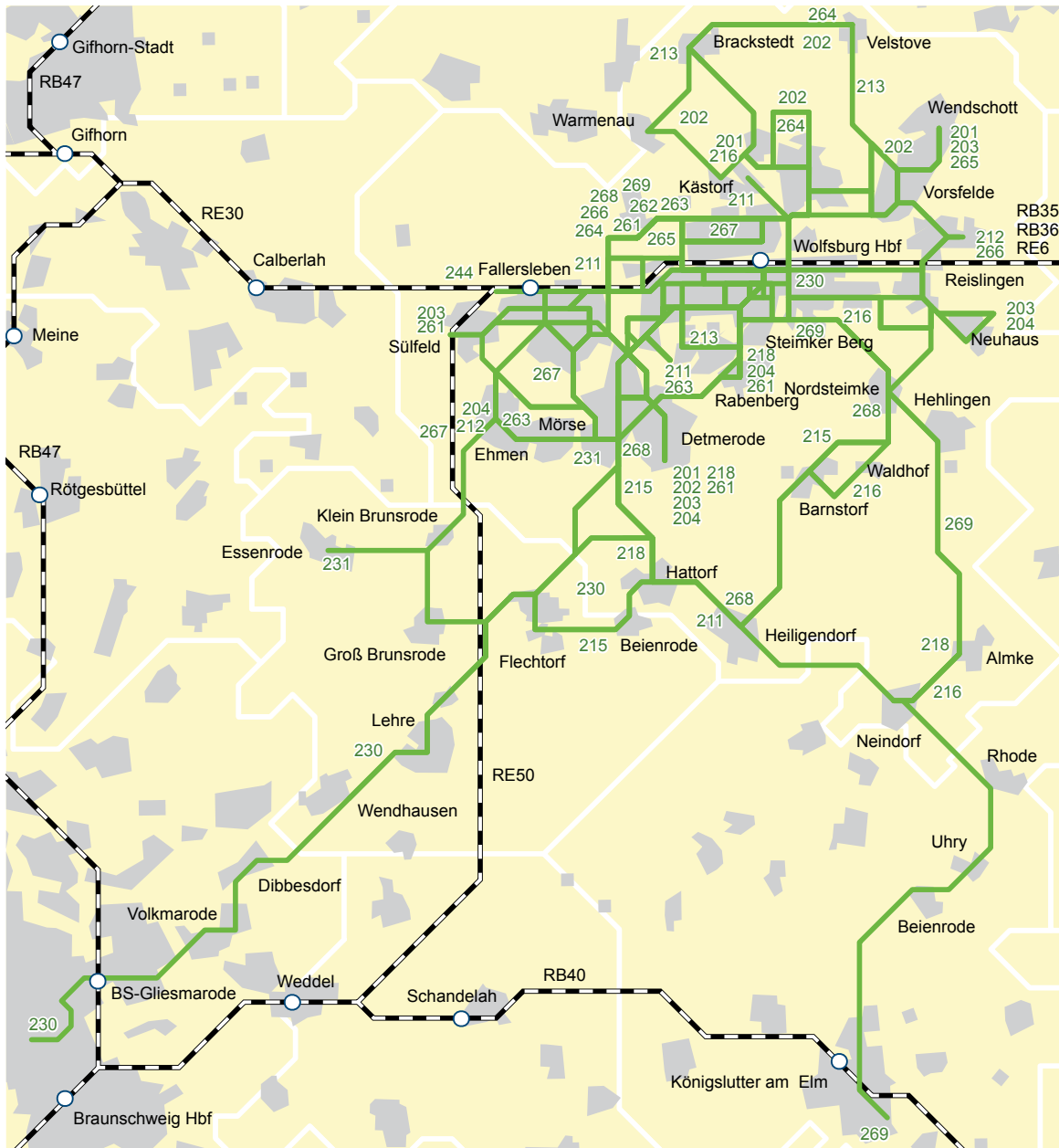
Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit






Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
201	WVG	4:30	1:14	4:30	1:14	4:46	1:44	5:17	0:44
202	WVG	4:58	00:59	4:58	00:59	5:01	1:29	5:25	0:59
203	WVG	4:59	00:12	4:59	00:12	5:18	1:12	5:18	0:12
204	WVG	5:07	0:59	5:07	0:59	5:33	0:59	5:20	0:59
211	WVG	5:05	23:06	5:05	23:06	5:05	22:26	5:35	21:34
212	WVG	4:57	0:43	4:57	0:43	4:57	1:37	5:27	0:37
213	WVG	5:14	00:18	5:14	00:18	5:08	1:18	5:28	0:18
215	WVG	5:10	00:04	5:10	00:04	5:28	1:10	8:19	23:10
216	WVG	5:14	23:40	5:14	23:40	5:19	0:10	7:19	0:10
218	WVG	6:03	22:56	6:03	22:56	7:18	22:38	9:18	20:37
230	WVG	4:02	00:55	4:02	00:55	5:46	2:55	8:46	0:55
231	WVG	6:45	17:08	-	-	-	-	-	-
244	WVG	5:57	23:03	-	-	-	-	-	-
261*	WVG	5:34	22:52	5:34	22:52	06:01	06:38	-	-
262*	WVG	5:39	22:56	5:39	22:56	6:04	6:45	-	-
263*	WVG	5:30	22:59	5:30	22:59	5:58	6:35	-	-
264*	WVG	5:31	23:00	5:31	23:00	5:57	6:38	-	-
265*	WVG	5:35	22:57	5:35	22:57	5:58	6:36	-	-
266*	WVG	5:33	22:56	5:33	22:56	5:58	6:33	-	-
267*	WVG	5:33	22:59	5:33	22:59	5:57	6:45	-	-
268*	WVG	5:15	23:14	5:15	23:14	5:57	6:53	-	-
269*	WVG	6:17	17:35	6:17	17:35	-	-	-	-

* Eingeschränkt in den Werkferien

Karte
E2.9

Teilnetz 20 Wolfsburg



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

E2.10

Das Teilnetz 30 besteht aus der RegioBus-Linie 370 Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt und den lokalen (Zubringer-) Linien. Es werden die Verkehrsbeziehungen im Südkreis Helmstedt einschließlich der Verbindungen zur Kreisstadt Helmstedt und nach Schöppenstedt abgedeckt.

Zum Dezember 2007 wurde der Eisenbahnverkehr auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Helmstedt eingestellt, da der Abbau des Braunkohlepfeilers bei Schöningen einen Betrieb mit der Eisenbahn zwischen Schöppenstedt und Helmstedt nicht mehr zuließ. Um die durch die Aufgabe des Eisenbahnverkehrs wegfallenden Funktionen der SPNV-Verbindung zu erhalten, wurde die Entwicklung eines Busersatzkonzeptes mit einer Neuordnung des ÖSPV erforderlich.

Das neue Ersatzkonzept beinhaltet die Einführung von zwei neuen Linien 370 und 372 sowie einer Anpassung oder Angebotserweiterung auf den Linien 371 (der früheren Linie 399), 395 und 397.

Die Linie 370 verkehrt als RegioBus-Linie auf dem direkten Weg zwischen Helmstedt über Esbeck, Schöningen nach Schöppenstedt und zurück im stündlichen Taktverkehr. Die RegioBus-Linie 370 stellt sowohl Anschlüsse in Schöppenstedt an die zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt fahrende RB45 her als auch an der Station Helmstedt an die Nahverkehrszüge der RB40 von/nach Braunschweig.

Die Linie 371 verkehrt zwischen Schöningen und Schöppenstedt über Hoiersdorf, Twieflingen, Dobbeln, Ingeleben, Wobeck, Groß Dahlum, Klein Dahlum und Eitzum.

Die Linie 372 verkehrt überwiegend als Kleinbus im Takt des Eisenbahnangebotes der RB45 zwischen Söllingen und Schöppenstedt über Jerxheim, Beierstedt, Watenstedt, Gevensleben, Barnstorf und Uehrde mit direkten Anschlüssen an alle Fahrten der RB45 nach bzw. aus Wolfenbüttel und Braunschweig. Am Wochenende verkehrt diese Linie als Anrufbusverbindung. Sofern es zu einer hohen Nachfrage auf einzelnen Fahrten kommt, sollten diese Fahrten in ein festes Angebot umgewandelt werden.

Die Linie 395 verkehrt hauptsächlich zwischen Schöningen und Offleben, Reinsdorf, Hohnsleben und Büddenstedt im Taktverkehr. In Büddenstedt besteht in beiden Richtungen Anschluss zur Linie 397 nach Helmstedt und in Schöningen zur Linie 370 nach Helmstedt. Das überwiegend stündliche Angebot der Linie 397 Gevensleben – Schöningen – Büddenstedt – Helmstedt ist umsteigefrei gestaltet und weitgehend vertaktet, dadurch können an der Station Helmstedt sowohl Anschlüsse an die RB40 von/nach Braunschweig als auch Anschlüsse an die RegioBus-Linie 380 von/nach Wolfsburg hergestellt werden.

Die Orte Hohnsleben, Reinsdorf und Offleben der Gemeinde Büddenstedt sind durch eine lokale Linie (Linie 395) an Schöningen und Büddenstedt sowie über Umsteigeverbindungen an Helmstedt angebunden. Dabei wird den Mobilitätsbedürfnissen Rechnung getragen, die stärker auf Schöningen und etwas weniger stark auf Helmstedt ausgerichtet sind. Die Verbindung aus Hohnsleben, Reinsdorf und Offleben nach Helmstedt ist zum Teil mit einem Umstieg in Büddenstedt in die Linie 397 von/nach Helmstedt und in den übrigen Zeiten durch einen Umstieg in Schöningen mit kurzer Übergangszeit zur Linie 370 verbunden. Es ist fast zu jeder Stunde eine Verbindung nach Helmstedt gegeben, aber mit zwei unterschiedlichen Fahrwegen und einer unterschiedlichen Fahrtdauer. Die Verbindung nach Schöningen ist in der geplanten Linienführung in guter Qualität enthalten.

Dem Teilnetz 30 ist auch der Stadtverkehr Helmstedt mit zurzeit zwei Buslinien (Linien 391 und 392) zugeordnet. Da ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Helmstedt weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Helmstedt ein flächendeckender Stadtverkehr sinnvoll, der durch einen attraktiven engen Takt den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und andere Aktivitäten bietet. Außerdem soll der Stadtverkehr der Station Helmstedt Anschlüsse an den SPNV und an die regionalen Buslinien herstellen.

Das Paläon am südöstlichen Rand von Schöningen ist dienstags bis freitags mit fünf Fahrten am Tag über die Linie 395 Schöningen – Büddenstedt – Offleben – Schöningen zu erreichen. Diese Fahrten stellen Anschlüsse an die Linie 370 aus Richtung Schöppenstedt her. Da die RegioBus-Linie 370 mit der RB45 aus Richtung Braunschweig verknüpft ist, ist das Paläon an Braunschweig und Wolfenbüttel angebunden.

Infolge dieser Verknüpfung sind die Übergangzeiten in/aus Richtung Helmstedt mit den Linien 370 und 395 in Schöningen nicht optimal. Es ist deshalb anzustreben, das Paläon unter Berücksichtigung der finanziellen Aspekte aus Richtung Helmstedt besser anzubinden. Weiterhin sollte das Paläon auch am Wochenende mit dem ÖSPV zu erreichen sein.

Auf den Linien 370, 371 und 372 werden auch Fahrten mit dem Anruf-Linientaxi (ALT) oder Anruf-Sammeltaxi (AST) durchgeführt. Sie ergänzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Zusätzlich erfüllen die Anruf-Linientaxiverkehre auch wichtige Zubringerfunktionen zur RB45. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die AST- und ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Im Landkreis Helmstedt stehen Änderungen der Schulstruktur mit Veränderungen von Schulstandorten, Schuleinzugsbereichen und Unterrichtszeiten bevor, durch die sich das Bedienungsangebot in der Schülerbeförderung stark verändern wird. Bei der Anpassung des Busverkehrs auf diese Umstrukturierungen ist das Angebot, welches vor allem auch für den sonstigen ÖSPV-Nutzer zur Verfügung steht, mindestens in gleichem Umfang zu erhalten.

Es ist zu prüfen, ob die Verbindungen aus Richtung Oschersleben – Hötensleben besser an das Busliniennetz in Helmstedt angebunden werden können.

30

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

• Gemeinde Büddenstedt

Einwohnerzahl (Stand 07.07.2015)	
Büddenstedt	1.448
Hohnsleben	55
Offleben	932
Reinsdorf	158
Gesamt	2.593

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	106	1.805	1.911
Schöningen	199	1.670	1.869

• Stadt Helmstedt

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Helmstedt	20.970
Barmke	786
Emmerstedt	2.042
Gesamt	23.798

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Schöningen	192	3.148	3.340
Nord-Elm	285	3.042	3.327
Grasleben	335	2.813	3.148
Braunschweig	175	2.808	2.983
Wolfsburg	147	2.687	2.834
Königslutter am Elm	101	1.841	1.942
Büddenstedt	104	1.752	1.856
Sachsen-Anhalt	53	1.638	1.691

• Stadt Schöningen

Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)	
Esbeck	ca. 1.400
Hoiersdorf	ca 850
Schöningen	ca. 9.077
Gesamt	ca. 11.327

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	177	3.246	3.423
Heeseberg	245	2.028	2.273
Büddenstedt	204	1.728	1.932
Nord-Elm	77	1.241	1.318
Schöppenstedt	58	1.016	1.074
Braunschweig	53	865	918
Sachsen-Anhalt	34	816	850
Wolfsburg	26	628	654

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

• Samtgemeinde Heeseberg

Einwohnerzahl (Stand 07.07.2015)	
Beierstedt	391
Gevensleben	404
Watenstedt	244
Ingeleben	374
Jerxheim	865
Jerxheim-Bahnhof	294
Söllingen	634
Twieflingen	330
Dobbeln	197
Wobeck	169
Gesamt	3.902

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Schöningen	246	2.111	2.357
Schöppenstedt	77	782	859

• Samtgemeinde Schöppenstedt siehe Teilnetz 71



Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2021

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
KVG	370	Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt	31.12.2021
KVG	371	Schöppenstedt – Schöningen	31.12.2021
KVG	372	Söllingen – Schöppenstedt	31.12.2021
KVG	391	Stadtverkehr Helmstedt: W.-v.Siemens-Str. – Markt – Leipziger Str. – Max-Planck-Weg	31.12.2021
KVG	392	Stadtverkehr Helmstedt: Emmerstedt – Markt – Clarabad – Beendorf	31.12.2021
KVG	395	Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt	31.12.2021
KVG	397	Helmstedt – Schöningen – Gevensleben	31.12.2021
KVG	399	ALT Bahnhof – Markt – Clarabad – Beendorf	31.12.2021
BördeBus	653*	(Oschersleben) – (Hamersleben) – (Hötensleben) – Schöningen	31.12.2019
BördeBus	666*	(Belsdorf) – (Völpke) – Helmstedt	31.12.2019

ALT = Anruf-Linientaxi

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
KVG	370	902	463	328
KVG	370A	-	80	54
KVG	371	523	-	-
KVG	371A	10	139	-
KVG	371D	93	139	-
KVG	372	756	-	-
KVG	372A	-	321	321
KVG	391	451	209	-
KVG	391A	-	253	160
KVG	392	193	94	-
KVG	392A	16	79	71
KVG	395	616	240	-
KVG	395D	96	118	-
KVG	397	1.310	553	323
KVG	397D	134	168	215
KVG	399A	96	74	74

A = Anruf-Linientaxi

D = Anruf-Sammeltaxi

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
KVG	370	229.108	24.076	19.352
KVG	370A	-	4.160	3.186
KVG	371	132.842	-	-
KVG	371A	2.540	7.228	-
KVG	371D	23.622	7.228	-
KVG	372	192.024	-	-
KVG	372A	-	16.692	18.939
KVG	391	114.554	10.868	-
KVG	391A	-	13.156	9.440
KVG	392	49.022	4.888	-
KVG	392A	4.064	4.108	4.189
KVG	395	156.464	12.480	-
KVG	395D	24.384	6.136	-
KVG	397	332.740	28.756	19.057
KVG	397D	34.036	8.736	12.685
KVG	399A	24.384	3.848	4.366

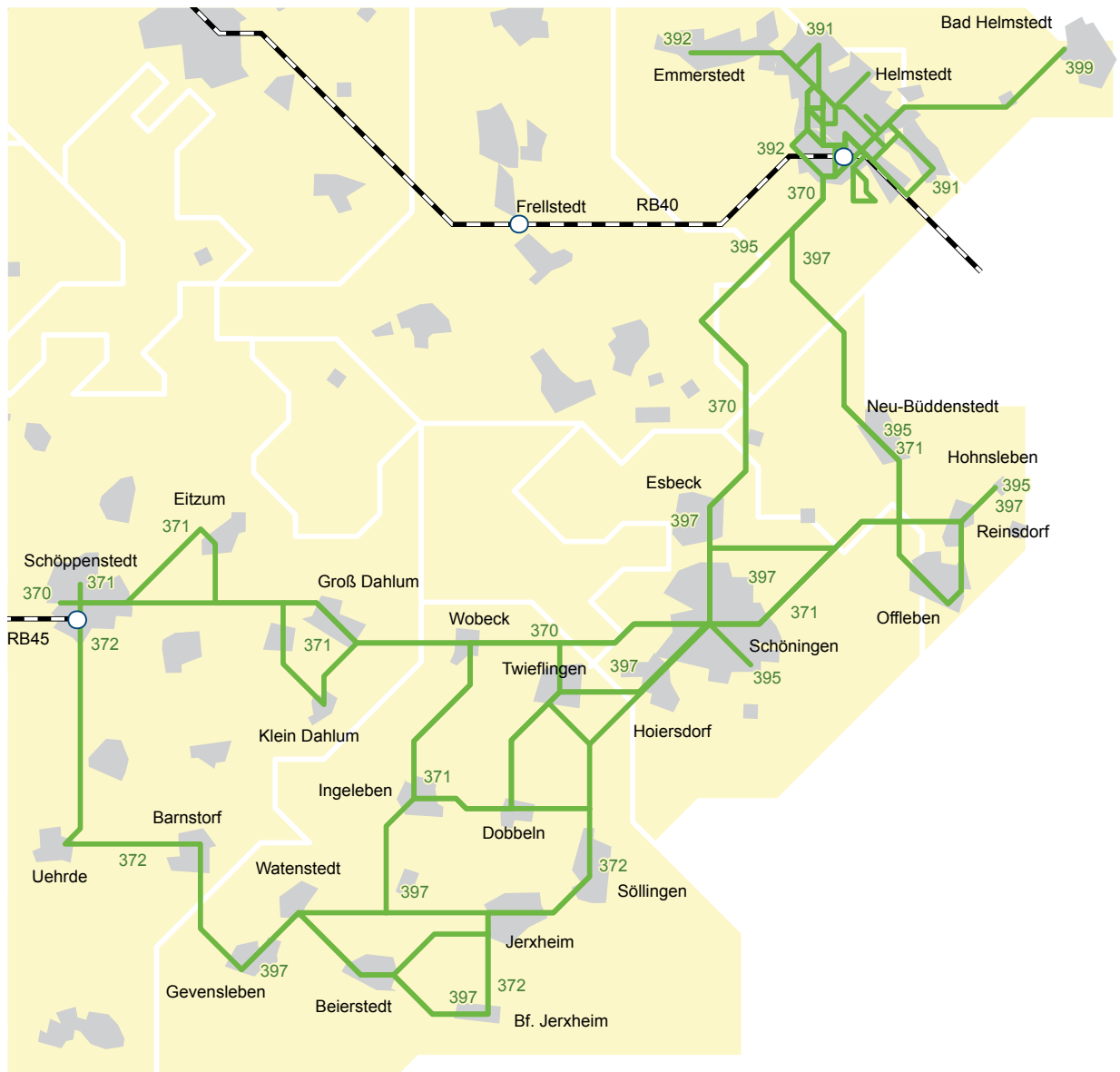
A = Anruf-Linientaxi






D = Anruf-Sammeltaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
370	KVG	4:41	22:10	4:41	22:10	6:41	23:04	6:41	22:10
371	KVG	6:32	23:57	6:32	23:57	6:47	23:57	-	-
372	KVG	5:00	21:58	5:00	21:58	7:00	21:58	7:00	21:58
391	KVG	5:45	20:25	5:45	20:25	8:28	20:25	10:35	20:25
392	KVG	5:35	19:24	5:35	19:24	8:35	19:24	10:35	19:00
395	KVG	5:08	23:50	5:08	23:50	7:08	23:50	-	-
397	KVG	5:56	23:55	5:56	23:55	6:56	23:55	8:29	23:30
399	KVG	6:45	19:00	6:45	19:00	9:05	19:00	9:05	19:00
653	Börde-Bus	4:25	19:11	4:25	19:11	6:45	14:15	12:35	16:48
666	Börde-Bus	6:00	17:40	6:00	17:40	9:30	13:26	-	-

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

Karte
E2.10

-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

E2.11

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

Das Teilnetz 31 umfasst die RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg und die lokalen Linien in diesem Raum. Die RegioBus-Linie Helmstedt – Wolfsburg stellt Anschlüsse an der Station Helmstedt an den SPNV aus/nach Braunschweig (RB40) und an der Station Wolfsburg Hbf an den SPNV aus/in Richtung Hannover/Gifhorn (RE30) sowie aus/nach Braunschweig (RE50) und die RegioBus-Linie Wolfsburg – Braunschweig (R230) her. Darüber hinaus ist die RegioBus-Linie 380 verknüpft mit der Zubringerlinie 381.

Neben diesen Funktionen bestehen an der Station und an anderen Haltestellen in Helmstedt Umsteigemöglichkeiten von der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg zur RegioBus-Linie 390 Süpplingen – Helmstedt (Teilnetz 32). Außerdem sind an der Station Helmstedt Anschlüsse von der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg an die RegioBus-Linie 370 Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt und möglichst auch an die Buslinie 397 von Helmstedt über Büddenstedt und Schöningen nach Gevensleben (Teilnetz 30) herzustellen.

Der Landkreis Börde ist in Grasleben über die BördeBus-Linie 633 (Anrufbus) mit der RegioBus-Linie 380 verknüpft.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln. Das betrifft die sehr starke Mobilität zwischen Velpke und Wolfsburg und die starke Mobilität zwischen Grasleben und Helmstedt.

Auf dem Abschnitt Grasleben - Velpke besteht ebenfalls eine hohe Mobilität, die sich voraussichtlich wegen zunehmender Schülerverkehre von Grasleben zur Oberschule in Velpke weiter verstärken wird. Es ist daher angestrebt, zu prüfen, ob das Fahrplanangebot der RegioBus-Linie 380 auch auf diesem Abschnitt verdichtet werden sollte.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends ist eine Ausweitung der Betriebszeiten sinnvoll, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu fahren. Spätverkehre bis ca. 1 Uhr nachts sollen deshalb für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

Auf den Linien 380, 381, 383 werden auch Fahrten mit dem Anruf-Linientaxi (ALT) oder Anruf-Sammeltaxi (AST) geführt. Sie ergänzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die AST- und ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen. Zu beobachten ist darüber hinaus die Nachfrage auf dem Abschnitt Grasleben – Velpke – Wolfsburg.

31

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

• Samtgemeinde Grasleben

Einwohnerzahl (Stand 08.07.2015)	
Ahmstorf	190
Grasleben	2.619
Mariental	904
Querenhorst	544
Rennau	260
Rottorf	306
Gesamt	4.823

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	372	2.826	3.198
Wolfsburg	45	1.349	1.394

• Samtgemeinde Velpke

Einwohnerzahl (Stand 08.05.2015)	
Bahrdorf	1.050
Danndorf	2.306
Grafhorst	1.018
Groß Sisbeck	294
Groß Twülpstedt	498
Klein Sisbeck	301
Klein Twülpstedt	348
Mackendorf	330
Meinkot	524
Papenrode	306
Rickensdorf	248
Rümer	473
Saalsdorf	276
Velpke	3.593
Volkmarsdorf	392
Wahrstedt	529
Gesamt	12.486

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	338	10.704	11.042
Sachsen-Anhalt	39	719	758
Grasleben	42	460	502

- Stadt Helmstedt siehe Teilnetz 30
- Stadt Königslutter am Elm siehe Teilnetz 32
- Stadt Wolfsburg siehe Teilnetz 20

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2020

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
VB Bachstein	335	Wolfsburg – Oebisfelde	31.12.2020
KVG	380	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg	31.12.2020
KVG	381	Velpke – Grafhorst – Bahrdorf – Mackendorf – Groß Sisbeck	31.12.2020
KVG	382	Schulverkehr SG Velpke	31.12.2020
KVG	383	Volkmarsdorf – Hehlingen – Wolfsburg	31.12.2020
KVG	394	Helmstedt – Grasleben – Rennau – Volkmarsdorf	31.12.2020
BördeBus	633*	(Döhren) – Grasleben – (Weferlingen – Beendorf)	31.12.2019

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
VB Bachstein	335	297	-	-
KVG	380	1.968	1.264	653
KVG	380A	-	14	-
KVG	381	500	-	-
KVG	381A	33	334	-
KVG	382	476	-	-
KVG	383	239	-	-
KVG	383A	43	25	-
KVG	383D	59	89	89
KVG	394	487	-	-
KVG	394A	27	130	-
KVG	394D	201	301	297

A = Anruf-Linientaxi

D = Anruf-Sammeltaxi

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
VB Bachstein	335	75.438	-	-
KVG	380	499.872	65.728	38.527
KVG	380A	-	728	-
KVG	381	127.000	-	-
KVG	381A	8.382	17.368	-
KVG	382	120.904	-	-
KVG	383	60.706	-	-
KVG	383A	10.922	1.300	-
KVG	383D	14.986	4.628	5.251
KVG	394	123.698	-	-
KVG	394A	6.858	6.760	-
KVG	394D	51.054	15.652	17.523

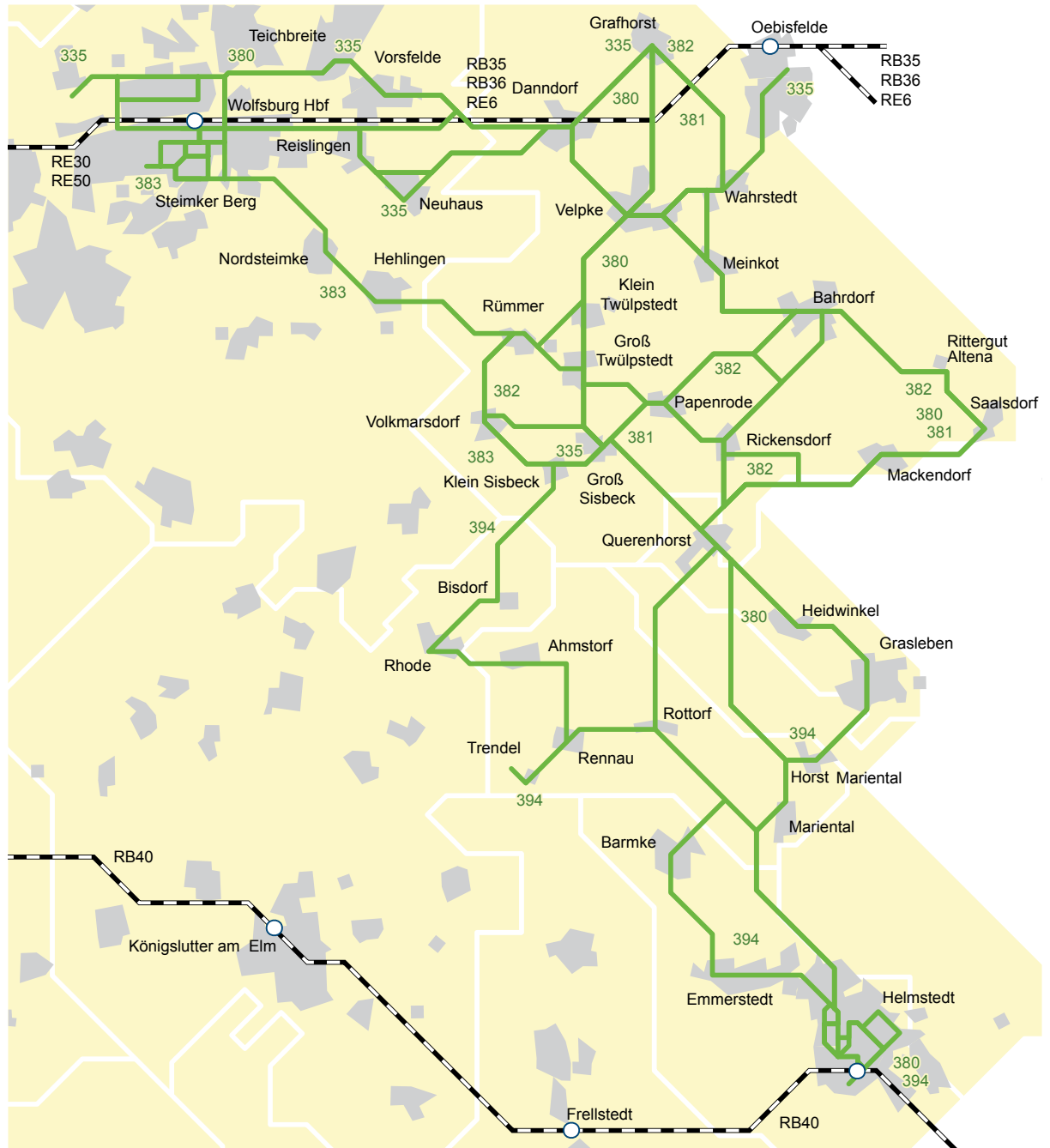
A = Anruf-Linientaxi






D = Anruf-Sammeltaxi

Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
335	VB Bachstein	6:23	17:15	6:30	17:15	-	-	-	-
380	KVG	4:30	0:04	4:30	0:04	4:30	0:04	9:50	22:04
381	KVG	5:05	21:17	5:05	21:17	5:05	16:19	-	-
382	KVG	6:25	16:27	-	-	-	-	-	-
383	KVG	6:37	22:50	8:10	22:50	8:10	22:45	14:00	22:45
394	KVG	5:30	22:30	5:30	22:30	6:40	22:40	11:50	22:40
653	Börde- Bus	6:52	19:30	6:52	19:30	-	-	-	-

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

E2.12

Das Teilnetz 32 enthält die Verbindung Helmstedt – Königslutter im ÖSPV über die RegioBus-Linie 390 Helmstedt – Süpplingen – Königslutter und die lokalen Linien in diesem Verkehrsteilraum einschließlich des Stadtverkehrs Königslutter und der Linien 386 und 387 in der Gemeinde Lehre.

Die RegioBus-Linie 390 ist an der Station in Helmstedt mit der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und mit der RB40 zu verknüpfen. Außerdem sind soweit wie möglich Anschlüsse an der Station Königslutter an die RB40 herzustellen. Zu prüfen sind auch Anschlüsse in Bornum an die Linie 452 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH von Bornum nach Braunschweig über Cremlingen. Dabei ist die zu planende Umstrukturierung der Verbindungen in diesem Bereich zu beachten (siehe Teilnetz 40).

Das Teilnetz 32 umfasst auch die Verkehrsbeziehung Lehre – Flechtorf – Wolfsburg. Diese Verkehrsbeziehung wird durch die RegioBus-Linie 230 abgedeckt, die dem Teilnetz 20 Wolfsburg zugeordnet ist. Die Linie 230 hat eine einheitliche und direkte Linienführung zwischen Wolfsburg und Braunschweig und bedient auch den nördlichen Teil der Ortschaft Flechtorf. Der südliche Teil Flechtorfs und der Ortsteil Beienrode werden über die Linie 215 an Wolfsburg und mit einem Umstieg zur Linie 230 in Flechtorf, Berliner Straße an Braunschweig angebunden. Die Übergangszeiten zwischen der Linie 215 und 230 betragen in der Regel 2-7 Minuten. In Tagesrandzeiten bestehen längere Übergangszeiten, welche der Systematik innerhalb des Stadtverkehrsnetzes von Wolfsburg geschuldet sind. Die direkte Linienführung der Linie 230 ist jedoch auf Grund der Vorgaben aus Kapitel 2.1 unbedingt zu erhalten.

Das Angebot der Linie 386 ist dahin zu überprüfen, ob über diese die Ortschaften Groß Brunsrode und Klein Brunsrode besser an die RegioBus-Verbindung Wolfsburg – Braunschweig angebunden werden kann. Außerdem ist eine innerörtliche Erschließung von Wendhausen durch eine Verlängerung der Linie 417 zu prüfen.

Neu umfasst das Teilnetz 32 die Verkehrsbeziehung Wolfsburg – Königslutter und damit die RegioBus-Linie 360 Königslutter – Wolfsburg (bisher RegioBus-Linie 280, Teilnetz 20 Wolfsburg). Diese Linie führt von Königslutter über Ochsendorf und Klein Steimke nach Wolfsburg, bedient dort die Stadtteile Neindorf, Almke, Hehlingen sowie Nordsteimke und endet am Wolfsburger Hauptbahnhof. Es werden Anschlüsse am Bahnhof/ZOB Königslutter zwischen dem Bus und der RB40 in/aus Richtung Helmstedt und Braunschweig hergestellt. An der Station Wolfsburg Hbf bestehen Anschlüsse an die RegioBus-Linie 230 von/nach Braunschweig. Anfangs wurden sowohl der WVG als auch der KVG jeweils einstweilige Erlaubnisse für die damalige Linie 280 durch die Genehmigungsbehörde erteilt, um die gemeinsame Verantwortung für die Linie zu dokumentieren. Seit Februar 2015 liegt die Genehmigung aufgrund einer entsprechenden Einigung von WVG und KVG allein bei der KVG. Aus diesem Grund wurde die Linie dem Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre zugeordnet und hat die neue Bezeichnung 360 erhalten.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Im Oktober 2014 wurde das Stadtverkehrskonzept in Wolfsburg neu geordnet. Möglichst unter Aufrechterhaltung der Anschlüsse in Königslutter an die RB40 ist zu prüfen, ob die RegioBus-Linie 360 veränderte Aufgaben im Stadtgebiet Wolfsburg übernehmen sollte.

Derzeit bestehen Diskussionen zum Zusammenschluss Wolfsburg – Königslutter. Sollte sich eine Konstellation ergeben, welche den Bereich Königslutter stärker an die Stadt Wolfsburg bindet, wäre es aus netzspezifischen Gründen sinnvoll, den Teilnetzzuschnitt Königslutter an das Teilnetz 20 Wolfsburg anzugliedern.

Auf den Linien 384, 385 386, 387, 390, 393, 396, 397, und 398 werden auch Fahrten mit Anruf-Linientaxi (ALT) oder Anruf-Sammeltaxi (AST) durchgeführt. Diese ergänzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die AST- und ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

• Stadt Königslutter am Elm

Einwohnerzahl (Stand 01.07.2015)	
Beienrode	498
Boimsdorf	354
Bornum	818
Glentorf	406
Groß Steinum	403
Klein Steimke	167
Königslutter	8.908
Lauingen	768
Lelm	736
Ochsendorf	448
Rhode	485
Rieseberg	390
Rotenkamp	221
Rottorf	540
Scheppau	206
Schickelsheim	66
Sunstedt	365
Uhry	144
Gesamt	15.923

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	342	4.449	4.791
Wolfsburg	192	4.338	4.530
Helmstedt	87	1.797	1.884
Nord-Elm	123	1.280	1.403
Cremlingen	43	1035	1.078
Sachsen-Anhalt	69	660	729

• Gemeinde Lehre

Einwohnerzahl (Stand 22.07.2015)	
Beienrode	510
Essehof	433
Essenrode	1.172
Flechtorf	3.004
Groß Brunsrode	774
Klein Brunsrode	337
Lehre	4.180
Wendhausen	1476
Gesamt	11.886

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	541	7.450	7.991
Braunschweig	616	5.078	5.694
Cremlingen	21	491	512

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

• Samtgemeinde Nord-Elm

Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)	
Frellstedt	834
Räbke	671
Süplingen	1.668
Süplingenburg	658
Warberg	880
Wolsdorf	940
Gesamt	5.651

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	266	3.086	3.352
Königslutter am Elm	126	1.347	1.473
Schöningen	78	1.243	1.321
Braunschweig	40	617	657

- **Gemeinde Büddenstedt** **siehe Teilnetz 30**
- **Stadt Helmstedt** **siehe Teilnetz 30**
- **Stadt Schöningen** **siehe Teilnetz 30**
- **Stadt Wolfsburg** **siehe Teilnetz 20**



Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2021

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
KVG	360*	Königslutter – Neindorf – Wolfsburg	31.12.2021
KVG	384	Königslutter – Bornum – Glentorf – Lauingen – Königslutter	31.12.2021
KVG	385	Königslutter – Beienrode – Neindorf – Ochsendorf – Königslutter	31.12.2021
KVG	386	Lehre – Brunsrode – Essenrode	31.12.2021
KVG	387	Königslutter – Boimstorf – Lehre – Wendhausen – Essehof	31.12.2021
KVG	390	Helmstedt – Süplingen – Frellstedt – Königslutter	31.12.2021
KVG	393	Helmstedt – Süplingenburg – Königslutter	31.12.2021
KVG	396	Helmstedt – Süplingen – Warberg – Schöningen	31.12.2021
KVG	398	Helmstedt – Wolsdorf – Warberg	31.12.2021

*ehemals 280 Teilnetz 20 Wolfsburg

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
KVG	360	765	471	10
KVG	384	585	-	-
KVG	384A	-	137	-
KVG	384D	168	109	164
KVG	385	393	-	-
KVG	385A	-	122	-
KVG	385D	67	147	147
KVG	386	186	-	-
KVG	386A	42	-	-
KVG	387	120	-	-
KVG	390	591	218	-
KVG	390D	118	137	189
KVG	393	420	-	-
KVG	393A	22	186	-
KVG	393D	111	177	133
KVG	396	248	-	-
KVG	396D	115	137	137
KVG	398	139	-	-
KVG	398A	26	64	-
KVG	398D	64	77	77

A = Anruf-Linientaxi

D = Anruf-Sammeltaxi

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
KVG	360	194.310	24.492	590
KVG	384	148.590	-	-
KVG	384A	-	7.124	-
KVG	384D	42.672	5.668	9.676
KVG	385	99.822	-	-
KVG	385A	-	6.344	-
KVG	385D	17.018	7.644	8.673
KVG	386	47.244	-	-
KVG	386A	10.668	-	-
KVG	387	30.480	-	-
KVG	390	150.114	11.336	-
KVG	390D	29.972	7.124	11.151
KVG	393	106.680	-	-
KVG	393A	5.588	9.672	-
KVG	393D	28.194	9.204	7.847
KVG	396	62.992	-	-
KVG	396D	29.210	7.124	8.083
KVG	398	35.306	-	-
KVG	398A	6.604	3.328	-
KVG	398D	16.256	4.004	4.543

A = Anruf-Linientaxi

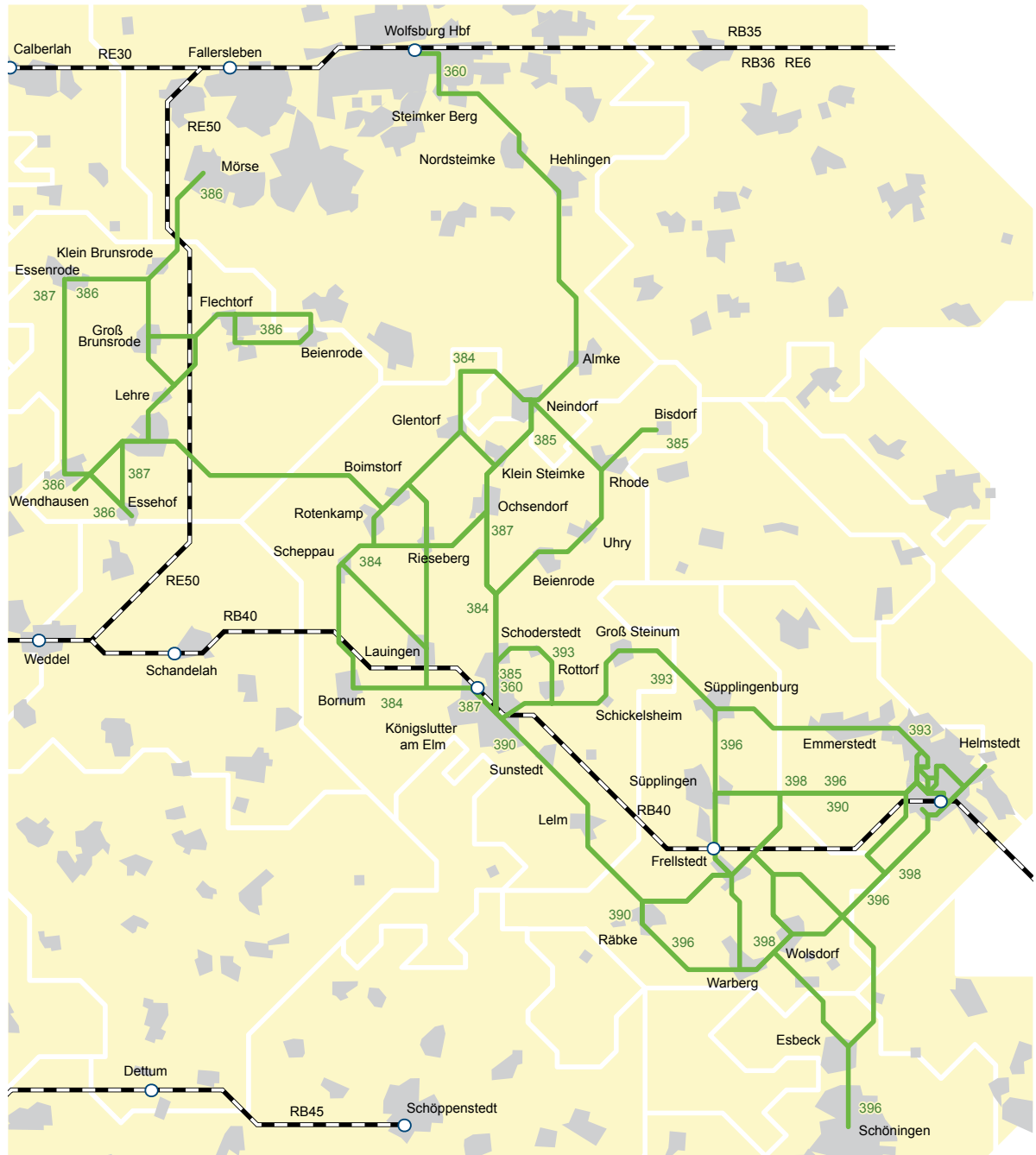
D = Anruf-Sammeltaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
360	KVG	5:38	22:19	5:38	22:19	8:38	0:19	-	-
384	KVG	6:00	22:35	6:00	22:35	5:35	22:20	9:35	22:20
385	KVG	6:17	22:49	6:17	22:49	7:35	22:20	11:04	22:20
386	KVG	6:30	18:05	15:45	18:05	-	-	-	-
387	KVG	6:15	16:02	12:35	14:00	-	-	-	-
390	KVG	6:10	23:20	6:10	23:20	6:47	0:06	10:50	21:06
393	KVG	6:05	23:20	6:05	23:20	7:02	22:20	13:35	22:20
396	KVG	6:55	22:36	12:25	22:36	11:23	21:59	11:23	21:59
398	KVG	7:10	23:05	7:10	23:05	7:50	22:05	13:50	22:05

Karte
E2.12

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre



- 120 Busverbindung mit
Liniennummer
- RB47 Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
- Eisenbahnstation
- Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
- Siedlungsflächen

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

E2.13

Das Teilnetz 40 umfasst den Stadtbahn- und Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Braunschweig. Die im NVP 2008 in zwei Teilnetze getrennten Verkehrssysteme werden auf Grund ihrer starken Vernetzung untereinander in einem Teilnetz zusammengefasst. Die komplexen verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge der beiden Systeme können somit besser abgebildet und aufeinander abgestimmt werden. Des Weiteren sind die Verkehre innerhalb Braunschweigs in einem Teilnetz zusammengefasst, da eine Aufteilung in mehrere städtische Teilnetze die Vernetzung gefährdet bzw. die gesamtstädtische Angebotsplanung nur durch einen Betreiber sichergestellt werden kann.

Das Stadtbahn- und Stadtbusnetz sind Teil der Direktvergabe an die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 zum 1. Oktober 2015. Vorgesehen ist eine Laufzeit der Direktvergabe bis zum 31.05.2028. Das Harmonisierungsdatum für das Teilnetz 40 soll entsprechend auf den 31. Mai 2028 festgelegt werden, um einheitliche Genehmigungslaufzeiten für Stadtbus/-bahn zu erreichen.

Stadtverkehrsnetz

Ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Braunschweigs hat weitergehende Funktionen als in einer Flächengemeinde. Deshalb ist für die Stadt Braunschweig ein Stadtverkehr von guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig. Nur so können den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten angeboten werden. Insofern ist der Stadtverkehr Braunschweig nicht am allgemein angestrebten Bedienungsangebot zu messen.

Aber auch die Anbindung über die Stadtgrenze hinaus muss sichergestellt werden. Die wirtschaftlichen Verflechtungen zu den Umlandgemeinden sowie zu den benachbarten Ober- und Mittelzentren sind stark bis sehr stark ausgeprägt, so dass es auch im Interesse der Stadt Braunschweig liegen muss, den Bürgern ein bedarfsgerechtes Angebot zu bieten. Diese Aufgabe wird zum einen durch regionale und lokale Anschlussverkehre durch die Verkehrsunternehmen der angrenzenden Verkehrsgebiete erbracht oder durch Linien, die dem Stadtverkehr Braunschweig zugeordnet sind und zusätzliche Erschließungsaufgaben übernehmen.

Das öffentliche Personennahverkehrsnetz von Braunschweig bildet ein in sich vertaktetes Verkehrssystem bestehend aus Stadtbahnen, dem Stadtbus und differenzierten Bedienungsweisen mit definierten Verknüpfungspunkten im Zentrum sowie an Außenpunkten als Übergänge zu weiterführenden und regionalen Linien. Ein Großteil der Stadtbahnen und Busse fahren die zentralen Haltestellen Schloss und/oder Rathaus an, wodurch Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen innerhalb Braunschweigs und in die Region ermöglicht werden.

Die Linien sind weitgehend als Durchmesser-, Radial- oder Ringlinie gestaltet. Schnittstellen zu den beiden Ringlinien 419 und 429 oder Verknüpfungen an den zentralen Stationen ermöglichen die Verbindungen zu allen wichtigen Zielen und den Stadtteilen untereinander. Der südlich des Zentrums gelegene Braunschweiger Hauptbahnhof ist über drei Stadtbahnlinien, die Ringbuslinien und sechs weiteren Buslinien erschlossen.

Im Stadtverkehrsnetz gibt es definierte Verknüpfungspunkte, an denen Anschlüsse in die Außenbereiche hergestellt bzw. in zentraler Lage die Linien untereinander verknüpft werden, um so eine Vielzahl an attraktiven Verbindungen zu ermöglichen. Eine Anschlusssicherung erfolgt in der Nebenverkehrszeit bzw. in Zeiten geringerer Taktdichte in festgelegten Zeitlagen.

Haltestellen mit Anschlusssicherung sind aktuell: Rathaus, Hauptbahnhof, Turmstraße, Donaustraße, Stadion, Hansestraße Ost, Heideblick, Moorhüttenweg, Helmstedter Straße, Welfenplatz und Erfurtplatz. Weitere Anschlüsse ergeben sich bspw. in Kreuzungsbereichen zu den Ringlinien.

Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz besteht aus fünf Linien, welche die meisten Stadtteile mit der Innenstadt von Braunschweig verbinden. Die Linien sind als Durchmesserlinien konzipiert und verbinden somit auch die Stadtteile untereinander. An mehreren Verknüpfungspunkten im Netz ist der Umstieg zu anderen Stadtbahnen und Bussen bzw. am Hauptbahnhof zu den regionalen und überregionalen Bahnverkehren möglich.

Folgende Linien bilden derzeit das Stadtbahnnetz: Stöckheim – Wenden (Linie 1), Heidberg – Siegfriedviertel (Linie 2), Weststadt – Volkmarode (Linie 3) und Broitzem – Hauptbahnhof (Linie 5). Die Linie 4 verkehrt im nahen Bereich der Innenstadt von der Helmstedter Straße bis zum Radekint. Der Braunschweiger Hauptbahnhof ist über die Linien 1 und 5 angebunden. Die Linie 2 verkehrt in der Nebenverkehrszeit über den ZOB am Hauptbahnhof.

Der letzte Ausbau des Stadtbahnnetzes erfolgte mit der Verlängerung in den Stadtteil Stöckheim mit der Freigabe im Oktober 2006. Seit 2013 wird, unter der Beteiligung der Öffentlichkeit, ein neues Stadtbahnausbaukonzept entwickelt. In einer ersten Untersuchungsstufe wurden mögliche Strecken nach Umsetzbarkeit, Erschließungsfunktion, Fahrgastpotentialen etc. bewertet und im zweiten Schritt neun potenzielle Korridore näher untersucht. Im Ergebnis blieben fünf Korridore, deren Wirtschaftlichkeit durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung auf der Grundlage einer standardisierten Bewertung detailliert ermittelt wird. Einschließlich der Verlängerung in Volkmarode, die durch die Braunschweiger Verkehrs-GmbH schon 2011 einer standardisierten Bewertung unterzogen wurde, werden folgende Korridore untersucht:

- Westliche Innenstadtstrecke
- Nördliches Ringgebiet – Querum (Campusbahn)
- Salzdahlumer Straße – Heidberg
- Helmstedter Straße – Lindenberg – Südstadt – Mascherode/Rautheim
- Radekint – Rudolfplatz – Lehdorf – Kanzlerfeld/Lamme
- Verlängerung Volkmarode-Nord

Für eine Reihe weiterer denkbarer Stadtbahnprojekte sollen im Hinblick auf mögliche Weiterentwicklungen der Stadt zumindest Trassen offengehalten werden. Um die Option einer gleichzeitigen Nutzung der Gleistrassen von Stadtbahnen und regionalen Eisenbahnen offen zu halten, ist auf der Strecke Schmalbachstraße – Braunschweig Hauptbahnhof bei Ausbaumaßnahmen bzw. Sanierungen ein Lichtraumprofil für 2,65m breite normalspurige Fahrzeuge freizuhalten.

Das Ergebnis der standardisierten Bewertung stand bei der Aufstellung dieses NVP noch nicht fest, weshalb an dieser Stelle bzw. im Folgenden nicht im Einzelnen auf die Auswirkungen auf den Stadtbahnverkehr eingegangen wird. Sollte es innerhalb der Laufzeit dieses NVP zu einer Realisierung einer der o. g. Stadtbahnausbauabschnitte kommen, so ist das Verkehrsnetz aus Bus und Stadtbahnen mit entsprechenden Angeboten und Verknüpfungen an die veränderten Bedingungen anzupassen.

Eine große Bedeutung für den Braunschweiger Stadtbahnverkehr hätte der Bau einer zweiten Innenstadtstrecke, um einerseits die einzige über den Bohlweg verlaufende Stadtbahnstrecke zu entlasten, gerade vor dem Hintergrund weiterer Ausbaustrecken, und andererseits eine Ausweichstrecke bei Veranstaltungen oder kurzfristigen Sperrungen zu schaffen. Mit einer Erweiterung des Netzes wiederum können mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden und so der Modal-Split-Anteil des ÖPNV verbessert werden. Bestehende und neue Wohngebiete wie in der Nordstadt (Erschließung über die Campusbahn geplant) werden so aufgewertet. Dies zeigte z. B. die letzte in Braunschweig umgesetzte Neubaustrecke in den Stadtteil Stöckheim.

Stadtbusnetz und Umlandbeziehungen

Im Norden grenzt die Samtgemeinde Papenteich des Landkreises Gifhorn an Braunschweig an. Dort bestehen Verkehrsbeziehungen in der Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Diddlese – Groß Schwülper – Braunschweig, welche von der Linie 111 (Teilnetz 15) erbracht werden. Die Linie 111 führt von Groß Schwülper über Lagesbüttel nach Braunschweig, Wenden. An der Endhaltestelle Heideblick besteht eine Verknüpfung mit der Stadtbahn der Linie 1 nach Stöckheim. An der Haltestelle Heideblick liegt zudem das Lessinggymnasium, das Ziel umfangreicher Schülerverkehre ist.

Von Groß Schwülper aus führt die RegioBus-Linie 480 auf direktem Weg durch den OT Watenbüttel und über den Autobahnabschnitt der A392 ins Zentrum. Des Weiteren führt die Linie 484 von Schwülper aus bis zur Lincolnsiedlung, wo sie mit der Straßenbahnlinie 1 verknüpft ist. Dabei übernimmt diese lokale Linie Erschließungsaufgaben der Orte Groß Schwülper, Klein Schwülper, Rothemühle und Walle sowie die Anbindung der Gewerbegebiete „Hansestraße West“ und „Hansestraße“. Die Linien 480 und 484 sind aufeinander abgestimmt und ergeben in den Lastrichtungen zur Hauptverkehrszeit (HVZ) einen Halbstundentakt.

Das Angebot der RegioBus-Linie Groß Schwülper – Braunschweig am Abend von Schwülper nach Braunschweig ist insgesamt zu verbessern. Mindestens am Freitag- und Samstagabend sollten den Fahrgästen spätere Fahrten angeboten werden. Zurzeit beginnt die letzte Fahrt in Groß Schwülper auf der Linie 484 um 20:45 Uhr. In Gegenrichtung ist das Angebot am Abend ausreichend – die letzte Fahrt endet Montag bis Sonntag gegen 23:40 Uhr in Groß Schwülper. Eine geänderte Anbindung aus Richtung Groß Schwülper an der Haltestelle Hansestraße Ost oder Lincolnsiedlung könnte das Gesamtangebot zwischen Groß Schwülper und der Braunschweiger Innenstadt verbessern. Deshalb ist zu prüfen, ob das bestehende Bedienungskonzept der Linien 480 und 484 durch ein neues Konzept mit einer einheitlichen Linienführung ersetzt werden sollte. Dazu ist eine Abstimmung mit der Samtgemeinde Papenteich bzw. mit der Gemeinde Schwülper erforderlich.

Östlich von Braunschweig grenzen die Gemeinden Lehre, Cremlingen und Sickte an Braunschweig. Durch die Gemeinde Lehre führt die RegioBus-Linie 230 Wolfsburg – Braunschweig, welche die Ortschaften im Linienverlauf gut an Braunschweig anbindet. Jedoch sind die abseits gelegenen Ortschaften besser an das Angebot der Linie 230 anzubinden, um so die Erreichbarkeit der beiden Oberzentren zu verbessern. Der Linienverlauf startet in Wolfsburg am Hauptbahnhof und endet in Braunschweig am Rathaus.

Die Gemeinde Cremlingen wird durch die RegioBus-Linie 452 Braunschweig – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum gut in Richtung Braunschweig erschlossen, jedoch beschränkt sich die regional bedeutsame Relation auf den Abschnitt Braunschweig – Cremlingen. Die Linie übernimmt deshalb auch lokale Erschließungsfunktionen ab Cremlingen.

Eine Neukonzeption der Erschließung dieses Bereiches soll die wirtschaftliche Belastung der RegioBus-Linie 452 verringern. Dabei soll das Angebot in einem möglichst gleichen Umfang erhalten bleiben, jedoch z. B. teilweise durch Zubringerverkehre ersetzt werden, die in gewissen Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren könnten. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob Bornum (Stadt Königskutter, Landkreis Helmstedt) weiterhin in die Linie eingebunden wird bzw. ob eine Weiterführung bis Königslutter am Elm möglich ist.

Die Station Weddel ist besser in das dortige Busverkehrsnetz einzubinden. Für die östlichen Stadtteile von Braunschweig ist das im Landkreis Wolfenbüttel gelegene Weddel gut zu erreichen und die Station damit für potentielle Fahrgäste in und aus Richtung Wolfsburg sowie Helmstedt attraktiv. Vor dem Hintergrund der qualitativen Verbesserung zum 13.12.2015 und einer voraussichtlich späteren Angebotsverdichtung des RE50 auf der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Wolfsburg kommt die Station Weddel als bedeutsame östliche Station von Braunschweig eine hohe Bedeutung zu.

Im Süden von Braunschweig verkehren zwischen den Oberzentren Salzgitter und Braunschweig mehrere regionale und lokale Linien der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig, welche die Stadtteile Salzgitter-Bad, -Lebenstedt, -Thiede und weitere Teile Salzgitters an Braunschweig anbinden. Diese sind dem Teilnetz 62 zugeordnet, in dem die Verkehrsbeziehungen im Raum Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel beschrieben sind. Neben dem SPNV bieten diese Linien ein ausreichendes Angebot in diesen Relationen, die eine hohe Mobilität aufweisen.

Das Mittelzentrum Wolfenbüttel wird über die RegioBus-Verbindung der Linie 420 an Braunschweig angebunden. Die Linie führt auf direkten und schnellen Weg über die A395 und verbindet die beiden Zentren miteinander. In Braunschweig führt der Linienweg über den Braunschweiger Hauptbahnhof. In Wolfenbüttel übernimmt die Linie im nördlichen Stadtgebiet auch lokale Erschließungsfunktionen und hat somit auch für den Stadtverkehr in Wolfenbüttel eine hohe Bedeutung. Durch die enge Taktung stellt die Linie darüber hinaus Verknüpfungen zu allen Nahverkehrszügen an der Station Wolfenbüttel her und hat auch daher eine hohe Bedeutung für den nördlichen Bereich Wolfenbüttels.

Die sehr hohe Gesamtmobilität zwischen den beiden Städten erfordert ein entsprechend dicht getaktetes Fahrtenangebot. Die RegioBus-Linie ergänzt deshalb zusätzlich die SPNV-Linien RB42/43 Bad Harzburg/Goslar – Braunschweig und RB45 Schöppenstedt – Braunschweig auf dieser Relation. Die hohe Nachfrage auf der RegioBus-Linie rechtfertigt perspektivisch auch am Sonntag einen engeren Takt, welcher derzeit bei 60 Minuten liegt. Der Linienvverlauf in Braunschweig ist zu prüfen, ob dieser vom Hauptbahnhof kommend über John-F.-Kennedy-Platz, Stobenstraße, Waisenhausdamm, Münzstraße zum Rathaus geändert werden könnte, weil dadurch weite Teile der Innenstadt von Braunschweig direkt erreichbar wären.

Die Entwicklung des Stadtteils Lamme im Westen von Braunschweig erfordert eine Verdichtung des ÖSPV, weshalb aktuell die RegioBus-Linie 450 über Lamme geführt wird und das Angebot der Linie 411 ergänzt. Nach Fertigstellung der Durchfahrtsmöglichkeit für den Omnibusverkehr im Bereich des Raffturms ist eine Verlängerung der Linie 418 über den Madamenweg bis nach Lamme einzurichten und in diesem Zuge die RegioBus-Linie 450 wieder über den alten Linienweg über die OT Denstorf und Klein Gleidingen zu führen. Dies entspricht auch den Planungen der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH.

Die RegioBus-Linie 450 führt von Vechelde aus über Wedtlenstedt nach Braunschweig und bietet für die in dieser Relation ausgeprägte Mobilität ein gutes Angebot. Anzustreben ist jedoch eine Rückkehr zu einem durchgehenden Halbstundentakt sowie eine Verdichtung an Samstagen. In Vechelde sind die Verknüpfungen mit dem RE60/70 zu sichern.

Zu prüfen ist eine ÖSPV-Verbindung von der Station Vechelde aus in Richtung Braunschweig-Kanzlerfeld, insbesondere zu den Forschungseinrichtungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) und dem Thünen-Institut (TI). Mit Anschlüssen in Vechelde an den RE60/70 Braunschweig – Vechelde – Peine – Hannover sowie der Anbindung weiterer Orte auf dem Linienweg könnte besonders den Arbeitnehmern der Einrichtungen eine Alternative zur Fahrt mit dem Auto geboten werden.

Von Lengede aus führt die Linie 445 u. a. über die Ortschaften Vallstedt und Timmerlah bis in die Weststadt von Braunschweig und hat an der Haltestelle Donaustraße Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Innenstadt. Die Linie erschließt im Süden der Gemeinde Vechelde weitere Ortschaften und erfüllt neben der Verbindung nach Braunschweig auch lokale Mobilitätsansprüche. Der Linienvverlauf der 445 ist wegen der Bedienung der Ortschaften in der Gemeinde Vechelde aus Fahrgastsicht nicht optimal, da er sehr zeitaufwendig ist. Dies schlägt sich auch auf die Fahrgastnachfrage dieser Linie nieder, weshalb die Braunschweiger Verkehrs-GmbH zeitgleich mit der Aufstellung dieses NVP zusammen mit der Peiner Verkehrsgesellschaft mbH ein neues Bedienungskonzept für die Anbindung der südlichen Gemeinde Vechelde entwickelt.

Die Planungen sehen u. a. vor, die Linie 445 nur bis Vallstedt zu führen und die Ortschaften darüber hinaus durch ein neues Konzept auf der Linie 516 zu bedienen. Der Linienvverlauf würde die Relation Vechelde – Vallstedt – Lengede vorsehen und sowohl Anschlüsse an die RegioBus-Linie 450 in Vechelde bieten als auch Verknüpfungen zum Schienenverkehr an den Stationen in Vechelde und Broistedt herstellen. Der Angebotsumfang ist mindestens im gleichen Umfang aufrechtzuerhalten bzw. durch den Einsatz differenzierter Bedienungsweisen zu ergänzen, um Nachteile, welche sich durch das neue Bedienungskonzept ergeben könnten, auszugleichen.

Weitere wichtige Verkehrsbeziehungen zu Braunschweig werden über die RegioBus-Linien 560 Wendeburg – Bortfeld – Braunschweig (Teilnetz 52) und 730 Schöppenstedt – Evessen – Sickinge – Braunschweig (Teilnetz 71) sichergestellt.

Nachtverkehrsnetz

Am 28. November 2014 wurde durch die Braunschweiger Verkehrs-GmbH auf Wunsch der Stadt Braunschweig ein Nachtverkehr eingerichtet. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verkehren die wichtigsten Stadtverkehrslinien stündlich ab der Haltestelle Rathaus bis 4:00 Uhr morgens. Das Angebot wurde für einen Probezeitraum von einem Jahr eingerichtet. Ob und in welchem Umfang der Nachtverkehr weitergeführt wird, kann zum derzeitigen Stand nicht beurteilt werden. Die Ergebnisse der Evaluierung müssen abgewartet werden. Sollte künftig eine Konzentration auf stark nachgefragte Relationen erfolgen, ist dabei die Überlagerung von Linien hin zu einem eigenständigen Nachtverkehrsnetz denkbar, welches sternförmig die wichtigsten Stadtteile und umliegenden Ortschaften bedient.

Verkehrsentwicklungsplanung

Das Stadtbus- und Stadtbahnangebot innerhalb der Stadt Braunschweig soll fortlaufend nachfragegerecht angepasst werden. Darüber hinaus ist das ÖPNV-Angebot der Stadt im Rahmen eines Zielkonzeptes gesamtheitlich zu überprüfen. Ein vergleichbares Fahrtenangebot in Stadtteilen vergleichbarer Einwohnergröße ist anzustreben und Parallelverkehre zwischen Stadtbahn und Bus sollen vermieden werden, um die Vorteile der Stadtbahn – Leistungsfähigkeit, niedrige Emissionen und Komfort – voll auszuschöpfen. Auf Abschnitten, in denen derzeit

parallele Bus- und Stadtbahnverbindungen bestehen, ist deshalb eine Anpassung zu prüfen. Ziel soll sein, den Einsatz von Stadtbahnen und Bussen entsprechend ihrer Stärken zu steigern.

In diesem Zusammenhang ist im Einzelfall zu prüfen, einbrechende Linien an definierten Umsteigepunkten mit der Stadtbahn zu verknüpfen. Die Vorteile einer Brechung müssen im Fahrgastinteresse die Nachteile überwiegen. Folgende Voraussetzungen müssen mindestens erfüllt sein:

- Zeitvorteile für die Fahrgäste,
- alle Busfahrten ohne Ausnahme werden verknüpft,
- ausreichende Kapazitäten in den Stadtbahnen,
- verkehrliche Sicherheit und Attraktivität der Umsteige-Infrastruktur,
- barrierefreier Umstieg für die Fahrgäste; objektive und subjektive Sicherheit muss für die umsteigenden Fahrgäste durch eine entsprechende Infrastruktur zu jeder Zeit gegeben sein,
- Anschlüsse sind ausnahmslos durch entsprechende technische Ausstattungen in den Fahrzeugen und an den Umsteigehaltestellen unternehmensübergreifend zu sichern.

Zur Steigerung der Verlässlichkeit und Beschleunigung der Fahrzeiten ist eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen weiter auszubauen und zu verbessern. Das bestehende, in Teilen unflexible System sollte durch dynamische Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV erweitert beziehungsweise ersetzt werden. Darüber hinaus ist die Separierung des straßengebundenen ÖV auf eigene Busspuren an neuralgischen Punkten auszuweiten.

Eine weitere Stärkung des ÖPNV kann durch die Einrichtung neuer, günstig gelegener P+R- und B+R-Anlagen erfolgen, um vor allem die Attraktivität des ÖPNV für Fahrten von außerhalb Braunschweigs nach Braunschweig zu erhöhen. Bei der Planung zum Ausbau des Stadtbahnnetzes sollte dies berücksichtigt werden. Eine zunehmende Multimobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie eine Stärkung des Umweltverbundes sind bei der ÖPNV-Planung mit einzubeziehen.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit hat die Verkehrs-GmbH in den letzten Jahren bereits große Fortschritte machen können. Sowohl Fahrzeuge als auch Haltestellen sind zu einem großen Teil niederflurgerecht. Die Ausbauhöhe der Niederflurhaltestellen im Stadtbahnbereich ist zu prüfen, da beim derzeitigen Stand noch der Einsatz einer Klapprampe erforderlich ist, um einen komplett barrierefreien Einstieg zu gewährleisten. Bei der Sanierung von Bushaltestellen ist es wünschenswert, wenn vor allem ein niederfluriger Ausbau an stark nachgefragten Bushaltestellen zügig erfolgt.

Das „Regionalbahnkonzept 2014+“ beinhaltet neben Angebotsverbesserungen auch den Ausbau der Infrastruktur, insbesondere der Zugangsstellen. Geplant sind auch neue Eisenbahnstationen. In Braunschweig sind dies die Stationen Braunschweig-Broitzem, -Leiferde und -Bienrode. Diese Stationen sind mit Inbetriebnahme in das bestehende Stadtbahn- und Stadtbusnetz zu integrieren und die Verkehre zu verknüpfen.

Metro-Linien („M-Linien“)

Die Linienbezeichnung „M“ auf Linien mit enger Taktung von 10 Minuten ist aus Sicht des ZGB für einen Großteil der Nutzer nicht nachvollziehbar. Ebenso wird die Begrifflichkeit „Metro-Linie“ oft mit Schnelligkeit in Verbindung gebracht, was auf keine der M-Linien im Stadtver-

kehrnetz Braunschweig zutrifft. Hier sollte entweder die Kommunikation entsprechend angepasst bzw. intensiviert oder besser auf die Bezeichnung „Metro-Linie“ verzichtet werden.

(Redaktionelle Anmerkung: Zum nächsten Fahrplanwechsel der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Jahr 2016 wird die Bezeichnung M-Linie im gesamten Verkehrsgebiet wegfallen.)

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

• Stadt Braunschweig

Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)	
Stadtkern	4.890
Hagen	3.204
Altewiek	1.944
Hohetor	1.848
Neustadt	2.368
Altes Hochschulv.	4.325
Am Hagenring	12.613
Prinzenpark	13.953
Viewegs Garten	3.204
Bürgerpark	3.770
Wilhelmitor-Süd	8.162
Wilhelmitor-Nord	5.783
Petritor-Ost	9.537
Petritor-West	3.461
Petritor-Nord	5.472
Nordbahnhof	3.912
Neues Hochschulv.	1.583
Gliesmarode	3.992
Riddagshausen	604
Hauptfriedhof	923
Hauptbahnhof	1.066
Bebelhof	3.020
Zuckerberg	1.016
Am Südsee	42
Gartenstadt	1.916
Hermannshöhe	4.948
Rothenburg	9.818
Weinberg	8.851
Alt-Lehndorf	1.278
Siedlung Lehndorf	4.975
Ölper Holz	981
Kanzlerfeld	3.865
Bundesanstalten	138
Völkenrode	1.720
Watenbüttel	2.503
Ölper	1.399
Schwarzer Berg	4.749

Veltenhof	2.750
Hafen	173
Rühme-West	182
Rühme-Ost	1.475
Vorwerksiedlung	1.328
Siegfriedviertel	7.594
Schundersiedlung	1.719
Kralenriede	4.040
Bienrode	1.682
Querumer Forst	2.191
Querum	4.040
Pappelberg	2.632
Naturschutzgebiet	30
Mastbruch	371
Lindenberg	1.577
Südstadt	2.871
Heidberg	7.645
Melverode	3.660
Broitzem	6.047
Geitelde	1.183
Stiddien	216
Timmerlah	2.253
Lamme	4.606
Wenden	4.118
Harxbüttel	715
Thune	1.509
Waggum	3.001
Bevenrode	1.566
Hondelage	3.710
Dibbesdorf	1.484
Volkmarode	4.036
Schapen	1.640
Rautheim	4.599
Mascherode	3.842
Stöckheim	6.408
Leiferde	1.870
Rüningen	2.889
Gesamt	249.485

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	2.331	26.772	29.103
Salzgitter	1.599	26.748	28.347
Papenteich	1.163	16.737	17.900
Wolfsburg	1.023	15.758	16.781
Vechelde	996	11.344	12.340
Cremlingen	1.044	10.097	11.141
Gifhorn	183	7.435	7.618
Sickte	514	6.216	6.730
Peine	499	6.211	6.710
Wendeburg	374	5.975	6.349
Lehre	423	5.370	5.793
Hannover	1.180	4.383	5.563
Königsutter am Elm	327	4.525	4.852
Sachsen-Anhalt	522	4.180	4.702
Lengede	99	3.415	3.514
Helmstedt	256	2.849	3.105
Isenbüttel	18	2.711	2.729
Asse	162	2.532	2.694
Meinersen	31	2.487	2.518
Schöppenstedt	127	1.773	1.900
Goslar	61	1.793	1.854
Oderwald	66	1.432	1.498
Bad Harzburg	65	1.326	1.391
Vienenburg	78	1.298	1.376
Lahstedt	86	1.237	1.323
Edemissen	37	1.285	1.322
Liebenburg	94	1.078	1.172
Schöningen	92	889	981
Hildesheim	42	876	918
Wesendorf	13	844	857
Schladen	55	781	836
Nord-Elm	34	699	733
Ilse	26	690	716
Langelsheim	12	676	688
Seesen	56	577	633
Baddeckenstedt	21	572	593
Heeseberg	22	521	543
Göttingen	164	349	513

- **Samtgemeinde Papenteich** siehe Teilnetz 15
- **Gemeinde Lehre** siehe Teilnetz 32
- **Gemeinde Vechelde** siehe Teilnetz 52
- **Stadt Wolfenbüttel** siehe Teilnetz 70

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Mai 2028

Linie	Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit	
BSVG	1	Stöckheim – Hauptbahnhof – Rathaus – Wenden	31.05.2028
BSVG	2	Heidelberg – Hauptbahnhof/Leisewitzstraße – Rathaus – Siegfriedviertel	31.05.2028
BSVG	3	Weststadt Weserstraße – Friedrich-Wilhelm-Platz – Rathaus – Volkmarode	31.05.2028
BSVG	4	Helmstedter Straße – Rathaus – Radekint	28.08.2024*
BSVG	5	Broitzem – Friedrich-Wilhelm-Platz – Leonhardplatz – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	411	Lamme – Kanzlerfeld – Rathaus – Hauptbahnhof – Südstadt – Mascherode	31.05.2028
BSVG	412	Helmstedter Straße – Rautheim – Lindenburgsiedlung – Südstadt	31.05.2028
BSVG	413	Leiferde – Rathaus – Riddagshausen – Querumer Forst – Waggum – Bevenrode	31.05.2028
BSVG	414	Wenden – Veltenhof – Stadion	31.05.2028
BSVG	416	Völkenrode – Ölper – Rathaus – Kralenriede	31.05.2028
BSVG	417	Hondelage – Volkmarode	31.05.2028
BSVG	418	Raffeich – Westpark – Stadtpark – Riddagshausen	31.05.2028
BSVG	419	Hauptbahnhof – Ost-Ring – West-Ring – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	420	Braunschweig Rathaus – Braunschweig-Hauptbahnhof – Wolfenbüttel Bahnhof	31.05.2028
BSVG	422	Lehndorf – Rathaus – Stadtpark – Bebelhof	31.05.2028
BSVG	424	Rühme – Bevenrode – Essenrode	31.05.2028
BSVG	427	Essehof – Weddel – Volkmarode	31.05.2028
BSVG	429	Hauptbahnhof – West-Ring – Ost-Ring – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	431	Hauptbahnhof – Meverode – Stöckheim – Südstadt – Helmstedter Straße	31.05.2028
BSVG	433	Völkenrode – Kanzlerfeld – Ring – Querum – Hondelage	31.05.2028
BSVG	434	Wenden – Harxbüttel – Lagesbüttel	31.05.2028
BSVG	436	Hauptbahnhof – Kralenriede – Gewerbegebiet Bastholz Ost – Flughafen	31.05.2028
BSVG	437	Volkmarode – Cremlingen	31.05.2028
BSVG	442	Helmstedter Straße – Rautheim – Lindenburgsiedlung – Südstadt – Heidelberg – Stöckheim	31.05.2028
BSVG	443	Weststadt Donaustraße – Cyriaksring – Rathaus – Hans-Sommer-Straße – Querum	31.05.2028
BSVG	445	Lengede – Vallstedt – Braunschweig Weststadt Donaustraße	31.05.2028
BSVG	450	Vechelde – Wedtlenstedt – Braunschweig	31.05.2028
BSVG	451	Hauptbahnhof – Braunschweiger Verkehrs-GmbH	31.05.2028
BSVG	452	Braunschweig Helmstedter Straße – Cremlingen – Veltheim – Bornum	31.05.2028
BSVG	454	Stadion – Schwarzer Berg – Stadion	31.05.2028
BSVG	455	(Geitelde) – Timmerlah – Weststadt Donaustraße	31.05.2028
BSVG	461	PTB – Kanzlerfeld – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	464	Rühme – Stadion	31.05.2028
BSVG	465	Broitzem – Geitelde – Rünigen	31.05.2028
BSVG	471	Klinikum Salzdahlumer Straße – Jägersruh Siedlung	31.05.2028
BSVG	480	Groß Schwülper – Watenbüttel – Braunschweig Rathaus	31.05.2028
BSVG	481	Leiferde – Stöckheim	31.05.2028
BSVG	484	Groß Schwülper – Rühme	31.05.2028
BSVG	485	Broitzem – Rünigen	31.05.2028
BSVG	493	Braunschweig Rathaus – Obersickte – Neuerkerode	31.05.2028
BSVG	P+R	kostenloser P+R zw. Messengelände Nord und Innenstadt/Volkswagenhalle	31.05.2028

* abweichende Genehmigungslaufzeit

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
BSVG	1	3.121	2.120	1.332
BSVG	2	1.277	1.134	594
BSVG	3	2.344	1.568	961
BSVG	4	590	511	255
BSVG	5	1.654	1.115	683
BSVG	411	2.322	2.116	1.325
BSVG	412A	-	-	14
BSVG	412B	641	395	323
BSVG	413	2.490	2.237	1.313
BSVG	414A	-	8	46
BSVG	414B	328	272	148
BSVG	416	2.121	1.965	1.229
BSVG	417	483	448	305
BSVG	418	649	664	592
BSVG	419	1.107	763	477
BSVG	420	1.689	1.298	595
BSVG	422	760	575	300
BSVG	424A	94	175	222
BSVG	424B	429	312	228
BSVG	427A	30	64	106
BSVG	427B	599	468	193
BSVG	429	1.121	791	487
BSVG	431A	50	112	227
BSVG	431B	1.513	1.128	177
BSVG	433	941	-	-
BSVG	434A	74	72	213
BSVG	434B	19	108	36
BSVG	436	580	93	93
BSVG	437	183	-	-
BSVG	442	46	-	-
BSVG	443	755	525	-
BSVG	445	759	379	190
BSVG	450	1.052	460	312
BSVG	451	4	-	-
BSVG	452	1.136	584	418
BSVG	454A	6	24	41
BSVG	454B	83	75	49
BSVG	455A	-	-	52
BSVG	455B	231	210	153
BSVG	460	816	331	241
BSVG	461	527	-	-
BSVG	464	73	-	-
BSVG	465A	21	64	112

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

Fortsetzung: Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
BSVG	465B	301	274	210
BSVG	471	150	143	129
BSVG	480	290	-	-
BSVG	481	14	-	-
BSVG	484A	34	18	-
BSVG	484B	462	195	158
BSVG	485	23	-	-
BSVG	493	-	21	21

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
BSVG	1	792.734	110.240	78.588
BSVG	2	324.358	58.968	35.046
BSVG	3	595.376	81.536	56.699
BSVG	4	149.860	26.572	15.045
BSVG	5	420.116	57.980	40.297
BSVG	411	589.788	110.032	78.175
BSVG	412A	-	-	826
BSVG	412B	162.814	20.540	19.057
BSVG	413	632.460	116.324	77.467
BSVG	414A	-	416	2.714
BSVG	414B	83.312	14.144	8.732
BSVG	416	538.734	102.180	72.511
BSVG	417	122.682	23.296	17.995
BSVG	418	164.846	34.528	34.928
BSVG	419	281.178	39.676	28.143
BSVG	420	429.006	67.496	35.105
BSVG	422	193.040	29.900	17.700
BSVG	424A	23.876	9.100	13.098
BSVG	424B	108.966	16.224	13.452
BSVG	427A	7.620	3.328	6.254
BSVG	427B	152.146	24.336	11.387
BSVG	429	284.734	41.132	28.733
BSVG	431A	12.700	5.824	13.393
BSVG	431B	384.302	58.656	10.443
BSVG	433	239.014	-	-
BSVG	434A	18.796	3.744	12.567
BSVG	434B	4.826	5.616	2.124
BSVG	436	147.320	4.836	5.487
BSVG	437	46.482	-	-

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

Fortsetzung: Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
BSVG	442	11.684	-	-
BSVG	443	191.770	27.300	-
BSVG	445	192.786	19.708	11.210
BSVG	450	267.208	23.920	18.408
BSVG	451	1.016	-	-
BSVG	452	288.544	30.368	24.662
BSVG	454A	1.524	1.248	2.419
BSVG	454B	21.082	3.900	2.891
BSVG	455A	-	-	3.068
BSVG	455B	58.674	10.920	9.027
BSVG	460	207.264	17.212	14.219
BSVG	461	133.858	-	-
BSVG	464	18.542	-	-
BSVG	465A	5.334	3.328	6.608
BSVG	465B	76.454	14.248	12.390
BSVG	471	38.100	7.436	7.611
BSVG	480	73.660	-	-
BSVG	481	3.556	-	-
BSVG	484A	8.636	936	-
BSVG	484B	117.348	10.140	9.322
BSVG	485	5.842	-	-
BSVG	493	-	1.092	1.239

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus



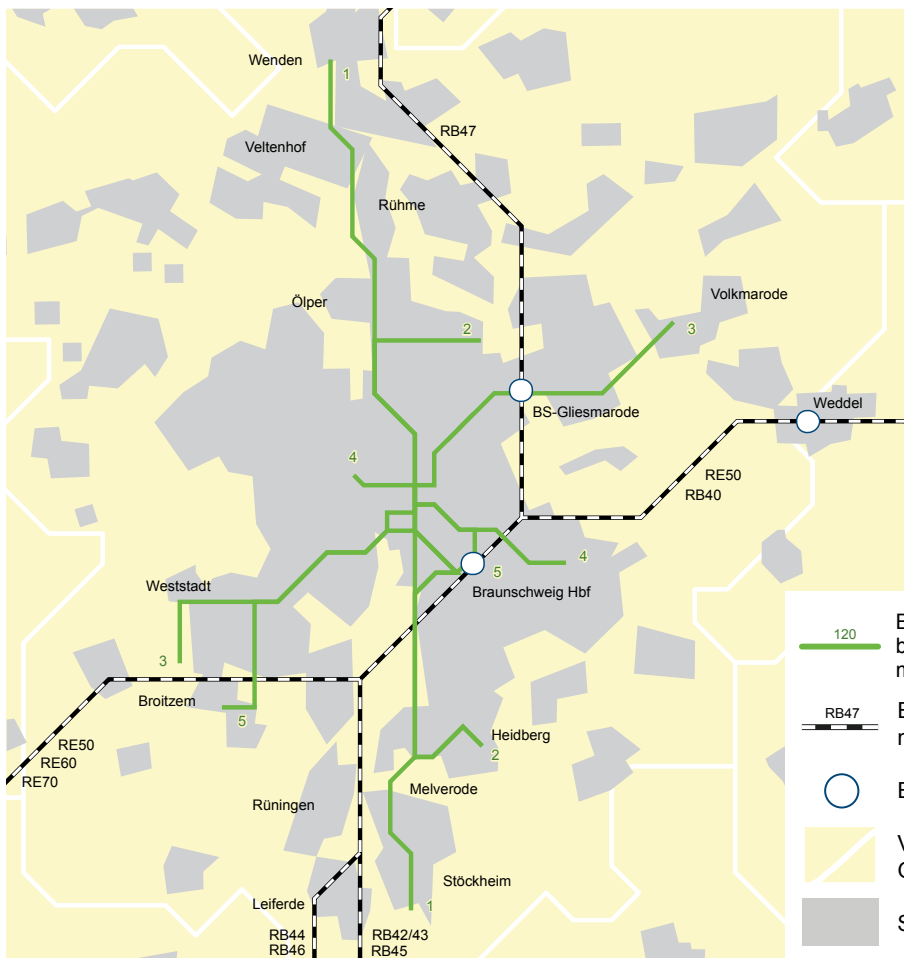
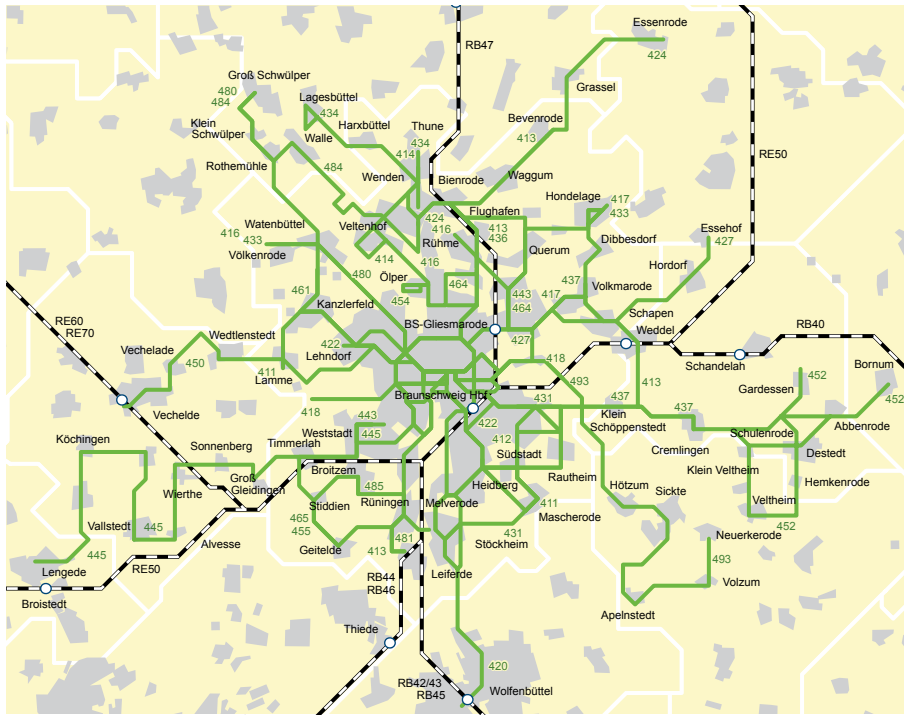
Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus






Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
1	BSVG	4:35	00:27	4:35	00:27	4:35	4:27	4:30	0:27
2	BSVG	4:50	23:01	4:50	23:01	4:55	23:01	9:15	23:01
3	BSVG	4:40	00:16	4:40	00:16	4:40	4:16	4:40	0:16
4	BSVG	5:02	22:55	5:02	22:55	5:02	22:55	9:32	22:55
5	BSVG	4:48	00:29	4:48	00:29	4:48	4:29	5:13	0:29
411	BSVG	4:45	00:23	4:45	00:23	4:45	4:23	4:30	0:23
412	BSVG	4:47	0:25	4:47	0:25	4:48	4:25	5:18	0:25
413	BSVG	4:34	00:23	4:34	00:23	4:34	4:23	4:34	0:23
414	BSVG	4:34	00:23	4:34	00:23	4:34	4:23	4:34	0:23
416	BSVG	4:33	00:22	4:33	00:22	4:33	4:22	4:33	0:22
417	BSVG	4:56	00:31	4:56	00:31	4:56	4:31	5:17	0:31
418	BSVG	4:59	00:11	4:59	00:11	4:59	4:11	4:44	0:11
419	BSVG	5:20	01:32	5:20	01:32	5:20	4:32	4:50	1:32
420	BSVG	4:40	00:28	4:40	00:28	4:31	4:28	6:10	0:28
422	BSVG	5:00	20:51	5:00	20:51	7:05	19:51	9:05	19:51
424	BSVG	4:51	0:42	4:51	0:42	4:51	4:42	5:18	0:42
427	BSVG	5:15	0:26	5:15	0:26	5:47	4:32	6:17	0:26
429	BSVG	4:32	00:36	4:32	00:36	4:32	4:06	4:32	0:06
431	BSVG	4:42	00:32	4:42	00:32	4:49	4:32	4:34	0:32
433	BSVG	5:37	18:57	-	-	-	-	-	-
434	BSVG	5:40	00:36	5:40	00:36	4:54	4:36	5:23	0:36
436	BSVG	5:26	21:28	5:26	21:28	9:03	19:11	9:03	19:11
437	BSVG	6:18	16:00	-	-	-	-	-	-
442	BSVG	7:11	13:51	-	-	-	-	-	-
443	BSVG	5:47	20:40	5:47	20:40	8:47	19:04	-	-
445	BSVG	5:04	21:21	5:04	21:21	5:34	21:21	11:45	19:11
450	BSVG	5:03	23:18	5:03	23:18	6:08	4:35	11:38	21:18
450	BSVG	5:03	23:18	5:03	23:18	6:08	4:35	11:38	21:18
451	BSVG	7:05	7:17	-	-	-	-	-	-
452	BSVG	4:46	22:39	4:46	22:39	6:00	4:56	11:00	20:25
454	BSVG	5:08	0:18	5:08	0:18	5:08	4:18	5:13	0:18
455	BSVG	5:01	00:24	5:01	00:24	5:15	4:24	5:15	0:24
461	BSVG	5:32	19:45	5:32	19:45	-	-	-	-
464	BSVG	6:59	16:26	-	-	-	-	-	-
465	BSVG	5:28	0:40	5:28	0:40	5:28	4:40	5:16	0:40
471	BSVG	4:47	0:19	4:47	0:19	4:47	4:19	4:32	0:19
480	BSVG	6:02	21:00	6:02	21:00	-	-	-	-
481	BSVG	7:03	13:46	-	-	-	-	-	-
484	BSVG	5:31	23:42	5:31	23:42	6:45	23:41	11:45	23:41
485	BSVG	7:28	16:26	-	-	-	-	-	-
493	BSVG	1:00	1:33	1:00	1:33	1:00	1:33	-	-

Karte
E2.13

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus



-  Bus- und Stadtbahnverbindung mit Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 50 Peine – Ilsede

E2.14

Das Teilnetz 50 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Peine sowie Linien in der Verkehrsrelation Ilsede – Peine.

Ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Peine hat weitergehende Aufgaben und Funktionen als in einer Flächengemeinde. Das Stadtbusnetz erfordert sowohl Verkehrsverbindungen zwischen den Stadtteilen und wichtigen Zielen innerhalb des Stadtgebiets als auch Verknüpfungen zu weiteren lokalen und regionalen Verkehren über die Stadtgrenze hinaus. In Abstimmung mit der Stadt Peine ist deshalb ein vertaktetes Stadtbussystem anzustreben, welches im Zusammenwirken weitergehender lokaler und regionaler Verbindungen mindestens einen konsequenten Stundentakt bietet. In Schwachlastzeiten ist das Angebot durch flexible Bedienungsweisen zu ergänzen.

Stadtbusnetz

Das Netz des Stadtbusverkehrs in Peine umfasst vier Linien, welche die Stadtteile Vöhrum (Linie 522), Stederdorf (Linie 525) und Oststadt (Linie 524) sowie das Klinikum (Linie 521) sternförmig mit dem ZOB an der Eisenbahnstation Peine und der Innenstadt verbinden. Es sind also nicht alle Stadtteile in den Stadtbusverkehr eingebunden. Die weiteren Ortsteile sind über lokale und/oder regionale Busverkehre an die Innenstadt angebunden.

Auf den RegioBus-Verbindungen werden die nach dem Kap. D2.1 bestehenden Bedienungsstandards angewendet und somit ein einheitlicher Takt angeboten. Auf Relationen des lokalen Busverkehrs ist hingegen kein einheitliches Angebot realisiert. Das Nahverkehrsangebot in den Stadtteilen ist trotz ähnlich hoher Einwohnerzahl und Mobilität zum Stadtkern unterschiedlich. Diese Unterschiede werden besonders von einem sehr hohen Schülerverkehrsanteil verursacht, welcher das gesamte Nahverkehrsangebot im Landkreis Peine prägt.

Vorrangig ist das Nahverkehrsangebot für folgende Stadtteile zu verbessern bzw. in das Stadtverkehrsnetz zu integrieren und der Angebotsumfang auszuweiten: Duttonstedt, Essinghausen (Linie 509); Woltorf (Linie 512) Schmedenstedt, Dungenbeck (Linie 515). Ein attraktiveres Angebot auf den Linien 509, 512 und 515 könnte, vor allem auf den Abschnitten innerhalb des Stadtgebietes Peine, die Fahrgastnachfrage steigern.

Für alle in Peine verkehrenden Linien gilt, die Anschlüsse untereinander zu optimieren sowie ein standardisiertes Angebot zu schaffen. Um die Attraktivität des ÖPNV für den Freizeitverkehr zu steigern, ist es außerdem nötig, Fahrtmöglichkeiten in den späteren Abendstunden anzubieten, insbesondere an Freitagen und Samstagen. Des Weiteren ist zu überprüfen, inwieweit das Angebot am Wochenende ausgeweitet werden kann. Die Erweiterung der Spät- und Wochenendverkehre kann neben den festen Linienverkehrsangeboten durch den Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erfolgen bzw. ergänzt werden. Es ist zu prüfen, zumindest bei Großveranstaltungen ein attraktives ÖPNV-Angebot für die An- und Abreise der Besucher zu testen.

Ilsede – Peine

Auf Grund der starken Verflechtung und einer ausgeprägten Mobilität zwischen Ilsede und Peine ist das Nahverkehrsangebot in dieser Relation zu optimieren. Dies erfordert eine umfassende Abstimmung mit Linien des Teilnetzes 53, weshalb eine Harmonisierung der Teilnetze zeitlich parallel erfolgt.

Das Verkehrsangebot wird über verschiedene Linien mit unterschiedlichem Bedienungsangebot erbracht. Die RegioBus-Linie 530 verläuft von Broistedt, Lengede und Groß Lafferde über den ZOB in Groß Ilsede auf direktem Weg nach Peine. Von Groß Bülten und Ölsburg aus verkehrt die Linie 517 auf gleichen Linienweg über Groß Ilsede und Klein Ilsede nach Peine. Weitere Linien zwischen Ilsede und Peine verkehren auf anderen Wegen. Das Angebot ist stark von Schulverkehrsfahrten geprägt.

Insgesamt ist das Angebot durch eine bessere Abstimmung der vorhandenen Verkehre zu optimieren, um die Potenziale der hohen Mobilität auszuschöpfen. Mit einem attraktiven ÖSPV-Angebot kann sich in dieser Relation der ÖV-Anteil am Modal-Split positiv entwickeln. Deshalb sind insbesondere die Linien 517 und 530 besser aufeinander abzustimmen, so dass diese sich möglichst zu einem Halbstundentakt überlagern. Die Verknüpfung mit dem RE60/70 sollte vorzugsweise über die RegioBus-Verbindung bestehen bleiben.

Teilnetz 50 Peine – Ilsede

• Stadt Peine

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Kernstadt	25.023
Stederdorf	5.441
Wendesse	154
Duttenstedt	958
Essinghausen	1.787
Woltorf	1.993
Schmedenstedt	976
Dungelbeck	1.833
Handorf	897
Berkum	300
Rosenthal	1.047
Schwicheldt	1.245
Vöhrum	6.928
Eixe	621
Röhrse	260
Gesamt	49.463

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Ilsede	476	7.503	7.979
Hannover	659	7.062	7.721
Edemissen	306	6.764	7.070
Braunschweig	471	5.753	6.224
Lahstedt	158	2.932	3.090
Wendeburg	139	2.458	2.597
Hohenhameln	105	2.180	2.285
Salzgitter	16	1.957	1.973
Vechede	75	1.758	1.833
Lehrte	47	1.070	1.117
Lengede	45	933	978
Wolfsburg	10	936	946
Hildesheim	59	701	760

Teilnetz 50 Peine – Ilsede

• Gemeinde Ilsede

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Adenstedt	1.931
Bülten	1.743
Gadenstedt	2.389
Groß Bülten	1.425
Groß Ilsede	2.687
Groß Lafferde	2.658
Klein Ilsede	1.920
Münstedt	1.000
Oberg	2.131
Ölsburg	2.806
Solschen	1.098
Gesamt	21.788

• ehemalige Gemeinde Ilsede

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Peine	486	7.751	8.237
Lahstedt	575	3.212	3.787
Hannover	135	1.597	1.732
Hohenhameln	33	985	1.018
Braunschweig	26	727	753
Lengede	65	477	542

• ehemalige Gemeinde Lahstedt

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Ilsede	595	3.445	4.040
Peine	154	2.833	2.987
Hannover	116	1.164	1.280
Braunschweig	47	1.169	1.216
Salzgitter	11	1.074	1.085
Lengede	248	696	944
Hohenhameln	51	616	667

Teilnetz 50 Peine – Ilsede

Linien, Linienverlauf, Harmonisierungsdatum Dezember 2024

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
PVG	515	Groß Ilsede – Oberg – Schmedenstedt – Peine	31.10.2024
PVG	521	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Klinikum	31.12.2018
PVG	522	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Vöhrum Bahnhof	31.12.2018
PVG	524	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Oststadt – Peine Bahnhof	31.12.2018
PVG	525	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Stederdorf – Peine Bahnhof	31.12.2018

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
PVG	515A	-	15	-
PVG	515B	647	175	-
PVG	521	298	218	64
PVG	522A	-	-	16
PVG	522B	497	289	128
PVG	524A	-	15	-
PVG	524B	104	53	-
PVG	525	134	95	-

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
PVG	515A	-	780	-
PVG	515B	164.338	9.100	-
PVG	521	75.692	11.336	3.776
PVG	522A	-	-	944
PVG	522B	126.238	15.028	7.552
PVG	524A	-	780	-
PVG	524B	26.416	2.756	-
PVG	525	34.036	4.940	-

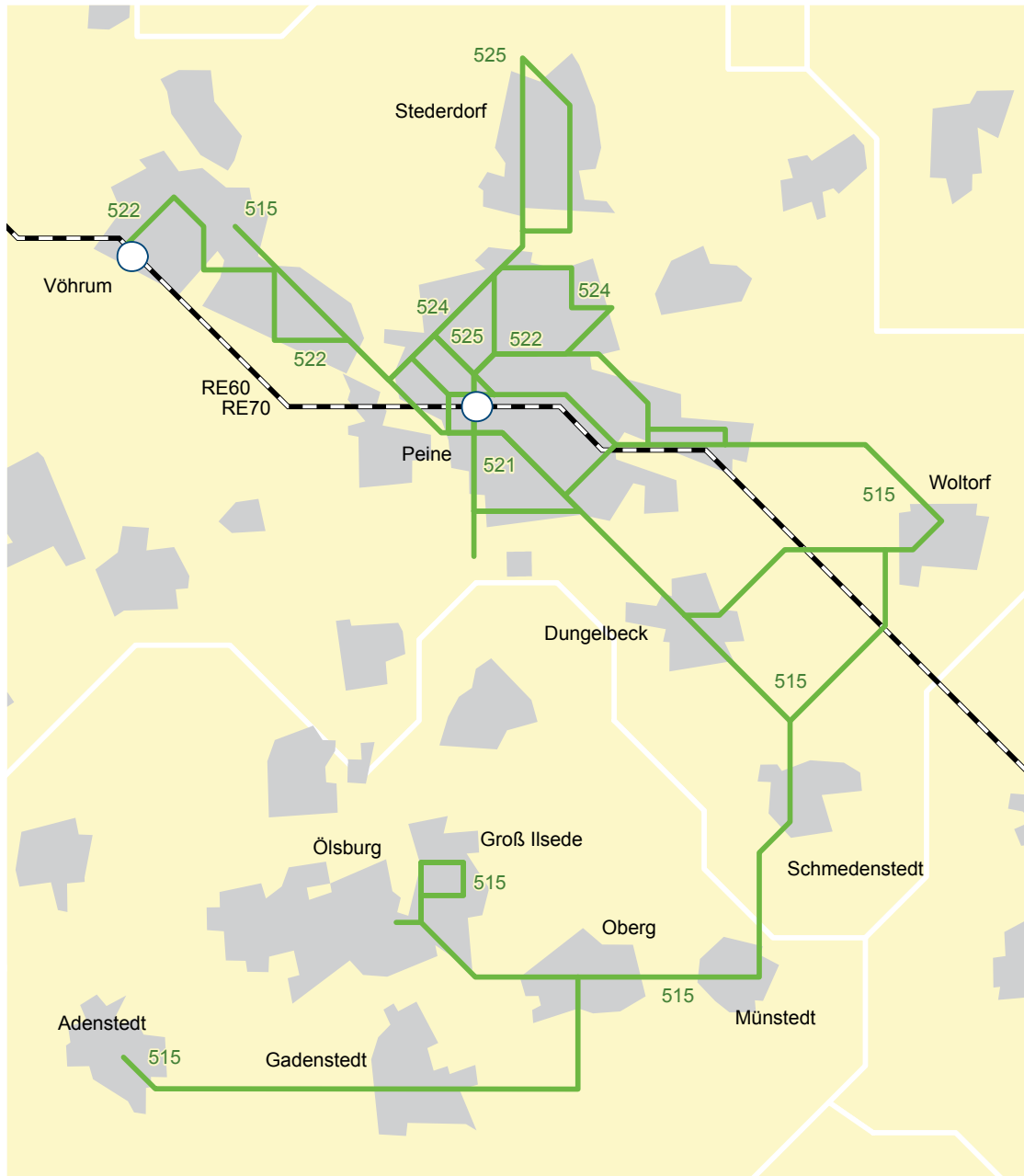
A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
515	KVM	5:51	19:14	5:51	19:14	6:52	15:30	-	-
521	KVM	5:48	19:11	5:48	19:11	7:15	22:46	11:45	22:36
522	KVM	5:05	20:06	5:05	20:06	6:15	19:04	9:45	18:30
524	KVM	6:03	19:05	6:03	19:05	7:41	16:03	-	-
525	KVM	5:43	18:36	5:43	18:36	8:04	16:34	-	-

Teilnetz 50 Peine – Ilsede

Karte
E2.14

- 120 Busverbindung mit
Liniennummer
- RB47 Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
- Eisenbahnstation
- Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
- Siedlungsflächen

E2.15

Teilnetz 51 Edemissen

Das Teilnetz 51 umfasst den Bereich der Gemeinde Edemissen mit der RegioBus-Verbindung Edemissen – Peine und den lokalen Linien.

RegioBus-Linie 500

Die RegioBus-Linie 500 verkehrt zwischen Peine und Edemissen. Die Linie erfüllt als wesentliche Aufgaben die Sicherstellung der Anschlüsse an die Station Peine und die Bedienung aller Ortschaften in dieser Relation. In der geraden Stunde führt der Fahrtverlauf von Peine über Wendesse, Oelheim, Oedesse, Edemissen und auf direkten Weg zurück nach Peine. In der ungeraden Stunde wird dieser Linienweg entsprechend in umgekehrter Reihenfolge bedient – von Peine direkt nach Edemissen und zurück über Oedesse, Oelheim und Wendesse nach Peine. Dieses Bedienungskonzept stellt sicher, dass die Anschlüsse am Bahnhof Peine zum RE60/70 mit einem ausreichenden Übergang ermöglicht werden.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln. In den Abendstunden Montag bis Samstag ist der Bedienungszeitraum so auszuweiten, dass die Durchführung von Freizeitverkehren mit dem ÖPNV ermöglicht wird.

Lokales Bedienungskonzept

Die lokalen Linien 506 (Eickenrode – Plockhorst – Eddesse – Edemissen), 507 (Oehlerse – Abbensen – Edemissen) und 508 (Wipshausen – Alvesse – Blumenhagen – Edemissen) sind besser an das Angebot der RegioBus-Linie 500 anzupassen. Eine durchgehende Vernetzung in und aus Richtung Peine mit einem festen Verknüpfungspunkt in Edemissen ist anzustreben. Dies ist sowohl über feste lokale Linienverkehre als auch über differenzierte Bedienungsweisen zu erreichen.

Wipshausen – Braunschweig

Die dem Teilnetz 52 zugeordnete RegioBus-Linie 560 verbindet den OT Wipshausen der Gemeinde Edemissen mit dem Oberzentrum Braunschweig. Der Abschnitt Wipshausen – Wendeburg ist jedoch als regional bedeutsame Verbindung entfallen, so dass dieser als lokale Verbindung einzustufen ist. Gemeinsam mit dem Landkreis Peine ist zu prüfen, in welcher Form die vorhandenen Verkehre weiter zu führen sind bzw. ein neues Angebotskonzept zu entwickeln ist. Im Kapitel E2.16 wird darauf genauer eingegangen.

Anbindung an den RE30

Durch die Linie 507 wird die Station Dollbergen im Rahmen eines Probetriebes mit der Gemeinde Edemissen verbunden. Es ist sinnvoll, die tariflichen Regelungen zu überprüfen, um durch eine für die Fahrgäste günstigere Tarifierung eine höhere Nachfrage zu erreichen. Dazu sollen Gespräche mit der Region Hannover geführt werden.

51

Teilnetz 51 Edemissen

- **Gemeinde Edemissen**

Einwohnerzahl (Stand 21.07.2015)	
Abbensen	2.178
Alvesse	462
Blumenhagen	466
Eddesse	920
Edemissen	3.351
Eickenrode	367
Mödesse	407
Oedesse	721
Oelerse	549
Plockhorst	759
Rietze	270
Voigtholz-Ahlemissen	166
Wehnsen	492
Wipshausen	1.705
Gesamt	12.813

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Peine	345	6.907	7.252
Hannover	81	2.157	2.238
Braunschweig	56	1.189	1.245
Wendeburg	70	528	598

- **Stadt Peine** **siehe Teilnetz 50**
- **Gemeinde Wendeburg** **siehe Teilnetz 52**

Teilnetz 51 Edemissen

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2018

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
RBB	500	Peine – Edemissen – Peine	31.12.2018
RBB	505	Peine – Vöhrum – Abbensen – Röhre	31.12.2018
RBB	506	Eickenrode – Eddesse – Edemissen – Peine	31.12.2018
RBB	507	Oelerse – Edemissen (– Dollbergen)	31.12.2018
RBB	508	Edemissen – Rietze – Wipshausen	31.12.2018

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
RBB	500	384	174	131
RBB	505	441	115	-
RBB	506	621	117	-
RBB	507	157	39	-
RBB	508A	-	136	-
RBB	508B	381	-	-

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
RBB	500	97.536	9.048	7.729
RBB	505	112.014	5.980	-
RBB	506	157.734	6.084	-
RBB	507	39.878	2.028	-
RBB	508A	-	7.072	-
RBB	508B	96.774	-	-
PVG	524B	26.416	2.756	-
PVG	525	34.036	4.940	-

A = Anruf-Linientaxi

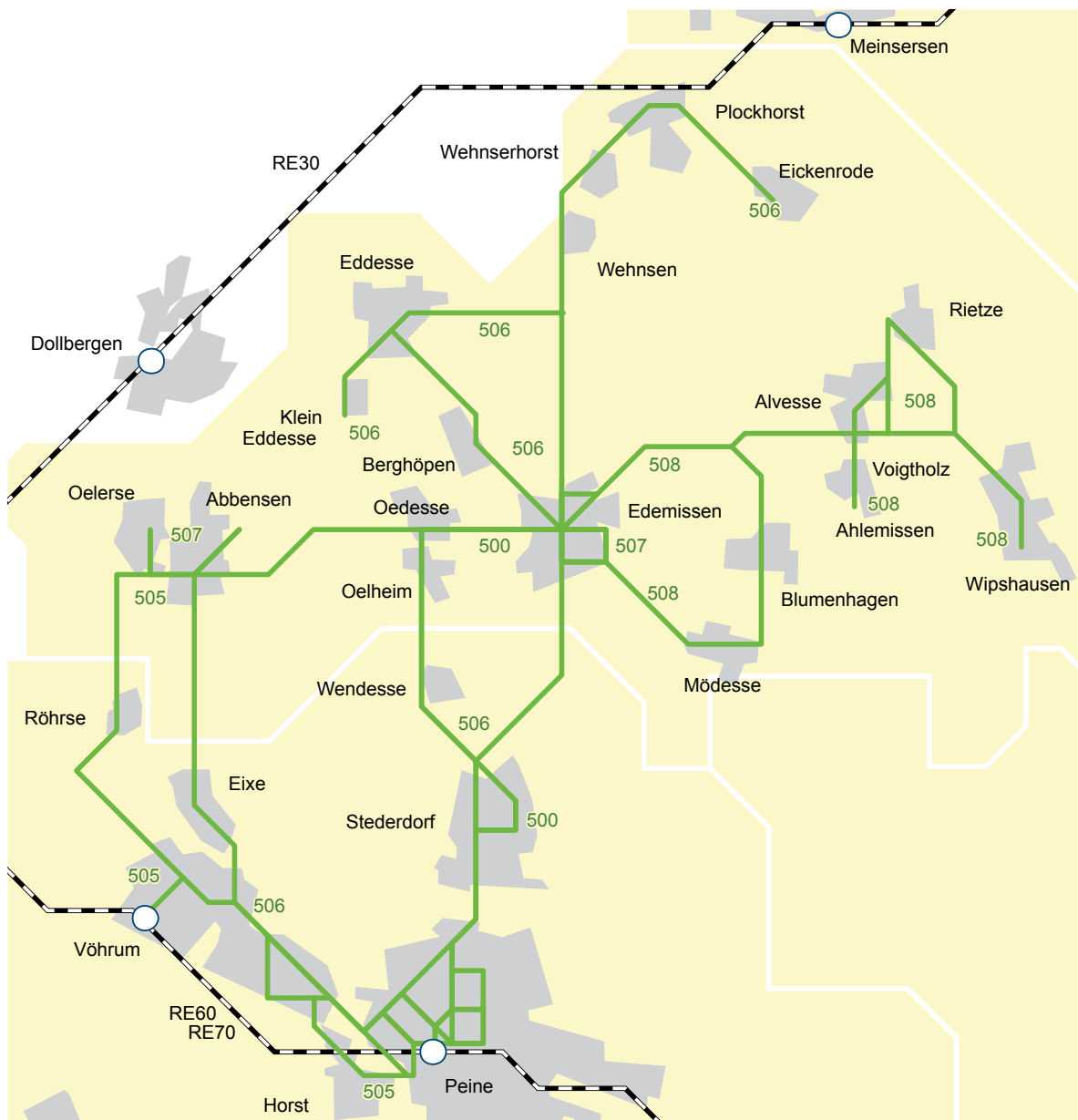
B = Bus






Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
500	RBB	5:40	22:03	5:40	22:03	7:34	22:22	8:34	19:22
505	RBB	5:25	19:19	5:25	19:19	7:39	14:19	-	-
506	RBB	5:55	19:26	5:55	19:26	7:30	14:26	-	-
507	RBB	6:31	17:28	6:31	17:28	8:40	11:16	-	-
508	RBB	5:57	19:31	5:57	19:31	7:30	14:33	-	-

Teilnetz 51 Edemissen

Karte
E2.15



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

E2.16 Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg

Das Teilnetz 52 umfasst die Bedienungsgebiete der Gemeinden Vechelde und Wendeburg mit den Verkehrsbeziehungen zueinander sowie Richtung Peine und Braunschweig.

ÖPNV-Angebot der Gemeinde Vechelde

Die Gemeinde Vechelde wird mit der Linie 445 und mit der RegioBus-Linie 450 mit Braunschweig verbunden. Diese Linien sind dem Teilnetz 40 Braunschweig zugeordnet.

Die RegioBus-Linie 450 führt von Vechelde aus über Wedtlenstedt nach Braunschweig und bietet für die in dieser Relation stark ausgeprägte Mobilität ein gutes Angebot. Zu entwickeln ist jedoch eine Verdichtung an Samstagen nach dem Mindestbedienungsangebot in der Karte E1.2. Nach Fertigstellung der Durchfahrtsmöglichkeit für den Omnibusverkehr im Bereich des Raffturms ist eine Verlängerung der Linie 418 über den Madamenweg bis nach Lamme einzurichten und in diesem Zuge die RegioBus-Linie 450 wieder über den alten Linienweg über die OT Denstorf und Klein Gleidingen zu führen. Dies entspricht auch den Planungen der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH.

Die Linie 514 stellt die Verbindung der Ortschaften Bettmar, Sierße und Wahle nach Vechelde her und ist verknüpft mit der Linie 450 von und nach Braunschweig. In der Gegenrichtung verknüpft die Linie die Orte mit der Station Vechelde (Westseite) und realisiert auch hier den Übergang zur Linie 450 sowie den Eisenbahnverbindungen von und nach Braunschweig und Hannover. Dieses Angebot ist im heutigen Umfang und in der Funktion beizubehalten.

Mit der Umsetzung des „Regionalbahnkonzeptes 2014+“ mit dem ganztägigen Stundentakt des RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg (ENNO) im Dezember 2015 wurde das SPNV-Angebot für die Gemeinde Lengede deutlich attraktiver u. a. durch eine engere Taktung und eine durchgängige Verbindung nach Wolfsburg über Braunschweig. Vor allem die Verbindung nach Braunschweig über die Schiene hat stark an Bedeutung gewonnen.

Die BSVG überprüft im Auftrag der Stadt Braunschweig aus wirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht die Buslinien, die über die Stadtgrenze hinaus ins Umland führen. Diese Überprüfung betrifft auch die Linien 445 und 450. Eine Variante für die Linie 445 sieht vor, dass die Linie nur noch den Linienabschnitt zwischen Vallstedt und der Weststadt Braunschweig bedient. An der Haltestelle Donaustraße hat die Linie Anschlüsse an die Stadtbahn Richtung Innenstadt.

In diesem Zusammenhang hat der ZGB zusammen mit der BSVG und der PVG ein verändertes Angebotskonzept entwickelt. Ziel dabei war, den umwegigen Linienvorlauf zwischen Vallstedt und Lengede aufzulösen sowie eine Anbindung der südlich von Vechelde gelegenen Ortschaften an die Stationen in Broistedt und Vechelde zu schaffen.

Zwischen Vechelde und Lengede würde die Linie 516 über die Ortschaften Köchingen, Liedingen, Bodenstedt und Vallstedt nach Lengede bis zur Station Broistedt verkehren. Dort ist die Linie mit den Verbindungen von/nach Braunschweig verknüpft. In Vechelde sollen an der Eisenbahnstation Übergänge zu den Zügen des RE60/70 von/nach Hannover und Braunschweig hergestellt werden. Darüber hinaus würde es Anschlüsse an die RegioBus-Linie 450 geben, die eine direkte Anbindung an die Innenstadt von Braunschweig herstellt.

Da die dargestellte Variante verkehrlich attraktiver ist als die derzeitige Linie 445 wird sie im Nahverkehrsplan erläutert. Die Kosten dieser Variante für den Bereich des Landkreises Peine werden aber voraussichtlich höher sein als heute. Gemeinsam mit dem Landkreis Peine und

den Gemeinden Lengede und Vechelde wird zu entscheiden sein, welche Veränderungen umsetzbar sind.

Die SPNV-Anbindung durch den RE60/70 bietet für Vechelde attraktive regionale und überregionale Bahnverbindungen von/nach Braunschweig bzw. von/nach Peine – Hannover – Rheine/Bielefeld.

ÖPNV-Angebot der Gemeinde Wendeburg

Die Relation Wendeburg – Braunschweig wird durch die RegioBus-Linie 560 bedient. Die Linienführung von Wendeburg über Bortfeld nach Braunschweig ermöglicht auch Fahrten zwischen Wendeburg und Bortfeld und erfüllt somit auch lokale Beförderungsansprüche innerhalb der Gemeinde Wendeburg.

Der Abschnitt Wendeburg – Wipshausen wird im Ergebnis der Untersuchung regional bedeutsamer Verbindungen als nicht regional bedeutsam eingestuft. Die Verbindung über Wendeburg hinaus ist somit im lokalen Busverkehr abzubilden, wobei die Bedienung der Relation weiterhin über die Linie 560 durchgeführt werden könnte, wenn dies umlauftechnisch günstiger ist oder andere betriebliche Vorteile dafür sprechen. Sollte sich bei der Prüfung eine andere lokale Erschließung als sinnvoll herausstellen, so ist in jedem Fall weiterhin eine Anbindung von Wipshausen an Braunschweig zu gewährleisten. Verschiedene Möglichkeiten sind zu überprüfen, z. B. eine Verknüpfungsfunktion in Wendeburg an die Linie 560 oder an eine in Groß Schwülper verkehrende Linie (111, 480, 484). Bei einer Neukonzeption der Erschließung der Ortschaften nördlich von Wendeburg sind die in dem Bereich verkehrenden Linien 509, 512 und 513 einzubeziehen.

Wendeburg – Peine

Die Verbindung Wendeburg – Peine wird durch die Busverbindung der Linie 512 hergestellt. Da es sich hier um eine wichtige lokale Achse handelt und die Mobilität relativ stark ist, ist das Angebot hinsichtlich der Vorgaben der Bedienungsstufe 3 zu überprüfen und entsprechend auszuweiten. Die Linie bedient im Linienverlauf auch den zur Stadt Peine gehörenden Ortsteil Woltdorf. Die Mobilität des Ortes ist in erster Linie auf Peine ausgerichtet. In Peine bedient die Linie 512 auch die westlichen Gewerbe- und Wohngebiete Peines sowie die Eisenbahnstation im Zentrum der Kreisstadt Peine. Ein verbessertes Angebot auf der Linie 512, vor allem auf dem Abschnitt Woltdorf – Peine, könnte die Fahrgastnachfrage steigern.

In der Relation Peine – Meerdorf – Wipshausen verkehrt die Linie 509. Das Fahrtenangebot ist insgesamt gemäß der Bedienungsstufe 3 zu überprüfen und ggf. zu ergänzen. Die auf dem Linienweg liegenden Orte Essinghausen und Duttonstedt liegen im Stadtgebiet von Peine und sollten daher intensiver in das Stadtbusnetz eingebunden werden. Ein verbessertes Angebot auf der Linie 509 könnte auf diesem Abschnitt die Fahrgastnachfrage steigern.

Die Linien 509 und 512 sind dahingehend zu prüfen, welche Bedürfnisse diese Linien in Zukunft vorrangig abdecken sollen. Verknüpfungen mit dem RE60/70 von/nach Hannover werden offenbar u. a. aus tariflichen Gründen eher wenig nachgefragt. Es ist deshalb zu überprüfen, ob andere Schwerpunkte, wie z. B. die Berücksichtigung der Geschäftszeiten des Einzelhandels in der Peiner Innenstadt, von den Fahrgästen gewünscht sind. Insgesamt ist das Bedienungsangebot auszuweiten, um vor allem die Linien für die Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehre attraktiver zu machen. Die Taktlage der Linie 512 ist nach Möglichkeit auch dahingehend zu optimieren, bessere Anschlüsse an die RegioBus-Linie 560 in Wendeburg herzustellen.

Vechelde – Wendeburg

Die Relation zwischen den Gemeinden Wendeburg und Vechelde bedient die Linie 513. Das Angebot ist vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet und bietet den Bürgern kaum Möglichkeiten den ÖPNV für Freizeitaktivitäten zu nutzen. Das Angebot der Linie 513 ist deshalb hinsichtlich der Bedienstufe 3 zu überprüfen und auch ein Fahrtenangebot am Wochenende mit differenzierten Bedienungsweisen einzurichten.

52



Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg

• Gemeinde Wendeburg

Einwohnerzahl (Stand 07.07.2015)	
Bortfeld	2.430
Harvesse	383
Meerdorf	1.076
Neubrück	1.292
Rüper	181
Sophiental	456
Wendeburg	4.198
Wense	292
Gesamt	10.308

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	359	6.113	6.472
Peine	152	2.452	2.604
Papenteich	93	1.389	1.482
Vechelde	83	890	973
Hannover	40	599	639
Edemissen	71	505	576

• Gemeinde Vechelde

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Alvesse	254
Bettmar	914
Bodenstedt	627
Denstorf	661
Fürstenuau	93
Groß Gleidingen	706
Klein Gleidingen	403
Köchingen	226
Liedingen	374
Sierße	828
Sonnenberg	697
Vallstedt	1.337
Vechelade	465
Vechelde	5.820
Wahle	1.314
Wedtlenstedt	1.587
Wierthe	386
Gesamt	16.692

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	994	11.577	12.571
Salzgitter	23	2.553	2.576
Peine	70	1.676	1.746
Lengede	151	1.296	1.447
Wendeburg	81	878	959
Hannover	71	728	799

- **Stadt Braunschweig** **siehe Teilnetz 40**
- **Gemeinde Edemissen** **siehe Teilnetz 51**
- **Stadt Peine** **siehe Teilnetz 50**

Teilnetz 52 Vechede – Wendeburg

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Oktober 2024

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
PVG	509	Peine – Meerdorf – Wipshausen	31.10.2024
PVG	511	Vechede – Wedtlenstedt – Groß Gleidingen	31.10.2024
PVG	512	Peine – Woltoft – Wendeburg	31.10.2024
PVG	513	Vechede – Wendeburg – Neubrück – Meerdorf	31.10.2024
PVG	514	Vechede Bhf West – Bettmar – Sierße – Wahle – Vechede Realschule	31.10.2024
PVG	516	Vechede – Vallstedt – Groß Gleidingen	31.10.2024
KVM	560	Wipshausen – Ersehof – Wendeburg – Bortfeld – Braunschweig Rathaus	31.10.2024
KVM	566	Zweidorf – Wahle – Vechede	31.10.2024

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
PVG	509A	16	119	-
PVG	509B	578	44	-
PVG	511	154	124	74
PVG	512A	29	28	-
PVG	512B	374	76	-
PVG	513A	-	15	-
PVG	513B	409	-	-
PVG	514	639	294	99
PVG	516A	123	53	-
PVG	516B	268	-	-
KVM	560A	6	-	-
KVM	560B	970	797	359
KVM	566A	164	140	-
KVM	566B	24	-	-

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Teilnetz 52 Vechede – Wendeburg

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
PVG	509A	4.064	6.188	-
PVG	509B	146.812	2.288	-
PVG	511	39.116	6.448	4.366
PVG	512A	7.366	1.456	-
PVG	512B	94.996	3.952	-
PVG	513A	-	780	-
PVG	513B	103.886	-	-
PVG	514	162.306	15.288	5.841
PVG	516A	31.242	2.756	-
PVG	516B	68.072	-	-
KVM	560A	1.524	-	-
KVM	560B	246.380	41.444	21.181
KVM	566A	41.656	7.280	-
KVM	566B	6.096	-	-

A = Anruf-Linientaxi

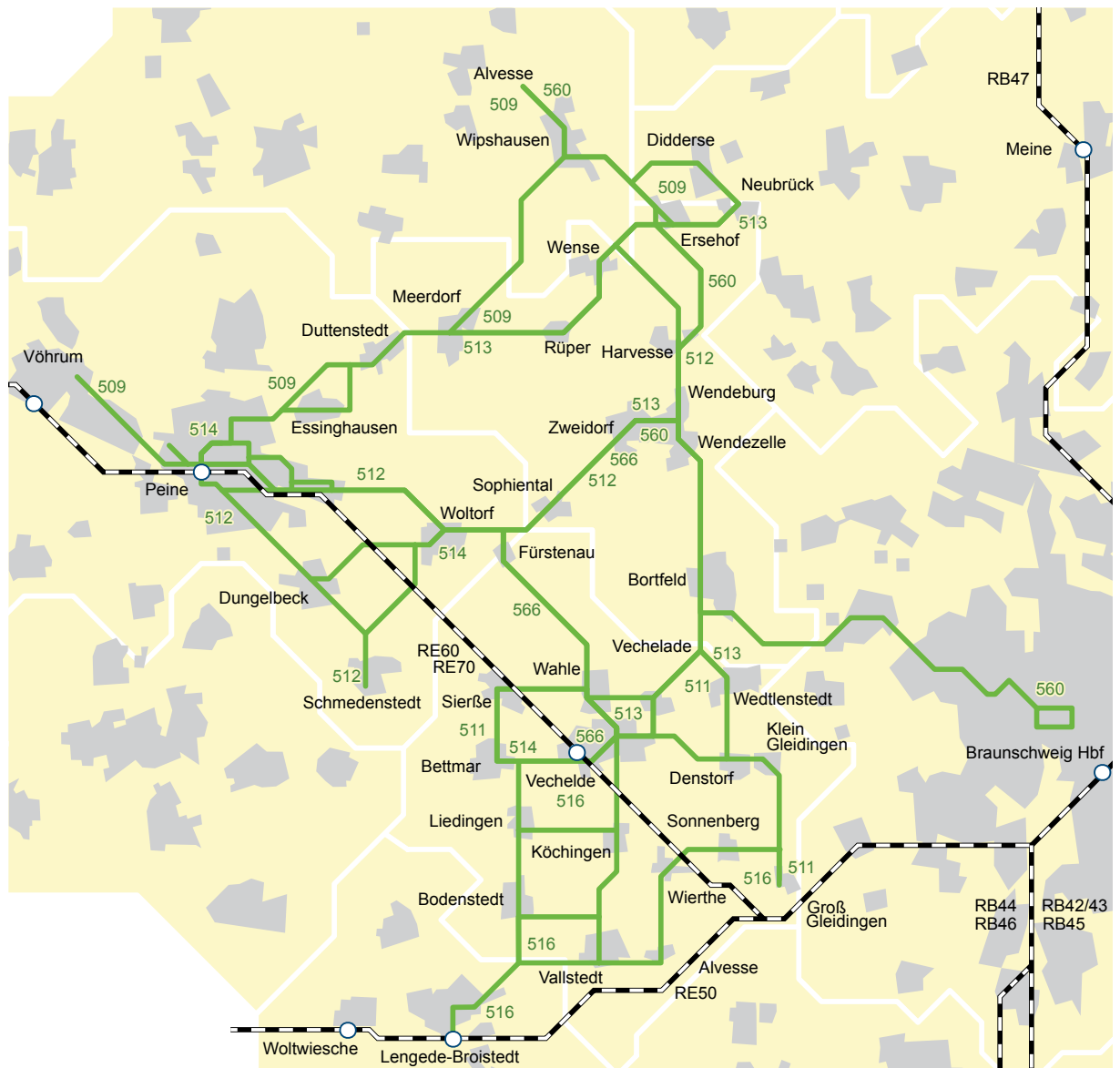
B = Bus






Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
509	KVM	5:33	19:57	5:33	19:57	6:49	14:44	-	-
511	KVM	5:03	23:19	5:03	23:1	6:06	1:36	11:36	21:19
512	KVM	5:54	19:28	5:54	19:28	7:44	15:08	-	-
513	KVM	5:37	19:30	5:37	19:30	7:33	14:57	-	-
514	KVM	4:49	0:00	4:49	0:00	7:01	0:00	11:01	22:00
516	KVM	6:52	20:02	6:32	20:02	8:18	15:02	-	-
560	KVM	5:10	23:52	5:10	23:52	5:49	1:52	9:33	21:21
566	KVM	6:25	21:49	9:06	21:49	7:06	17:49	-	-

Karte
E2.16

Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

E2.17

Das Teilnetz 53 umfasst die Bereiche der Gemeinden Hohenhameln, Ilsede und Lengede mit den RegioBus-Verbindungen Peine – Hohenhameln und Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt sowie die lokalen Verbindungen des Teilnetzes.

RegioBus 530 Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt

Zwischen Peine und Broistedt besteht die RegioBus-Linie 530. Neben den Taktfahrten werden Fahrten durchgeführt, die im Rahmen der Schülerbeförderung erforderlich sind. Die RegioBus-Linie 530 Peine - Broistedt führt von Peine, Bahnhof über Klein Ilsede, Groß Ilsede, Gadenstedt, Groß Lafferde, Klein Lafferde, Lengede, Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und endet dort am an der Eisenbahnstation. Die Fahrten der Linie 530, die ausschließlich der Schülerbeförderung dienen, haben andere Linienwege und bedienen auch andere Orte. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, diese Fahrten einer zusätzlichen Linie zuzuordnen oder mindestens gesondert darzustellen, um die Übersichtlichkeit zu verbessern.

In Peine ist die Linie 530 verknüpft mit den Zügen von und nach Hannover und Braunschweig. Auf Grund des weiten Zeitfensters der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge an der Station Lengede-Broistedt ist die Herstellung von Anschlüssen von und nach Braunschweig problematisch. Verknüpfungen an den Stationen Woltwiesche bzw. Lengede-Broistedt nach und von Hildesheim sind möglich, jedoch mit einem Übergang von etwa 15 bzw. 20 Minuten.

Zu prüfen ist ein Betriebskonzept mit kurzen Fahrzeiten im Bereich Lengede und Broistedt, so dass Übergänge an der Eisenbahnstation in Peine zum RE60/70 sicherer gestaltet werden können, beispielsweise durch Schleifenfahrten Lengede – Woltwiesche – Barbecke – Broistedt mit wechselnder Bedienungsrichtung. Dadurch könnte der Linienvverlauf verkürzt werden und hätte nur für wenige Fahrgäste Nachteile.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Die zum Teilnetz 62 zugeordnete RegioBus-Linie 640 verbindet Lengede und Broistedt mit Salzgitter-Lebenstedt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurde die Linie 640 an die neuen Fahrzeiten des RE50 angepasst. An den Stationen Lengede-Broistedt und Salzgitter-Lebenstedt bietet das neue Angebotskonzept jeweils in Lastrichtung bzw. nach dem Schwerpunkt der Pendlerausrichtung Anschlüsse an die Züge. An der Station Lengede-Broistedt werden vormittags Anschlüsse in Richtung Hildesheim und an der Station Salzgitter-Lebenstedt in Richtung Braunschweig hergestellt. Ab mittags findet ein Taktwechsel statt und die Linie 640 fungiert als Abbringer vom jeweiligen Bahnhof.

Die Linien 530 und 640 überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt. An der Haltestelle Lengede, Ortsmitte ergeben sich Verknüpfungen, die folglich aus dem Lastrichtungskonzept auf der Linie 640 entstehen. Vormittags wird die Verbindung in Richtung Peine und nachmittags in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die beiden Linien ermöglicht.

In der aufkommensstarken, von mehreren Linien bedienten Relation Peine – Ilsede sind die regionalen und lokalen Linien so zu ordnen, dass sie sich zu einem 30-Minuten-Takt überlagern. Durch eine bessere Koordinierung des ÖSPV können die hohen Mobilitätspotentiale ausgeschöpft werden. Dies erfordert eine umfassende Abstimmung mit den Linien des Teilnetzes 50.

Neben der Linie 530 existieren auf dieser Relation weitere lokale ÖSPV-Angebote auf den Linien 501, 503, 515 und 517. Die Linien 530 und 517 verkehren zwischen Groß Ilsede und Peine auf dem gleichen Linienweg, weshalb sich eine Taktüberlagerung der beiden Linien anbietet. Durch eine Neuordnung der weiteren Linien kann der ÖSPV zwischen Ilsede und Peine zusätzlich attraktiver gestaltet werden. Die Verknüpfung mit dem RE60/70 sollte vorzugsweise über die Verbindung der RegioBus-Verbindung bestehen bleiben.

Peine – Hohenhameln

In der Relation Peine – Ilsede – Hohenhameln und Peine – Hohenhameln verkehren die Buslinien 501 und 502. Das Fahrtenangebot auf den Buslinien ist infolge der starken Ausrichtung auf den Schülerverkehr nur teilweise vertaktet. Auf Grund der geographischen Lage der Ortschaften verlaufen die Fahrten oft indirekt, haben deshalb eine lange Fahrzeit und sind daher größtenteils unattraktiv. In der Hauptverkehrszeit ergänzen auf der Linie 502 fünf direkt über die Bundesstraße 494 geführte RegioBus-Fahrtenpaare das Angebot an den Werktagen von Montag bis Freitag. Zwei Fahrtenpaare werden in der Zeit zwischen ca. 5:45 Uhr und 7:15 Uhr sowie drei Fahrtenpaare zwischen 15:15 Uhr und 18:10 Uhr durchgeführt. Das Schwergewicht dieser Fahrten liegt in der schnellen Beförderung Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Peine. Das Bedienungskonzept aus direkten und indirekten Fahrten zwischen Hohenhameln und Peine ist hinsichtlich der Bedürfnisse der Bürger zu untersuchen und zu optimieren.

Das lokale bzw. regionale Nahverkehrsangebot über die Linien 501 und 502 ist insgesamt neu zu ordnen. Neben einer besserten Vertaktung und einem möglichst dichten Fahrtenangebot ist eine Ausweitung der Verkehre in den Abendstunden und am Wochenende sinnvoll, um eine höhere Attraktivität des ÖSPV in diesem Bereich zu erreichen. Der Einsatz von differenzierten Bedienungsweisen kann für diese Erweiterungen ein Instrument sein, um ein nachfragegerechtes Angebot zu ermöglichen. An festgelegten Verknüpfungspunkten in Hohenhameln, Ilsede sowie weiteren Punkten können die differenzierten, lokalen und regionalen Verkehre miteinander verbunden werden. An der Station Peine ist die Linie 502 mit dem RE 60/70 von/nach Braunschweig und Hannover verknüpft.

Soweit möglich sind Anschlüsse an die Linien 25, 31 und 32 der Regionalverkehr Hildesheim, die Linie 370 der üstra und die Linie 948 der RegioBus Hannover herzustellen bzw. zu verbessern. In der Relation Peine – Hohenhameln – Hildesheim sollte die Einrichtung einzelner direkter Verbindungen geprüft werden.

Anbindung an Hannover

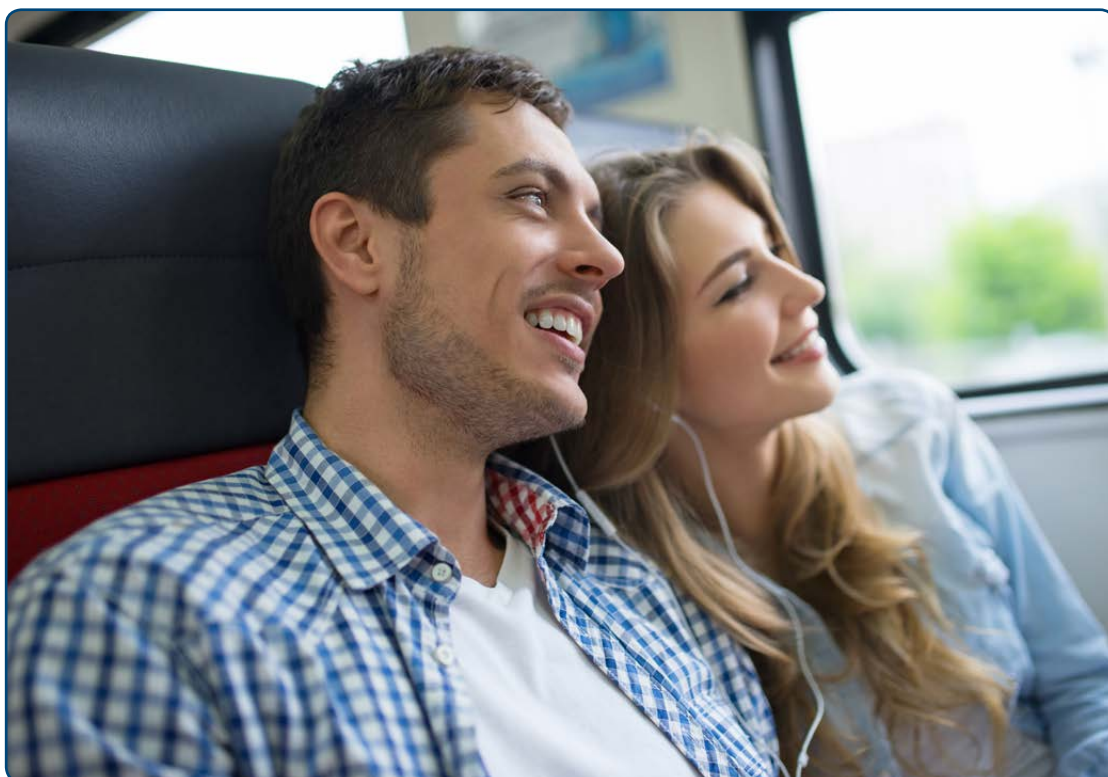
Die Relation Hohenhameln – Hämelerwald wird durch die Linie 948 der RegioBus Hannover GmbH bedient. Die Linie bietet an den Werktagen von Montag bis Freitag am Morgen Anschlüsse an die Züge nach Hannover bzw. nachmittags von den Zügen zurück nach Hohenhameln. Der Schwerpunkt der Fahrten liegt in der schnellen Beförderung Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Hämelerwald/Lehrte/Hannover in den Hauptverkehrszeiten.

Die RegioBus-Fahrten führen von Hohenhameln über Bekum, Stedum, Equord und Mehrum, nach Hämelerwald zur Bahnstation. Die Linie 948 ist dem Teilnetz Region 1 (Ost), Teilbereich Immensen/Hämelerwald/Sievershausen der Region Hannover zugeordnet und deshalb hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Ebenfalls nachrichtlich wird auf die Buslinie 370 der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe hingewiesen, die eine Verbindung von Mehrum in sehr guter Qualität über Sehnde und die hannoverschen Stadtteile Anderten und Kirchrode bis in die Südstadt von Hannover herstellt. Die Linie bietet Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Sehnde in Richtung Lehrte/Hannover und Hildesheim sowie in Hannover-Anderten zur Stadtbahnlinie 5 in Richtung Kröpke in der Innenstadt von Hannover.

Geprüft werden soll eine weitere neue Busanbindung von Hohenhameln über Clauen zum Bahnhof Algermissen im Landkreis Hildesheim, von wo aus Verbindungen mit der S-Bahn in Richtung Hildesheim und Hannover bestehen. Diese Verbindung hat lokale Bedeutung.

53



Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

• Gemeinde Hohenhameln

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Bierbergen	841
Bründeln	137
Clauen	995
Equord	827
Harber	427
Hohenhameln	3.223
Mehrum	1.070
Ohlum	269
Rötzum	63
Soßmar	734
Stedum	505
Gesamt	9.091

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Peine	105	2.278	2.383
Hannover	76	2.138	2.214
Ilsede	29	1.056	1.085
Lahstedt	51	672	723

• Gemeinde Ilsede

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Adenstedt	1.931
Bülten	1.743
Gadenstedt	2.389
Groß Bülten	1.425
Groß Ilsede	2.687
Groß Lafferde	2.658
Klein Ilsede	1.920
Münstedt	1.000
Oberg	2.131
Ölsburg	2.806
Solschen	1.098
Gesamt	21.788

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

• ehemalige Gemeinde Ilsede

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Peine	486	7.751	8.237
Lahstedt	575	3.212	3.787
Hannover	135	1.597	1.732
Hohenhameln	33	985	1.018
Braunschweig	26	727	753
Lengede	65	477	542

• ehemalige Gemeinde Lahstedt

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Ilsede	595	3.445	4.040
Peine	154	2.833	2.987
Hannover	116	1.164	1.280
Braunschweig	47	1.169	1.216
Salzgitter	11	1.074	1.085
Lengede	248	696	944
Hohenhameln	51	616	667

• Gemeinde Lengede

Einwohnerzahl (Stand 04.08.2015)	
Lengede	5.260
Broistedt	3.854
Woltwiesche	2.039
Klein Lafferde	1.209
Barbecke	651
Gesamt	13.013

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	130	9.513	9.643
Braunschweig	85	3.016	3.101
Vechede	145	1.290	1.435
Lahstedt	229	714	943
Peine	21	854	875
Hannover	54	679	733
Ilsede	68	494	562

• Stadt Peine

siehe Teilnetz 50

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2018

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
RVHi	25*	(Hildesheim) – Hohenhameln – Soßmar	30.09.2019
RVHi	31*	(Hildesheim – Schellerten) – Bierbergen	31.12.2023
RVHi	32*	(Hildesheim – Hoheneggelsen) – Groß Lafferde	31.12.2023
RVHi	N3*	Nachtbus: (Hildesheim Hbf) – Hohenhameln	25.10.2020
RVHi	N4*	Nachtbus: (Hildesheim Hbf – Schellerten) – Groß Lafferde	25.10.2020
üstra	370*	Mehrum – (Hannover)	24.03.2038
RBB	501	Peine – Ilsede – Hohenhameln – Bründeln	31.12.2018
RBB	502	Peine – Schwicheldt – Hohenhameln – Harber	31.12.2018
RBB	503	Peine – Handorf – Groß Ilsede	31.12.2018
RBB	504	Groß Ilsede – Handorf – Rosenthal – Mehrum	31.12.2018
KVM/PVG	517	Peine – Ilsede – Peine	31.12.2018
RBB	530	Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt	31.12.2018
RegioBus H	948*	Hohenhameln – Equord – Mehrum – (Hämelerwald)	10.12.2019

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
RBB	501	939	322	-
RBB	502	911	188	-
RBB	503	370	137	-
RBB	504	121	-	-
KVM/ PVG	517	333	243	200
RBB	530	1.685	761	366

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
RBB	501	238.506	16.744	-
RBB	502	231.394	9.776	-
RBB	503	93.980	7.124	-
RBB	504	30.734	-	-
KVM/ PVG	517	84.582	12.636	11.800
RBB	530	427.990	39.572	21.594

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

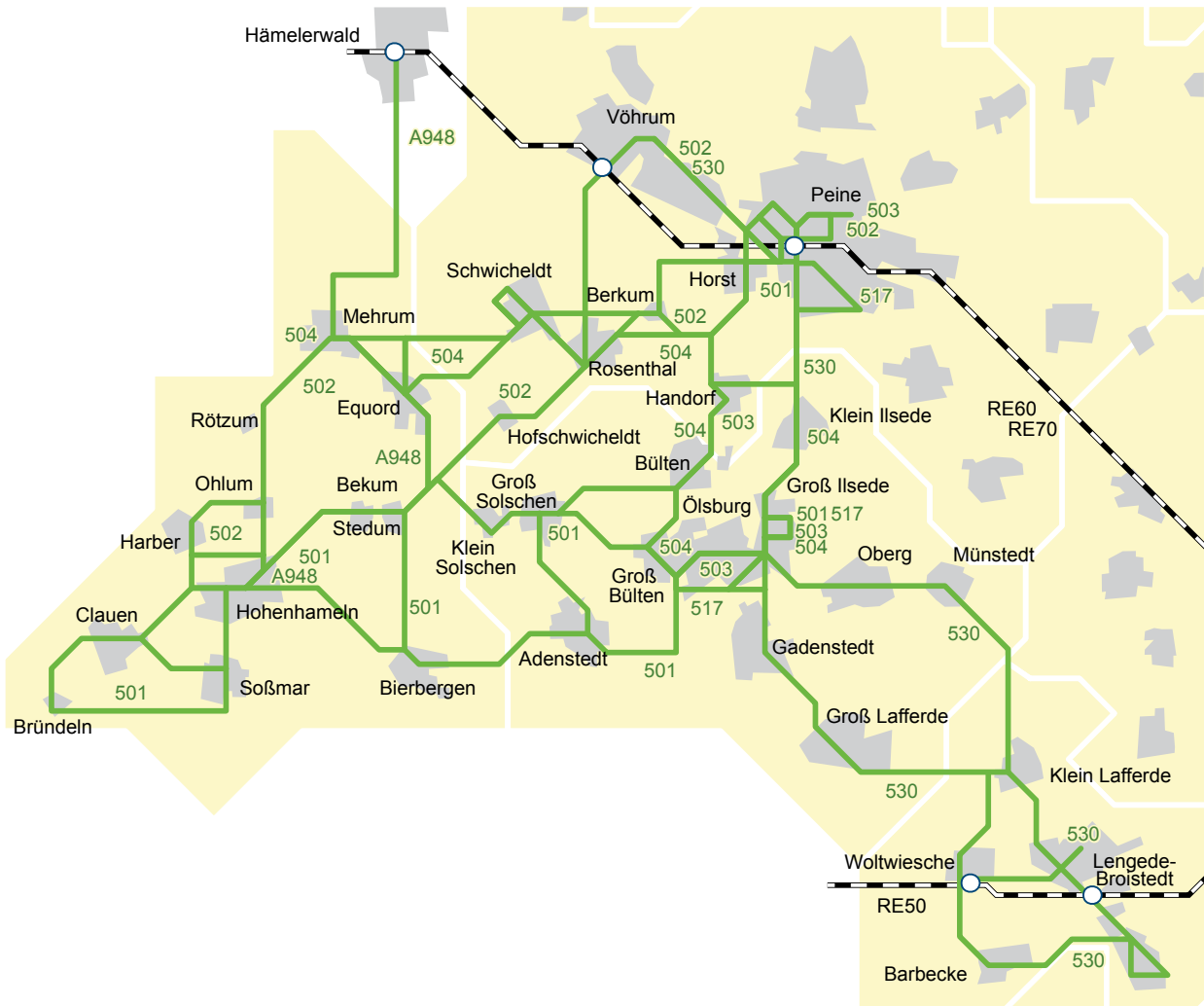
Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit






Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
25	RVHi	4:45	20:15	4:45	20:15	7:45	18:24	10:40	17:23
31	RVHi	5:25	19:06	5:25	19:06	6:45	14:13	-	-
32	RVHi	4:40	23:45	4:40	23:45	5:20	19:46	12:40	18:44
N3	RVHi	23:00	04:45	23:00	04:45	23:00	4:45	-	-
N4	RVHi	23:00	04:45	23:00	04:45	23:00	4:45	-	-
370	üstra	4:19	0:33	4:19	0:33	4:23	4:38	5:13	0:33
501	RBB	5:20	19:47	5:20	19:47	7:08	15:47	-	-
502	RBB	5:29	19:32	5:29	19:32	6:54	15:04	-	-
503	RBB	5:55	19:30	5:55	19:30	7:12	15:30	-	-
504	RBB	7:00	16:12	-	-	-	-	-	-
517	KVM/ PVG	4:55	22:31	4:55	22:31	4:55	22:46	6:55	22:36
530	RBB	5:24	22:30	5:24	22:30	6:31	22:20	8:38	20:20
948*	Regio- Bus H	5:04	18:45	5:04	18:45	-	-	-	-



Karte
E2.17

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 60 Salzgitter

E2.18

Das Teilnetz 60 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt sowie die RegioBus-Linie 610 zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad. Außerdem sind die Berufsverkehrslinien zum Bosch-, MAN- und Alstom-Werk sowie zum Stahlwerk der Salzgitter AG dem Teilnetz Salzgitter zugeordnet.

Direktvergabe KVG

Sämtliche Verkehrsleistungen, die von der KVG Braunschweig durchgeführt werden, sind von einer Behördengruppe, die sich aus Gesellschaftern der KVG Braunschweig und dem ZGB zusammensetzt, gem. Art 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 im Wege einer Direktvergabe an einen internen Betreiber vergeben.

Stadtverkehrsnetz Salzgitter

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Salzgitters weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als ein lokaler Verkehr in einer kleineren Gemeinde, ist für die Stadt Salzgitter ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Salzgitter nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen. Der bestehende Stadtverkehr bietet für einige Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Regionale Buslinien übernehmen auch lokale Bedienungsfunktionen.

Gute Anbindungen in die Region insbesondere zum Oberzentrum Braunschweig und zu den Mittelzentren Wolfenbüttel und Goslar sind für Salzgitter von besonderer Bedeutung. Die Stadtverkehrsverbindungen haben somit auch die Aufgabe, Anschlüsse zu den regionalen Verbindungen über die Eisenbahnstrecken sowie die RegioBus-Linien herzustellen, um eine Gesamtvernetzung zu erreichen. Im Gebiet der Stadt Salzgitter sind die Stationen in Salzgitter-Lebenstedt, -Bad und -Ringelheim deshalb wichtige Verknüpfungspunkte, auch für den überregionalen SPNV.

Auf Grund der geographischen Gegebenheiten und der historisch gewachsenen Infrastruktur hat die Stadt Salzgitter mehrere Verkehrsaufkommensschwerpunkte, welche ein dichtes Nahverkehrsangebot aufweisen und gute Verbindungen untereinander besitzen. An der Einwohnerzahl orientiert, sind die bedeutendsten Stadtteile Salzgitter-Lebenstedt, -Bad, -Thiede und -Gebhardshagen. Diese sind über regionale Schienen- und Busverkehre sowie lokale Buslinien erreichbar.

Relation Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad

Das Teilnetz 60 umfasst die Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad über die RegioBus-Linie 610 sowie die Linien 612/613. Die RegioBus-Linie 610 führt über die Landesstraße 472 (Nord-Süd-Straße) östlich an Gebhardshagen vorbei. In Salzgitter-Bad ist die Linie mit den Nahverkehrszügen von/nach Braunschweig sowie der RegioBus-Linie 860 Salzgitter-Bad – Goslar verknüpft. Dies ermöglicht eine Verbindung in der Relation Salzgitter-Lebenstedt – Goslar und weitergehend nach Bad Harzburg und in den Oberharz.

Die Linie 612 ist die Hauptlinie innerhalb der Verkehrsachse zwischen Salzgitter-Bad, Salzgitter-Gebhardshagen und Salzgitter-Lebenstedt und bedient diese Relation von Montag bis Samstag; an Sonn- und Feiertagen fährt die Linie 613. Die Linien verkehren in einer großen Anzahl an Fahrten über Salzgitter-Gebhardshagen und Salzgitter-Salder. Insbesondere ab Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen wird das Angebot der Linie 610 ergänzt und stellt so eine gute Bedienung sicher. Die Linie 612/613 ist darüber hinaus sowohl an der Station in Salzgitter-Lebenstedt als auch in Salzgitter-Bad mit den Nahverkehrszügen verknüpft.

Insgesamt ist das Angebot zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt über die Linien 610 und 612/613 mindestens im derzeitigen Umfang aufrecht zu erhalten.

Der Stadtverkehr in Salzgitter-Lebenstedt wird zu einem großen Teil von den Linien 616 und 619 erbracht. Die Linie 616 verbindet als Durchmesserlinie das Zentrum von Lebenstedt mit den Stadtteilen Fredenberg im Westen und Hallendorf bzw. das Gewerbegebiet Peiner Straße im Osten. Die Linie 619 bindet die Stadtteile Lichtenberg und Fredenberg an Salzgitter-Lebenstedt an. An der Station Salzgitter-Lebenstedt sind die Linien sowohl mit den Nahverkehrszügen als auch mit regionalen und lokalen Buslinien verknüpft. Die Linien ergänzen sich auf einigen Linienabschnitten, so dass Kürzungen in der Taktichte oder im Abend- und Wochenendangebot die Attraktivität des Angebotes beeinträchtigen könnten. Der Angebotsumfang ist daher mindestens in der heutigen Qualität zu erhalten.

Salzgitter-Bad

Im Bereich von Salzgitter-Bad verkehren die Linien 611 und 618 und binden die Stadtteile Salzgitter-Gitter und Salzgitter-Hohenrode bzw. den Waldfriedhof und das Thermalsolbad an das Zentrum und die Eisenbahnstation von Salzgitter-Bad an. Das Angebot dieser Linien ist mindestens im gleichen Umfang aufrecht zu erhalten.

Berufsverkehr

Das Angebot auf den Berufsverkehrslinien 621, 626, 627 und 628 wird von der KVG zusammen mit den Unternehmen Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom sowie der Stadt Salzgitter gestaltet. Die Angebote sind möglichst, trotz defizitären Betriebs, im gleichen Rahmen aufrechtzuerhalten.

ÖPNV-Anschluss der Fachhochschule

Die Fachhochschule Ostfalia in Salzgitter-Calbecht ist über die Linie 615 von Salzgitter-Bad aus direkt angebunden. In Salzgitter-Bad bestehen Verknüpfungen zu den Zügen von und nach Braunschweig, die Linie 615 stellt damit auch die Verbindung zwischen Braunschweig und der Fachhochschule Ostfalia dar. Aus Richtung Salzgitter-Lebenstedt und Gebhardshagen ist die Hochschule über die Linie 612 erreichbar. Von der Haltestelle „SZ-Calbecht/SZ-Engerode“ beträgt der Fußweg ca. 10 Minuten. Eine direkte Verbindung ab Salzgitter-Lebenstedt über Gebhardshagen wurde im Juni 2013 auf Grund geringer Nachfrage eingestellt. Eine Wiederaufnahme ist bei weiter wachsenden Studierendenzahlen wünschenswert. Dabei kommen auch differenzierte Bedienungsweisen in Betracht.

Zu prüfen ist, die ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel zu verbessern, so dass ein verbesserter Wissenstransfer für die Studenten und Mitarbeiter beider Standorte ermöglicht wird. Die Reisezeiten könnten durch entsprechende Verknüpfungen von Linien reduziert werden.

Anruf-Sammeltaxi Stadt Salzgitter

Dem Teilnetz 60 ist das Anruf-Sammel-Taxi (AST) für Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad zugeordnet. Es ergänzt den Buslinienverkehr in den Abend- und Nachtstunden und bietet den Fahrgästen die Möglichkeit der Beförderung von den Stadtzentren Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad in die umliegenden Stadtteile von Salzgitter und umgekehrt. Die Vorhaltung dieses Angebots ist für Fahrgäste, welche im Berufsverkehr auf spätere Verbindungen angewiesen sind, wichtig. Im Freizeitverkehr bietet es den Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit, auf private Pkw-Fahrten zu verzichten. Das Angebot ist deshalb aufrecht zu erhalten. Bei einer Umsetzung eines standardisierten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen im Großraum sind die AST-Verkehre in Salzgitter einzubeziehen.

60



Teilnetz 60 Salzgitter

• Stadt Salzgitter

Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)	
Bad	20.406
Barum	715
Beddingen	449
Beinum	499
Bleckenstedt	643
Bruchmachtersen	770
Calbecht	302
Drütte	393
Engelstedt	795
Engerode	241
Flachstöckheim	992
Gebhardshagen	6.709
Gitter	774
Groß Mahner	533
Hallendorf	1.541
Heerte	1.058
Hohenrode	180
Immendorf	419
Lebenstedt	41.970
Lesse	1.138
Lichtenberg	3.289
Lobmachtersen	877
Ohlendorf	518
Osterlinde	403
Reppner	674
Ringelheim	1.898
Salder	1.477
Sauingen	431
Thiede	10.614
Üfingen	808
Watenstedt	405
Gesamt	101.921

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.376	28.189	29.565
Wolfenbüttel	655	14.264	14.919
Lengede	122	9.093	9.215
Baddeckenstedt	334	8.202	8.536
Liebenburg	303	4.808	5.111
Hildesheim	61	4.338	4.399
Goslar	134	3.828	3.962
Vechede	12	2.577	2.589
Oderwald	103	2.179	2.282
Lutter am Barenberge	90	1.688	1.778
Hannover	99	1.645	1.744
Schladen	43	1.667	1.710
Wolfsburg	47	1.542	1.589
Seesen	46	860	906
sonstige LK Hildesheim	10	702	712
Sarstedt	11	528	539

Teilnetz 60 Salzgitter

Linien, Linienvverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2021

Linie		Linienvverlauf	Genehmigungs- laufzeit
KVG	610	Lebenstedt – Bad	31.12.2021
KVG	611	Bad – Gitter – Hohenrode	31.12.2021
KVG	612	Lebenstedt – Salder – Gebhardshagen – Bad (Mo – Fr)	31.12.2021
KVG	613	Lebenstedt – Salder – Gebhardshagen – Bad (Sa + So)	31.12.2021
KVG	615	Bad – Calbecht, FH	31.12.2021
KVG	616	Lebenstedt – Fredenberg	31.12.2021
KVG	618	Bad, Waldfriedhof – Bad, Bahnhof – Thermalsolbad	31.12.2021
KVG	619	Lebenstedt – Fredenberg – Lichtenberg	31.12.2021
KVG	621	Lebenstedt – MAN / Alstom	31.12.2021
KVG	626	Lebenstedt – Hallendorf – Salzgitter AG	31.12.2021
KVG	627	Lichtenberg – Lebenstedt – Salzgitter AG	31.12.2021
KVG	628	Bad – Gebhardshagen – Salzgitter AG	31.12.2021
KVG	AST	Anruf-Sammeltaxi	31.12.2021

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
KVG	610	710	269	-
KVG	611	261	101	-
KVG	611A	6	42	145
KVG	612	2.329	1.649	42
KVG	613	-	-	714
KVG	613A	-	-	23
KVG	615	121	-	-
KVG	616	800	417	-
KVG	618	300	241	-
KVG	619	990	616	324
KVG	621	40	-	-
KVG	626	34	-	-
KVG	626A	-	-	8
KVG	627	205	145	145
KVG	628	266	194	194

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 60 Salzgitter

Linien, Jahresleistung (km)

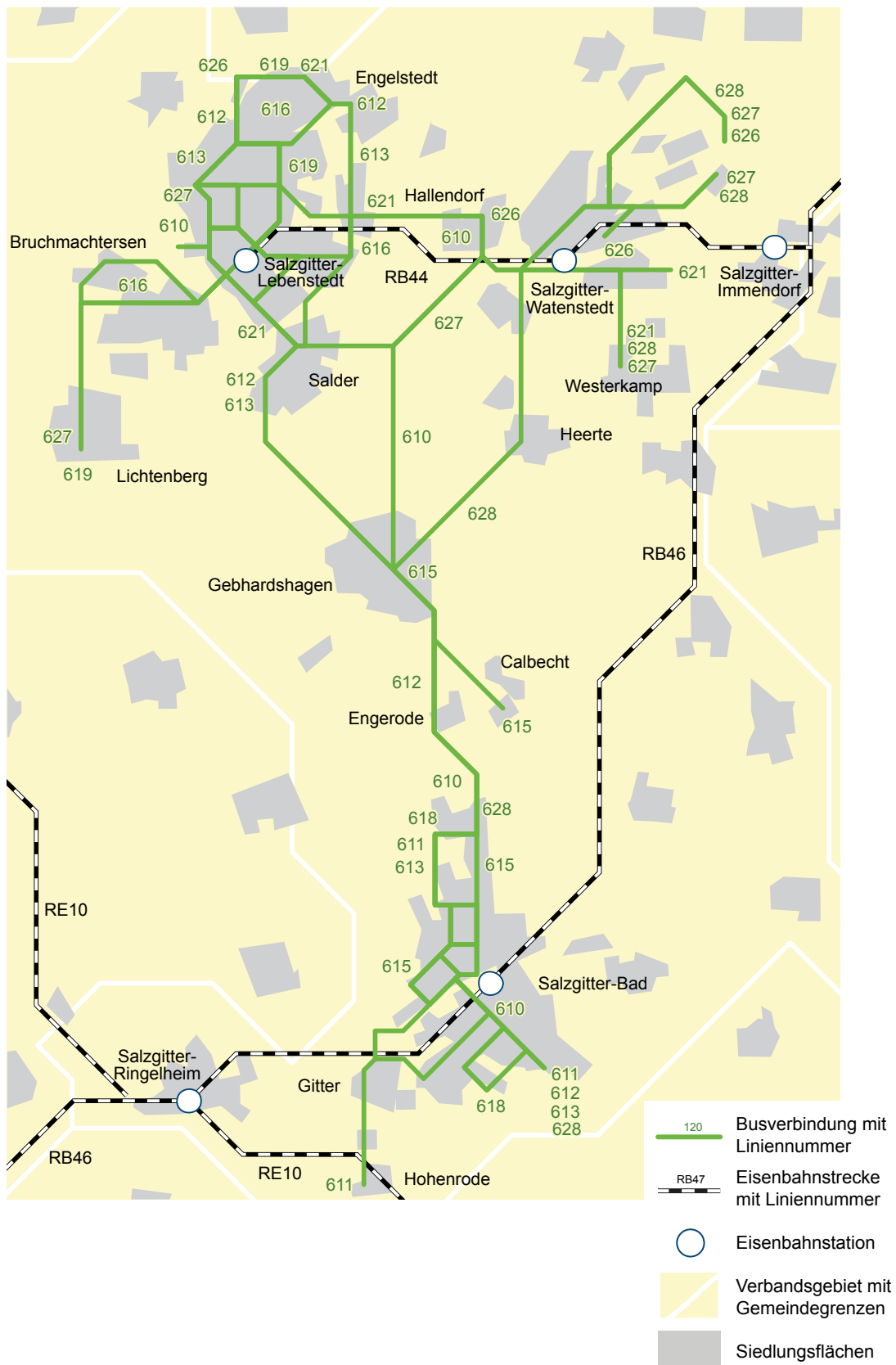
Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
KVG	610	180.340	13.988	-
KVG	611	66.294	5.252	-
KVG	611A	1.524	2.184	8.555
KVG	612	591.566	85.748	2.478
KVG	613	-	-	42.126
KVG	613A	-	-	1.357
KVG	615	30.734	-	-
KVG	616	203.200	21.684	-
KVG	618	76.200	12.532	-
KVG	619	251.460	32.032	19.116
KVG	621	10.160	-	-
KVG	626	8.636	-	-
KVG	626A	-	-	472
KVG	627	52.070	7.540	8.555
KVG	628	67.564	10.088	11.446

A = Anruf-Linientaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
610	KVG	5:31	22:28	5:31	22:28	7:31	14:28	kein	kein
611	KVG	6:11	22:46	6:11	22:46	7:11	22:46	7:31	22:54
612	KVG	4:13	0:23	4:13	0:23	5:03	1:17	-	-
613	KVG	-	-	-	-	-	-	7:42	23:24
615	KVG	7:39	19:30	7:39	19:30	-	-	-	-
616	KVG	6:15	21:17	6:37	21:17	7:37	21:17	-	-
618	KVG	6:17	20:43	6:17	20:43	8:46	20:43	-	-
619	KVG	5:10	23:50	5:18	23:50	6:36	0:21	8:06	22:03
621	KVG	5:45	16:01	5:45	16:01	-	-	-	-
626	KVG	6:57	16:42	6:57	16:42	-	-	4:55	6:37
627	KVG	4:39	22:44	4:39	22:44	4:47	22:44	4:47	22:44
628	KVG	4:28	22:58	4:28	22:58	4:32	22:58	4:32	22:58

Teilnetz 60 Salzgitter

Karte
E2.18

E2.19

Teilnetz 61 Baddeckenstedt

Dem Teilnetz 61 sind die Linien in der Samtgemeinde Baddeckenstedt, des westlich von Salzgitter gelegenen Teils des Landkreises Wolfenbüttel, zugeordnet. Dies sind die Linien 656 und 657, welche die Verbindungen zwischen Baddeckenstedt und Salzgitter-Bad herstellen, sowie die Linie 658 mit der Anbindung des nördlichen Teils der Samtgemeinde an die Gemeinde Baddeckenstedt.

Die Linien 656 und 657 verkehren von Montag bis Samstag und stellen an der Eisenbahnstation in Baddeckenstedt Verknüpfungen mit dem RE10 von und nach Hildesheim/Hannover sowie in Salzgitter-Bad an die RB46 von und nach Braunschweig her. Die Anzahl an Fahrten sowie die Übergänge zu den Zügen sind insgesamt auszuweiten bzw. zu verbessern. Das Angebot ist besonders für Fahrgäste, die in ihrer Freizeit den ÖPNV im Bereich Baddeckenstedt nutzen wollen, nicht optimal. Zu prüfen ist deshalb, das Fahrtenangebot am Abend und am Wochenende, einschließlich am Sonntag, auszuweiten. Dabei ist insbesondere der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen zu untersuchen.

Die Überprüfung des Angebotes gilt auch für die Linie 658. Fahrten finden nur montags bis freitags statt, welche außerdem überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Einige dieser Fahrten sind – eher zufällig – mit dem Bahnangebot des RE10 (von/nach Hildesheim) verknüpft. Insgesamt ist das Angebot auf der Linie für den normalen Fahrgast unattraktiv.

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde ein Bedienungskonzept für den Landkreis Wolfenbüttel entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans ist und in der Laufzeit des NVP umgesetzt werden soll. Dieses Bedienungskonzept besteht aus Achsen- und aus Zubringerverbindungen. So sollen in der Samtgemeinde Baddeckenstedt folgende Erschließungsräume in diesem Konzept berücksichtigt werden:

- Berel, Nordassel, Burgdorf, Hohenassel, Westerlinde: Verbindung in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die Linien 608/609 (siehe auch Teilnetz 62).
- Wartjenstedt, Rhene, Binder: Verknüpfung in Baddeckenstedt in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die Linie 606 Baddeckenstedt – Oelber a. w. W – Salzgitter-Lebenstedt (siehe auch Teilnetz 62).
- Klein Elbe, Groß Elbe, Klein Heere, Groß Heere, Gustedt, Gut Söderhof, Steinlah, Haverlah, Sehlde: Verbindung nach Salzgitter-Bad über die Linien 656 und 657 sowie einer neuen RegioBus-Linie 660.

Die Verbindung nach Salzgitter-Lebenstedt ist darauf zu prüfen, ob die Erreichbarkeit von Einrichtungen wie Behörden, Krankenhaus und Arztpraxen durch ein dichteres Angebot verbessert werden kann. In Gegenrichtung könnte die Anbindung an die Eisenbahnstation Baddeckenstedt von Salzgitter-Lebenstedt aus verbessert werden. Des Weiteren ist zu prüfen, wie die Erreichbarkeit des Stadtteils Salzgitter-Gebhardshagen in das Bedienungskonzept einbezogen werden kann.

Regionale Verbindungen der Samtgemeinde Baddeckenstedt

Die Samtgemeinde verfügt mit der Station Baddeckenstedt über einen Anschluss an die SPNV-Verbindung des RE10 Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg. Die SPNV-Linie ist in Salzgitter-Ringelheim nur in/aus Richtung Goslar mit der SPNV-Linie RB46 nach Braunschweig verknüpft. Es fehlt daher an einer Verknüpfung in Salzgitter-Ringelheim aus

Richtung Hannover/Hildesheim bzw. Baddeckenstedt zur RB46 von/nach Braunschweig. Eine SPNV-Verbindung zur Kreisstadt Wolfenbüttel wird durch die Verbindung nach Goslar über eine Verknüpfung zur SPNV-Linie RB42/43 hergestellt. Allerdings ist diese Verbindung auf Grund langer Übergänge zeitlich nicht sehr attraktiv.

Die Zielvorgabe für das regionale ÖPNV-Angebot sieht die Einführung einer neuen regionalen Verbindung (R660) zwischen Baddeckenstedt und Salzgitter-Bad vor. Da eine attraktive Verbindung über die Eisenbahn mit kurzen Umsteigezeiten in Salzgitter-Ringelheim kurz- und mittelfristig nicht umsetzbar ist, soll die Busverbindung eingeführt werden. Es sollen Anschlüsse an der Station Salzgitter-Bad oder an der Station Salzgitter-Ringelheim an die Nahverkehrszüge der RB46 von/nach Braunschweig und wenn möglich auch von/nach Seesen/Herzberg angeboten werden. In Baddeckenstedt sind möglichst Anschlüsse an den RE10 in/aus Richtung Hildesheim/Hannover und/oder Goslar/Bad Harzburg zu berücksichtigen.

Der Linienweg ist bei der Umsetzung der Verbindung gemeinsam mit dem Landkreis Wolfenbüttel und der Samtgemeinde Baddeckenstedt festzulegen. Die Linienführung wird von der Zahl der von dieser Verbindung begünstigten Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Möglichkeit der Verknüpfung mit dem SPNV an den Stationen Salzgitter-Ringelheim oder Salzgitter-Bad abhängen. Möglich ist ein Linienvverlauf von Baddeckenstedt über Groß Elbe, Gustedt, Steinlah und Haverlah, der von der Samtgemeinde favorisiert wird. Alternativ könnte der Linienweg die Orte Heere und Sehle über Salzgitter-Ringelheim bedienen. In diesem Zusammenhang werden die bestehenden Angebote der Linien 656 und 657 in die Planungen mit einfließen.

Teilnetz 61 Baddeckenstedt

• Samtgemeinde Baddeckenstedt

Einwohnerzahl (Stand 08.05.2015)	
Baddeckenstedt	744
Berel	555
Binder	190
Burgdorf	691
Groß Elbe	717
Heere	1.100
Gustedt	587
Haverlah	1.066
Hohenassel	330
Klein Elbe	267
Nordassel	467
Oelber a. w. Wege	1.400
Rhene	312
Gemeinde Sehle	919
Steinlah	562
Wartjenstedt	373
Westerlinde	258
Gesamt	10.538

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	353	8.538	8.891
Hildesheim	53	614	667

• Stadt Salzgitter

siehe Teilnetz 60

Teilnetz 61 Baddeckenstedt

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Januar 2024

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
Rizzor	34*	(Hildesheim) – Wartjenstedt – (Hackenstedt)	31.07.2020
RBB	656	Salzgitter-Bad – Sehlede – Heere – Baddeckenstedt	31.01.2024
RBB	657	Baddeckenstedt – Groß Elbe – Steinlah – Salzgitter-Bad	31.01.2024
RBB	658	Groß Elbe – Baddeckenstedt – Hohenassel – Berel	31.01.2024

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
RBB	656A	47	-	-
RBB	656B	373	97	-
RBB	657A	14	-	-
RBB	657B	499	112	-
RBB	658A	27	-	-
RBB	658B	276	-	-

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
RBB	656A	11.938	-	-
RBB	656B	94.742	5.044	-
RBB	657A	3.556	-	-
RBB	657B	126.746	5.824	-
RBB	658A	6.858	-	-
RBB	658B	70.104	-	-

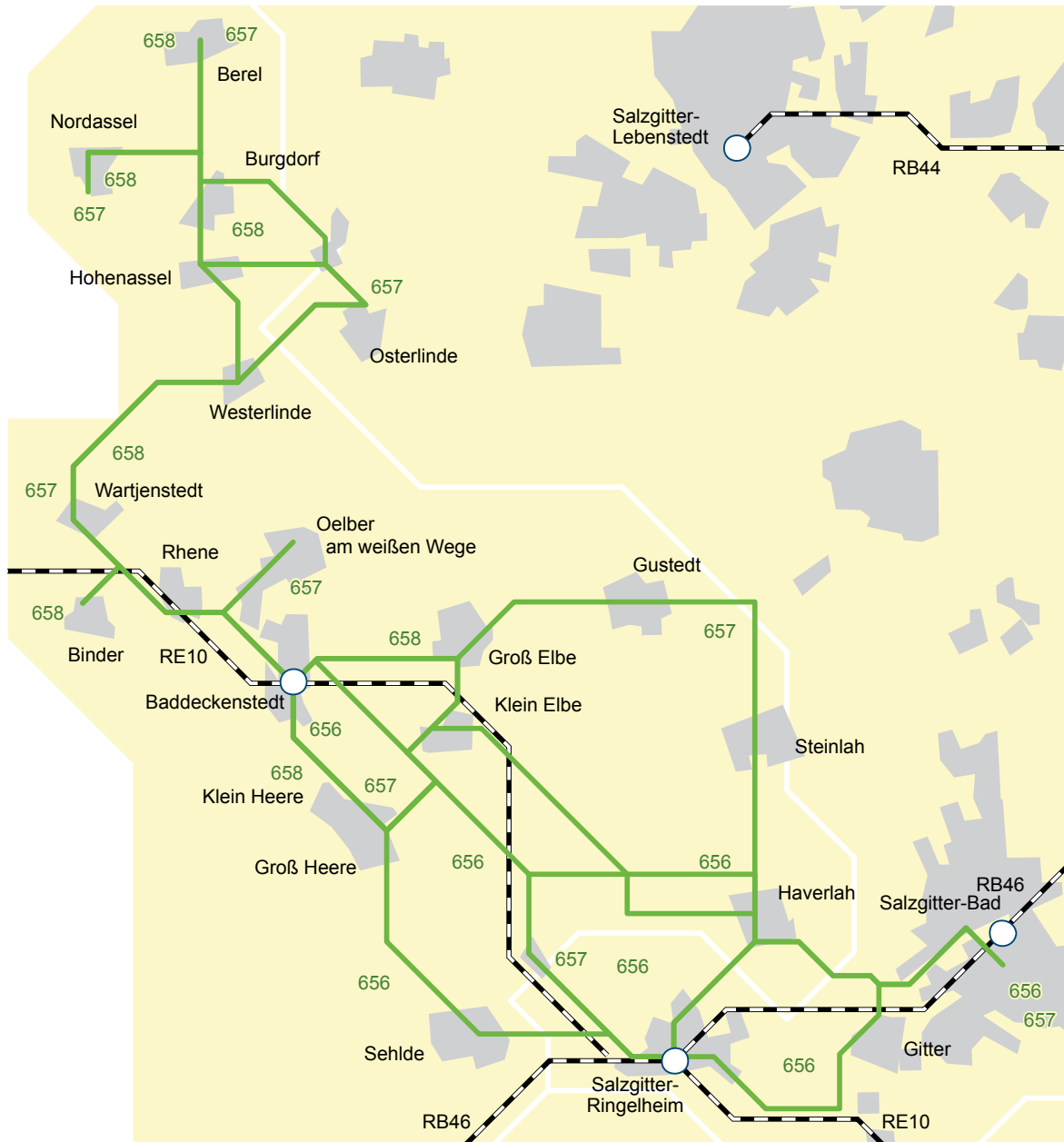
A = Anruf-Linientaxi






B = Bus

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
34	Rizzor	4:55	20:51	4:55	20:51	7:59	16:51	-	-
656	RBB	5:55	21:14	5:55	21:14	6:35	14:18	-	-
657	RBB	6:22	20:18	6:51	20:18	8:40	15:29	-	-
658	RBB	5:43	19:19	5:43	19:19	-	-	-	-

Teilnetz 61 Baddeckenstedt

Karte
E2.19

-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

E2.20

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

Das Teilnetz 62 umfasst die Buslinien, die die Verbindungen im Raum Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel herstellen. Dazu gehören die RegioBus-Linien (Salzgitter-Lebenstedt –) Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig, Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede sowie die Linien des lokalen Netzes.

Salzgitter – Braunschweig

Die Buslinien von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig sind so geordnet, dass sie sich zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig zu einem dichten, attraktiven Takt überlagern. Eine Verdichtung des Angebotes ist für Salzgitter-Thiede und Steterburg trotz der bestehenden Eisenbahnverbindung über die Station Salzgitter-Thiede sinnvoll und wurde durch die KVG-Linie 602 Ende 2014 realisiert. Neben der hohen Mobilität sind auch die aus Fahrgastsicht ungünstige Lage der Station in Salzgitter-Thiede sowie die Lage und Größe von Salzgitter-Thiede/Steterburg ausschlaggebend, dass die Busverbindungen deutlich besser angenommen werden als die Eisenbahnverbindung. Durch die Buslinien wird flächenhaft Salzgitter-Thiede/Steterburg erschlossen. Ein weiterer Vorteil ist die umsteigefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Verlauf der Linien insbesondere in Braunschweig.

Die Verbindungen zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig bzw. Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig, werden über die RB44 sowie RegioBus-Linie 620 und die lokalen Linien 601 und 602 hergestellt. Direkte (Express-) Fahrten zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig werden über die Linie 601 durchgeführt. Die Linie 602 verstärkt auf direkten und schnellen Weg die Verbindung zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig. Des Weiteren ist die zum Teilnetz 70 Wolfenbüttel zugeordnete Linie 790 von Thiede und Steterburg aus an die Station Salzgitter-Thiede angebunden und stellt damit eine weitere Verbindung nach/von Braunschweig her.

In der Relation Salzgitter-Bad – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig verkehren die Linien 603 und 631, wobei die Linie 631 als Direktbus fungiert. Die Linie 603 erschließt in der Relation Salzgitter-Bad – Braunschweig eine Reihe von Ortschaften, was zwar zu einer längeren Fahrtzeit führt, diese aber direkt an Salzgitter-Bad, Salzgitter-Thiede/Steterburg sowie an Braunschweig anschließt. Die Fahrten am Wochenende sowie ein Großteil der Fahrten von Montag bis Freitag sind auf den Linienabschnitt Salzgitter-Bad – Salzgitter-Steterburg begrenzt und mit dem RegioBus 620 nach Braunschweig verknüpft.

Die Linien 603 und 631 sind hoch defizitär, weshalb zu prüfen ist, ein wirtschaftlicheres Angebot zu gestalten. Die ÖPNV-Erschließungsqualität der zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-Thiede/Steterburg gelegenen Ortschaften, die über diese Linien bedient werden, wie Salzgitter-Ohlendorf, -Beinum, -Flachstökheim, -Lobmachersen, -Barum, -Drütte, -Immen-dorf und -Watenstedt, sollte jedoch möglichst erhalten bleiben bzw. über die Ausweitung differenzierter Verkehre bedarfsgerechter gestaltet werden.

Das Bedienungsangebot in der Relation Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig ist grundsätzlich im heutigen Umfang aufrecht zu erhalten. Im Hinblick auf die Vermeidung von Parallelverbindungen sowie einer optimierten Abstimmung bzw. Verteilung des Fahrtenangebots ist das Bedienungskonzept jedoch zu überprüfen und zu optimieren. Bei der Gesamtstruktur der Busverbindungen zwischen Salzgitter und Braunschweig ist eine bessere Erkennbarkeit der regionalen Busverbindungen herbeizuführen.

Die Eisenbahnverbindungen der RB44 und der RB46 sind ebenfalls wichtiger Bestandteil in der Relation Salzgitter – Braunschweig.

Das Angebot auf der RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 deutlich verbessert und kann deshalb stärker als zuvor dazu beitragen, die hohe Mobilität zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig auf den ÖPNV zu leiten.

Die RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg bedient Salzgitter-Ringelheim und Salzgitter-Bad. Die Eisenbahnverbindung ist zeitlich und tariflich sehr attraktiv und wird deshalb von den Fahrgästen gut angenommen.

Salzgitter – Wolfenbüttel

Das in der Relation Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel auf der RegioBus-Linie 630 bestehende Bedienungskonzept mit direkten Fahrten in der Hauptverkehrszeit und der Führung der übrigen Fahrten über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt, -Immendorf und Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim ist beizubehalten. Dadurch werden diese Ortsteile mit vertretbarer Fahrzeit an Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt angeschlossen. Weitere Umwege sollten nicht erfolgen.

Generell sind die Anschlüsse an der Station Wolfenbüttel zu verbessern. Bei den derzeitigen Fahrplanlagen könnten die Anschlüsse an die RB42/43 in sowie aus Richtung Bad Harzburg und Goslar hergestellt werden. Dazu sind aber Änderungen des Linienweges in der Stadt Wolfenbüttel notwendig, um künftig die Station direkt zu bedienen und nicht mehr die etwa 200 m entfernte Haltestelle Schulwall. Nur so ist die Erreichbarkeit der Züge in Richtung Goslar und Bad Harzburg gewährleistet.

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde ein Bedienungskonzept für den Landkreis Wolfenbüttel entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans ist und in der Laufzeit des NVP umgesetzt werden soll. Dieses Bedienungskonzept besteht aus Achsen- und aus Zubringerverbindungen.

Der Bereich der Samtgemeinde Oderwald im Landkreis Wolfenbüttel, mit den Ortsteilen Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe, ist dem Teilnetz 62 zugeordnet und wird über die Linie 607 bedient. Die Linie 607 bindet von Montag bis Freitag die Orte Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe an Salzgitter-Lebenstedt sowie in geringerem Umfang (in der Schülerbeförderung) an Wolfenbüttel an. In Wolfenbüttel-Leinde ist die Linie mit dem RegioBus 630 in/aus Richtung Stadt Wolfenbüttel verknüpft. Samstags werden ausschließlich ALT-Fahrten von Klein Flöthe über Groß Flöthe, Cramme nach Salzgitter-Lebenstedt durchgeführt, die in Leinde mit der RegioBus-Linie 630 verknüpft sind. An Sonn- und Feiertagen gibt es auf der Linie 607 derzeit keinen Verkehr. Soweit möglich sind die zum Teil langen Übergangszeiten in Richtung Stadt Wolfenbüttel zu verkürzen. Eine bessere Anbindung an Salzgitter-Bad und -Lebenstedt sowie Wolfenbüttel ist im Rahmen des Erschließungskonzeptes des Landkreises Wolfenbüttels zu prüfen.

Eine Ausweitung der Bedienung nach Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt an den Verkehrstagen Montag bis Freitag und vor allem samstags und an Sonn- und Feiertagen wird empfohlen. Dies könnte abends und an den Wochenenden durch ALT- oder Anrufbusfahrten erfolgen. Vor allem samstags sind einige zusätzliche Fahrten auf der Linie 607 zwischen Klein Flöthe und Leinde sinnvoll, um durch Anschlüsse an die RegioBus-Linie 630 Verbindungen aus/nach Wolfenbüttel zu ermöglichen. Sonntags sollte eine Grundbedienung erfolgen.

Gemeinsam mit der Stadt Salzgitter und der KVG soll geprüft werden, ob einzelne ALT- oder Anrufbusfahrten der Linie 607 bis Salzgitter-Lebenstedt oder bis Wolfenbüttel verlängert werden.

Die Anbindung an Salzgitter-Bad erfolgt derzeit auf niedrigem Niveau über die Verknüpfung der Linie 607 mit den Linien 603, 610 oder 612 der KVG Braunschweig an verschiedenen Umsteigepunkten. Diese Verknüpfungen sind unübersichtlich und sollten zugunsten einer klaren und an allen Verkehrstagen einheitlichen Verknüpfung z. B. in Salzgitter-Flachstöckheim oder -Lobmachersen aufgegeben werden. Für die Kunden am besten wäre eine direkte Verbindung nach Salzgitter-Bad, die allerdings höhere Kosten verursachen würde.

Der ÖPNV-Lenkungskreis des Landkreises Wolfenbüttel hat am 19. Mai 2015 den Beschluss gefasst, zunächst in der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Oderwald die Erschließungssysteme zu entwickeln. Die Ergebnisse sollen genutzt werden, um die Erschließungssysteme in den übrigen Gemeinden/Samtgemeinden zu erarbeiten. Dabei sollen die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald als „Beispiel- und Experimentiergebiete“ gelten, um innovative Lösungen für die zu erschließende Mobilität zu finden. Dazu gehört auch eine verbesserte Fahrradmitnahme im Fahrzeug oder die Nutzung von Fahrradanhängern oder -gepäckträgern, um in ländlichen Bereichen den Fahrradverkehr besser in den ÖPNV zu integrieren.

Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede

Die RegioBus-Linie 640 führt von Salzgitter-Lebenstedt über Broistedt und den Bahnhof Lengede-Broistedt nach Lengede. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurde die Linie 640 an die neuen Fahrzeiten des RE50 angepasst. An den Stationen Broistedt und Salzgitter-Lebenstedt bietet das neue Angebotskonzept jeweils in Lastrichtung bzw. nach dem Schwerpunkt der Pendlerausrichtung Anschlüsse an die Züge. Vormittags werden in Broistedt Anschlüsse in Richtung Hildesheim hergestellt und in Salzgitter-Lebenstedt werden Anschlüsse in Richtung Braunschweig realisiert. Ab mittags findet ein Taktwechsel statt und die 640 fungiert als Abbringer vom jeweiligen Bahnhof.

Die RegioBus-Linien 530 (Teilnetz 53) und 640 überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt. An der Haltestelle Lengede, Ortsmitte ergeben sich Verknüpfungen, die folglich aus dem Lastrichtungskonzept auf der Linie 640 entstehen. Vormittags wird die Verbindung in Richtung Peine und nachmittags in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die beiden Linien ermöglicht.

Salzgitter-Lebenstedt – Samtgemeinde Baddeckenstedt

Dem Teilnetz 62 sind auch Verbindungen aus der Samtgemeinde Baddeckenstedt zugeordnet. Dazu gehören die Linien 606 Baddeckenstedt – Oelber a. w. W. – Salzgitter-Lichtenberg – Salzgitter-Lebenstedt und 608/609 Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lesse – Berel – Salzgitter-Fredenberg – Salzgitter-Lebenstedt. Die Linien 608 und 609 sind gegenläufig als Ringlinien konzipiert. Die Linien 608/609 sind hinsichtlich eines verstärkten Einsatzes mit differenzierten Bedienungsweisen zu überprüfen. Des Weiteren ist die Einbindung der Ortschaft Söhlde im Landkreis Hildesheim gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen und der Stadt zu prüfen. Der im Landkreis Hildesheim gelegene Ort ist verkehrlich stark nach Salzgitter-Lebenstedt ausgerichtet, eine Anbindung wäre deshalb sinnvoll.

Zu prüfen ist auch eine verbesserte Anbindung über die Linie 606 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Fredenberg und Salzgitter-Lichtenberg an die Station Baddeckenstedt, um bessere Anschlüsse in und aus Richtung Hildesheim und Hannover zu schaffen. In Gegenrichtung ist die Erreichbarkeit von Einrichtungen in Salzgitter-Lebenstedt zu verbessern.

62

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

- **Stadt Braunschweig** siehe Teilnetz 40
- **Gemeinde Lengede** siehe Teilnetz 53
- **Stadt Salzgitter** siehe Teilnetz 60
- **Stadt Wolfenbüttel** siehe Teilnetz 70
- **Samtgemeinde Oderwald** siehe Teilnetz 72



Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Oktober 2020

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
KVG	601	Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig	31.10.2020
KVG	602	Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig	31.10.2020
KVG	603	Salzgitter-Bad – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig	31.10.2020
KVG	604	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Wolfenbüttel	31.10.2020
KVG	606	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lichtenberg – Oelber a.w.W. – Baddeckenstedt	31.10.2020
KVG	607	Salzgitter-Lebenstedt / Wolfenbüttel – Cramme – Klein Flöthe	31.10.2020
KVG	608	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg – Salzgitter-Berel – Salzgitter-Lebenstedt	31.10.2020
KVG	609	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lesse – Salzgitter-Berel – Salzgitter-Lebenstedt	31.10.2020
KVG	620	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig	31.10.2020
KVG	630	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Hallendorf – Wolfenbüttel-Adersheim – Wolfenbüttel	31.10.2020
KVG	631	Salzgitter-Bad – Braunschweig	31.10.2020
KVG	640	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede	31.10.2020
KVG	AST	Anruf-Sammeltaxi Salzgitter-Lebenstedt – Lengede	31.10.2020

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
KVG	601	218	-	-
KVG	602	270	-	-
KVG	603	1.516	261	-
KVG	603A	101	362	131
KVG	603D	33	30	3
KVG	604	238	-	-
KVG	604A	37	58	-
KVG	606	168	-	-
KVG	606A	113	155	-
KVG	606D	28	56	85
KVG	607	498	-	-
KVG	607A	-	184	-
KVG	608	247	126	-
KVG	608A	56	32	-
KVG	609	412	94	-
KVG	609A	-	31	-
KVG	609D	31	94	136
KVG	620	1.247	933	413
KVG	630	920	569	244
KVG	631	150	-	-
KVG	640	351	273	117

A = Anruf-Linientaxi

D = Anruf-Sammeltaxi

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
KVG	601	55.372	-	-
KVG	602	68.580	-	-
KVG	603	385.064	13.572	-
KVG	603A	25.654	18.824	7.729
KVG	603D	8.382	1.560	177
KVG	604	60.452	-	-
KVG	604A	9.398	3.016	-
KVG	606	42.672	-	-
KVG	606A	28.702	8.060	-
KVG	606D	7.112	2.912	5.015
KVG	607	126.492	-	-
KVG	607A	-	9.568	-
KVG	608	62.738	6.552	-
KVG	608A	14.224	1.664	-
KVG	609	104.648	4.888	-
KVG	609A	-	1.612	-
KVG	609D	7.874	4.888	8.024
KVG	620	316.738	48.516	24.367
KVG	630	233.680	29.588	14.396
KVG	631	38.100	-	-
KVG	640	89.154	14.196	6.903

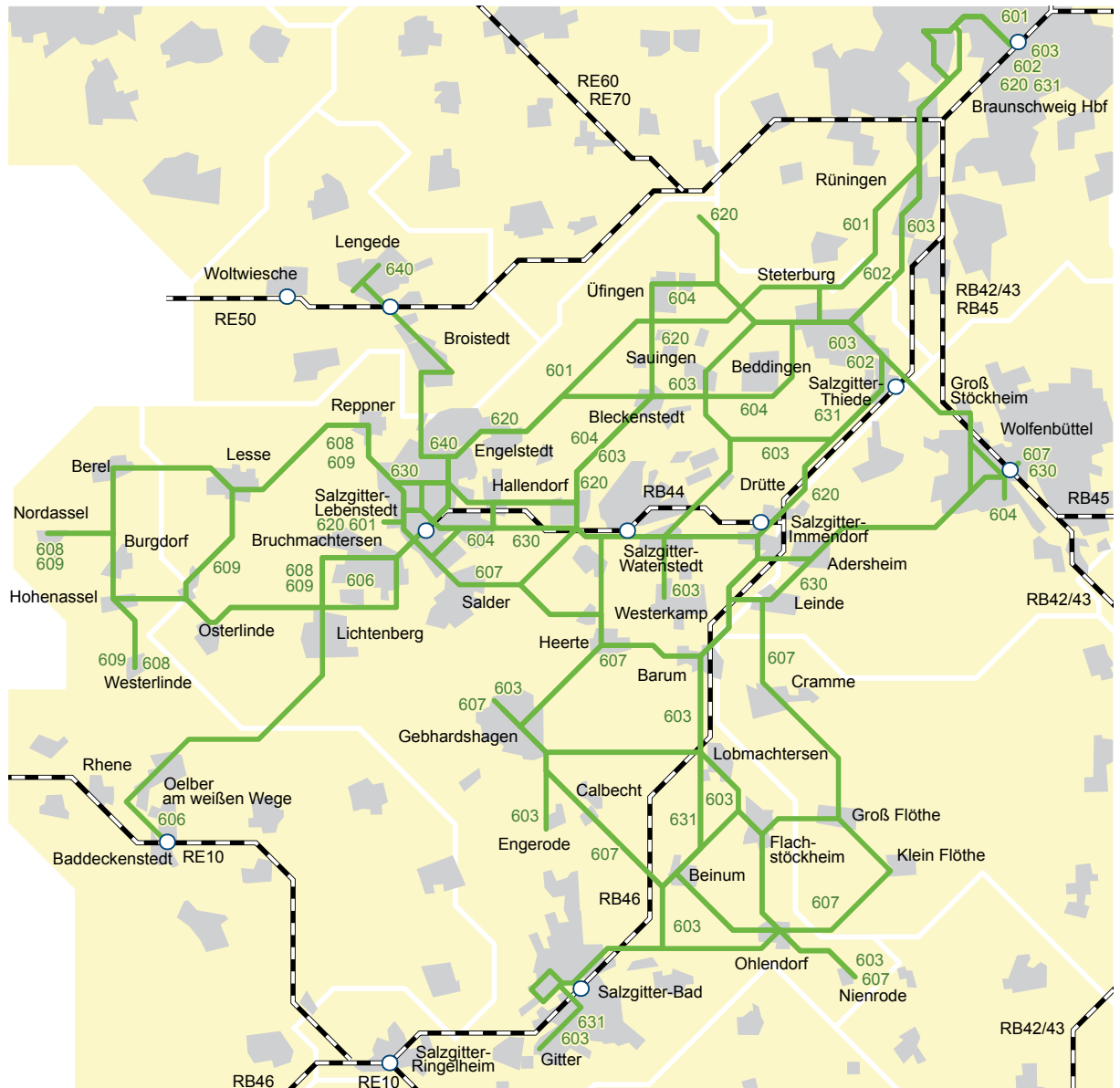
A = Anruf-Linientaxi






D = Anruf-Sammeltaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
601	KVG	4:45	19:29	4:45	19:29	-	-	-	-
602	KVG	6:22	20:22	6:22	20:22	-	-	-	-
603	KVG	5:20	23:45	5:20	23:45	6:05	0:10	10:35	19:37
604	KVG	6:35	19:08	6:35	19:08	6:45	9:09	-	-
606	KVG	6:20	23:28	6:20	23:28	7:29	23:28	14:50	21:55
607	KVG	6:45	19:05	6:45	19:05	7:33	19:05	-	-
608	KVG	5:20	19:03	5:20	19:03	6:20	15:40	-	-
609	KVG	6:20	22:40	8:20	22:40	7:20	22:40	13:20	22:40
620	KVG	5:00	23:18	5:00	23:18	6:30	1:53	9:07	21:02
630	KVG	5:07	22:26	5:07	22:26	6:30	23:10	9:57	21:10
631	KVG	6:34	21:16	6:34	21:16	-	-	-	-
640	KVG	5:31	23:38	5:31	23:38	6:31	22:25	9:31	20:25

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 70 Wolfenbüttel

E2.21

Im Teilnetz 70 sind die RegioBus-Linie 790 Stadt Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg und die Linien des Stadtverkehrs Wolfenbüttel zusammengefasst.

In der Relation Stadt Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg ist die RegioBus-Bedienung in der bestehenden Form weiterzuführen. Das regionale Angebot überlagert sich mit den Fahrten innerhalb Wolfenbüttels bis Wolfenbüttel-Groß Stöckheim zu einem 30-Minuten-Takt. Es ist zu prüfen, ob durch eine geänderte Linienführung in Salzgitter-Thiede/Steterburg eine kürzere Fahrzeit und eine höhere Nachfrage zu erreichen sind.

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot entsprechend Kapitel D2.2.

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Wolfenbüttels weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Wolfenbüttel ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Wolfenbüttel nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Ab dem Jahr 2015 begannen die Umbauarbeiten und die Neugestaltung des Kornmarkts in der Stadt Wolfenbüttel. Der zentrale innerstädtische Platz wird zu einer Rendezvous-Haltestelle für alle Busse umgewandelt und soll auch mit einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige ausgestattet werden. Nach dem Umbau des Kornmarktes soll das in den vergangenen Jahren entwickelte Stadtverkehrskonzept in Betrieb gehen. Der Stadtverkehr soll mit einem übersichtlichen Liniennetz, dichtem Takt und einem flächendeckenden Angebot attraktiv für die Fahrgäste sein. Hierbei sollen die vom Landkreis Wolfenbüttel getragenen zusätzlichen freigestellten Verkehre, die bisher insbesondere im Ganztags-schulbetrieb eingesetzt werden, möglichst in den Linienverkehr überführt werden.

Das Stadtnetz ist stärker als bisher an der Station Wolfenbüttel mit der RB42/43 nach Bad Harzburg und Goslar und mit der RB45 nach Schöppenstedt sowie in Richtung Braunschweig zu verknüpfen, da das Angebot als Teil des „Regionalbahnkonzepts 2014+“ verbessert wurde und die Zugverbindungen insbesondere auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Braunschweig durch die Überlagerung der Strecken zu einen Halbstundentakt noch attraktiver geworden sind.

Das „Regionalbahnkonzept 2014+“ beinhaltet neben Angebotsverbesserungen auch den Ausbau der Infrastruktur insbesondere der Zugangsstellen. Geplant sind auch neue Eisenbahnstationen. In Wolfenbüttel ist dies die Station Wolfenbüttel-Wendessen.

Das Mittelzentrum Wolfenbüttel wird über die RegioBus-Verbindung der Linie 420 an Braunschweig angebunden. Die Linie führt auf direkten und schnellen Weg über die A395 und verbindet die beiden Zentren miteinander. In Braunschweig führt der Linienweg über den Braunschweiger Hauptbahnhof. In Wolfenbüttel übernimmt die Linie im nördlichen Stadtgebiet auch lokale Erschließungsfunktionen einschließlich des städtischen Krankenhauses und hat somit auch für den Stadtverkehr in Wolfenbüttel eine hohe Bedeutung. So übernimmt die RegioBus-Linie für den Bereich Neuer Weg Funktionen des Stadtverkehrs und muss bei der Überarbeitung des Stadtverkehrs entsprechende Berücksichtigung finden. Wegen des engen Taktes stellt die Linie darüber hinaus Verknüpfungen am Kornmarkt zu den RegioBus-Linien und zu Stadtverkehrslinien her. Weiterhin dient sie als Zubringer zu allen Nahverkehrszügen an der Station Wolfenbüttel. Daneben übernimmt die RegioBus-Linie 420 Aufgaben der Schülerbeförderung aus den nördlichen Teilen der Stadt Wolfenbüttel insbesondere zu den weiterführenden Schulen im südwestlichen Stadtgebiet.

Besonders das Stadtgebiet westlich der Schienenstrecke muss mit attraktiven Übergangszeiten an den ÖPNV angebunden werden, weil von dort gute und schnelle Verbindungen zur A395 nach Braunschweig bestehen und zeitlich konkurrenzfähige ÖPNV-Verbindungen die stärkere Nutzung des ÖPNV fördern würden. So sollte zur Beschleunigung des ÖPNV-Angebotes geprüft werden, ob Wolfenbüttel-Groß Stöckheim zukünftig besser an Braunschweig angebunden werden könnte. Dies könnte durch die Bedienung einer Station Wolfenbüttel-Groß Stöckheim durch die Regionalzüge geschehen oder aber mit der Umsetzung einer verlängerten Buslinienführung ab Leiferde bis Wolfenbüttel-Groß Stöckheim bzw. ab Wolfenbüttel-Groß Stöckheim bis Leiferde mit Anschluss an die Linie 413.

Eine Prüfung, ob die Stationen Wolfenbüttel-Linden und Wolfenbüttel-Groß Stöckheim eingerichtet werden können, sollte erfolgen.

Die Zielvorgabe für das regionale Angebot sieht die Einführung einer neuen regionalen Verbindung zwischen Sickte und Wolfenbüttel vor. Es ist zu prüfen, ob diese Linie über Sickte – Salzdahlum – Wolfenbüttel geführt werden könnte (siehe Teilnetz 71).

Die Anbindung des Hochschulstandortes Ostfalia am Exer in Wolfenbüttel erfolgt über die Linie 793 mit Anschlüssen an die Linie 420 von und nach Braunschweig. Außerdem bedienen die Linien 791, 792 und 798 den Bereich am Exer direkt oder halten in der Nähe. Zu prüfen ist, die ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel zu verbessern, so dass ein verbesserter Wissenstransfer für die Studenten und Mitarbeiter beider Standorte ermöglicht wird. Die Reisezeiten könnten durch entsprechende Verknüpfungen von Linien reduziert werden.

70



Teilnetz 70 Wolfenbüttel

• Stadt Wolfenbüttel

Einwohnerzahl (Stand 24.08.2015)	
Adersheim	859
Ahlum	1.154
Atzum	232
Fümmelse	2.653
Groß Stöckheim	1.431
Halchter	1.464
Leinde	693
Linden	3.284
Salzdahlum	1.594
Wendessen	1.015
Wolfenbüttel	38.543
Gesamt	52.922

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	2.570	27.499	30.069
Salzgitter	653	13.739	14.392
Asse	636	5.368	6.004
Oderwald	213	3.010	3.223
Sickte	153	2.732	2.885
Wolfsburg	52	1.592	1.644
Schladen	99	1.364	1.463
Sachsen-Anhalt	51	1.285	1.336
Schöppenstedt	66	1.259	1.325
Vechede	14	724	738
Cremlingen	11	644	655



Teilnetz 70 Wolfenbüttel

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Mai 2021

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
KVG	790	Linden, Okertalsiedlung – Kornmarkt – Gr. Stöckheim – Salzgitter-Thiede/ Steterburg	31.05.2021
KVG	791	Lebenshilfe / Atzum – Kornmarkt – Westring	31.05.2021
KVG	792	Atzum – Kornmarkt – Westring	31.05.2021
KVG	793	Krankenhaus – Fachhochschule – Exer	31.05.2021
KVG	794	Linden – Bahnhof – Kaltes Tal – Pfingstanger	31.05.2021
KVG	795	Salzdahlumer Straße – Kornmarkt – Wilhelm-Raabe-Schule	31.05.2021
KVG	796	Schweigerstraße – Ahlum – Wendessen – Bahnhof	31.05.2021
KVG	797	Halchter – Kornmarkt – Fämmelse	31.05.2021
KVG	798	Salzdahlum – Exer – Kornmarkt – Bahnhof	31.05.2021
KVG	799	Linden Süd – Kornmarkt – Westring	31.05.2021
KVG	AST	Anruf-Sammeltaxi	31.05.2021
KVG	P+R	kostenloser P+R zu verschiedenen Anlässen in Wolfenbüttel	31.05.2021

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
KVG	790	818	655	351
KVG	791	289	308	274
KVG	792	220	102	-
KVG	793	80	-	-
KVG	794	220	103	-
KVG	795	451	338	113
KVG	796	319	319	159
KVG	797	508	336	124
KVG	798	244	244	122
KVG	799	191	88	-

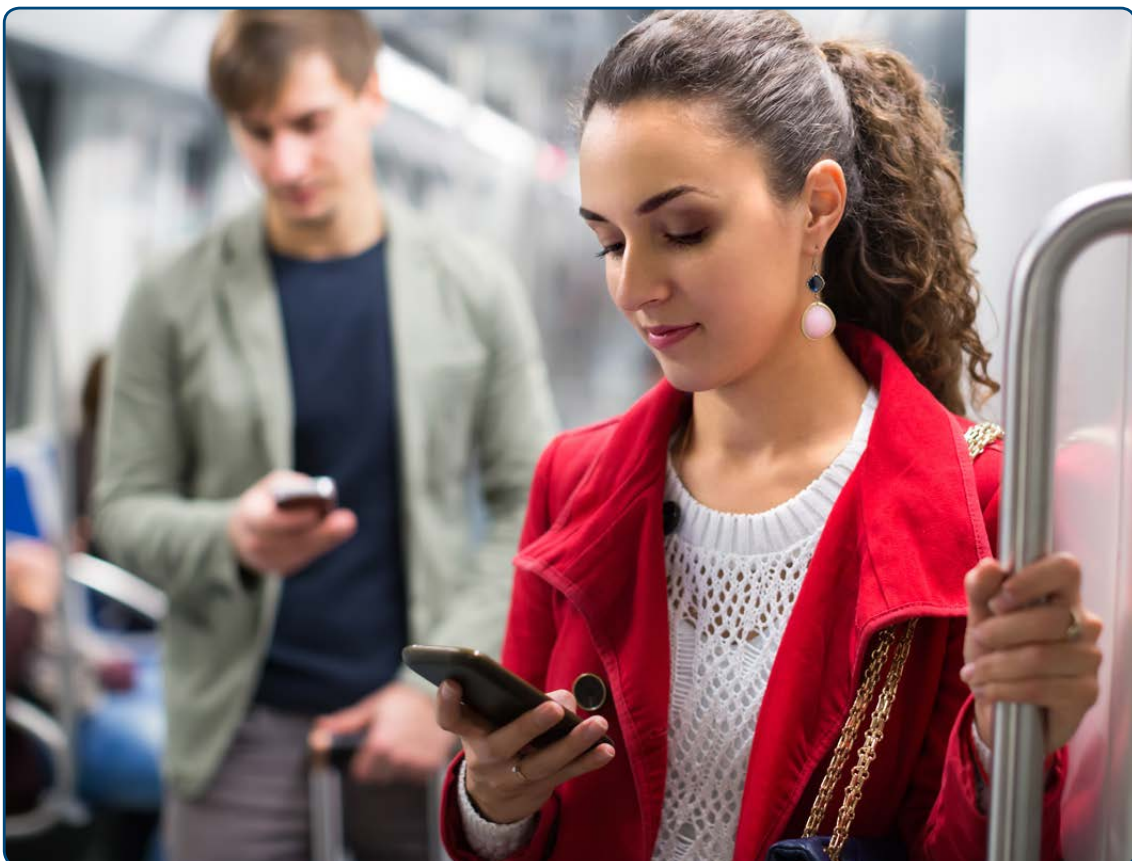
Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
KVG	790	207.772	34.060	20.709
KVG	791	73.406	16.016	16.166
KVG	792	55.880	5.304	-
KVG	793	20.320	-	-
KVG	794	55.880	5.356	-
KVG	795	114.554	17.576	6.667
KVG	796	81.026	16.588	9.381
KVG	797	129.032	17.472	7.316
KVG	798	61.976	12.688	7.198
KVG	799	48.514	4.576	-

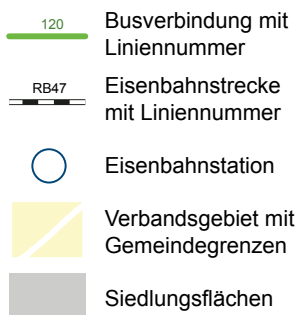
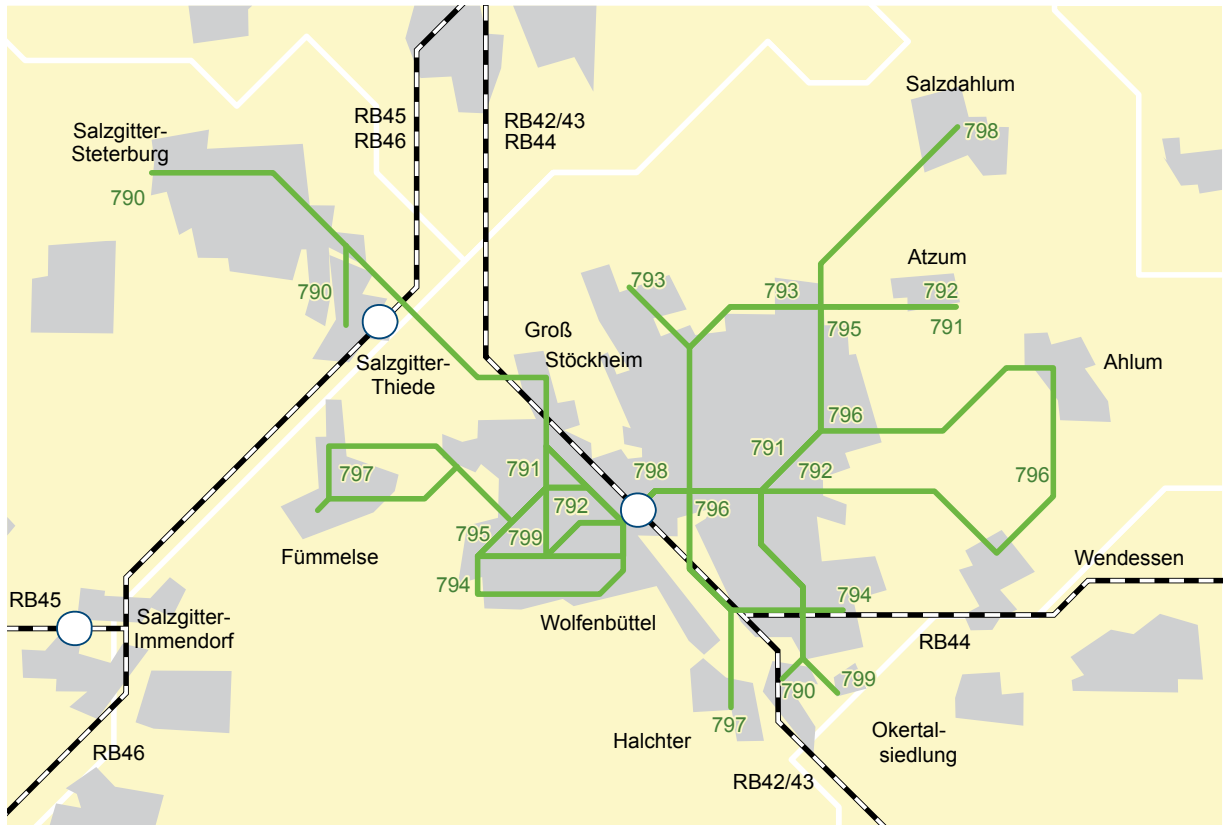
Teilnetz 70 Wolfenbüttel

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
790	KVG	5:07	23:22	5:07	23:22	5:37	23:22	8:32	23:22
791	KVG	5:31	23:24	5:31	23:24	5:31	23:24	8:31	23:24
792	KVG	6:00	18:50	6:00	18:50	7:00	12:50	-	-
793	KVG	7:50	19:49	7:50	19:49	-	-	-	-
794	KVG	5:44	20:39	5:44	20:39	6:44	13:39	-	-
795	KVG	5:36	19:59	5:36	19:59	6:06	19:59	13:06	19:59
796	KVG	6:04	19:51	6:04	19:51	6:04	19:51	13:00	19:51
797	KVG	5:38	20:05	5:38	20:05	6:47	20:05	13:17	20:05
798	KVG	6:06	19:55	6:06	19:55	6:06	19:55	13:06	19:55
799	KVG	6:19	19:11	6:19	19:11	7:19	13:11	-	-



Teilnetz 70 Wolfenbüttel



Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

E2.22

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, dessen Mitgliedsgemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde ein Bedienungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans ist und in der Laufzeit des NVP umgesetzt werden soll. Dieses Bedienungskonzept besteht aus Achsen- und aus Zubringerverbindungen. Im Teilnetz 71 gibt es im Bereich der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte folgende Achsenverbindungen, die entweder bereits bestehen oder neu eingerichtet bzw. durch Angebotsausweitungen verbessert werden sollen:

1. RegioBus 452 Braunschweig – Cremlingen
2. RegioBus 730 Braunschweig – Sickte
3. RegioBus 740 (neu) Wolfenbüttel – Sickte
4. SPNV RE50 Braunschweig – Weddel – Wolfsburg
5. SPNV RB40 Braunschweig – Weddel – Schandelah – Königslutter – Helmstedt
6. SPNV RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Dettum – Schöppenstedt
7. Buslinie Sickte – Cremlingen – Weddel

Gemeinde Cremlingen

1. RegioBus 452

Die Mobilität aus der Gemeinde Cremlingen ist überwiegend auf Braunschweig, Wolfsburg und Sickte ausgerichtet. Der Schülerverkehr ist auf Braunschweig, Wolfenbüttel und Sickte ausgerichtet. Die RegioBus-Linie 452 Braunschweig – Cremlingen ist für die Gemeinde Cremlingen von hoher Bedeutung, da diese Linie die Verkehrsbeziehung in Richtung Braunschweig abdeckt.

Die Gemeinde Cremlingen wird durch die RegioBus-Linie 452 Braunschweig – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum gut in Richtung Braunschweig erschlossen, jedoch beschränkt sich die regional bedeutsame Relation auf den Abschnitt Braunschweig – Cremlingen. Über Cremlingen hinaus gehört die Linie zur so genannten Bedienungsebene 3 und ist damit eine lokale Buslinie.

Eine Besonderheit in Braunschweig ist der Anfangs-/Endpunkt an der Helmstedter Straße; dort ist die Linie gebrochen. Die Fahrt zwischen der Braunschweiger Innenstadt und der Helmstedter Straße erfolgt mit der Stadtbahn (derzeit Linie 4). Durch die Brechung der Buslinie wird ein Parallelverkehr zur Stadtbahn vermieden. Da die Linie 452 nicht umsteigefrei in die Innenstadt fährt, hat sie auch nicht die für eine RegioBus-Linie charakteristische „0“ am Ende der Liniennummer.

Die Linie 452 fährt zwischen Braunschweig und Cremlingen im Halbstundentakt, östlich von Cremlingen gibt es zwei verschiedene Linienwege über Schulenrode, Veltheim, Hemkenrode, Destedt nach Gardessen sowie über Schulenrode, Destedt und Abbenrode nach Bornum, die jeweils im Stundentakt bedient werden. Die Linie übernimmt deshalb auch lokale Erschließungsfunktionen ab Cremlingen. Eine Neukonzeption der Erschließung dieses Bereiches soll die wirtschaftliche Belastung der RegioBus-Linie 452 verringern.

Dabei soll das Angebot in einem möglichst gleichen Umfang erhalten bleiben, jedoch z. B. teilweise durch Zubringerverkehre ersetzt werden, die in gewissen Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren könnten. In der Gemeinde Cremlingen könnte dadurch eine bessere lokale Bedienung, d. h. eine bessere Verbindung der Ortsteile untereinander und nach Cremlingen geschaffen werden. Auch eine bessere Anbindung der Stationen Schandelah und Weddel könnte dadurch erfolgen.

Zu prüfen ist auch, ob die Linie 452 weiterhin Bornum (Stadt Königskutter, Landkreis Helmstedt) bedienen soll bzw. ob eine Weiterführung der Linie bis Königslutter möglich ist.

2. RegioBus 730 Braunschweig – Sickte

Die Ausführungen zu dieser RegioBus-Linie sind unten unter Samtgemeinde Sickte zu finden.

3. RegioBus 740 (neu) Wolfenbüttel – Sickte

Die Ausführungen zu dieser RegioBus-Linie sind unten unter Samtgemeinde Sickte zu finden.

4. SPNV RE50 Braunschweig – Weddel – Wolfsburg und

5. SPNV RB40 Braunschweig – Weddel – Schandelah – Königslutter – Helmstedt

Innerhalb der Gemeinde Cremlingen liegen die Stationen Weddel und Schandelah. Die Station Weddel wird von zwei Eisenbahnlinien, der RB40 Helmstedt – Königslutter – Schandelah – Weddel – Braunschweig und dem RE50 Braunschweig – Weddel – Fallersleben – Wolfsburg bedient.

Da es aus der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte eine nicht unerhebliche Mobilität nach Wolfsburg gibt, hat der RE50 Braunschweig – Wolfsburg mit dem Halt in Weddel auch für den Landkreis Wolfenbüttel eine erhebliche Bedeutung.

Die Bedienung der Station Weddel durch lokale Busverkehre ist verbesserungsbedürftig. Die Relation von Cremlingen zur Station Weddel wird durch die lokale Linie 437 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) bedient; die Linie führt von Cremlingen über Weddel, Bahnhof nach Volkmarode. Die Linie 437 stellt keine Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der RB40 Helmstedt – Königslutter – Schandelah – Weddel – Braunschweig und des RE50 Braunschweig Weddel – Fallersleben – Wolfsburg Hbf her.

Die Busverbindungen zur Station Weddel müssen verbessert und an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge angepasst werden. Eine Anbindung an die Züge von und in Richtung Braunschweig und Wolfsburg ist aufgrund der Mobilität der Gemeinde Cremlingen von Bedeutung. Innerhalb der Gemeinde Cremlingen liegt auch die Station Schandelah. Da diese nur von der RB40 Braunschweig – Helmstedt bedient wird, ist die Station Weddel vorrangig als Verknüpfungspunkt zwischen der Eisenbahn und dem Bus zu entwickeln. Es ist ferner zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexible Bedienungsformen wie Anrufbus oder Anruf-Linientaxi (ALT) eine bessere Anbindung der Stationen Weddel und auch Schandelah aus möglichst vielen Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen erreicht werden kann.

6. SPNV RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Dettum – Schöppenstedt

Die Ausführungen zu dieser RB-Linie sind unten unter Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals Schöppenstedt) zu finden.

7. Buslinie Sickte – Cremlingen – Weddel

Die Relation von Cremlingen über Weddel nach Volkmarode wird, wie oben beschrieben, derzeit durch die lokale Linie 437 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) bedient. Die Linie stellt aber keine Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der RB40 Helmstedt – Königslutter – Schandelah – Weddel – Braunschweig und der RB50 Braunschweig Weddel – Fallersleben – Wolfsburg Hbf her.

Die Mobilitätsdaten für die Gemeinde Cremlingen belegen, dass eine hohe Mobilität nach Braunschweig und etwas weniger stark in die Samtgemeinde Sickte und nach Wolfsburg besteht. Die Verbindung nach Braunschweig wird über die RegioBus-Linie 452 sichergestellt. Anschlüsse aus der Gemeinde Cremlingen an die Nahverkehrszüge in Weddel und Schandelah bestehen nicht. Aber auch aus dem östlichen Bereich von Braunschweig gibt es zwar mit den Linien 427 und 437 Verbindungen nach Weddel, Bahnanschlüsse werden aber nicht oder kaum hergestellt.

Es besteht somit ein Bedarf für eine Verbindung aus der Gemeinde Cremlingen nach Weddel, um Bahnanschlüsse vor allem in/aus Richtung Wolfsburg und Königslutter/Helmstedt, aber auch von/nach Braunschweig zu ermöglichen; allerdings werden die Wege nach Braunschweig vorwiegend mit der Linie 452 in Kombination mit der Stadtbahnlinie 4 zurückgelegt.

Eine Buslinie von Cremlingen nach Weddel, Bahnhof soll eingerichtet werden, um dort Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Wolfsburg und wenn möglich Braunschweig zu schaffen. Um eine wirtschaftliche Liniengestaltung zu erreichen, ist eine Verknüpfung mit der neu im Entwurf des NVP vorgesehenen RegioBus-Linie Sickte – Wolfenbüttel (s. oben) zweckmäßig, wobei der Abschnitt Sickte – Cremlingen zu schließen ist. Bei dem Linienabschnitt Sickte – Cremlingen – Weddel handelt sich um eine lokale Verbindung. Die Verbindung ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, der Samtgemeinde Sickte, der Gemeinde Cremlingen und den beteiligten Verkehrsunternehmen umzusetzen.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume

Die übrigen Orte der Gemeinde Cremlingen sind über Zubringerverkehre (Anrufbus, ALT) anzubinden.

Die Ergänzungs- oder Zubringerverbindungen sollen an definierten Verknüpfungspunkten die zugeordneten Verkehrsräume an die Achsenverbindungen anschließen. Das sind im Teilnetz 71 folgende Erschließungsräume bzw. Verknüpfungspunkte:

- **Hordorf, Wohld**

Anbindung nach Braunschweig über Cremlingen und über Weddel, Bahnhof (SPNV) nach Braunschweig und Wolfsburg.

- **Schandelah, Gardessen, Abbenrode, Schulenrode, Destedt, Hemkenrode, Cremlingen, Klein Schöppenstedt**

Anbindung nach Braunschweig über Cremlingen; Anbindung über Weddel, Bahnhof nach Braunschweig und Wolfsburg.

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der ZGB wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Der ÖPNV-Lenkungskreis des Landkreises Wolfenbüttel hat am 19. Mai 2015 den Beschluss gefasst, zunächst in der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Oderwald die Erschließungssysteme zu entwickeln. Die Ergebnisse sollen genutzt werden, um die Erschließungssysteme in den übrigen Gemeinden/Samtgemeinden zu erarbeiten. Dabei sollen die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald als „Beispiel- und Experimentiergebiete“ gelten, um innovative Lösungen für die zu erschließende Mobilität zu finden. Dazu gehört auch eine verbesserte Fahrradmitnahme im Fahrzeug oder die Nutzung von Fahrradanhängern oder -gepäckträgern, um in ländlichen Bereichen den Fahrradverkehr besser in den ÖPNV zu integrieren.

Anbindung der Orte in der Einheitsgemeinde Cremlingen

Die Einheitsgemeinde Cremlingen wird von den Buslinien 742, 743 und 745 bedient. Es handelt sich bei diesen Linien ausschließlich um Schülerverkehre, die nur an Schultagen zu Schulanfangs- bzw. -endzeiten verkehren. An schulfreien Tagen steht somit in Teilen der Einheitsgemeinde Cremlingen mit Ausnahme der Linien 452 und 437 kein ÖPNV zur Verfügung. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist daher keine Erreichbarkeit der Ortschaften untereinander sichergestellt.

In der Einheitsgemeinde Cremlingen ist ein neues Bedienungskonzept für die Schülerbeförderung zu den Grundschulen in Destedt, Schandelah und Weddel geplant. Es muss das Ziel sein, diese Fahrten in den ÖPNV-Linienerkehr zu integrieren. Ebenso sollten die Schülerverkehre der Haupt- und Realschule Sickte in die Überlegungen einbezogen werden.

An Schultagen verkehren insbesondere im Ganztagschulbetrieb neben den genannten Linien, Fahrten im freigestellten Verkehr, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienerkehr zu überführen.

Samtgemeinde Sickte

Die Ausführungen zum Achsenkonzept für den Landkreis Wolfenbüttel (siehe oben Gemeinde Cremlingen) gelten auch für die Samtgemeinde Sickte.

Zu 2. RegioBus-Linie 730 Braunschweig – Sickte

Die Mobilität aus Sickte ist überwiegend auf Braunschweig und Wolfenbüttel sowie Cremlingen und Wolfsburg ausgerichtet. Die RegioBus-Linie 730 (Schöppenstedt –) Sickte – Braunschweig bedient in Braunschweig die Station Braunschweig Hbf, um eine Verknüpfung mit den Eisenbahnangeboten anzubieten.

Augenblicklich führt der Linienweg der RegioBus-Linie 730 von der Station Braunschweig Hbf kommend über den John-F.-Kennedy-Platz und die Haltestelle Schloss zur Haltestelle Rathaus in der Wilhelmstraße. Es ist zu prüfen, ob der Linienerlauf vom Hauptbahnhof kom-

mend über John-F.-Kennedy-Platz, Stobenstraße, Waisenhausdamm, Münzstraße, Rathaus geändert werden könnte, weil dadurch weite Teile der Innenstadt von Braunschweig direkt erreichbar wären. In der Gegenrichtung müsste der Bus wegen der Einbahnstraßenregelungen einen anderen Weg nehmen als auf dem Hinweg. Er könnte wie bisher von der Wilhelmstraße über den Bohlweg und den John-F.-Kennedy-Platz fahren. Die Haltestelle Rathaus vor der Gaststätte „Lindi“ ist zusätzlich zur Haltestelle Schloss am Bohlweg einzurichten.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln. Ziel zusätzlicher Verbindungen soll eine Stärkung des Angebotes in dieser stark nachgefragten Relation und eine möglichst schnelle Verbindung nach Braunschweig sein. Es ist für diese Fahrten zu prüfen, ob ein geänderter Linienverlauf über die Salzdahlumer Straße zur Station Braunschweig Hbf zu kürzeren Fahrzeiten führen könnte.

Sollte künftig z. B. durch eine gute städtische Umsteigeverbindung von der RegioBus-Linie Sickte – Braunschweig ein problemloses Erreichen des Hauptbahnhofs gesichert werden können, ist eine neue direkte Linienführung der RegioBus-Linie von der Helmstedter Straße in die Braunschweiger Innenstadt zu prüfen. Dadurch könnte die Fahrzeit in die Innenstadt verkürzt und die Attraktivität der Linie erhöht werden.

Beizubehalten ist auf der RegioBus-Linie Sickte – Braunschweig auf dem Abschnitt über Sickte hinaus eine Führung über Neuerkerode und Evessen bis Schöppenstedt, wobei der Abschnitt Evessen – Schöppenstedt nicht umsteigefrei sein muss. Es ist zu prüfen, ob die RegioBus-Linie 730 mit allen Fahrten an der Station Schöppenstedt mit der RB45 verknüpft werden sollte. Hierdurch könnte die Linie Zu- und Abbringerfunktionen übernehmen.

Ein großer Teil des Fahrgastpotenzials besteht aus Schülerinnen und Schülern aus der Samtgemeinde Sickte, die Schulen in Braunschweig besuchen. Das führt dazu, dass in der morgendlichen Hauptverkehrszeit die Busse nach Braunschweig sehr stark ausgelastet sind. In der Hauptverkehrszeit sollte daher das bestehende Fahrtangebot montags bis freitags auf der RegioBus-Linie 730 verdichtet werden.

Östlich von Sickte gibt es verschiedene Linienwege über Lucklum, Erkerode und über Volzum, Hachum, Gilzum nach Evessen die jeweils im Stundentakt bedient werden. Die Linie übernimmt deshalb auch lokale Erschließungsfunktionen ab Sickte. Es ist zu prüfen, ob durch eine Neukonzeption der Erschließung dieses Bereiches Zubringerverkehre mit kurzen Übergangszeiten zur RegioBus-Linie 730 diese Funktion ersetzen könnten. Bei der Umsetzung wird dazu eine Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, der Samtgemeinde Sickte und dem Verkehrsunternehmen erfolgen.

Zu 3. RegioBus-Linie 740 (neu) Wolfenbüttel – Sickte

Die Zielvorgabe für das regionale Angebot sieht die Einführung einer neuen regionalen Verbindung zwischen Sickte und Wolfenbüttel vor (R740). Diese Verbindung ist im Entwurf des NVP als RegioBus-Linie 740 der Bedienungsebene 2 neu vorgesehen. In dieser Relation fährt derzeit die Linie 731 der Firma Reisebüro Schmidt GmbH. Das Angebot der neuen RegioBus-Linie ist aus der Linie 731 zu entwickeln und das Fahrtenangebot hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln. Die Linie soll vor allem die hohe Mobilität zwischen Sickte und Wolfenbüttel abdecken und auf schnellem Weg eine Verbindung herstellen. Daneben müssen aber auch die Belange der Schülerbeförderung sichergestellt werden.

Bei der Umsetzung ist über den Linienverlauf zwischen Sickte und Wolfenbüttel zu entscheiden. Dazu wird eine Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, der Samtgemeinde Sickte und dem Verkehrsunternehmen erfolgen. Bei Einführung dieser Linie soll eine Verknüpfung zwischen der RegioBus-Linie 730 Sickte – Braunschweig und der neuen regionalen Verbindung zwischen Sickte und Wolfenbüttel hergestellt werden. Die RegioBus-Linie 740 sollte am Kornmarkt oder an der Breiten Herzogstraße Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 in Richtung Braunschweig haben und zusätzlich an der Station Wolfenbüttel Anschlüsse an die RB42/43 in/aus Richtung Vienenburg und wenn möglich in/aus Richtung Braunschweig herstellen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Linie betrieblich bis Cremlingen und zur Station Weddel verlängert werden kann bzw. mit einer entsprechenden Verbindung verknüpft werden kann, um Anschlüsse an den RE50 und an die RB40 herzustellen.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume

Die Ergänzungs- oder Zubringerverbindungen sollen an definierten Verknüpfungspunkten die zugeordneten Verkehrsräume an die Achsenverbindungen anschließen. Das sind im Teilnetz 71 Bereich Samtgemeinde Sickte folgende Erschließungsräume bzw. Verknüpfungspunkte:

- **Klein Veltheim, Veltheim**
Anbindung an Braunschweig über Cremlingen.
- **Klein Veltheim, Veltheim, Neuerkerode, Lucklum, Erkerode, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt**
Verbindung nach Braunschweig über Sickte/Hötzum (RegioBus-Linie 730).
- **Dettum, Weferlingen, Mönchevahlberg**
Verbindung nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Dettum, Bahnhof (SPNV).

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der ZGB wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Anbindung der Orte in der Samtgemeinde Sickte

Bei den im NVP-Entwurf tabellarisch aufgeführten Linien 732, 733, 739, 741, 742, 743, 744, 746 und 747 handelt es sich ausschließlich um Schülerverkehre, die nur an Schultagen zu Schulanfangs- bzw. -endzeiten verkehren. An schulfreien Tagen steht somit in Teilen der Samtgemeinde Sickte mit Ausnahme der Linien 730 und 731 sowie dem ALT kein ÖPNV zur Verfügung. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist daher keine Erreichbarkeit der Ortschaften untereinander sichergestellt.

An Schultagen verkehren insbesondere im Ganztagschulbetrieb neben den genannten Linienfahrten im freigestellten Verkehr, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienverkehr zu überführen.

Die Evangelische Stiftung Neuerkerode ist ein großer Arbeitgeber des Landkreises Wolfenbüttel. Es ist zu prüfen, ob die Busanbindung aus Richtung Wolfenbüttel ausreichend ist.

Um eine bessere Verbindung zwischen Sickte und Cremlingen zu realisieren, könnten auch Anschlüsse an die Linie 452 Braunschweig – Bornum in Klein Veltheim in die Überlegungen einfließen.

Eisenbahnstation Dettum

In der Samtgemeinde Sickte befindet sich die Station Dettum, die durch die RB45 Schöppenstedt – Wolfenbüttel – Braunschweig bedient wird. Im Zusammenhang mit dem „Regionalbahnkonzept 2014+“ wurde das Angebot der RB45 deutlich verbessert. Auf dieser Strecke gibt es von Montag bis Freitag einen Stundentakt von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Am Samstag und am Sonntag gibt es einen 2-Stundentakt zwischen ca. 7:30 Uhr und 21:30 Uhr.

Die Abfahrtszeiten der SPNV-Linie RB45 von der Station Wolfenbüttel über Dettum nach Schöppenstedt sind nicht für sämtliche Schulendzeiten im Ganztags schulbetrieb ausreichend. Bei Schulendzeiten zwischen 15:00 Uhr und 15:30 Uhr stehen keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung, mit Ausnahme der Linie 731, die jedoch über Sickte verkehrt.

Anruf-Linientaxi

Mit der Umsetzung des „Regionalbahnkonzepts 2014+“ wurde auch das Anruf-Linientaxi (ALT) für die Orte Mönchevahlberg und Weferlingen verbessert. Mit dem ALT werden diese Orte zu allen bestehenden Bahnverbindungen der RB45 angebunden, sofern kein Linienbusangebot zur Verfügung steht.

Neben diesen ALT-Verkehren werden auf der RegioBus-Linie 730 und der Buslinie 731 noch weitere Fahrten mit dem ALT geführt. Sie ergänzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals Samtgemeinde Schöppenstedt)

Diesem Teilnetz wurde der nördliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Ortsteilen Amleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, KleinVahlberg, Kneitlingen, Samleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehrde zugeordnet. Der südliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse wurde dem Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen zugeordnet.

Die Mobilität dieser Mitgliedsgemeinden im Teilnetz 71 ist nicht deutlich ausgerichtet. Die meisten Fahrten führen – mit relativ geringen Unterschieden – nach Braunschweig und Schöningen, nach Wolfenbüttel und in die Samtgemeinden Heeseberg und Sickte.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde ein Bedienungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans ist und in der Laufzeit des NVP umgesetzt werden soll. Dieses Bedienungskonzept besteht aus Achsen- und aus Zubringerverbindungen. Im Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse, Bereich Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals Samtgemeinde

Schöppenstedt), gibt es folgende Achsenverbindungen, die entweder bereits bestehen oder neu eingerichtet bzw. durch Angebotsausweitungen verbessert werden sollen:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. SPNV RB45 | Braunschweig – Wolfenbüttel – Dettum – Schöppenstedt |
| 2. RegioBus 370 (Teilnetz 30) | Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt |
| 3. Buslinie | Remlingen – (Semmenstedt –) Schöppenstedt |
| 4. Buslinie | Schöppenstedt – Evessen |

1. SPNV RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Dettum – Schöppenstedt

Die RB45 bedient die Stationen Schöppenstedt, Dettum und Wolfenbüttel im Landkreis Wolfenbüttel. Sie ist damit eine wesentliche Verkehrsachse innerhalb des Landkreises und auch Teil der ÖPNV-Achse zwischen der Stadt und dem Landkreis Wolfenbüttel sowie der Stadt Braunschweig. Hinzu kommen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig die RB42/43 und die RegioBus-Linie 420 Wolfenbüttel – Braunschweig. Die Verkehrsbeziehung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig gehört zu den mit großem Abstand stärksten innerhalb des Großraums Braunschweig.

Auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Dettum – Wolfenbüttel spielt die Schülerbeförderung eine wesentliche Rolle; die Gesamtnachfrage ist nicht so hoch wie auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Braunschweig.

Auf der RB45 ist als zusätzliche Eisenbahnstation Wolfenbüttel-Wendessen vorgesehen. Die Einbindung weiterer neuer Stationen wie z. B. Wolfenbüttel-Linden sollte geprüft werden.

2. RegioBus-Linie 370; Ersatzkonzept Schöppenstedt – Helmstedt

Eine ausführliche Darstellung enthält das Kapitel E2.10 – Teilnetz 30.

Zum Dezember 2007 wurde der Schienenverkehr auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Helmstedt eingestellt, da der Abbau des Braunkohlepfeilers bei Schöningen einen Betrieb mit der Eisenbahn zwischen Schöppenstedt und Helmstedt nicht mehr zuließ. Um die durch die Aufgabe des Schienenverkehrs wegfallenden Funktionen der ÖPNV-Verbindung zu erhalten, wurde die Entwicklung eines Busersatzkonzeptes mit einer Neuordnung des ÖSPV erforderlich.

Das neue Ersatzkonzept beinhaltet die Einführung von zwei neuen Linien 370 und 372 sowie einer Anpassung oder Angebotserweiterung auf den Linien 371 (der früheren Linie 399), 395 und 397.

Die Linie 370 verkehrt als RegioBus-Linie auf dem direkten Weg zwischen Helmstedt über Esbeck, Schöningen nach Schöppenstedt und zurück im stündlichen Taktverkehr. Die RegioBus-Linie 370 stellt sowohl Anschlüsse in Schöppenstedt an die zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt betriebene RB45 her als auch an der Station Helmstedt an die Nahverkehrszüge der RB40 von/nach Braunschweig.

Die Linie 371 verkehrt zwischen Schöningen und Schöppenstedt über Hoiersdorf, Twieflingen, Dobbeln, Ingeleben, Wobbeck, Groß Dahlum, Klein Dahlum und Eitzum.

Die Linie 372 verkehrt überwiegend als Kleinbus im Takt des Eisenbahnangebots der RB45 zwischen Söllingen und Schöppenstedt über Jerxheim, Beierstedt, Watenstedt, Gevensleben, Barnstorf, Uerde mit direkten Anschlüssen an alle Fahrten der RB45 nach bzw. aus Wolfenbüttel und Braunschweig. Am Wochenende verkehrt diese Linie als Anrufbus-Verbindung. Sofern es zu einer hohen Nachfrage auf einzelnen Fahrten kommt, sollten diese Fahrten in ein festes Angebot umgewandelt werden.

Das Ersatzangebot zeichnet sich durch eine sehr gute Angebotsstruktur hinsichtlich der Erschließung und des Taktangebotes aus. Es hat sich in der Vergangenheit bewährt und soll im gleichen Umfang beibehalten werden.

3. Verbindung Remlingen – (Semmenstedt –) Schöppenstedt

Diese Verbindung ist im Kapitel E2.23 Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla dargestellt.

4. Verbindung Schöppenstedt – Evessen

Diese Verbindung wird oben unter Samtgemeinde Sickte „2. RegioBus-Linie 730“ behandelt.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume

Die Ergänzungs- oder Zubringerverbindungen sollen an definierten Verknüpfungspunkten die zugeordneten Verkehrsräume an die Achsenverbindungen anschließen. Das sind im Teilnetz 71 folgende Erschließungsräume bzw. Verknüpfungspunkte:

- **Sambleben, Kneitlingen, Amleben, Eitzum**
Verbindung nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Schöppenstedt, Bahnhof (SPNV).
- **Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg, Klein Vahlberg**
Verbindung nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Schöppenstedt, Bahnhof (SPNV).
- **Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum, Uehrde, Barnstorf**
Verbindung nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Schöppenstedt, Bahnhof (SPNV).

Winnigstedt

Die Verbindung nach Wolfenbüttel/Braunschweig erfolgt über die RegioBus-Linie 710; für die lokale Verknüpfung nach Schöppenstedt dient der Erschließungsverkehr in der Samtgemeinde Elm-Asse. Ein Umstieg vom Erschließungsverkehr in die Nahverkehrszüge nach Wolfenbüttel und Braunschweig soll nicht erfolgen, um den betrieblichen und finanziellen Aufwand in Grenzen zu halten.

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der ZGB wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Eisenbahnstation Schöppenstedt

Die RB45 bedient die Eisenbahnstationen Schöppenstedt, Dettum und Wolfenbüttel. Auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Dettum – Wolfenbüttel spielt die Schülerbeförderung eine wesentliche Rolle. Die Zubringerverkehre zur Station Schöppenstedt haben deshalb eine große Bedeutung. Diese finden unter anderem durch ALT-Verkehre statt (s.u.). Es ist zu prüfen, ob die RegioBus-Linie 730 mit allen Fahrten an der Station Schöppenstedt mit der RB45 verknüpft werden sollte. Hierdurch könnte die Linie Zu- und Abbringerfunktionen übernehmen.

Anruf-Linientaxi

Mit der Umsetzung des „Regionalbahnkonzepts 2014+“ wurde auch das Anruf-Linientaxi (ALT) der Samtgemeinde Schöppenstedt verbessert. Mit dem ALT werden die Orte Schöppenstedt, Amleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Samleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehrde zu allen bestehenden Bahnverbindungen der RB45 angebunden, sofern kein Linienbusangebot zur Verfügung steht. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen, sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Anbindung der Orte in der Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals Samtgemeinde Schöppenstedt)

Bei den Linien 732, 733, 746 und 747 handelt es sich ausschließlich um Schülerverkehre, die nur an Schultagen zu Schulanfangs- bzw. -endzeiten verkehren. An schulfreien Tagen steht somit in Teilen der Samtgemeinde Sickte mit Ausnahme der Linien 730 und 731 sowie ALT kein ÖPNV zur Verfügung. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist daher keine Erreichbarkeit der Ortschaften untereinander sichergestellt.

An Schultagen werden insbesondere im Ganztags schulbetrieb neben den genannten Linien Fahrten im freigestellten Verkehr durchgeführt, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienverkehr zu überführen.

Übergangsverkehr zum Landkreis Harz

Gemeinsam mit dem Landkreis Harz wurde probeweise eine Verbindung Hessen – Mattierzoll als Lückenschluss zwischen dem Liniennetz im Landkreis Harz und der RegioBus-Linie 710 betrieben, um Verbindungen aus dem Landkreis Wolfenbüttel in Richtung Halberstadt/Landkreis Harz und aus Richtung Halberstadt/Landkreis Harz nach Wolfenbüttel und Braunschweig zu ermöglichen. Diese Verbindung wurde eingestellt, weil die Nachfrage nur äußerst gering war.

Eine nennenswerte Mobilität besteht allerdings weiterhin zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel. Es ist deshalb gemeinsam mit dem Landkreis Harz zu prüfen, ob eine Verbindung eingeführt werden kann, die unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange den Fahrgastinteressen besser entspricht.

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

• Gemeinde Cremlingen

Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)	
Abbenrode	501
Cremlingen	2.631
Destedt	1.496
Gardessen	591
Hemkenrode	381
Hordorf	1.090
Klein Schöppenstedt	704
Schandelah	2.272
Schulenrode	288
Weddel	3.091
gesamt	13.045

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.051	10.290	11.341
Sickte	329	1.587	1.916
Wolfsburg	49	1.799	1.848
Königsutter am Elm	38	986	1.024
Lehre	19	525	544

• Samtgemeinde Sickte

Einwohnerzahl (Stand 22.07.2015)	
Dettum	935
Mönchevahlberg	181
Weferlingen	94
Erkerode	602
Lucklum	327
Evessen	932
Gilzum	191
Hachum	201
Sickte	3.559
Apelstedt	523
Hötzum	906
Neuerkerode	729
Volzum	382
Veltheim	1.006
gesamt	10.568

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	540	6.389	6.929
Wolfenbüttel	158	2.885	3.043
Cremlingen	320	1.570	1.890
Wolfsburg	19	1.021	1.040
Schöppenstedt	36	854	890

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

• Samtgemeinde Elm-Asse

Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)	
Groß Dahlum	589
Klein Dahlum	80
Groß Denkte	1.926
Klein Denkte	443
Neindorf	312
Sottmar	273
Hedeper	375
Wetzleben	126
Kissenbrück	1.732
Hedwigsburg	46
Ampleben	279
Bansleben	208
Eilum	199
Kneitlingen	127
Remlingen	1.268
Groß Biewende	328

Klein Biewende	226
Roklum	459
Eitzum	368
Samleben	396
Schliestedt	298
Schöppenstedt	4.411
Semmenstedt	474
Timmern	163
Barnstorf	255
Uehrde	262
Warle	171
Watzum	221
Berklingen	182
Groß Vahlberg	347
Klein Vahlberg	205
Winnigstedt	713
Wittmar	1.160
Gesamt	18.622

• ehemalige Samtgemeinde Schöppenstedt

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	117	1.522	1.639
Wolfenbüttel	80	1.319	1.399
Wolfsburg	51	1048	1.099
Asse	40	1033	1.073
Schöningen	63	996	1.059
Sickte	41	982	1.023
Heeseberg	77	729	806

- **Stadt Braunschweig** **siehe Teilnetz 40**
- **Stadt Königslutter am Elm** **siehe Teilnetz 32**
- **Gemeinde Lehre** **siehe Teilnetz 32**
- **Stadt Wolfenbüttel** **siehe Teilnetz 70**

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

Linien, Linienvverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2019

Linie		Linienvverlauf	Genehmigungs- laufzeit
RBB	730	Schöppenstedt – Evessen – Sickte – Braunschweig	31.12.2019
RBB	731	Schöppenstedt/Sickte – Apelnstedt – Wolfenbüttel	31.12.2019
RBS	732	Hachum – Evessen – Bansleben – Schöppenstedt	31.12.2019
RBS	733	Dettum – Weferlingen – Berklingen – Schöppenstedt	31.12.2019
RBS	739	Dettum/Hachum – Gilzum – Evessen – Sickte	31.12.2019
RBS	741	Weferlingen/Dettum – Apelnstedt – Sickte	31.12.2019
RBS	742	Weddel/Hordorf – Schandelah – Cremlingen – Sickte	31.12.2019
RBS	743	Veltheim/Schulenrode – Destedt	31.12.2019
RBS	744	Sickte – Apelnstedt/Evessen – Dettum	31.12.2019
RBS	745	Schandelah – Gardessen – Abbenrode	31.12.2019
RBS	746	Winnigstedt – Barnstorf – Watzum – Schöppenstedt	31.12.2019
RBS	747	Winnigstedt – Barnstorf – Warle – Schöppenstedt	31.12.2019
RBS	ALT	Anruf-Linientaxi zur Station Dettum	31.12.2019
RBS	ALT	Anruf-Linientaxi zur Station Schöppenstedt	31.12.2019

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
RBB	730	1.090	779	309
RBB	730A	14	-	-
RBB	731	510	246	-
RBB	731A	-	-	123
RBS	732	275	-	-
RBS	733	110	-	-
RBS	739	83	-	-
RBS	741	102	-	-
RBS	742	333	-	-
RBS	743	50	-	-
RBS	744	102	-	-
RBS	745	74	-	-
RBS	746	299	-	-
RBS	747	194	-	-

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
RBB	730	276.860	40.508	18.231
RBB	730A	3.556	-	-
RBB	731	129.540	12.792	-
RBB	731A	-	-	7.257
RBS	732	69.850	-	-
RBS	733	27.940	-	-
RBS	739	21.082	-	-
RBS	741	25.908	-	-
RBS	742	84.582	-	-
RBS	743	12.700	-	-
RBS	744	25.908	-	-
RBS	745	18.796	-	-
RBS	746	75.946	-	-
RBS	747	49.276	-	-

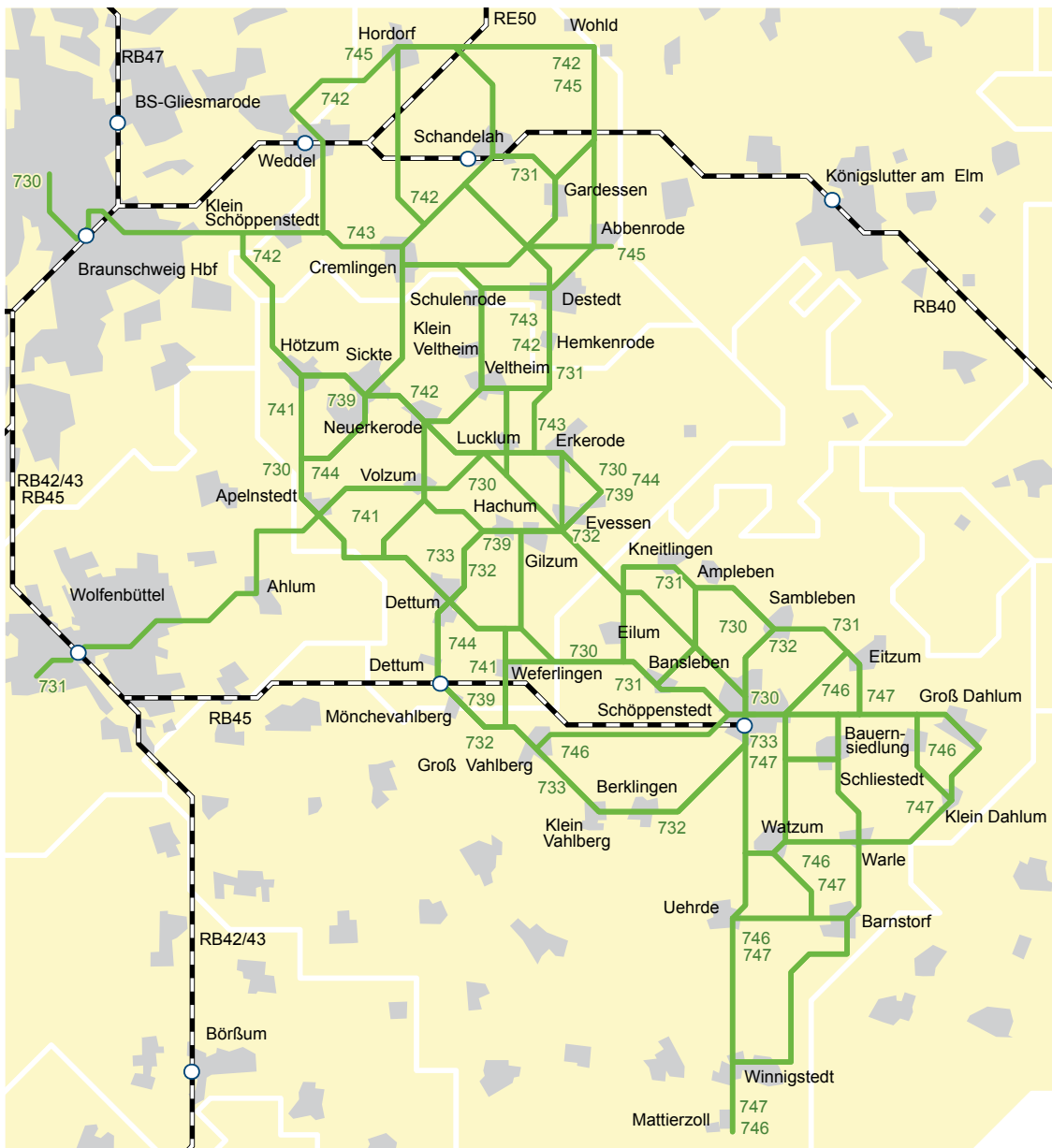
A = Anruf-Linientaxi






Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
730	RBB	5:08	23:53	5:08	23:53	6:03	23:52	8:12	20:52
731	RBB	6:24	21:21	6:24	21:21	8:05	16:41	13:20	18:41
732	RBS	6:04	16:53	-	-	-	-	-	-
733	RBS	6:18	15:32	-	-	-	-	-	-
739	RBS	6:48	13:56	-	-	-	-	-	-
741	RBS	6:47	13:33	-	-	-	-	-	-
742	RBS	6:37	13:47	-	-	-	-	-	-
743	RBS	7:30	14:47	-	-	-	-	-	-
744	RBS	7:29	13:14	-	-	-	-	-	-
745	RBS	7:24	13:33	-	-	-	-	-	-
746	RBS	6:49	16:51	-	-	-	-	-	-
747	RBS	6:11	14:42	-	-	-	-	-	-
DIFF_5*	RBS	5:41	21:16	5:41	21:16	7:41	21:16	7:41	21:16
DIFF_6*	RBS	5:34	21:24	5:34	21:24	7:34	7:34	21:24	7:34

* Anruf-Linientaxi-System mit Verknüpfung an den Stationen Dettum und Schöppenstedt

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

Karte
E2.22

-  120 Busverbindung mit
Liniennummer
-  RB47 Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

E2.23 Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

Zum Teilnetz 72 gehören die Gemeinde Schladen-Werla, die Samtgemeinde Oderwald und der südlich gelegene Teil der Samtgemeinde Elm-Asse, mit den jeweils auf die Stadt Wolfenbüttel ausgerichteten Verkehrsbeziehungen.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde ein Bedienungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans ist und in der Laufzeit des NVP umgesetzt werden soll. Dieses Bedienungskonzept besteht aus Achsen- und aus Zubringerverbindungen. Im Teilnetz 72 gibt es folgende Achsenverbindungen, die entweder bereits bestehen oder neu eingerichtet bzw. durch Angebotsausweitungen verbessert werden sollen:

Die Ergänzungs- oder Zubringerverbindungen sollen an definierten Verknüpfungspunkten die zugeordneten Verkehrsräume an die Achsenverbindungen anschließen. Das sind im Teilnetz 72 folgende Erschließungsräume bzw. Verknüpfungspunkte:

1. SPNV RB42/43 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg/Goslar
2. RegioBus 710 Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt
3. Buslinie Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter – Wolfenbüttel
4. Buslinie Börßum, Bahnhof – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel
5. Buslinie Remlingen – (Semmenstedt –) Schöppenstedt

1. SPNV RB42/43 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg/Goslar

Die RB42/43 bedient im Landkreis Wolfenbüttel die Stationen Schladen, Börßum und Wolfenbüttel. Sie ist damit eine wesentliche Verkehrsachse innerhalb des Landkreises und auch Teil der ÖPNV-Achse zwischen der Stadt und dem Landkreis Wolfenbüttel sowie der Stadt Braunschweig. Hinzu kommen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig die RB45 und die Regio-Bus-Linie 420 Wolfenbüttel – Braunschweig. Die Verkehrsbeziehung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig gehört zu den mit großem Abstand stärksten innerhalb des Großraums Braunschweig.

Auf der RB45 ist als zusätzliche Eisenbahnstation Wolfenbüttel-Wendessen vorgesehen. Die Einbindung weiterer neuer Stationen wie z. B. Wolfenbüttel-Linden sollte geprüft werden.

Die Zubringerverkehre zu den Stationen Schladen, Börßum und Wolfenbüttel haben eine erhebliche Bedeutung. Es ist deshalb zu prüfen, wie die genannten Stationen noch besser mit dem Busverkehr verknüpft werden können.

Im Jahr 2017 soll das Umfeld der Station Börßum neu gestaltet werden. Dabei soll auch der Wendebereich vor dem ehemaligen Empfangsgebäude so erweitert werden, dass zukünftig die Busse bis zur Station fahren können. Die Linienwege der dort verkehrenden Buslinien sollen dann über die Station Börßum geführt werden und Anschlüsse an die RB42/43 herstellen. Die Wendemöglichkeit muss mindestens für die Nutzung durch dreiachsige 15 m-Busse dimensioniert sein.

Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals Samtgemeinde Asse)

Dem Teilnetz ist der südlich gelegene Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Mitgliedsgemeinden Denkte, Hedeper, Kissenbrück, Remlingen, Roklum, Semmenstedt, Wittmar und Winnigstedt zugeordnet. Der nördliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse wurde dem Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickinge – Elm-Asse zugeordnet.

2. RegioBus 710 Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt

Zum Teilnetz gehört die RegioBus-Linie 710 Winnigstedt – Wolfenbüttel. Sie bedient Mattierzoll, Winnigstedt, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt und führt von dort auf der B79 über Remlingen, Wittmar, Groß Denkte und Wendessen nach Wolfenbüttel. In Wolfenbüttel bedient die Linie u. a. Haltestellen am Grünen Platz und im Zentrum (Breite Herzogstraße, Kornmarkt) und endet an der Station Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 710 bietet an der Station Wolfenbüttel Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig, Bad Harzburg und Goslar und an den Haltestellen Kornmarkt und Breite Herzogstraße Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte E1.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln. Dazu gehören Angebotsverdichtungen auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Remlingen der RegioBus-Linie 710 von Montag bis Freitag und Samstag abends.

3. Buslinie Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter – Wolfenbüttel

Auf dieser Relation fährt derzeit die Buslinie 753 der Verkehrsbetriebe Bachstein von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags ist das Angebot eingeschränkt auf einen Zweistundentakt, wobei nicht alle Fahrten auf dem gesamten Linienweg fahren. Diese Linie fährt zwar auf dem Abschnitt Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter räumlich parallel zur RB42/43, tatsächlich handelt es sich aber nicht um einen Parallelverkehr, weil die Schienenverbindung keine Halte in Heiningen, Dorstadt, Ohrum und Halchter hat und für diese Orte eine Busbedienung erforderlich ist.

Um die Abendbedienung auf einen Angebotsumfang, vergleichbar wie bei RegioBussen der Bedienungsebene 2 zu bringen, wären zusätzliche Fahrten erforderlich.

Zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung sind an allen Verkehrstagen zu prüfen. Da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

4. Buslinie Börßum, Bahnhof – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel

Auf dieser Relation fährt derzeit die Buslinie 751 der Verkehrsbetriebe Bachstein von Montag bis Freitag zweistündlich. Das Angebot wird auf dem Abschnitt Kissenbrück – Wolfenbüttel durch die Linie 756 ergänzt; die Linien haben aber nach Wolfenbüttel unterschiedliche Linienwege (751 über Hedwigsburg, Ohrum; 756 über Neindorf, Klein Denkte). Eine „Achse“ im Sinne des o. g. Konzepts gibt es damit nur zwischen Kissenbrück und Wolfenbüttel, nicht aber für die übrigen von den Linien bedienten Orte.

Samstags ist das Angebot stark eingeschränkt und wird auch mit Anruf-Linientaxi (ALT) und Anruf-Sammeltaxi (AST) durchgeführt. Auch hier ergänzen sich die Linien 751 und 756, stellen aber keine Achsenbedienung in dem Umfang sicher, wie sie für RegioBusse vorgesehen ist. An Sonn- und Feiertagen fahren auf beiden Linien nur AST.

Die Linie 751 fährt zwar auf dem Abschnitt Börßum – Kissenbrück – Wolfenbüttel räumlich parallel zur RB42/43, tatsächlich handelt es sich aber nicht um einen Parallelverkehr, weil die Schienenverbindung zwischen Börßum und Wolfenbüttel keine Halte hat und für die Zwischenorte eine Busbedienung erforderlich ist.

Um die Abendbedienung auf einen Angebotsumfang wie bei RegioBussen der Bedienungsebene 2 zu bringen, wäre die Einführung zusätzlicher Fahrten erforderlich. Dabei ist zu untersuchen, ob und wie die Angebote der Linien 751 und 756 besser koordiniert werden können.

Da Börßum über eine Schienenanbindung verfügt, ist für die Orte Bornum, Achim, Kalme, Seinstedt, Klein und Groß Biewende sowie Timmern eine Anbindung an die Schienenverbindung zu prüfen, so dass entweder in Börßum an den SPNV oder aber in Kissenbrück oder Remlingen an eine Buslinie Anschlüsse hergestellt werden können.

Zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung sind an allen Verkehrstagen zu prüfen. Da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

5. Buslinie Remlingen – (Semmenstedt –) Schöppenstedt

In der Relation gibt es heute keine Busverbindung. Sollte jetzt nach der Fusion der Samtgemeinden Asse und Schöppenstedt zur Samtgemeinde Elm-Asse eine solche Verbindung für erforderlich angesehen werden, sollte die Einrichtung einer neuen Busverbindung auf niedrigem Angebotsniveau geprüft werden, z. B. durch einzelne Fahrten, die ggf. auch als Anrufbus- oder ALT-Fahrten erfolgen könnten. Auf diese Weise könnte der tatsächliche Bedarf ermittelt werden, da die Mobilität zwischen den Orten gering ist.

Da die Relation nicht zu den regionalen sondern zu den lokalen Verkehren gehört, müsste dieser Verkehr vom Landkreis Wolfenbüttel finanziert werden.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume

Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals Samtgemeinde Schöppenstedt)

Die Mobilität der südlichen Ortsteile der Samtgemeinde Elm-Asse ist überwiegend nach Wolfenbüttel ausgerichtet und schwächer nach Braunschweig und Schöppenstedt. Es ist zu prüfen, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. auch durch ALT-Fahrten eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist.

Die Orte Winnigstedt und Mattierzoll sind über einen ALT-Verkehr mit Schöppenstedt verbunden. Das ALT bietet Montag bis Freitag im Stundentakt Fahrten zum Markt in Schöppenstedt und zurück an. Am Samstag und am Sonntag besteht auf dieser Relation ein Zweistundentakt.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Die übrigen Ortsteile der südlich gelegenen Samtgemeinde Elm-Asse einschließlich Schöppenstedt sind über die RB45 und die RegioBus-Linie 730 Schöppenstedt – Braunschweig an Wolfenbüttel/Braunschweig angebunden.

Erschließungsräume Samtgemeinde Elm-Asse (Teil der früheren Samtgemeinde Asse)

- **Winnigstedt, Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte:**

Verbindung von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig über unmittelbare Bedienung durch die RegioBus-Linie 710.

- **Timmern, Klein Biewende, Groß Biewende, Sottmar, Klein Denkte:**

Verbindung von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Verknüpfung mit der RegioBus-Linie 710 oder über eine Anbindung an die Buslinie 756 in Kissenbrück.

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der ZGB wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Übergangsverkehr zum Landkreis Harz

Gemeinsam mit dem Landkreis Harz wurde probeweise eine Verbindung Hessen – Mattierzoll als Lückenschluss zwischen dem Liniennetz im Landkreis Harz und der RegioBus-Linie 710 betrieben, um Verbindungen aus dem Landkreis Wolfenbüttel in Richtung Halberstadt/Landkreis Harz und aus Richtung Halberstadt/Landkreis Harz nach Wolfenbüttel und Braunschweig zu ermöglichen. Diese Verbindung wurde eingestellt, weil die Nachfrage nur äußerst gering war.

Eine nennenswerte Mobilität besteht allerdings weiterhin zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel. Es ist deshalb gemeinsam mit dem Landkreis Harz zu prüfen, ob eine Verbindung eingeführt werden kann, die unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange den Fahrgastinteressen besser entspricht.

Gemeinde Schladen-Werla

Die Mobilität aus der Gemeinde Schladen-Werla verteilt sich auf die Samtgemeinde Oderwald, und die Städte Vienenburg (Bezugsjahr 2010 – vor Fusion mit der Stadt Goslar), Wolfenbüttel, Goslar (Bezugsjahr 2010 – vor Fusion mit der Stadt Vienenburg), Bad Harzburg und Braunschweig. Die regionale Anbindung erfolgt durch die RB42/43 und die Linien 751, 754, 753 und 755.

Erschließungsräume Gemeinde Schladen-Werla

- **Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre, Beuchte:**

Verbindung von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Verknüpfung mit dem SPNV an der Station Schladen.

- **Schladen, Isingerode, Hornburg:**

Verbindung von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Verknüpfung mit dem SPNV an der Station Schladen oder an der Station Börßum.

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der ZGB wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Auf den Buslinien 751, 752, 753, 754 und 756 wird der regelmäßige Buslinienverkehr durch ALT- und AST-Verkehre in Schwachlastzeiten ergänzt. Es ist zu prüfen, ob die AST-Verkehre in ALT-Verkehre umgewandelt werden. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die AST- und ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Im Rahmen des Projekts Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) Nördliches Harzvorland, das vom Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) gefördert wird, möchte die Gemeinde Schladen-Werla einen Bürgerbus zur Verbesserung der Mobilität innerhalb der Samtgemeinde einrichten. Neben der Beförderung von Fahrgästen soll der Bürgerbus Aufgaben zur Verbesserung der Nahversorgung übernehmen. Derzeit finden Informationsveranstaltungen in allen Orten statt, um ehrenamtliche Fahrer bzw. Fahrerinnen für das Projekt Bürgerbus zu gewinnen.

Samtgemeinde Oderwald

Dem Teilnetz 72 ist des Weiteren der westlich des Oderwaldes gelegene Teil der Samtgemeinde Oderwald zugeordnet. Der östlich des Oderwaldes gelegene Teil der Samtgemeinde Oderwald wurde dem Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel zugeordnet. Die Hauptmobilitätsströme aus der Samtgemeinde Oderwald sind nach Schladen, Wolfenbüttel, Salzgitter und Braunschweig ausgerichtet. Es ist zu prüfen, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. auch durch ALT-Fahrten, eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist.

Erschließungsräume Samtgemeinde Oderwald

- **Seinstedt, Achim, Kalme, Bornum, Börßum:**
Verbindung von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig über Verknüpfung mit dem SPNV an der Station Börßum
- **Ohrum, Dorstadt, Heiningen, (Werlaburgdorf, Schladen, Isingerode, Hornburg):**
Verbindung von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig über unmittelbare Bedienung durch die Buslinie 753 oder ergänzend über Verknüpfung mit dem SPNV an der Station Börßum

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der ZGB wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Bereich Groß Flöthe – Klein Flöthe – Cramme

Der Bereich der Samtgemeinde Oderwald im Landkreis Wolfenbüttel mit den Ortsteilen Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe, ist dem Teilnetz 62 zugeordnet und wird über die Linie 607 bedient.

Die Linie 607 bindet von Montag bis Freitag die Orte Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe an Salzgitter-Lebenstedt sowie in geringerem Umfang (in der Schülerbeförderung) an Wolfenbüttel an. In Wolfenbüttel-Leinde ist die Linie mit dem RegioBus 630 von der/zur Stadt Wolfenbüttel verknüpft. Samstags werden ausschließlich ALT-Fahrten von Klein Flöthe über Groß Flöthe, Cramme nach Salzgitter-Lebenstedt durchgeführt, die in Leinde mit der RegioBus-Linie 630 verknüpft sind. An Sonn- und Feiertagen gibt es auf der Linie 607 derzeit keinen Verkehr. Soweit möglich sind die z. T. langen Übergangszeiten in Richtung Stadt Wolfenbüttel zu verkürzen. Eine bessere Anbindung an Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt sowie Wolfenbüttel ist im Rahmen des Erschließungskonzeptes des Landkreises Wolfenbüttels zu prüfen.

Eine Ausweitung der Bedienung von/nach Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt an den Verkehrstagen Montag bis Freitag und vor allem samstags und an Sonn- und Feiertagen wird empfohlen. Dies könnte abends und an den Wochenenden durch ALT- oder Anrufbusfahrten erfolgen. Vor allem samstags sind einige zusätzliche Fahrten auf der Linie 607 zwischen Klein Flöthe und Leinde sinnvoll, um durch Anschlüsse an die RegioBus-Linie 630 Verbindungen aus/nach Wolfenbüttel zu ermöglichen. Sonntags sollte eine Grundbedienung erfolgen. Gemeinsam mit der Stadt Salzgitter und der KVG soll geprüft werden, ob einzelne ALT- oder Anrufbusfahrten der Linie 607 bis Salzgitter-Lebenstedt oder bis Wolfenbüttel verlängert werden.

Die Anbindung an Salzgitter-Bad erfolgt derzeit auf niedrigem Niveau über die Verknüpfung der Linie 607 mit den Linien 603, 610 oder 612 der KVG Braunschweig an verschiedenen Umsteigepunkten. Diese Verknüpfungen sind unübersichtlich und sollten zugunsten einer klaren und an allen Verkehrstagen einheitlichen Verknüpfung z. B. in Salzgitter-Flachstöckheim oder Salzgitter-Lobmachersen aufgegeben werden. Für die Kunden am besten wäre eine direkte Verbindung nach Salzgitter-Bad, die allerdings höhere Kosten verursachen würde.

Der ÖPNV-Lenkungskreis des Landkreises Wolfenbüttel hat am 19. Mai 2015 den Beschluss gefasst, zunächst in der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Oderwald die Erschließungssysteme zu entwickeln. Die Ergebnisse sollen genutzt werden, um die Erschließungssysteme in den übrigen Gemeinden/Samtgemeinden zu erarbeiten. Dabei sollen die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald als „Beispiel- und Experimentiergebiete“ gelten, um innovative Lösungen für die zu erschließende Mobilität zu finden. Dazu gehört auch eine verbesserte Fahrradmitnahme im Fahrzeug oder die Nutzung von Fahrradanhängern oder -gepäckträgern, um in ländlichen Bereichen den Fahrradverkehr besser in den ÖPNV zu integrieren.

An Schultagen verkehren insbesondere im Ganztagsschulbetrieb neben den genannten Linien, Fahrten im freigestellten Verkehr, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienverkehr zu überführen.

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

• **Samtgemeinde Oderwald**

Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)	
Börßum	2.978
Cramme	994
Dorstadt	734
Flöthe	1.180
Heiningen	696
Ohrum	657
gesamt	7.239

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werntag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	256	3.319	3.575
Salzgitter	93	2.263	2.356
Schladen	168	1.279	1.447
Braunschweig	60	1.070	1.130
Asse	27	615	642

• **Samtgemeinde Schladen-Werla**

Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)	
Gielde	795
Hornburg	2.449
Schladen	3.967
Beuchte	356
Isingerode	331
Wehre	248
Werlaburgdorf	778
gesamt	8.924

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werntag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	25	1.720	1.745
Wolfenbüttel	147	1.458	1.605
Goslar	40	1.480	1.520
Oderwald	193	1.225	1.418
Vienenburg	35	1.171	1.206
Braunschweig	52	529	581
Bad Harzburg	11	492	503

• **ehemalige Samtgemeinde Asse**

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werntag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	609	6.085	6.694
Braunschweig	105	2.119	2.224
Schöppenstedt	37	1.003	1.040
Oderwald	29	581	610

• **Samtgemeinde Elm-Asse**

siehe Teilnetz 71

• **Stadt Wolfenbüttel**

siehe Teilnetz 70

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit September 2020

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
HVB	207*	(Osterwieck) – (Rhoden) – (Osterode) / Hornburg – Isingerode – (Hessen) – (Osterwieck)	30.10.2017
HVB	215*	(Osterwieck) – (Hoppenstedt) – (Bühne) – (Göddeckenrode) – (Wülperode)/Schladen	30.10.2017
KVG	710	Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt	30.09.2020
VB Bachstein	751	Hornburg – (Beuchte – Giede) – Werlaburgdorf – Bornum – Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein	752	Remlingen – (Sottmar – Neindorf) – Denkte – Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein	753	Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein	754	Hornburg – Schladen – Beuchte – Giede – Schladen – Hornburg	30.09.2020
VB Bachstein	755	Hornburg – Börßum – Dorstadt – Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein	756	Hornburg – Remlingen – Biewende – Kissenbrück – Wolfenbüttel	30.09.2020

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
KVG	710	1.190	762	327
VB Bachstein	751	885	229	-
VB Bachstein	751A	68	81	-
VB Bachstein	751D	-	41	83
VB Bachstein	752	199	-	-
VB Bachstein	752A	16	20	-
VB Bachstein	752D	2	7	-
VB Bachstein	753	658	200	-
VB Bachstein	753A	21	69	-
VB Bachstein	753D	-	52	42
VB Bachstein	754	218	-	-
VB Bachstein	754A	63	34	-
VB Bachstein	754D	-	96	169
VB Bachstein	755	182	-	-
VB Bachstein	756	759	101	-
VB Bachstein	756A	89	268	-
VB Bachstein	756D	-	119	238

A = Anruf-Linientaxi

D = Anruf-Sammeltaxi

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
KVG	710	302.260	39.624	19.293
VB Bachstein	751	224.790	11.908	-
VB Bachstein	751A	17.272	4.212	-
VB Bachstein	751D	-	2.132	4.897
VB Bachstein	752	50.546	-	-
VB Bachstein	752A	4.064	1.040	-
VB Bachstein	752D	508	364	-
VB Bachstein	753	167.132	10.400	-
VB Bachstein	753A	5.334	3.588	-
VB Bachstein	753D	-	2.704	2.478
VB Bachstein	754	55.372	-	-
VB Bachstein	754A	16.002	1.768	-
VB Bachstein	754D	-	4.992	9.971
VB Bachstein	755	46.228	-	-
VB Bachstein	756	192.786	5.252	-
VB Bachstein	756A	22.606	13.936	-
VB Bachstein	756D	-	6.188	14.042

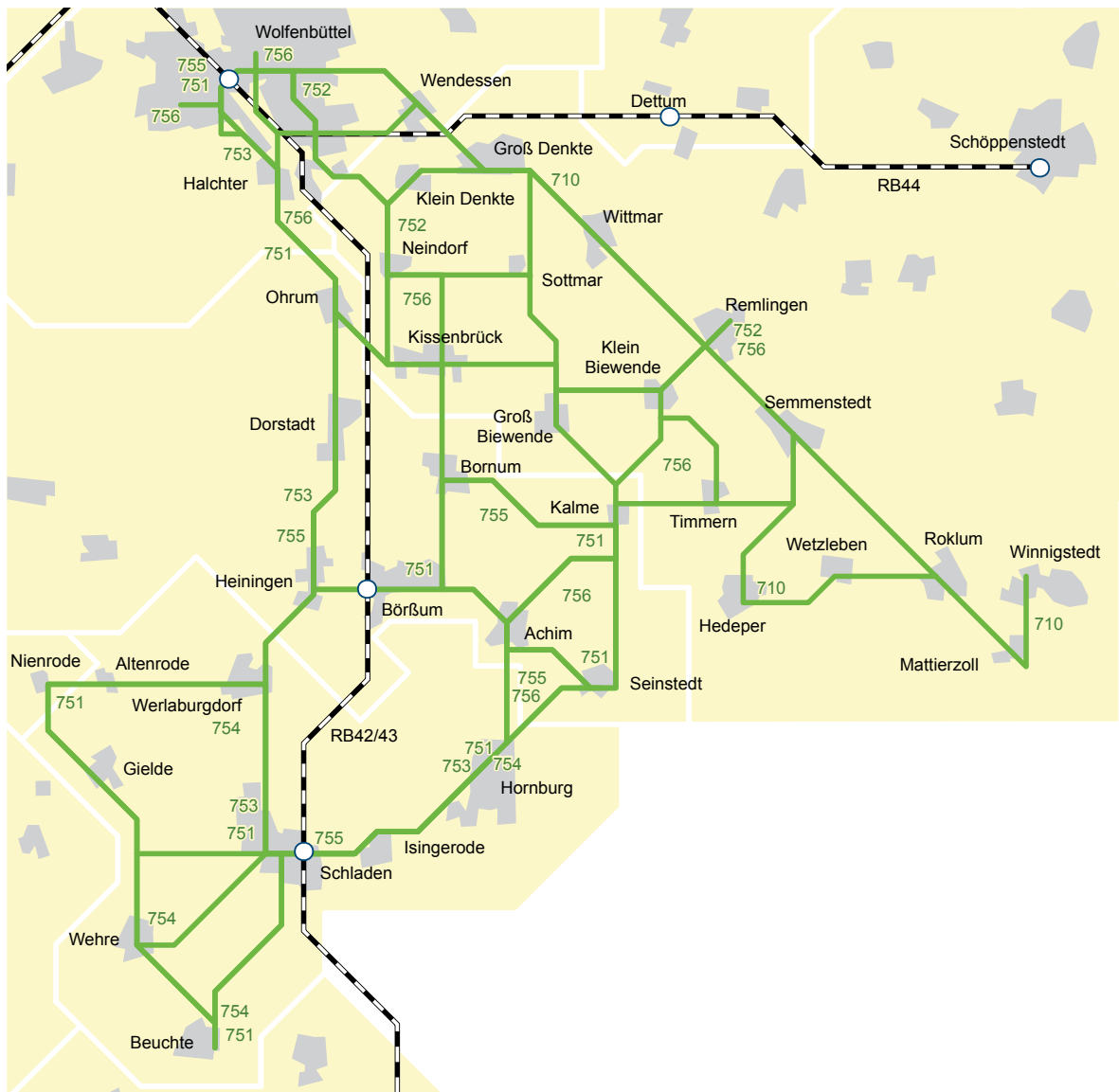
A = Anruf-Linientaxi






D = Anruf-Sammeltaxi

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
207	HVB	4:05	18:50	4:05	18:50	-	-	-	-
215	HVB	5:00	17:47	5:00	17:47	-	-	-	-
710	KVG	4:30	23:29	4:30	23:29	5:32	22:29	8:43	20:18
751	VB Bachstein	05:00	23:04	05:00	23:04	05:21	21:19	10:35	19:19
752	VB Bachstein	05:53	22:07	05:53	22:07	05:53	22:07	kein	kein
753	VB Bachstein	05:35	21:55	05:35	21:55	06:32	22:55	12:36	17:19
754	VB Bachstein	06:37	23:05	20:52	23:05	16:32	22:58	08:52	18:40
755	VB Bachstein	06:50	18:20	17:46	18:20	-	-	-	-
756	VB Bachstein	05:20	21:26	05:20	21:26	06:35	21:26	10:30	19:26

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

Karte
E2.23

-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

E2.24

Teilnetz 80 Goslar

Dem Teilnetz 80 sind die Linien des Stadtverkehrs in Goslar, bezogen auf das Gebiet der Stadt Goslar vor der Fusion mit der Stadt Vienenburg, zugeordnet. Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Goslars weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als ein lokaler Verkehr in einer kleineren Gemeinde, ist für die Stadt Goslar ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern sowie Gästen umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Goslar nicht am allgemein angestrebten Bedienungsumfang zu messen.

Stadtverkehrsnetz

Im Oktober 2014 wurde das Stadtverkehrsnetz neu strukturiert. Im Kern wurden die Erreichbarkeit des Krankenhauses, des Bergbaumuseums am Rammelsberg und des Stadtteils Oker verbessert. Das Liniennetz ist übersichtlicher gestaltet und beinhaltet eine zentrale Bushaltestelle am Jakobikirchhof. Ein wichtiges Kriterium bei der Umsetzung des Stadtverkehrskonzeptes waren die Verknüpfungen an der Station Goslar mit den Regionalzügen. Vorrangig wurden dabei die Eisenbahnverbindungen des RE10 Goslar – Hannover und der RB43 Goslar – Braunschweig in den Planungen berücksichtigt. Jedoch wurden im März 2015 die Anschlussfunktionen sowie die Anbindung der Haltestelle Jakobikirchhof auf Grund von Änderungen der Linienverläufe und Kürzungen im Angebot wieder geschwächt.

Infolge der unterschiedlichen An- und Abfahrtszeiten der im Takt verkehrenden Regionalzüge sowie aus umlauftechnischen Gründen und wegen der internen Vernetzung der Stadtverkehrslinien ist es derzeit problematisch, über alle Wochentage bzw. den ganzen Tagesverlauf hinweg die Verknüpfungen sicherzustellen. Nach Möglichkeit sind deshalb Nachbesserungen bei den Verknüpfungen anzustreben. Dies betrifft vornehmlich das Angebot der Linie 803 an den Wochenendtagen mit der Anbindung des Bergbaumuseums.

Das Stadtbuskonzept beinhaltet nicht auf allen Linien eine Bedienung in den späten Abendstunden. Nach ca. 21:30 Uhr wird die Anbindung wichtiger Stadtteile von der Linie 806 gewährleistet. Dieser Angebotsumfang ist mindestens in derzeitiger Quantität aufrecht zu erhalten, sollte aber hinsichtlich der Nachfrage und ggf. auftretenden Fahrgastwünschen im Blick behalten und bei Bedarf entsprechend angepasst werden.

Mit dem neuen Stadtbusnetz wurde die zentrale Haltestelle „Jakobikirchhof“ eingeführt. Dies hat die Auswirkung, dass die Linie 802 nicht mehr die Breite Straße befährt und somit die Haltestellen „Stephaniekirche“ und „Rathaus“ entfallen. Daraus ergeben sich im Innenstadtbereich längere Fußwege, insbesondere zu den Bereichen der Stadtverwaltung und des Marktplatzes. Dem gegenüber bietet ein zentraler Anlaufpunkt, an dem im Regelfall in einem einheitlichen Takt alle Stadtbuslinien an- und abfahren, für viele Fahrgäste einen Attraktivitätsgewinn. Vom Jakobikirchhof sind nahezu alle Stadtteile mit dem Bus erreichbar.

Regionale Buslinien (RegioBus-Linien Goslar – Clausthal-Zellerfeld, Goslar – Bad Harzburg und Goslar – Salzgitter-Bad) übernehmen zusätzlich zum Stadtverkehr lokale Bedienungsfunktionen. Insbesondere die RegioBus-Linie 810 Goslar – Bad Harzburg übernimmt auf dem Abschnitt Oker – Goslar, Zentrum eine Stadtverkehrsfunktion. Die Angebote der Stadtbuslinien und des RegioBusses ergänzen sich damit auf dieser Relation. Auf der Relation Goslar – Salzgitter-Bad übernimmt die RegioBus-Linie 860 die lokale Bedienung der Ortschaft Jerstedt und zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld bindet die Linie 830 Hahnenklee an.

Eisenbahnstation und ZOB Goslar

Die bauliche Situation an der Eisenbahnstation in Goslar wirkt sich negativ auf die Sichtbarkeit der Halte der Stadtverkehrslinien und auf dem ZOB aus. Die Linien des Stadtverkehrs halten im Bereich des Bahnhofvorplatzes und somit im Bereich des Bahnhofs getrennt von weiteren lokalen und den regionalen Linien. Diese Situation ist beispielsweise für Fahrgäste, die mit dem Zug oder einer RegioBus-Linie in Goslar ankommen und eine der Stadtverkehrslinien zur Weiterfahrt nutzen möchten, nicht eindeutig zu erkennen.

Eine Zusammenlegung bzw. Neuordnung der regionalen und lokalen Linien auf einem gemeinsamen ZOB oder ein Zusammenrücken durch bauliche Veränderungen sollte von der Stadt Goslar und den betreffenden Verkehrsunternehmen geprüft und eine Umsetzung möglichst zeitnah angestrebt werden. Ergänzend ist dazu eine verbesserte und eindeutige Wegeführung durch entsprechende Beschilderungen und Umgebungspläne umzusetzen, um insbesondere Gästen ohne Ortskenntnis eine sichere und schnelle Orientierung zu bieten.

Zusammenschluss Stadt Goslar und Vienenburg

Im Zusammenhang mit der Fusion der Städte Goslar und Vienenburg zum 01.01.2014 wurden auf der Linie 822 im Dezember 2013 neue, zusätzliche Fahrten eingeführt. Vienenburg sowie die umliegenden Ortsteile wurden so besser in das Stadtbusnetz Goslar eingebunden. Diese Angebote wurden im Dezember 2014 auf Grund geringer Nachfrage und hoher Kosten für die Stadt Goslar wieder eingestellt.

Vienenburg ist über die RB42/43 (Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg/Goslar) sowie über den HEX4/HEX21 (Halle – Halberstadt – Vienenburg – Goslar) jeweils stündlich an den SPNV angeschlossen. Jedoch ist die Busanbindung an der Station für abgelegene Ortsteile besonders an Sonn- und Feiertagen verbesserungswürdig. Eine Neuordnung des Angebotes der Buslinien 821 und 822 mit verbesserten Anschlüssen an der Station Vienenburg und ein verstärkter Einsatz von Bedarfsverkehren sind deshalb zusammen mit der Genehmigungsinhaberin Regionalbus Braunschweig GmbH und weitergehend mit der Stadtbus Goslar GmbH zu prüfen, um Linienwege und Verknüpfungen in Goslar gemeinsam zu gestalten. Außerdem sind in Vienenburg die Verknüpfungen der beiden Linien untereinander zu optimieren, um die Erreichbarkeit der nördlich und südlich gelegenen Ortsteile von/nach Bad Harzburg zu verbessern.

80

Teilnetz 80 Goslar

• Stadt Goslar

Einwohnerzahl (Stand 02.07.2015)	
Goslar	29.452
Hahndorf	1.530
Hahnenklee	1.149
Immenrode	1.605
Jerstedt	1.911
Lengde	614
Lochtum	617
Oker	5.619
Vienenburg	5.407
Weddingen	605
Wiedelah	1.388
gesamt	49.897

• ehemalige Stadt Goslar

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Bad Harzburg	827	10.489	11.316
Langelsheim	440	8.880	9.320
Vienenburg	324	5.716	6.040
Salzgitter	115	4.319	4.434
Oberharz	259	3.948	4.207
Liebenburg	131	3.630	3.761
Sachsen-Anhalt	11	3.591	3.602
Seesen	128	2.361	2.489
Braunschweig	78	1.822	1.900
Schladen	34	1.572	1.606
Hildesheim	22	1.132	1.154
Hannover	168	815	983
Osterode am Harz	99	825	924
Lutter am Barenberge	16	810	826
Einbeck	10	516	526

• ehemalige Stadt Vienenburg

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	318	5.817	6.135
Bad Harzburg	209	3.168	3.377
Braunschweig	86	1.323	1.409
Schladen	32	1.091	1.123
Sachsen-Anhalt	14	896	910

Teilnetz 80 Goslar

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2018

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
Stadtbus GS	801	Oker – Innenstadt – Bahnhof – Jürgenohl – Krankenhaus	14.12.2018
Stadtbus GS	802	Oker – Sudmerberg – Aquantic – Innenstadt – Bahnhof – Kramerswinkel – Krankenhaus	14.12.2018
Stadtbus GS	803	Baßgeige – Jürgenohl – Krankenhaus – Ohlhof – Innenstadt – Bahnhof – Kaiserpfalz – Bergbaumuseum	14.12.2018
Stadtbus GS	804	Bahnhof – Nordberg/Innenstadt – Bahnhof Nordseite/Odeon – Baßgeige – Hahndorf	14.12.2018
Stadtbus GS	805	Oker – Sudmerberg – Gut Ohlhof – Ohlhof – Breites Tor – Bahnhof Nordseite – Schulzentrum	14.12.2018
Stadtbus GS	806	Bahnhof – Jürgenohl – Ohlhof – Oker	14.12.2018
Stadtbus GS	P+R	kostenloser Park+Ride zu verschiedenen Anlässen in Goslar	14.12.2018

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
Stadtbus GS	801	692	521	251
Stadtbus GS	802	809	625	217
Stadtbus GS	803	668	516	219
Stadtbus GS	804	406	354	150
Stadtbus GS	805	255	39	36
Stadtbus GS	806	51	51	72

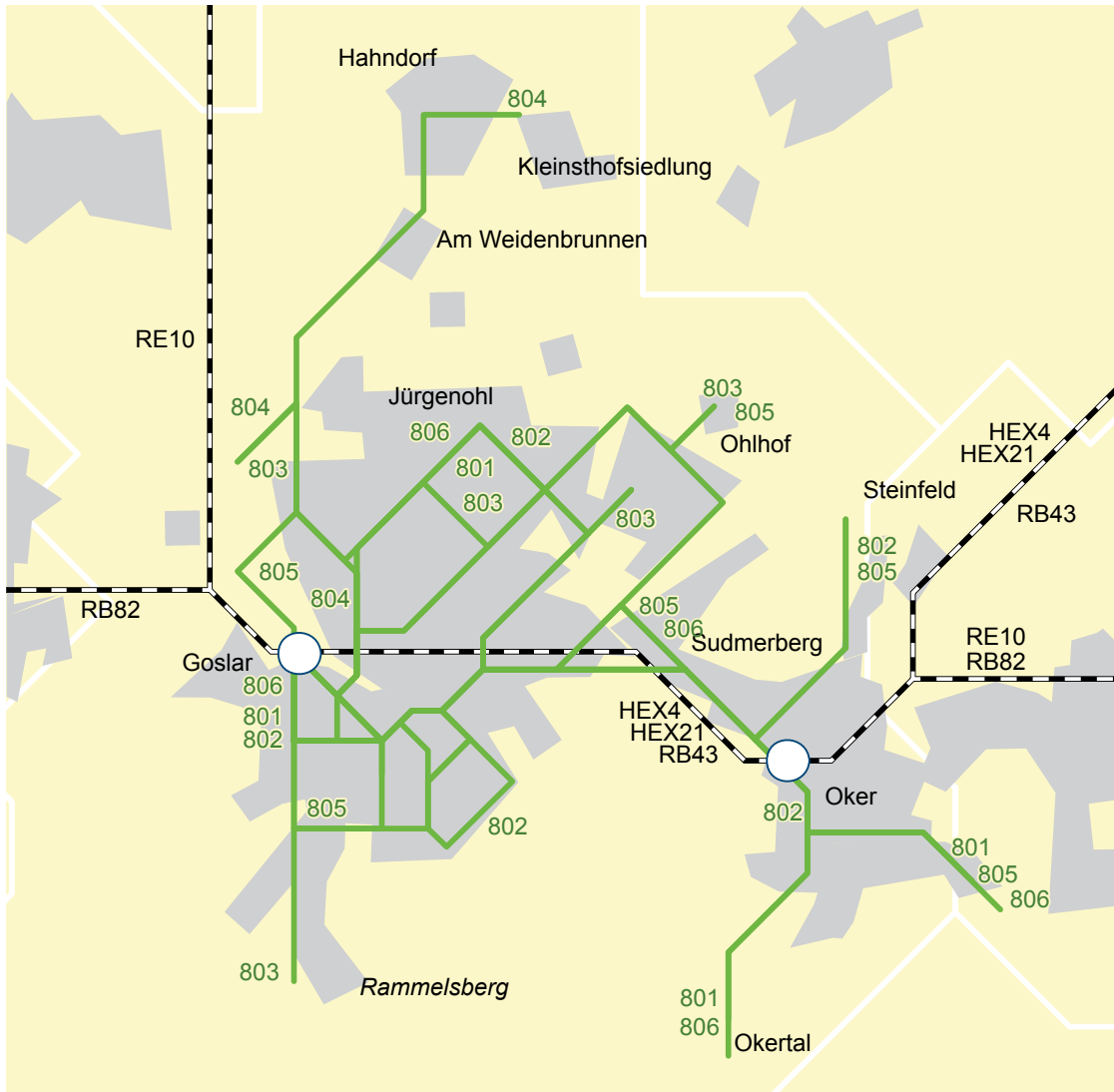
Linien, Jahresleistung (km)






Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
Stadtbus GS	801	175.768	27.092	14.809
Stadtbus GS	802	205.486	32.500	12.803
Stadtbus GS	803	169.672	26.832	12.921
Stadtbus GS	804	103.124	18.408	8.850
Stadtbus GS	805	64.770	2.028	2.124
Stadtbus GS	806	12.954	2.652	4.248

Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
801	Stadtbus GS	5:02	20:40	5:02	20:40	5:11	20:56	5:11	19:57
802	Stadtbus GS	4:58	22:49	4:58	22:49	5:32	22:51	5:08	22:49
803	Stadtbus GS	5:18	21:00	5:18	21:00	5:27	20:58	6:00	21:24
804	Stadtbus GS	5:07	21:57	5:07	21:57	5:39	22:04	6:28	22:16
805	Stadtbus GS	6:58	18:12	8:05	18:12	8:35	19:19	8:40	16:47
806	Stadtbus GS	21:17	23:42	21:17	23:42	21:17	23:42	20:17	23:42

Teilnetz 80 Goslar



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg

E2.25

Das Teilnetz 81 umfasst die Gemeinde der Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar und zur Stadt Braunlage. Diese Verkehrsbeziehungen haben u. a. eine hohe touristische Bedeutung, welche im ÖPNV angemessen berücksichtigt werden muß, um möglichst vielen Gästen die Möglichkeit zu eröffnen, den ÖPNV für die An- und Abreise und/oder während ihres Aufenthalts zu nutzen. Zu dem Teilnetz gehören auch die RegioBus-Linien 830 Goslar – Clausthal-Zellerfeld und 840 Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg.

Goslar – Oberharz

Die RegioBus-Linie 830 stellt ab Goslar Verbindungen in den Oberharz her und hat damit für die Wohnbevölkerung, die Anbindung der TU Clausthal und insbesondere für den Tourismus eine hohe Bedeutung. Das Konzept der RegioBus-Linie mit zwei unterschiedlichen Linienwegen ist weiterzuführen. Die RegioBus-Linie Goslar – Clausthal-Zellerfeld verkehrt auf dem direkten Linienweg über die B241 oder mit einer Stichfahrt über Hahnenklee. Montag bis Samstag verkehrt jede zweite Fahrt über Hahnenklee, Sonntag jede Fahrt (Mo. – Fr. Halbstundentakt, Sa. Stundentakt, So. Zweistundentakt mit lastrichtungsbezogener Verstärkung in der HVZ vor- und nachmittags).

In Goslar ist die 830 mit den Nahverkehrszügen verknüpft. Problematisch ist jedoch die Anschlusssituation zur RB43 Goslar – Braunschweig. Fahrplanänderungen auf der Bahnverbindung führten im Dezember 2014 zu längeren Übergangszeiten, welche die Erreichbarkeit des Oberharzes aus und in Richtung Wolfenbüttel, Börßum, Schladen und Vienenburg beeinträchtigen. Fahrgäste aus Braunschweig können auf die Verbindung der RB46 und des RE10 über Salzgitter-Ringelheim ausweichen. Die Verknüpfungen zwischen dem RE10 und der RegioBus-Linie 830 können fast vollständig und mit einer attraktiven Übergangszeit realisiert werden. Weitere Anschlüsse werden von und zur RB82 Goslar – Göttingen hergestellt.

In Clausthal-Zellerfeld ist die RegioBus-Linie R830 wiederum mit mehreren Buslinien verknüpft, die zum Teil weiterführende Verknüpfungen an anderen Punkten herstellen. Dies sind die Linien 831 (von/nach Altenau), 840 (von/nach Altenau, St. Andreasberg), 841 (von/nach Schulenberg), 440 (von/nach Osterode) und 460 (von/nach Bad Grund, Gittelde, Osterode). Die RegioBus-Linie 830 ist damit ein wichtiges Teil eines Gesamtsystems innerhalb des Harzes. Fahrzeitveränderungen sind auf Grund der Anschlussbeziehungen an beiden Linienenden schwierig. Dennoch ist die Erreichbarkeit des Oberharzes über die RB43 nach Möglichkeit wieder zu verbessern. Dies ist aber nur durch ein Zusammenrücken der An- und Abfahrtszeiten der Nahverkehrszüge in Goslar möglich.

Die RegioBus-Linie 840 Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg hat in Clausthal-Zellerfeld Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 und in St. Andreasberg weiterführend an die RegioBus-Linien 820 St. Andreasberg – Braunlage – Bad Harzburg (Teilnetz 84) und R450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg (Teilnetz 21 des ZVSN). Außerdem ist die RegioBus-Linie 840 in Clausthal-Zellerfeld verknüpft mit der Linie 440 in Richtung Osterode am Harz. Fahrgäste in Richtung Seesen können am Bahnhof Gittelde umsteigen.

Die RegioBus-Linien 830 und 840 sind Teil des vernetzten regionalen ÖPNV-Systems im Westharz. Dieses bietet in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Altenau – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee –) Goslar. Somit ergibt sich eine „Rundum“-ÖPNV-Verknüpfung von Bad Harzburg und Goslar über den Oberharz in beide Richtungen sowie darüber hinaus mit Anschlüssen an weitere Linien u.a. in den südlichen und östlichen Harz. Das bestehende Bedienungskonzept ist mindestens im bestehenden Umfang beizubehalten und möglichst weiter zu entwickeln.

Das Angebot der RegioBus-Linie Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg ist am Sonntag dahingehend zu überprüfen, ob in der Relation St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld alle Fahrten über Altenau geführt werden können. Damit könnte auch am Sonntag die direkte Verbindung von St. Andreasberg nach Altenau eingerichtet werden, und die Fahrgäste müssen nicht mehr über Clausthal-Zellerfeld fahren. Anschlüsse an beiden Linienenden der Linie 840 sind umlauftechnisch aber schwierig zu realisieren.

Die Fahrten der Fahrgäste aus Altenau in und aus Richtung Goslar ist weiterhin über das bestehende Bedienungskonzept (über Clausthal-Zellerfeld) abzuwickeln, teilweise sind Fahrten umsteigefrei über den Clausthal-Zellerfelder ZOB durchgebunden. Weiterhin zu prüfen ist die Wiedereinführung einer Linie durch das Okertal, von Goslar aus über Oker nach Altenau und ggf. weiter bis nach St. Andreasberg und/oder nach Clausthal-Zellerfeld über Schulenberg, um eine zumindest für touristische Zwecke geeignete ÖSPV-Verbindung anbieten zu können. Das Angebot sollte vor allem an den Wochenenden eine Erreichbarkeit der touristischen Ziele sicherstellen. Dazu ist an der Station Goslar eine Verknüpfung mit den Nahverkehrszügen von/nach Hannover und/oder Braunschweig einzurichten. Das Angebot in der Relation Clausthal-Zellerfeld – Schulenberg über die Buslinie 841 ist mindestens im heutigen Umfang beizubehalten.

In der Laufzeit dieses NVP wird ein neues Bedienungskonzept durch die RBB und den ZGB entwickelt. Dieses sieht wahrscheinlich vor, das Angebot der Linien 831 und 832 enger zu verflechten und die Linien zu einer Linie (831) zusammen zu legen. Außerdem sollen die Fahrten der Linie 831, welche den Abschnitt Clausthal-Zellerfeld – Altenau bedienen, durch die Linie 840 übernommen werden, was auch unabhängig von einem neuen Bedienungskonzept angestrebt wird. Insgesamt soll sich der Angebotsumfang nicht wesentlich verringern, sondern die Verkehre wirtschaftlicher durchgeführt werden. Nach der Umsetzung des veränderten Angebotskonzeptes der Linie 831 (neu) werden sich die Aufgaben auf die Bedienung zwischen Goslar und Langelsheim sowie weitergehend auf Wolfshagen und Lautenthal konzentrieren.

Bei den Planungen werden die Verknüpfungen der Linien 832 und 834 in Langelsheim berücksichtigt, damit weiterhin die Bedienung der Relation Goslar – Neuwallmoden gewährleistet wird. Des Weiteren ist die Zuordnung der Linie 831 zum Teilnetz 81 daraufhin zu überprüfen, ob diese Linie durch die Angebotsänderung dem Teilnetz 83 zuzuordnen ist.

Anbindung des Südharzes

Die Linien 440, 450 und 460, welche ab Clausthal-Zellerfeld bzw. St. Andreasberg den südlichen Harz erschließen, sind dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet. Das Angebot dieser Linien wird auf dem Abschnitt im Bereich des ZGB von den Aufgabenträgern gemeinsam entwickelt.

Die Buslinie 440 Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz ist dem derzeitigen Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 des ZGB nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz her. In Osterode am Harz werden Anschlüsse zu der RB46 von/nach Seesen, Salzgitter und Braunschweig sowie von/nach Herzberg angeboten. Für den Linienteil in der Region Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.1, Bedienungsebene 2. In Clausthal-Zellerfeld sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar aufrechtzuerhalten.

Die Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg ist dem derzeitigen Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 des ZGB nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Bad Lauterberg und Herzberg her. In Herzberg bestehen Anschlüsse zur RB46 von/nach Osterode am Harz, Seesen und Braunschweig sowie zur RB80/81 von/nach Northeim und Nordhausen. Für den Linienteil in der Region Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.1, Bedienungsebene 2. In St. Andreasberg sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linien 820 und 840 von/nach Braunlage/Bad Harzburg bzw. Clausthal-Zellerfeld aufrechtzuerhalten.

Die Buslinie 460 Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Osterode am Harz ist dem derzeitigen Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 des ZGB nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz über Bad Grund und Gittelde her. In Gittelde werden Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen der RB46 von/nach Seesen, Salzgitter und Braunschweig sowie von/nach Osterode und Herzberg angeboten. Für den Linienteil in der Region Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.1, Bedienungsebene 2. In Clausthal-Zellerfeld sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar aufrechtzuerhalten



Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg

• Stadt Braunlage

Einwohnerzahl (Stand 03.07.2015)	
Braunlage	3.343
Bergstadt St. Andreasberg	1.657
Bergdorf Hohegeiß	938
gesamt	5.938

• ehemalige Stadt Braunlage

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Sachsen-Anhalt	61	698	759
Sankt Andreasberg	69	551	620

• ehemalige Bergstadt St. Andreasberg

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Braunlage	51	563	614

• Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld

Einwohnerzahl (Stand 22.07.2015)	
Clausthal-Zellerfeld	12.322
Altenau	1.621
Buntenbock	720
Schulenberg i.O.	302
Wildemann	930
gesamt	15.895

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	231	4.006	4.237
Osterode am Harz	72	2.032	2.104
Seesen	70	998	1.068
Bad Harzburg	65	891	956
Langelsheim	116	598	714

- **Stadt Goslar** siehe Teilnetz 80
- **Stadt Langelsheim** siehe Teilnetz 83

Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit August 2025

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
RBB	440*	Clausthal-Zellerfeld – (Osterode)	31.07.2016
RBB	450*	St. Andreasberg – (Bad Lauterberg – Herzberg)	31.12.2016
RBB	460*	(Osterode) – (Gittelde) – (Bad Grund) – Clausthal-Zellerfeld	31.07.2016
RBB	830	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld	31.08.2025
RBB	831	Goslar – Lautenthal – Clausthal-Zellerfeld – Altenau	31.08.2025
RBB	840	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg	31.08.2025
RBB	841	Schulenberg – Clausthal-Zellerfeld	31.08.2025
RBB	842	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	31.08.2025

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
RBB	830	1.665	781	544
RBB	831A	31	65	52
RBB	831B	1.080	619	516
RBB	840A	182	85	54
RBB	840B	569	317	285
RBB	841	221	141	130
RBB	842	33	-	-

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
RBB	830	422.910	40.612	32.096
RBB	831A	7.874	3.380	3.068
RBB	831B	274.320	32.188	30.444
RBB	840A	46.228	4.420	3.186
RBB	840B	144.526	16.484	16.815
RBB	841	56.134	7.332	7.670
RBB	842	8.382	-	-

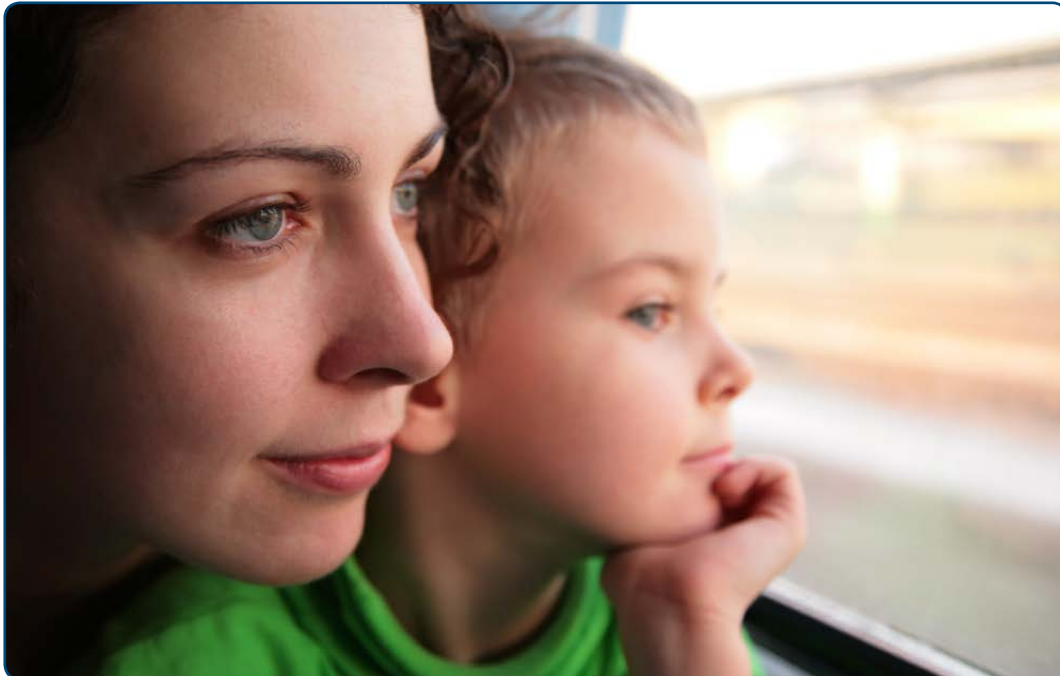
A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

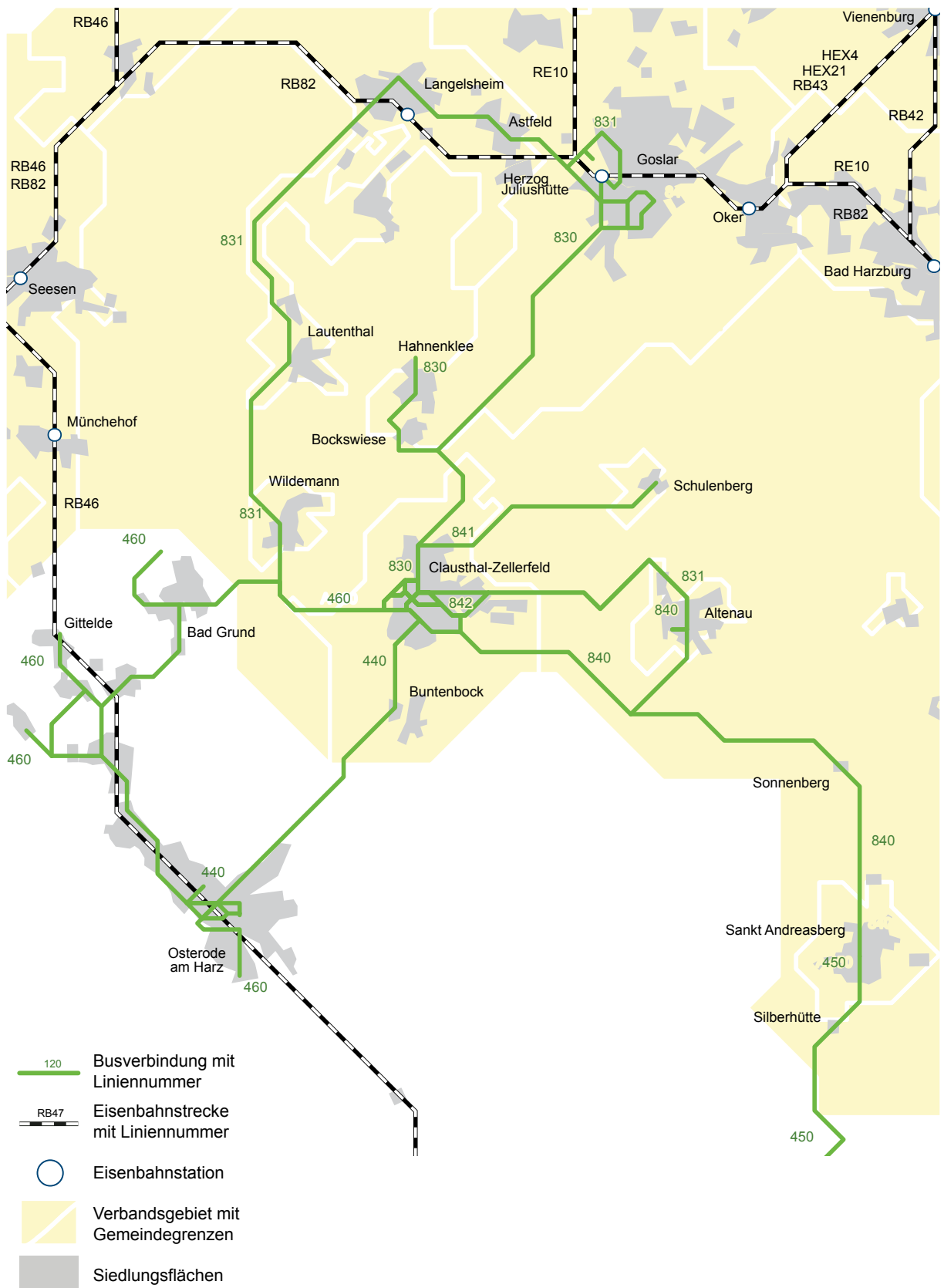
Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
440	RBB	6:22	19:40	6:00	19:40	7:31	19:40	9:31	19:43
450	RBB	5:36	21:20	5:36	21:20	6:33	21:58	7:24	21:58
460	RBB	6:10	19:14	6:32	19:14	7:55	18:00	9:50	18:00
830	RBB	5:36	0:03	5:36	0:03	5:26	0:03	8:05	23:53
831	RBB	4:47	23:06	4:47	23:06	4:55	22:54	9:00	22:56
840	RBB	5:49	20:24	5:49	20:24	7:36	20:12	8:46	20:08
841	RBB	6:25	20:30	6:25	20:30	7:40	20:00	9:10	20:00
842	RBB	7:24	19:21	10:20	19:21	11:04	19:09	11:11	17:19



Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg

Karte
E2.25

E2.26

Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg

Im Teilnetz 82 sind die RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Oker – Goslar, die RegioBus-Linie 860 Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad und die Linien der ehemaligen Stadt Vienenburg mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar (in das Gebiet vor der Fusion) und Bad Harzburg sowie in die Samtgemeinde Schladen-Werla zusammengefasst.

Goslar, Ortsteil Vienenburg

Im Zusammenhang mit der Fusion der Städte Goslar und Vienenburg zum 01.01.2014 wurden auf der Linie 822 im Dezember 2013 neue, zusätzliche Fahrten eingeführt. Das Gebiet der ehemaligen Stadt Vienenburg einschließlich der umliegenden Ortsteile wurden so besser in das Stadtbusnetz Goslar eingebunden. Diese Angebote wurden im Dezember 2014 auf Grund geringer Nachfrage und hoher Kosten für die Stadt Goslar wieder eingestellt.

Die Mobilität aus dem Gebiet der ehemaligen Stadt Vienenburg ist zu einem großen Teil in das ehemalige Gebiet der Stadt Goslar und schwächer nach Bad Harzburg, Braunschweig und Schladen ausgerichtet.

Vienenburg ist über die RB42/43 (Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg/Goslar) sowie über den HEX4/HEX21 (Halle – Halberstadt – Vienenburg – Goslar) jeweils stündlich an den SPNV angeschlossen. Jedoch ist die Busanbindung an die Station für abgelegene Ortsteile besonders an Sonn- und Feiertagen verbesserungswürdig. Eine Neuordnung des Angebotes der Buslinien 821 und 822 mit verbesserten Anschlüssen an die Station Vienenburg und ein verstärkter Einsatz von Bedarfsverkehren sind deshalb zusammen mit der Genehmigungs-inhaberin Regionalbus Braunschweig und weitergehend mit der Stadtbus Goslar zu prüfen, um Linienwege und Verknüpfungen in Goslar gemeinsam zu gestalten.

Außerdem sind in Vienenburg die Verknüpfungen der beiden Linien untereinander zu optimieren, um die Erreichbarkeit der nördlich und südlich gelegenen Ortschaften von/nach Bad Harzburg zu verbessern. Ein zusätzliches Fahrtenangebot auf der Linie 821 ist vor allem am Abend zu prüfen, um die Anbindung der zu Bad Harzburg gehörenden Stadtteile zu verbessern.

Die aus dem Landkreis Harz kommende Linie 203 bedient die Relation Halberstadt – Osterwieck – Vienenburg. Zukünftig könnte diese Verbindung im Landesbusnetz des Landes Sachsen-Anhalts bedient werden. Bei einer Umsetzung sollten in Vienenburg Anschlüsse mit dem SPNV von und nach Braunschweig, Goslar und Bad Harzburg berücksichtigt werden.

Bad Harzburg – Goslar

Die RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Goslar ist in ihren Bedienungskonzept mit vertakteten und sich überlagernden Fahrten über Harlingerode und über Göttingerode beizubehalten. Anschlüsse am ZOB in Goslar an die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad sind weiterhin zu sichern. Eine Kürzung im Angebot würde, auf Grund der abwechselnden Fahrten über Harlingerode und Göttingerode, unweigerlich zu einer Einschränkung der Erreichbarkeit dieser Bereiche führen. Das Angebot ist deshalb im heutigen Umfang beizubehalten. Des Weiteren übernimmt die RegioBus-Linie auf dem Abschnitt Oker – Goslar, Zentrum eine Stadtverkehrsfunktion. Die Fahrtenangebote der Stadtbuslinien und des RegioBus 810 ergänzen sich auf dieser Relation. Zu prüfen ist, die Anbindung des Bereiches der Haltestelle Burgbergbahn in Bad Harzburg über die RegioBus-Linie wieder zu verbessern.

Goslar – Liebenburg – Salzgitter

Zum Teilnetz 82 gehört auch die RegioBus-Linie 860 Goslar – Salzgitter-Bad. Diese RegioBus-Linie führt von Goslar, ZOB über Jerstedt, Dörnten, Heißum, Othfresen, Heimerode, Liebenburg, Klein Mahner und Salzgitter-Groß Mahner nach Salzgitter-Bad und endet dort an der Station Salzgitter-Bad. Am ZOB in Goslar ist die Linie mit dem RegioBus 810 von/nach Bad Harzburg verknüpft.

An der Station Salzgitter-Bad ist die Linie 860 verknüpft mit den Zügen von/nach Braunschweig (RB46). Außerdem bestehen an der Haltestelle Salzgitter-Bad, Bahnhof Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Lebenstedt und mit der Buslinie 612 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt (beide Teilnetz 60). Somit werden Fahrten zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Goslar sowie weiterführend nach Bad Harzburg ermöglicht. Dieses Bedienungskonzept ist aufrechtzuerhalten.

In Liebenburg werden die Ortschaften Groß Döhren, Klein Döhren und Neuenkirchen mit der Linie 851 an die RegioBus-Verbindung 860 nach Goslar und Salzgitter-Bad angeschlossen. Es ist zu prüfen, ob eine Verknüpfung der Linien in Dörnten betriebliche Vorteile ergibt. Eine solche Lösung ist jedoch für Fahrgäste von/nach Salzgitter weniger attraktiv.

Die Linie 852 bindet den westlichen Teil der Gemeinde Liebenburg an Goslar an. Viele Fahrten auf dieser Linie sind auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. Insgesamt ist das Fahrtenangebot gering. Eine verbesserte Anbindung der Orte Posthof, Upen und Ostharingen von/nach Salzgitter-Bad ist zu prüfen. Eine Anbindung an die RegioBus-Linie 860 könnte in Othfresen hergestellt werden, um die kurz vor der Stadtgrenze liegenden Orte an Salzgitter-Bad anzubinden.

Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg

• Gemeinde Liebenburg

Einwohnerzahl (Stand 01.05.2015)	
Liebenburg	2.282
Othfresen	2.016
Dörnten	1.335
Groß Döhren	924
Upen	360
Klein Döhren	408
Klein Mahner	373
Neuenkirchen	236
Ostharingen	235
Heißum	315
gesamt	8.484

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	291	4.886	5.177
Goslar	140	3.776	3.916
Braunschweig	56	1.111	1.167
Sachsen-Anhalt	17	562	579

- **Stadt Goslar** **siehe Teilnetz 80**
- **Stadt Bad Harzburg** **siehe Teilnetz 84**

Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2019

Linie	Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
HVB 203*	(Halberstadt – Dardesheim – Osterwieck) – Vienenburg	30.10.2017
RBB 810	Goslar – Oker – Harlingerode / Göttingerode – Bad Harzburg	31.12.2019
RBB 821	Bad Harzburg – Westeroode – Lochtum – Vienenburg	31.12.2019
RBB 822	Goslar – Vienenburg – Lengde – Beuchte	31.12.2019
RBB 851	Salzgitter Bad – Liebenburg – Klein Döhren / Neuenkirchen	31.12.2019
RBB 852	Goslar – Upen – Alt Wallmoden – Liebenburg	31.12.2019
RBB 860	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter-Bad	31.12.2019

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie	Mo – Fr	Sa	So
RBB 810	928	489	450
RBB 821A	6	54	-
RBB 821B	360	112	-
RBB 822	862	400	257
RBB 822A	-	41	47
RBB 851A	23	80	42
RBB 851B	382	107	-
RBB 852A	-	15	-
RBB 852B	413	89	-
RBB 860A	17	17	42
RBB 860B	1.230	739	329

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Linien, Jahresleistung (km)

Linie	Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
RBB 810	235.712	25.428	26.550
RBB 821A	1.524	2.808	-
RBB 821B	91.440	5.824	-
RBB 822	218.948	20.800	15.163
RBB 822A	-	2.132	2.773
RBB 851A	5.842	4.160	2.478
RBB 851B	97.028	5.564	-
RBB 852A	-	780	-
RBB 852B	104.902	4.628	-
RBB 860A	4.318	884	2.478
RBB 860B	312.420	38.428	19.411

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg

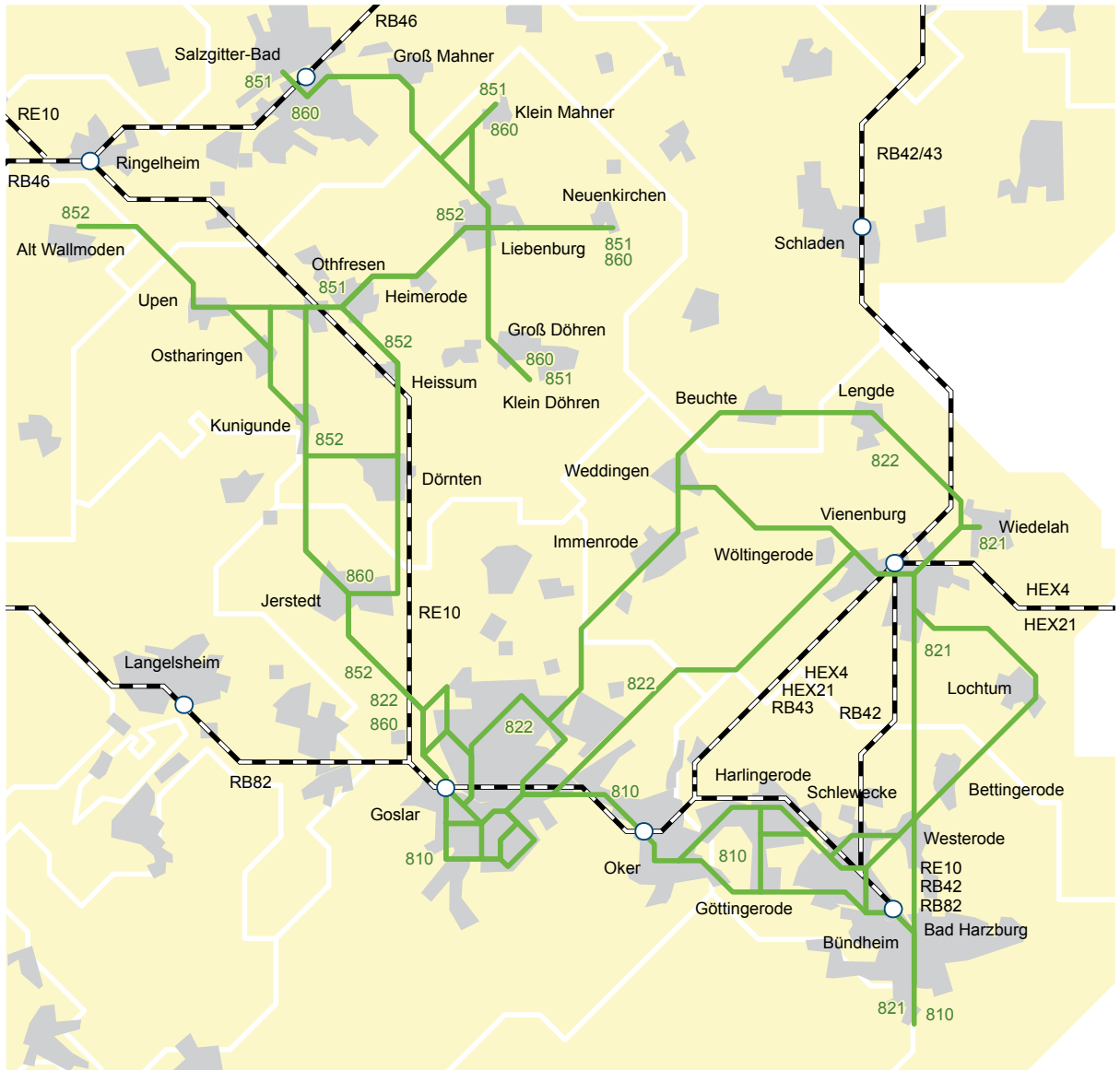
Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit






Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
203	HVB	4:07	20:58	4:07	20:58	5:44	0:16	8:01	19:58
260	HVB	4:20	20:14	4:20	20:14	7:55	19:03	7:55	18:20
810	RBB	5:00	23:38	5:00	23:38	5:00	23:38	5:25	23:38
821	RBB	5:50	19:20	5:50	19:20	6:11	18:56	-	-
822	RBB	5:45	20:52	5:45	20:52	6:35	21:15	12:35	18:03
851	RBB	5:30	21:43	5:30	21:43	6:30	19:12	9:59	19:59
852	RBB	5:45	19:00	5:45	19:00	6:35	14:29	-	-
860	RBB	5:15	23:22	5:15	23:22	6:05	23:22	6:37	22:51



Karte
E2.26

Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim

E2.27

Zum Teilnetz 83 gehören die RegioBus-Linie 650 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter am Barenberge – Seesen, die Buslinien von/nach Seesen und Langelsheim/Goslar sowie die Stadtverkehrslinie 859 in Seesen.

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Lutter am Barenberge ist größtenteils auf Salzgitter ausgerichtet und zu kleineren Teilen in etwa gleichmäßig auf die Relationen nach Seesen und Langelsheim/Goslar verteilt.

Die RegioBus-Linie 650 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter am Barenberge – Seesen bietet in Salzgitter-Bad Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig (RB46), in Salzgitter-Ringelheim an die Nahverkehrszüge von/nach Hannover (RE10) und in Seesen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Kreiensen (RB82). Außerdem ist die RegioBus-Linie in Neuwallmoden mit der Linie 834 von/nach Langelsheim/Goslar verknüpft. Das Bedienungskonzept der RegioBus-Linie 650 ist aufrechtzuerhalten, jedoch ist das Fahrtenangebot hinsichtlich der Vorgaben für die Bedienungsebene 2 zu überprüfen.

Die Relation der Linie 834 wird nicht mehr als regional bedeutsam eingestuft und verliert deshalb den Status einer RegioBus-Linie. Der Angebotsumfang richtet sich daher nach den Vorgaben der Bedienungsebene 3, wobei sich das Angebot ungeachtet dessen möglichst am heutigen Fahrtenumfang orientieren soll. Nicht durchgehende Fahrten zwischen Neuwallmoden und Goslar sind in Langelsheim mit der Linie 832 verknüpft. Diese Verknüpfung der Linien muss zur Erreichbarkeit der Kreisstadt Goslar bestehen bleiben.

In der Laufzeit dieses NVP wird ein neues Bedienungskonzept durch die RBB und ZGB entwickelt. Dieses sieht wahrscheinlich vor, das Angebot der Linien 831 und 832 enger zu verflechten und die Linien zu einer Linie (831) zusammen zu legen. Außerdem sollen die Fahrten der Linie 831, welche den Abschnitt Clausthal-Zellerfeld – Altenau bedienen durch die Linie 840 übernommen werden, was auch unabhängig von einem neuen Bedienungskonzept angestrebt wird. Insgesamt soll sich der Angebotsumfang nicht wesentlich verringern, sondern die Verkehre wirtschaftlicher durchgeführt werden. Nach der Umsetzung des veränderten Angebotskonzeptes der Linie 831 (neu) werden sich die Aufgaben dieser Linie auf die Bedienung zwischen Goslar und Langelsheim sowie weitergehend auf Wolfshagen und Lautenthal konzentrieren.

Bei den Planungen werden die Verknüpfungen der Linien 832 und 834 in Langelsheim berücksichtigt, damit weiterhin die Bedienung der Relation Goslar – Neuwallmoden gewährleistet wird. Des Weiteren ist die Zuordnung der Linie 831 zum Teilnetz 81 daraufhin zu überprüfen, ob diese durch die Angebotsänderung dem Teilnetz 83 zuzuordnen ist.

Die Anschlüsse an der Station Seesen mit den Linien 836 Seesen – Rhüden – Bockenem, 837 Bad Gandersheim – Ildehausen – Seesen und der „Lila Linie“ Stadtverkehr Seesen sind so weit wie möglich zu verbessern. Das Wochenendangebot der Linie 836 ist mit dem der Linie 837 abzustimmen, mit gleicher Fahrtenanzahl und Bahnanschlüssen in Seesen. Das Angebot von Montag bis Freitag ist auf beiden Linien soweit möglich zu optimieren. Dazu zählen eine bessere Vertaktung der Fahrten und die Verdichtung in der HVZ, eine Ausweitung der Fahrten am Abend sowie die Herstellung von attraktiven Bahnanschlüssen. Dies kann z. B. durch einen verstärkten Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erreicht werden.

Für die „Lila Linie“ 859 in Seesen ist ein dichteres Angebot, besonders Montag- bis Freitagabend sowie am Wochenende, wünschenswert. Die Erreichbarkeit des Klinikums und des Kurparks sollte vor allem für Besucher verbessert werden. Des Weiteren ist der Linienvorlauf

zu überprüfen und möglichst die Eisenbahnstation als Anfangs- und Endpunkt zu nutzen, um so ggf. weitere Aufkommensschwerpunkte, wie z. B. das Gewerbegebiet im Norden besser zu erschließen.

Im Teilnetz 83 ist die Linie 837 Bad Gandersheim – Seesen bisher nachrichtlich erwähnt. Diese Linie ist bisher vollständig dem Teilnetz 82 des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet. Dieses Teilnetz wird mit Ablauf der Genehmigung am 31.07.2016 aufgelöst. Die Linie ist vom Unternehmen Pülm Reisen GmbH für 6 Jahre ab dem 01.08.2016 neu beantragt. Die Linie soll deshalb zukünftig dem Teilnetz 83 des ZGB zugeordnet werden, mit dem Vermerk, dass diese zwischen Seesen und Ildehausen dem ZGB zuzuordnen ist und ab Harriehausen bis Bad Gandersheim dem ZVSN. Für den Linienteil im Bereich des ZGB gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2 Bedienungsebene 3. Die Verknüpfungen an der Station Seesen mit den Nahverkehrszügen der RB46 sind von Montag bis Freitag zu verbessern; an den Wochenendtagen ist das Angebot bereits abgestimmt.

Die Linie 461 verläuft überwiegend auf dem Gebiet des Landkreises Hildesheim, erfüllt dort Aufgaben der Schülerbeförderung und stellt an der Station Derneburg Anschlüsse an den SPNV des RE10 von/nach Hildesheim und Hannover her. Sie ist dem Teilnetz 83 des ZGB nur nachrichtlich zugeordnet. Für den Linienteil im Bereich des ZGB gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2 Bedienungsebene 3. An der Station Seesen sind soweit wie möglich Anschlüsse an Nahverkehrszüge von/nach Salzgitter-Bad/Braunschweig (RB46) und Goslar/Bad Harzburg (RB82) herzustellen.

83



Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim

• Stadt Langelsheim

Einwohnerzahl (Stand 02.07.2015)	
Langelsheim	5.216
Astfeld	2.163
Bredelem	495
Bergstadt Lautenthal	1.631
Wolfshagen im Harz	2.360
gesamt	11.865

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	457	9.198	9.655
Seesen	24	999	1.023
Braunschweig	17	686	703
Oberharz	104	572	676
Lutter am Barenberge	82	470	552

• Stadt Seesen

Einwohnerzahl (Stand 02.07.2015)	
Bilderlahe	455
Bornhausen	997
Engelade	615
Groß Rhüden	1.693
Herrhausen	747
Idehausen	697
Kirchberg	528
Klein Rhüden	1054
Mechtshausen	378
Münchehof	1.501
Seesen	11.052
gesamt	19.717

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	116	2.515	2.631
Oberharz	49	972	1.021
Langelsheim	23	998	1.021
Lutter am Barenberge	118	873	991
Salzgitter	42	895	937
Bad Gandersheim	34	663	697
Braunschweig	48	585	633
Bockenem	22	523	545

• Samtgemeinde Lutter am Barenberge

Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)	
Alt Wallmoden	377
Bodenstein	249
Hahausen	790
Lutter	1.678
Neuen	325
Neuwallmoden	275
Ostlutter	381
gesamt	4.075

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	120	1.721	1.841
Seesen	97	913	1.010
Goslar	10	780	790
Langelsheim	80	518	598

• Stadt Goslar siehe Teilnetz 80

Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit August 2023

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
RBB	461*	(Derneburg – Bockenem) – Seesen	31.08.2023
RBB	650	Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter – Seesen	31.08.2023
RBB	832	Goslar – Wolfshagen – Lautenthal – Hahnenklee	31.08.2023
RBB	833	Goslar – Langelsheim – Bredelem	31.08.2023
RBB	834	Goslar – Langelsheim – Lutter – Neuwallmoden	31.08.2023
Pülm	836	Seesen – Rhüden – (Bockenem)	31.08.2023
Pülm	837**	Seesen – (Bad Gandersheim)	31.07.2022
RBB	859	Seesen Bhf – Hochstraße – Sehusa-Therme – Bahnhof (Lila Linie)	31.08.2023

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

**ab August 2016 dem Teilnetz 83 zugehörig

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
RBB	650A	-	242	414
RBB	650B	911	207	-
RBB	832	566	406	225
RBB	833A	9	14	-
RBB	833B	260	84	-
RBB	834A	22	138	302
RBB	834B	596	207	-
Pülm	836A	-	-	37
Pülm	836B	346	46	-
Pülm	837A	-	86	107
Pülm	837B	446	19	-
RBB	859A	-	-	18
RBB	859B	164	54	-

A = Anruf-Linientaxi

B = Bus

Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
RBB	650A	-	12.584	24.426
RBB	650B	231.394	10.764	-
RBB	832	143.764	21.112	13.275
RBB	833A	2.286	728	-
RBB	833B	66.040	4.368	-
RBB	834A	5.588	7.176	17.818
RBB	834B	151.384	10.764	-
Pülm	836A	-	-	2.183
Pülm	836B	87.884	2.392	-
Pülm	837A	-	4.472	6.313
Pülm	837B	113.284	988	-
RBB	859A	-	-	1.062
RBB	859B	41.656	2.808	-

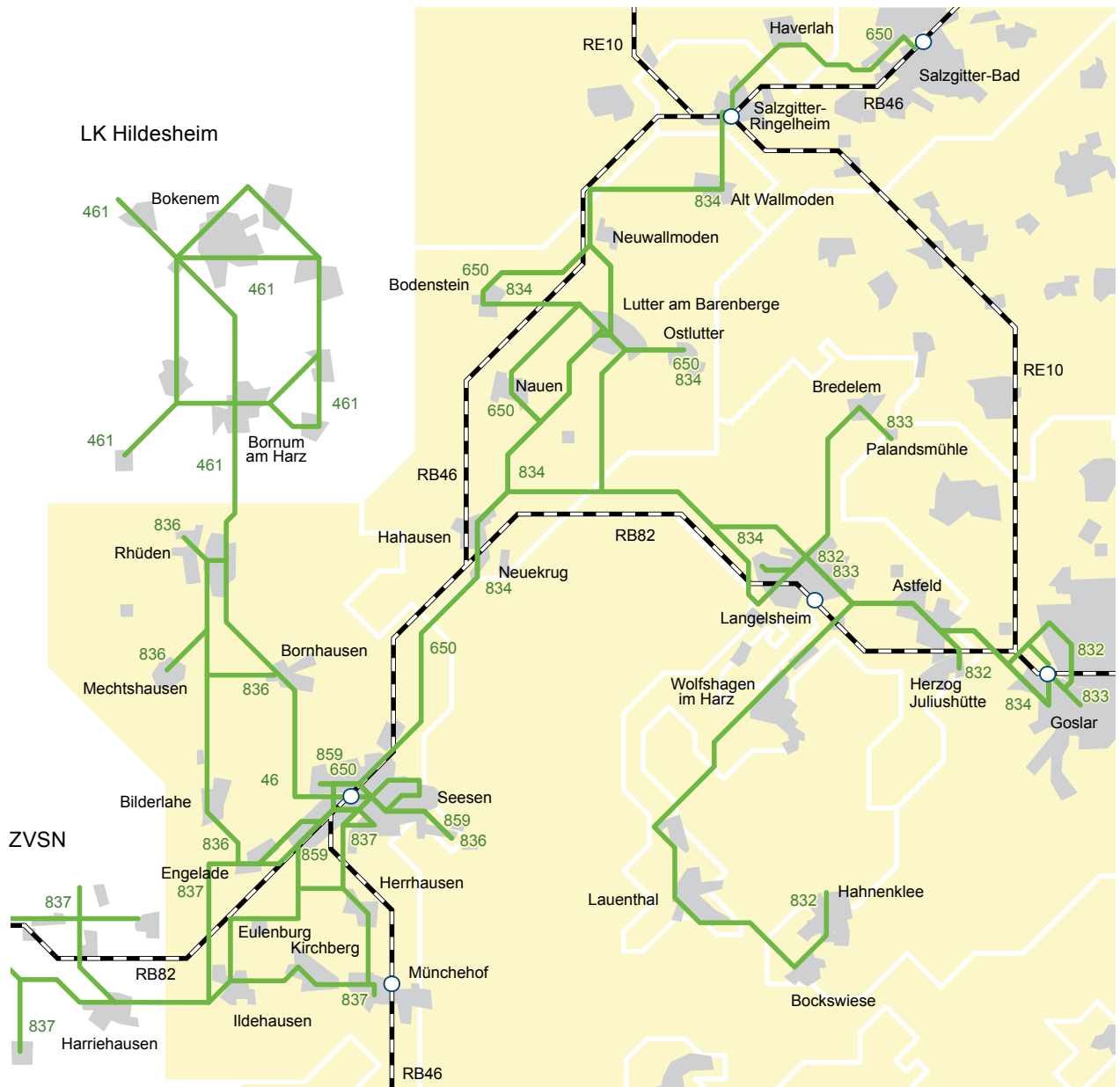
A = Anruf-Linientaxi






B = Bus

Bedienungszeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
461	RBB	5:25	20:20	5:25	20:20	6:10	16:50	18:40	20:20
650	RBB	5:12	21:32	5:12	21:32	7:05	20:32	9:20	20:32
832	RBB	5:15	22:39	5:15	22:39	5:49	22:00	9:10	21:36
833	RBB	5:00	19:51	5:00	19:51	6:15	15:40	-	-
834	RBB	5:00	20:42	5:00	20:42	7:10	20:49	9:10	20:42
836	Pülm	6:00	18:49	6:00	18:49	9:16	13:24	13:20	16:15
837	Pülm	6:05	18:31	6:05	18:31	8:50	20:09	11:47	20:09
859	RBB	7:10	18:08	7:10	18:08	8:50	12:23	13:45	18:18

Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelshcim



-  Busverbindung mit
Liniennummer
-  Eisenbahnstrecke
mit Liniennummer
-  Eisenbahnstation
-  Verbandsgebiet mit
Gemeindegrenzen
-  Siedlungsflächen

Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

E2.28

Das Teilnetz 84 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Bad Harzburg und die Saisonverkehre, die von Bad Harzburg ausgehen sowie die RegioBus-Linie 820 Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage – St. Andreasberg. Die Linie deckt die Verkehrsbeziehungen zwischen Bad Harzburg, Braunlage und St. Andreasberg ab, die u. a. auch eine hohe touristische Bedeutung haben.

Bad Harzburg – Braunlage

Die RegioBus-Linie 820 ist in St. Andreasberg verknüpft mit der RegioBus-Linie 840 von/nach Clausthal-Zellerfeld, welche dort wiederum mit der Linie 830 von/nach Goslar (beide Teilnetz 81) verknüpft ist. Ein weiterer Anschluss in St. Andreasberg besteht mit der Linie 450 nach Bad Lauterberg und Herzberg. In Braunlage bestehen Anschlüsse an die Buslinie 470 von/nach Hohegeiß, Walkenried und Bad Sachsa sowie an die Linie 257 von/nach Wernigerode. In Bad Harzburg bestehen Anschlüsse an den RE10 (Hildesheim/Hannover), die RB42 (Wolfenbüttel/Braunschweig) sowie an die RegioBus-Linie 810 nach Goslar.

In der Relation St. Andreasberg – Braunlage verkehrt die RegioBus-Linie auf zwei verschiedenen Linienwegen. Der nördliche Weg führt von Braunlage über Königskrug, Oderteich und Sonnenberg nach St. Andreasberg. Der südliche Weg führt von Braunlage über die B27 und Oderhaus nach St. Andreasberg.

Die RegioBus-Linie 820 ist Teil des untereinander verknüpften regionalen ÖPNV-Angebotes im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover (RE10) und Braunschweig (RB42 und RB43) herstellt. Über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg, die 840 St. Andreasberg – Altenau – Clausthal-Zellerfeld und die 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee –) Goslar werden die Anschlussverbindungen hergestellt. Somit ergibt sich eine „Rundum“-ÖPNV-Verknüpfung von Bad Harzburg und Goslar über den Oberharz in beide Richtungen, zuzüglich der Anschlüsse an die Busse in den südlichen und östlichen Harz. Das bestehende Bedienungskonzept ist beizubehalten.

In Braunlage ist zu prüfen, die Verknüpfungsfunktionen durch einen neuen zentralen Umsteigepunkt zu verbessern. Der existierende zentrale Omnibusbahnhof liegt außerhalb der zentralen Bereiche von Braunlage und wird nicht auf allen Fahrtenangeboten angefahren. Daher kommen an dieser Stelle keine echten Anschlusssituationen zu Stande, sondern vornehmlich an den Haltestellen Von-Langen-Straße und Trinitatiskirche.

Die Einrichtung einer zentralen Haltestelle im Bereich Eisstadion/Wurmbergseilbahn könnte mehr Vorteile bringen. Der Haltepunkt würde an den vor allem für Touristen bedeutsamen Punkten liegen, und auch das Zentrum von Braunlage wäre gut zu erreichen. Ausschlaggebend wäre vor allem, dass an dieser Stelle Anschlusssituationen zwischen allen bzw. den meisten Linien ermöglicht werden könnten. Bei einer Untersuchung zusammen mit den Verkehrsunternehmen, der Stadt Braunlage und dem Landkreis Goslar sind infrastrukturelle Fragestellungen, fahrplantechnische Planungen und insbesondere die Finanzierung dieser Maßnahme zu klären.

Stadtverkehr Bad Harzburg

Die Linien 871 und 873 im Stadtverkehr Bad Harzburg sind nach Möglichkeit weiter auf die An- und Abfahrtszeiten der Nahverkehrszüge, insbesondere von/nach Braunschweig zu optimieren. Zu prüfen ist eine Verlängerung des Bedienungszeitraumes in den Abend, insbesondere Freitag- und Samstagabend.

Die Linie 874 verkehrt Montag bis Freitag von Bad Harzburg aus bis nach Eckertal. Am Wochenende führt der Linienvorlauf bis nach Stapelburg in Sachsen-Anhalt, wo Anschlüsse zur Linie 260 der Harzer-Verkehrsbetriebe (HVB) von/nach Wernigerode bestehen. Die Herstellung von Anschlüssen auch Montag bis Freitag bzw. eine durchgängige Verbindung zwischen Bad Harzburg und Wernigerode im gesamten Wochenverlauf stellt sich wirtschaftlich problematisch dar und wäre deshalb nur mit einem erhöhten finanziellen Aufwand umsetzbar.

Die Linien 866 und 875 haben als Saisonverkehre im Nationalpark Harz ausschließlich touristische Bedeutung und werden nur in den Monaten April bis November bedient.

Anbindung des Südharzes

Die Linien 450 und 470, welche ab St. Andreasberg bzw. Braunlage den südlichen Harz erschließen, sind dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet. Das Angebot dieser Linien wird auf dem Abschnitt im Bereich des ZGB von den Aufgabenträgern gemeinsam entwickelt.

Die Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg ist dem derzeitigen Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 84 des ZGB nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Bad Lauterberg und Herzberg her. In Herzberg bestehen Anschlüsse zur RB46 von/nach Osterode am Harz, Seesen und Braunschweig sowie zur RB80/81 von/nach Northeim und Nordhausen. Für den Linienteil im Bereich des ZGB gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. In St. Andreasberg sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linien 820 und 840 von/nach Braunlage/Bad Harzburg bzw. Clausthal-Zellerfeld aufrechtzuerhalten.

Die derzeit von der Firma Hahne betriebene Buslinie 470 Braunlage – Hohegeiß – Walkenried – Bad Sachsa – Bad Lauterberg ist dem derzeitigen Teilnetz 22 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 84 des ZGB nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen Braunlage, Hohegeiß und den Orten im Landkreis Osterode am Harz her. An der Station in Walkenried werden zahlreiche Verbindungen zu den Zügen der RB80/81 nach Nordhausen sowie Northeim und Göttingen hergestellt. Die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 von/nach Bad Harzburg in Braunlage sind aufrechtzuerhalten. Für den Linienteil im Bereich des ZGB gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.1, Bedienungsebene 2. Auf diesem findet der VRB-Tarif Anwendung, um so die Durchtarifierung zur RegioBus-Linie 820 zu sichern.

Des Weiteren verkehrt in diesem Bereich die Linie 23 der Verkehrsbetriebe Nordhausen zwischen Hohegeiß – Benneckenstein – Neustadt – Nordhausen. In Hohegeiß ist diese mit der Linie 470 von/nach Braunlage verknüpft. Die Linie stellt vor allem die touristische Verbindung in den Harz seitens des Landkreises Nordhausen dar, weshalb die Verknüpfungen aufrecht zu erhalten sind.

Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

• Stadt Bad Harzburg

Einwohnerzahl (Stand 01.08.2015)	
Bad Harzburg	9.157
Bettingerode	407
Bündheim	5.146
Eckertal	149
Göttingerode	922
Harlingerode	2.978
Schlewecke	1.693
Westerode	1.066
gesamt	21.518

Verkehrsbeziehungen > 500 Personenfahrten/Werktag (WVI 2010)			
in Richtung	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	792	10.497	11.289
Vienenburg	267	3.024	3.291
Sachsen-Anhalt	62	1.870	1.932
Braunschweig	94	1.334	1.428
Oberharz	73	883	956
Schladen	26	517	543

- Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld siehe Teilnetz 81
- Stadt Braunlage siehe Teilnetz 81



Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

Linien, Linienverlauf, genehmigte Laufzeit Dezember 2021

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs- laufzeit
HVB	257*	(Wernigerode – Schierke – Elend) – Braunlage	30.10.2017
HVB	259*	(Benneckenstein – Tanne – Sorge) – Braunlage	30.10.2017
HVB	260*	(Wernigerode – Ilsenburg – Stapelburg – Abbenrode) – Bad Harzburg	30.10.2017
HVB	262*	(Wernigerode – Tanne – Benneckenstein) – Hohegeiß	30.10.2017
RBB	450*	St. Andreasberg – (Bad Lauterberg – Herzberg)	31.12.2016
Hahne	470*	Braunlage – Hohegeiß – (Zorge – Bad Sachsa – Bad Lauterberg)	31.07.2016
KVG	820	Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage – St. Andreasberg	31.12.2021
KVG	866	Bad Harzburg – Kästeklippen (Saisonverkehr)	31.12.2021
KVG	871	Stadtverkehr Bad Harzburg	31.12.2021
KVG	873	Bad Harzburg, Bahnhof – Krankenhaus – Breitenberg – Bahnhof	31.12.2021
KVG	874	Bad Harzburg – Eckertal – (Stapelburg)	31.12.2021
KVG	875	Bad Harzburg – Molkenhaus – Rabenklippe – Radau-Wasserfall – Bad Harzburg (Saisonverkehr)	31.12.2021
KVG	P+R	kostenloser P+R in Bad Harzburg	31.12.2021

*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt

Linien, Tagesleistung (km)

Linie		Mo – Fr	Sa	So
KVG	820	1.246	1.008	749
KVG	820A	24	-	-
KVG	866	59	59	59
KVG	871	330	177	70
KVG	871A	-	11	-
KVG	873	236	147	67
KVG	873A	-	26	-
KVG	874	115	135	90
KVG	875	97	97	97

A = Anruf-Linientaxi

Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

Linien, Jahresleistung (km)

Linie		Mo – Fr (254)	Sa (52)	So (59)
KVG	820	316.484	52.416	44.191
KVG	820A	6.096	-	-
KVG	866	14.986	3.068	3.481
KVG	871	83.820	9.204	4.130
KVG	871A	-	572	-
KVG	873	59.944	7.644	3.953
KVG	873A	-	1.352	-
KVG	874	29.210	7.020	5.310
KVG	875	24.638	5.044	5.723

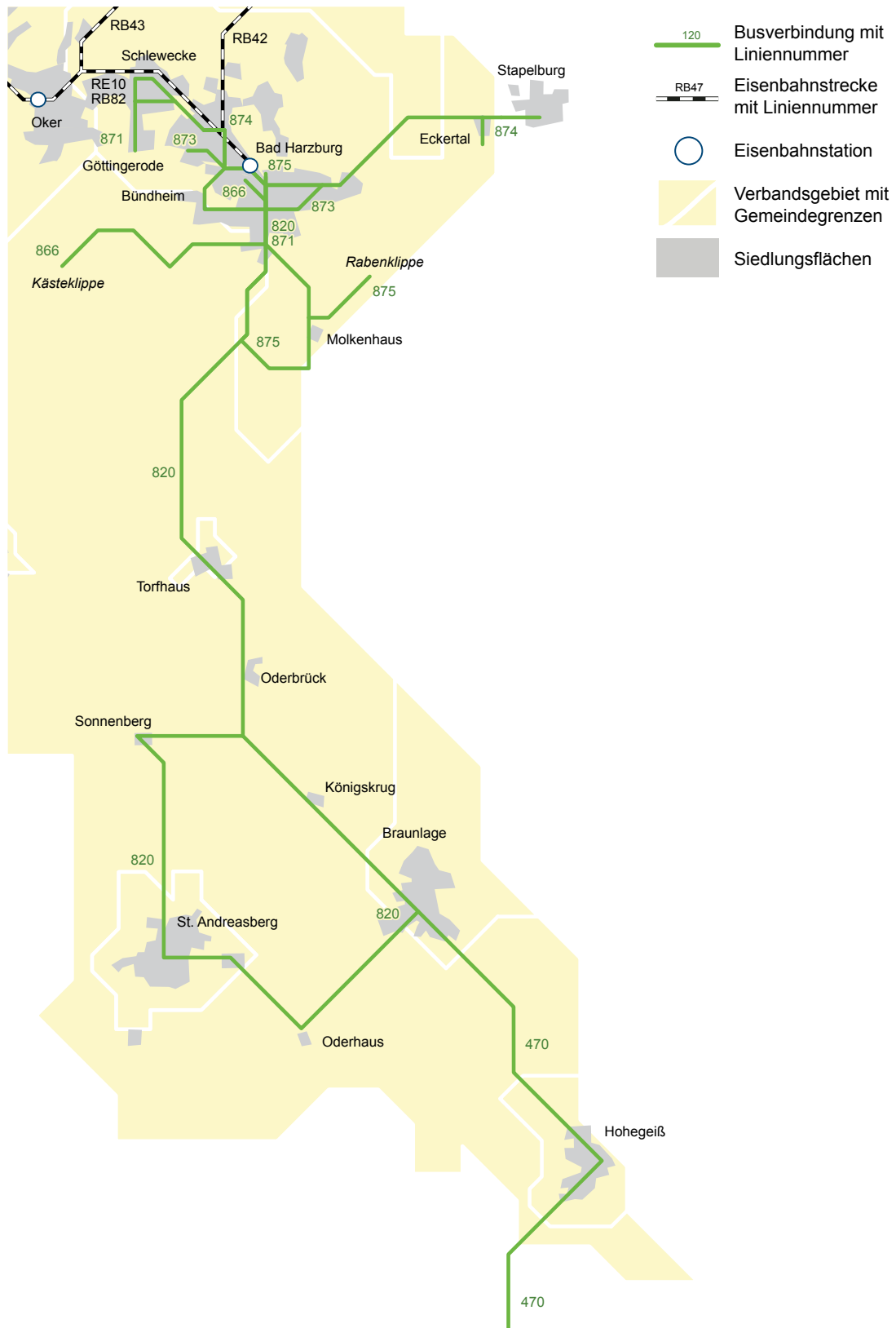
A = Anruf-Linientaxi

Bedienzeiträume, früheste Anfangs-, späteste Endzeit

Linie	VU	Mo – Fr		Mo – Fr (F)		Sa		So	
		Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
257	HVB	5:30	19:28	5:30	20:19	7:45	19:39	7:45	19:39
262	HVB	4:55	20:21	4:55	20:21	8:29	19:01	8:29	19:01
450	RBB	5:36	21:20	5:36	21:20	6:33	21:58	7:24	21:58
470	Hahne	5:47	19:09	5:58	19:09	7:49	17:42	9:49	17:42
820	KVG	5:40	23:33	5:40	23:33	5:35	22:41	8:00	21:41
866	KVG	10:50	16:43	10:50	16:43	10:50	16:43	10:50	16:43
871	KVG	6:05	20:50	6:05	20:50	6:05	20:50	13:07	20:50
873	KVG	6:15	19:45	6:15	19:45	6:15	18:44	13:15	18:52
874	KVG	6:45	19:30	6:45	19:30	8:05	18:55	10:05	18:55
875	KVG	10:46	17:42	10:46	17:42	10:46	17:42	10:46	17:42

Karte
E2.28

Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg



Infrastruktur Strecken

E3

Gut ausgebaute Verkehrswege sind für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schiene und Straße unverzichtbar, um die Verkehrsleistungen zügig, komfortabel und fahrplantreu erbringen zu können. Neben den qualitativen Ansprüchen z.B. an Oberflächen oder Linienführung ist zu berücksichtigen, dass auch die Quantität der Verkehrswege ausgebaut und vorgehalten werden muss, um das geplante ÖPNV-Angebot zukunftsicher gewährleisten zu können. Hierfür sind Maßnahmen gleichermaßen linienhaft wie auch lokal begrenzt (z.B. an Knotenpunkten oder Weichen) erforderlich.

Eisenbahn

E3.1

Die Schieneninfrastruktur in der Region Braunschweig, auf der die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbracht werden, steht im Eigentum der DB Netz AG. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die dem öffentlichen Verkehr dienen, haben nach § 14 AEG das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Schieneninfrastruktur.

Der Bestand der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG in der Region Braunschweig für im SPNV befahrene Strecken ist der Karte E3.1/1 zu entnehmen. Dabei wurde unterschieden zwischen:

- ein- und zweigleisigen Strecken,
- Haupt- und Nebenbahnen (nach Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO)) sowie zwischen
- elektrifizierten und nicht-elektrifizierten Strecken.

Stationen entlang eingleisiger Strecken, die als Begegnungsstelle dienen oder dienen können, sind in der Karte E3.1/1 zusätzlich hervorgehoben.

Angebotsausweitungen der Regionalexpress (RE)- und Regionalbahn (RB)-Verkehre in der Region Braunschweig sind nur in geringem Umfang auf der bestehenden Infrastruktur möglich. Um das Angebot zielgerichtet weiterzuentwickeln und weitergehende Angebotsausweitungen umsetzen zu können, sind Infrastrukturmaßnahmen der DB Netz AG erforderlich. Daher ist ein Konzept zu entwickeln und umzusetzen, das eine Bestellung der geplanten Angebotsausweitungen kurzfristig, evtl. in Stufen, ermöglicht (SPNV-Konzept 2030+). In der Analyse der einzelnen Netze im Kapitel E1.1 sind die erforderlichen Maßnahmenbereiche aufgeführt. In Karte E3.1/2 ist der Untersuchungs- und Anpassungsbedarf dargestellt.

Gravierende Einschränkungen in der Disposition des SPNV gibt es zwischen Braunschweig Hbf und Wolfsburg Hbf im Bereich zwischen Weddel und Fallersleben („Weddeler Schleife“) durch die Eingleisigkeit dieser Strecke, auf der im Mischverkehr gefahren wird und auf der dem Fernverkehr Vorrang gewährt wird. Der zweigleisige Ausbau dieses Streckenabschnittes ist erforderlich.

Für den 1-Std-Takt zwischen Braunschweig und Uelzen sind Begegnungsstellen (Bahnhöfe) erforderlich. Bis auf den Bahnhof Rötgesbüttel sind alle Begegnungsstellen fertiggestellt. Der Bahnhof Rötgesbüttel soll 2017 fertiggestellt werden, so dass ab Fahrplan 2018 der geplante 1-Std.-Takt gefahren werden kann. Für den geplanten Halbstundentakt sind weitere Ausbaumaßnahmen erforderlich.

Zur Beschleunigung des Fernverkehrs (IC55/56) und der RB40 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg – Burg (– Genthin) ist der Ausbau der Strecke Braunschweig – Helmstedt auf 160 km/h erforderlich.

Daneben sind im Rahmen laufender Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen Langsamfahrstellen oder Geschwindigkeitseinbrüche zu beseitigen.

E3.2

Stadtbahnstrecken

Zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes in Braunschweig werden derzeit verschiedene Strecken untersucht, von denen die positiv bewerteten Strecken im Rahmen eines Stadtbahnausbauprogramms in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Detaillierte Ausführungen stehen in Kapitel E2.13 Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus.

Die Stadt Wolfsburg plant eine ÖPNV-Trasse mit ggf. ergänzender Nutzung durch den Radverkehr. Durch die Dimensionierung ist im ersten Schritt eine Befahrung mit Busverkehr möglich. In einem weiteren Schritt soll durch eine Anpassung der Infrastruktur der Betrieb einer Stadtbahn auf der Trasse perspektivisch grundsätzlich ermöglicht werden, um auf etwaige Bedarfe reagieren zu können.

Aussagen zum Infrastrukturausbau von Stadtbahnen werden nach Vorlage von Untersuchungsergebnissen und Beschlüssen übernommen.

Um die Attraktivität der Stadtbahn unter den Gesichtspunkten Pünktlichkeit und Schnelligkeit zu steigern, sind weitere Maßnahmen zur Beschleunigung durch die Anlage unabhängiger Bahnkörper und eine Beeinflussung der Lichtsignalanlagen (LSA) vorzusehen. Dabei sollte entsprechend dem Stand der Technik auf dynamische LSA-Steuerungen zurückgegriffen werden, um ein Maximum der Knotenleistungsfähigkeit einerseits und maximale ÖPNV-Beschleunigung andererseits erreichen zu können.

E3.3

Straßen für Busverkehr

Um die Attraktivität des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) insbesondere in den Städten unter den Gesichtspunkten Pünktlichkeit und Schnelligkeit zu steigern, sind weitere Maßnahmen zur Busbeschleunigung vorzusehen. Die Anforderungen an eine streckenhafte Infrastruktur für den Busverkehr sind nach inner- und außerörtlichen Bereichen zu differenzieren, weil die umfeldbedingten Wechselwirkungen mit den übrigen Verkehrsteilnehmern und die daraus erwachsenden Beeinträchtigungen unterschiedliche Lösungsansätze erfordern.

Außerorts bzw. im ländlichen Bereich ist in den meisten Fällen die „freie Fahrt“ für die Busse möglich. Behinderungen und daraus resultierende Verspätungen stellen eine Ausnahme dar, so dass in der Regel kein Handlungsbedarf gegeben ist. Im Umfeld von Ballungszentren und gewerblichen bzw. industriellen Standorten führen jedoch insbesondere zu den Hauptverkehrs- und Schichtwechselzeiten die vom motorisierten Individualverkehr (MIV) stark belasteten Straßen zu großen Beeinträchtigungen durch Staus auf der Strecke und häufiger noch an den Knotenpunkten. Die Attraktivität des Verkehrssystems Bus wird hierdurch gemindert. An stauträchtigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten ist deshalb zu prüfen, ob durch

Bussonderspuren, bedarfsgerechte Eingriffe in die Signalsteuerungen sowie bauliche oder betriebliche Änderungen an den Knotenpunkten Verlustzeiten reduziert oder ganz vermieden werden können.

Im städtischen Umfeld sind die störenden Einflüsse auf den Busverkehr ungleich größer. Gleichwohl steht hier auch ein umfangreicheres Instrumentarium zur Abhilfe zur Verfügung. Bussonderspuren und die Mitnutzung des Gleisbereichs (in der Stadt Braunschweig) zur Stauumfahrung und auch die Anlage von Haltestellenkaps sind bereits realisierte Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, deren Umsetzung auch an anderen belasteten Abschnitten zu prüfen ist. Verkehrsbehördliche Maßnahmen können ebenfalls dazu beitragen, Behinderungen zu vermeiden (z.B. durch Park-/Halteverbote oder Abbiegerestriktionen). Die im bundespolitischen Raum diskutierte Option, Bussonderspuren für Elektrofahrzeuge freizugeben, wird nicht unterstützt. Bussonderspuren sollen nicht durch E-Fahrzeuge des Individualverkehrs genutzt werden.

Große Potenziale zur Verlustzeitenreduzierung sind auch durch Eingriffe in die Signaltechnik gegeben. Sofern noch Festzeitsteuerungen und einfache verkehrsabhängige Schaltungen zum Einsatz kommen, sind diese mit Blick auf möglicherweise geänderte Verkehrsbelastungen zu überprüfen und ggf. anzupassen. Der größte Nutzen liegt in der direkten, fahrzeugseitigen Signalbeeinflussung, weil hierdurch bedarfsgerechte Ampelphasen geschaltet werden können. Entsprechend dem Stand der Technik soll auf dynamische LSA-Steuerungen zurückgegriffen werden, um ein Maximum der Knotenleistungsfähigkeit einerseits und maximale ÖPNV-Beschleunigung andererseits erreichen zu können.

Grundsätzlich sind zur planmäßigen Durchführung der Buslinienfahrten und der differenzierten Bedienungsweisen die genutzten Straßen von den Straßenbaulasträgern in einem ordnungsmäßigen Zustand zu erhalten. Bei Neu- und Umbauten von Straßen und Knotenpunkten (auch Kreisverkehrsplätzen) sind die Belange des ÖPNV angemessen zu berücksichtigen.

In Wolfsburg sollen zum Zwecke der Attraktivierung und verbesserten Pünktlichkeit des ÖPNV Maßnahmen zur Busbeschleunigung geprüft werden. Dies betrifft u.a. Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA), die Einrichtung von separaten ÖPNV-Trassen/Busspuren, die Einrichtung von Kaphaltestellen sowie den Einsatz moderner Steuerungstechnik.



Karte
E3.1/1Bestand der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG in der Region
Braunschweig für im Personenverkehr befahrene Strecken

Untersuchungs- und Anpassungsbedarf für die Schieneninfrastruktur der DB Netz AG in der Region Braunschweig für im Personenverkehr befahrene Strecken

Karte
E3.1/2



E4 Infrastruktur Zugangsstellen

Die Zugangsstellen sind der Ort, an dem die Kunden zuerst den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erleben. Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sind gewissermaßen die Visitenkarten des Systems und müssen deshalb entsprechend einladend und attraktiv positioniert und ausgestaltet sein. Die Ansprüche der Fahrgäste an Komfort, Sauberkeit und Sicherheit sind ebenso zu berücksichtigen wie die Anforderungen, die sich z.B. aus dem demografischen Wandel, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen oder den zunehmenden digitalen Informationsmöglichkeiten ergeben. In Einzelfällen kann es z.B. angezeigt sein, seniorengerechte Sitzmöbel vorzusehen. Auch sind die schriftlichen Informationen bzgl. Lesbarkeit (Schriftgrößen und -typen) und Verständlichkeit (Farbwahl, Informationsgehalt) zu überprüfen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Zugangsstellen wichtige Funktionen bei der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten zu erfüllen haben, die bei der Planung individuell zu prüfen und zu berücksichtigen sind. Durch die Stärkung von Bike+Ride (B+R) und Park+Ride (P+R) sowie durch einfache Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖPNV kann es gelingen, den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu stärken.

Weitere Anreize können gegeben werden, wenn stärker frequentierte Zugangsstellen zu Mobilitätsstationen entwickelt werden. Diese bieten nicht nur Informationsmöglichkeiten und Ticketverkauf, sondern ermöglichen im Zusammenspiel mit Fahrrad- und Kfz-Verleih eine multimodale Verknüpfung aller Verkehrsarten. Zusätzlich ist bei entsprechendem Umfeld eine Ergänzung um weitere Dienstleistungs- oder Verkaufseinrichtungen möglich.

Die Barrierefreiheit an den Haltestellen wird in den kommenden Jahren den Schwerpunkt der baulichen Maßnahmen bilden, denn nach § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen; die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger sind aufgefordert, die hierfür erforderlichen Maßnahmen vorzusehen.

Unter barrierefreier Gestaltung wird verstanden:

- Orientierungsmöglichkeiten nach dem „Zwei Sinne-Prinzip“ mit visuellen, akustischen und taktilen Einrichtungen
- Einbau einer erhöhten Wartefläche, die einen nahezu niveaugleichen Einstieg bei möglichst geringem Spalt zwischen Kante und Fahrzeug ermöglicht
- Berücksichtigung von ausreichend dimensionierten Aufstell- und Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer
- Mobiliar und andere Ausstattungselemente sind barrierefrei auszuwählen und einzubauen

Ergänzend sind auch solche Anlagen zu berücksichtigen, die als Zuführungselemente nur mittelbar zum Haltestellenbereich gehören:

- Fahrbahnquerungen und andere Zuwegungen sind mit abgesenkten Borden und Leiteinrichtungen zu versehen; Schachtdeckel, Straßeneinläufe u.ä. sind im Verlauf der vorgesehenen Route möglichst zu vermeiden
- Bewegungsflächen sind von störenden Einbauten (z.B. Masten) freizuhalten
- Lichtsignalanlagen sind barrierefrei auszustatten
- P+R-Anlagen und Stellplätze sind barrierefrei einzurichten

Zahlreiche Richtlinien und Normen, z.B. die DIN-Normen 18024, 18040 und 32984, enthalten Vorgaben und Hinweise zu Gestaltung und Ausführung von Zugangsstellen. Diese und andere gültige Regelwerke sind in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen.

Das PBefG erkennt an, dass eine vollständige Umsetzung nicht zu realisieren ist und hat dementsprechend die Möglichkeit gegeben, in konkret zu begründenden Fällen Ausnahmen zuzulassen.

In der Region Braunschweig gibt es ca. 6.000 Bushaltestellen (als Haltestelle wird hier die durch ein Haltestellenzeichen gekennzeichnete Einrichtung für einen Fahrgastwechsel verstanden, vgl. § 32 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)). Es erscheint angesichts des Finanz- und Zeitbedarfs nicht realistisch, dass eine vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit in der Region Braunschweig bis 2022 erfolgen kann. Der ZGB wird deshalb gemeinsam mit den Behindertenverbänden der Region, den Straßenbaulasträgern, zuständigen Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen noch im Jahr 2016 ein Konzept erarbeiten, in dem die Kriterien zu Anzahl und Lage wie auch zur Ausstattung barrierefreier Haltestellen festgelegt und Möglichkeiten zur Finanzierung benannt werden. Die Städte Salzgitter und Wolfsburg haben schon entsprechende Konzepte entwickelt. Die erarbeiteten Maßnahmen und Ziele bleiben über den 01.01.2022 gültig und sind darüber hinaus zu verfolgen.

Der „Demographische Wandel“ beschreibt die Alterung der Bevölkerung. Gleichzeitig ist auch von einer höheren Mobilität der Seniorinnen und Senioren auszugehen, die jedoch nicht zwingend mit dem Auto umgesetzt wird. Vielmehr wird diese Personengruppe ihren relativen Anteil an den Fahrgästen erhöhen, und es muss darüber hinaus angestrebt werden, ältere Menschen vermehrt als ÖPNV-Nutzer zu gewinnen.

Einen wichtigen Beitrag hierzu kann die Ausstattung der Haltestellen leisten. Insbesondere an solchen Haltestellen, an denen mit einem erhöhten Aufkommen an älteren Fahrgästen zu rechnen ist (z.B. an Altenheimen, Krankenhäusern oder öffentlichen Einrichtungen), ist eine vom Standard abweichende Möblierung beispielsweise in Form von unterschiedlichen Sitzhöhen, geneigten Sitzflächen oder Aufstehhilfen in Betracht zu ziehen. Fahr-, Netz- und Umgebungspläne u.ä. sind so aufzubereiten oder mit Hilfsmitteln zu versehen, dass sie leicht lesbar und verständlich sind. Akustische Informationsmöglichkeiten sind an Haltestellen der Kategorie 1 und 2 (siehe Kap. E4.3) vorzusehen.

Umgebungspläne sollen das nähere Umfeld jeder Haltestelle abbilden. Dabei sollen wichtige Ziele ebenso aufgenommen werden wie auch die Lage der Halteposition für die Gegenrichtung, sofern diese nicht unmittelbar zu erkennen ist.

Die Straßenbaulasträger, die Verkehrsunternehmen und sonstige zuständige Institutionen (z.B. Tochterfirmen, Subunternehmen oder beauftragte Firmen) haben dafür Sorge zu tragen, dass die Reinigung der Haltestellen regelmäßig erfolgt und dass Winterdienste verlässlich und bedarfsgerecht ausgeführt werden, wobei auch die Zuwegungen zu berücksichtigen sind.

Der anforderungsgerechte Neu-, Aus- und Umbau von Haltestellen ist auch im Rahmen anderer Bauvorhaben regelmäßig zu berücksichtigen.

Im Sinne eines Verbundgedankens und der Etablierung des ÖPNV-Systems in der öffentlichen Wahrnehmung wird eine verbandsweite Harmonisierung der Gestaltung der Haltestellen angestrebt. Dies bedeutet, dass Grundelemente der Zugangsstellen auf einem kostengünstigen und ggf. leicht zu reparierenden oder auch zu ergänzenden Modulsystem basieren sollen. Der ZGB beabsichtigt, zusammen mit den Verkehrsunternehmen und den Gemeinden ein Konzept zu entwickeln.

Die Ausstattung und Gestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV wird durch die Vorschriften, Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen der DB Station&Service AG bzw. der DB Netz AG vorgegeben. Hierfür werden die Stationen entsprechend ihrer Bedeutung in Kategorien eingeteilt und konzerninterne Ausstattungskataloge bestimmen Art und Umfang der Ausstattungselemente. Der ZGB setzt sich im Bedarfsfall dafür ein, erforderliche Verbesserungen umzusetzen.

E4.1

Stationen

An den Eisenbahnstrecken in der Region Braunschweig gibt es derzeit 47 Stationen (Bahnhöfe und Haltepunkte gem. § 4 der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO)), diese werden von der DB Station&Service AG als Eigentümerin unterhalten. Das Erscheinungsbild und die Ausstattung haben sich in der Laufzeit der vorhergehenden Nahverkehrspläne (NVP) durch die gemeinsame Initiative von DB Station&Service AG und dem ZGB verbessert. Die Qualität der Ausstattungselemente wurde erhöht, Informationsmöglichkeiten (Aushangfahrpläne, Dynamische Fahrgastinformation u.ä.), wettergeschützte Wartemöglichkeiten und Sitzgelegenheiten sind ebenso vollständig vorhanden wie Nahverkehrsfahrkartenautomaten. In größeren Bahnhöfen gibt es zusätzlich Fahrkartenautomaten für den Fernverkehr und personenbediente Fahrkartenausgaben. Ergänzend besteht vereinzelt die Möglichkeit, im Bahnhofsumfeld Nahverkehrsfahrkarten in branchenfremden Geschäften zu erwerben. Öffentliche Toiletten sind nur an einigen größeren Bahnhöfen vorhanden und können dort kostenpflichtig genutzt werden; da jedoch alle Züge über Toiletten verfügen, sind entsprechende Alternativen gegeben. Einzelhandelsgeschäfte sind in den Empfangsgebäuden in Bad Harzburg, Braunschweig, Goslar, Peine und Wolfsburg vorhanden, weitere Verpflegungsmöglichkeiten durch Gaststätten oder Verkaufsautomaten bestehen z.B. in Helmstedt, Vienenburg oder Wolfenbüttel. Auch im Umfeld zahlreicher Stationen, darunter Königslutter am Elm, Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad sowie Schöppenstedt, sind Möglichkeiten zur Versorgung gegeben.

Die Tabellen E4.1/1 und E4.1/2 enthalten Übersichten über die Ausstattung und die Zugänglichkeit an den Stationen.

Viele der zuvor beschriebenen Verbesserungen wurden durch das landesweite Programm „Niedersachsen ist am Zug“ (NiaZ) umgesetzt. In der ersten Programmauflage ab 2003 wurden die Stationen Helmstedt, Königslutter am Elm, Schandelah, Vechelde, Vöhrum und Goslar komplett neu gestaltet, in der zweiten Auflage ab 2008 folgten die Stationen Seesen, Vienenburg und Salzgitter-Ringelheim. Alle Stationen, die mehr als 1.000 Ein-/Aussteiger pro Tag verzeichnen, sind auch vollständig barrierefrei ausgerüstet worden. Künftig wird zu prüfen sein, ob und in welchem Umfang Verbesserungen auch an weniger frequentierten Stationen umzusetzen sind.

Der ZGB setzt sich dafür ein, dass auch alle weiteren Stationen im Verbandsgebiet modernisiert und barrierefrei gestaltet werden, die Ausstattungselemente funktional und optisch erhöhten Ansprüchen genügen und auch das Ein-/Aussteigen für mobilitätseingeschränkte Personen sicher und möglichst niveaugleich erfolgen kann. Hierfür sind unter verschiedenen Gesichtspunkten mehrere Arbeitspakete gebildet worden, die im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten sukzessiv abgearbeitet werden sollen (vgl. Tabelle E4.1/2). Die Baumaßnahmen, die zur Inbetriebnahme des ENNO im Dezember 2015 erforderlich sind, werden rechtzeitig abgeschlossen sein.

Neun Stationen sind in das ab 2015 laufende Programm „Niedersachsen ist am Zug III“ aufgenommen worden. Hierbei handelt es sich um die Stationen in Bad Harzburg, Börßum, Braunschweig Hauptbahnhof (Bahnsteige 1 – 4, die Modernisierung der Bahnsteige 5 – 8 und des südlichen Zugangs wird noch geprüft), Braunschweig-Gliesmarode, Gifhorn, Gifhorn-Stadt, Langelsheim, Oker und Wittingen. Die hier vorgesehenen Maßnahmen sollen wegen der durch den ZGB erbrachten Vorleistungen und des dadurch fortgeschrittenen Planungsstands vorrangig realisiert werden, die Finanzierung ist durch die Berücksichtigung im Programm NiaZ gewährleistet. Besonders zu erwähnen ist, dass die Herstellung der Barrierefreiheit nicht wie bislang mit der Anzahl der Ein-/Aussteiger verknüpft ist, sondern in jedem Fall realisiert werden soll.

Untersuchungen haben ergeben, dass durch die geplanten neuen Stationen Braunschweig-Broitzem (Donaustraße), Braunschweig-Leiferde und Braunschweig-Bienrode, die zusätzlich zu Mobilitätsstationen entwickelt werden sollen, sowie Wolfenbüttel-Wendessen hohe Fahrgastpotenziale aktiviert werden können. Der ZGB wird deshalb die erforderlichen Planungen prioritär vorantreiben. Auch in Wolfsburg bestehen hohe Potenziale, doch wegen der betrieblichen Rahmenbedingungen ist hier nur eine weitere Station realisierbar. Die Lage der Station, die im Korridor zwischen dem Mobile Life Campus/Autovision und dem Tor Sandkamp anzulegen sein wird, ist in weiteren Untersuchungen zu konkretisieren, bevor eine Bauplanung erfolgen kann.

Von stark zunehmender Bedeutung ist die gemeinsame Betrachtung von Station und Umfeld. Im Zuge von Um- oder Neubauten ist darauf zu achten, die Stationen städtebaulich und funktional zu integrieren und die Planungen mit den betroffenen Städten und Gemeinden abzustimmen. Neben einer ansprechenden Gestaltung mit einer hohen Aufenthaltsqualität ist die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ein wichtiges Element. Dazu gehören insbesondere kurze Wege zwischen den ÖPNV-Haltestellen und Bahnsteigen sowie ausreichend dimensionierte B+R- und P+R-Anlagen. (Weitere Ausführungen zu P+R- und B+R-Anlagen erfolgen in Kapitel E4.4)

Die Fahrgastinformationssysteme an den Bahnhöfen werden von der DB Station&Service AG unterhalten und von dieser auch mit Daten versorgt (z.B. Verspätungshinweise). Als Folge der Regionalisierung des Schienenpersonahverkehrs (SPNV) nutzen unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die bereitgestellte Infrastruktur. Ihnen obliegt, die sie betreffenden Mitteilungen in das Informationssystem einzupflegen. Der ZGB wird auf die beauftragten EVU einwirken, dieser Pflicht konstant nachzukommen.



Tabelle
E4.1/1

Ausstattung an den Stationen

Name der Verkehrsstation	für SPNV genutztes Empfangsgebäude	personenbedienter Fahrkartenverkauf	Notruf	Reisebedarf	Schließfach	WC	Taxi am Bahnhof	Verknüpfung mit ÖSPV	Bahnsteige	Bahnsteige mit Wetterschutz
Bad Harzburg	X	X		X	X	X	X	X	2	2
Baddeckenstedt								X	2	1
Börßum									1	1
Braunschweig Hbf	X	X	im Aufzug	X	X	X	X	X	4	4
Braunschweig-Gliesmarode								X	2	1
Calberlah								X	2	2
Dettum								X	1	1
Frellstedt								X	2	1
Gifhorn			im Aufzug			X	X	X	3	3
Gifhorn-Stadt	geplant	geplant				X	X	X	2	2
Goslar	X	X	im Aufzug	X	X		X	X	3	3
Helmstedt	X	X	im Aufzug			X	X	X	2	2
Knesebeck									1	1
Königslutter		X	im Aufzug				X	X	2	2
Langelsheim								X	2	2
Leiferde (b. Gifhorn)								X	2	2
Lengede-Broistedt								X	2	2
Meine								X	1	1
Meinersen								X	2	2
Münchehof (Harz)								X	1	1
Neudorf-Platendorf									1	1
Oker								X	2	1
Peine	X	X	im Aufzug	X		X	X	X	2	2
Rötgesbüttel									1	1
Salzgitter-Bad		X						X	2	2
Salzgitter-Immendorf									1	1
Salzgitter-Lebenstedt		X					X	X	1	1
Salzgitter-Ringelheim								X	4	4
Salzgitter-Thiede								X	2	2
Salzgitter-Watenstedt									1	1
Schandelah								X	2	2
Schladen (Harz)								X	2	2
Schönewörde									1	1
Schöppenstedt								X	2	1

Fortsetzung Tabelle E4.1/1

Ausstattung an den Stationen

Name der Verkehrsstation	für SPNV genutztes Empfangsgebäude	personenbedienter Fahrkartenverkauf	Notruf	Reisebedarf	Schließfach	WC	Taxi am Bahnhof	Verknüpfung mit ÖSPV	Bahnsteige	Bahnsteige mit Wetzschutz
Seesen	X	X	im Aufzug				X	X	2	2
Triangel									1	1
Vechelde								X	2	2
Vienenburg			im Aufzug					X	2	2
Vöhrum								X	2	2
Vorhop									1	1
Wahrenholz								X	2	1
Weddel (Braunschw)									1	1
Wittingen								X	2	1
Wolfenbüttel		X					X	X	2	2
Wolfsburg Hbf	X	X	im Aufzug	X	X	X	X	X	3	3
Fallersleben			im Aufzug					X	2	2
Woltwiesche								X	2	2

Zugänglichkeit zu den Stationen

Tabelle E4.1/2

Name der Verkehrsstation	Einstiegs- hilfe	Stufenfrei	Aufzüge	Fahrzeuge	Planung
Bad Harzburg		X	X	LINT 41, LINT 54	NiaZ III
Baddeckenstedt		teilweise		LINT 54	
Börßum				LINT 54	NiaZ III
Braunschweig Hbf	X	X	X	LINT 41, LINT 54, Alstom Coradia Continental (ENNO), Stadler Kiss, Bombardier DOSTO 2003	NiaZ III
Braunschweig-Gliesmarode		X		LINT 54	NiaZ III
Calberlah		X		Alstom Coradia Continental (ENNO)	
Dettum		X		LINT 41	
Frellstedt		X		Bombardier DOSTO 2003	
Gifhorn		X	X	LINT 54	NiaZ III
Gifhorn-Stadt		X		LINT 54	NiaZ III
Goslar		X	X	LINT 41, LINT 54	
Helmstedt		X	X	Bombardier DOSTO 2003	
Knesebeck		X		LINT 54	
Königslutter am Elm		X	X	Bombardier DOSTO 2003	
Langelsheim		teilweise		LINT 41	NiaZ III
Leiferde (b. Gifhorn)		X		LINT 41, LINT 54	
Lengede-Broistedt		X		Alstom Coradia Continental (ENNO)	

Fortsetzung Tabelle E4.1/2

Zugänglichkeit zu den Stationen

Name der Verkehrsstation	Einstiegs- hilfe	Stufenfrei	Aufzüge	Fahrzeuge	Planung
Meine		X		LINT 54	
Meinersen		X		Alstom Coradia Continental (ENNO)	
Münchehof (Harz)		X		LINT 41	
Neudorf-Platendorf		X		LINT 54	
Oker		teilweise		LINT 41, LINT 54	NiaZ III
Peine		X	X	Stadler Kiss	
Rötgesbüttel		X		LINT 54	
Salzgitter-Bad		X		LINT 41	
Salzgitter-Immendorf		X		LINT 41	
Salzgitter-Lebenstedt		X		LINT 41	
Salzgitter-Ringelheim		X		LINT 41, LINT 54	
Salzgitter-Thiede				LINT 41	
Salzgitter-Watenstedt		X		LINT 41	
Schandelah		teilweise		Bombardier DOSTO 2003	
Schladen (Harz)		X		LINT 54	
Schönewörde		X		LINT 54	
Schöppenstedt		X		LINT 41	
Seesen		X	X	LINT 41	
Triangel		X		LINT 54	
Vechede		X		Stadler Kiss	
Vienenburg		X	X	LINT 54	
Vöhrum		X		Stadler Kiss	
Vorhop		X		LINT 54	
Wahrenholz		X		LINT 54	
Weddel (Braunschweig)				Alstom Coradia Continental (ENNO), Bombardier DOSTO 2003	
Wittingen		X		LINT 54	NiaZ III
Wolfenbüttel		X		LINT 41, LINT 54	
Wolfsburg Hbf	X	X	X	Alstom Coradia Continental (ENNO), Siemens Desiro Classic	
Fallersleben		X	X	Alstom Coradia Continental (ENNO)	
Woltwiesche		X		Alstom Coradia Continental (ENNO)	

Arbeitspakete Stationen

Tabelle
E4.1/3

Arbeitspaket	Station	Ziele/Maßnahmen	Hinweise
1a	Goslar	Signaltechnische Nachrüstung	Inbetriebnahme (IBN) Dezember 2015
	Rötgesbüttel	Umbau zum Kreuzungsbahnhof, Barrierefreiheit	IBN 2017
	Vienenburg	Neubau einer Beifahreranlage	IBN 2016
	Wahrenholz	Signal- und Gleisanpassungen	
1b	Wolfsburg	Neubau eines Außenbahnsteigs, Verlängerung des Hausbahnsteigs, Barrierefreiheit	IBN Dezember 2015
	Weddel	Anpassung der Bahnsteiglänge	
2	Bad Harzburg	Modernisierung, Barrierefreiheit	Vorhaben in Programm Niaz III
	Börßum	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Braunschweig Hbf	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Braunschweig-Gliesmarode	Neubau von Bahnsteigen, Barrierefreiheit	
	Gifhorn	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Gifhorn-Stadt	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Langelsheim	Barrierefreiheit, Sanierung/Neubau der Unterführung	
	Oker	Modernisierung, Barrierefreiheit	Vorhaben unter Finanzierungsvorbehalt
	Wittingen	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Knesebeck	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Lengede-Broistedt	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Meine	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Meinersen	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Münchehof	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Schöppenstedt	Barrierefreiheit, Anpassung an Umfeldplanung	
	Triangel	Neubau in anderer Lage, Barrierefreiheit	
	Wahrenholz	Modernisierung, Barrierefreiheit	
3	Braunschweig-Nord (Bienrode)	Vorplanungen zum Neubau	Vorhaben unter Finanzierungsvorbehalt
	Braunschweig-Süd (Leiferde)	Vorplanungen zum Neubau	
	Braunschweig-West (Broitzem)	Vorplanungen zum Neubau	
	Wolfenbüttel-Wendessen	Vorplanungen zum Neubau	
	Dettum	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Frellstedt	Modernisierung, Barrierefreiheit (bei Erhalt)	
	Salzgitter-Immendorf	Modernisierung, Barrierefreiheit (bei Erhalt)	
	Salzgitter-Lebenstedt	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Salzgitter-Thiede	Modernisierung, Barrierefreiheit, evtl. Verlegung	
	Salzgitter-Watenstedt	Modernisierung, Barrierefreiheit (bei Erhalt)	
	Schönewörde	Modernisierung, Barrierefreiheit	
	Vorhop	Modernisierung, Barrierefreiheit	
Woltwiesche	Modernisierung, Barrierefreiheit		

E4.2

Stadtbahnhaltestellen

Die Maßnahmen an den Stadtbahnhaltestellen, die es derzeit nur in der Stadt Braunschweig gibt, werden entsprechend der Standards der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) umgesetzt. Dazu gehören:

- Niederflurgerechte Gestaltung
- Befestigte Oberfläche (Pflaster, Asphalt oder Beton)
- Barrierefreier Zugang für Mobilitätseingeschränkte
- Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (gemäß VRB-Projekt „Echtzeit“)
- Haltestellenschild
- Fahrplanaushang
- Informationsflächen (für Tarifübersicht, Liniennetz- und Umgebungsplan)
- Fahrkartenautomaten an Haltestellen mit hohem Aufkommen im Ticketverkauf
- Abfallbehälter
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz

Nach Aussage der Stadt Braunschweig sind nur noch vier Haltestellen (Marienstift, Ackerstraße, Helmstedter Straße, Grenzweg) nicht niederflurgerecht hergerichtet. Die vollständige Barrierefreiheit aller Stadtbahnhaltestellen zum 01.01.2022 ist vorgesehen. Hierbei werden Varianten für die Haltestelle Helmstedter Straße auch unter Berücksichtigung der Netzausbauplanungen geprüft.

Zusätzlich wird geprüft, die Bordhöhe der Niederflurhaltestellen zu optimieren.

Die Stadt Braunschweig berücksichtigt bei ihren Planungen bereits die Integration von visuellen, akustischen und taktilen Elementen. Eine Erweiterung bzw. Modernisierung der bestehenden Haltestellen mit dem Ziel, verbesserte Zugangs- und Informationsmöglichkeiten für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen zu erzielen, ist entsprechend der technischen Entwicklung und unter Berücksichtigung des zu entwickelnden Konzepts voranzutreiben.

E4.3

Bushaltestellen

In den Laufzeiten der vorhergehenden Nahverkehrspläne sind bereits zahlreiche Modernisierungen und Verbesserungen an Bushaltestellen durch die Kommunen vorgenommen worden, trotzdem ist die Infrastrukturausstattung und somit die Qualität weiterhin sehr unterschiedlich. Insbesondere an wenig nachgefragten Haltestellen in ländlich geprägten Gebieten werden die gewünschten Mindestanforderungen häufig nicht erfüllt.

Die Gestaltung von Haltestellenbereichen hat auch Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs. Aus betrieblichen sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen ist deshalb anzustreben, dass Busse – sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen – die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können. Vorhandene Busbuchten am Fahrbahnrand sind zurückzubauen. Hierbei sollte die Option geprüft werden, die Fahrbahn im Bereich der Halteposition in Beton herzustellen. Diese bewährte Bauweise bietet höhere Widerstände gegen die auftretenden Kräfte (hohe Punktlasten, Anfahr- und Bremsbelastungen) und ist langlebiger als eine Ausführung in Asphalt oder Pflaster.

Busbuchten, die im Verlauf von Parkständen angeordnet wurden, sind zu Haltestellenkaps umzubauen. Hierbei wird der Parkstreifen unterbrochen und der Bordstein im Haltestellenbereich bis an den Rand der Fahrbahn gezogen. So bildet der Bordstein im Haltestellenbereich eine Linie mit den Außenkanten der vor bzw. hinter der Haltestelle liegenden Parkstreifen. Die dabei entstehende Fläche wird auf Gehwegniveau angehoben, wodurch zusätzliches Flächenpotenzial für wartende Fahrgäste und die vorgesehenen Serviceeinrichtungen entsteht. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit, eine bedarfsgerechte Anzahl an Fahrradabwehrbügeln vorzusehen.

Die Bordoberkanten am Fahrbahnrand sind regelmäßig mit entsprechenden Formsteinen (z. B. „Kasseler Bord“ oder vergleichbar) über das Standardmaß hinaus auf 16 bis 24 cm erhöht auszubilden, denn im Hinblick auf einen möglichst komfortablen Ein- und Ausstieg und auf die angestrebte Integration von in der Mobilität eingeschränkten Personen im ÖPNV kommen der Reststufenhöhe und der Spaltenbreite zwischen Haltestellenwartefläche und dem FahrzeugEinstieg eine besondere Bedeutung zu. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine zu große Bordsteinhöhe insbesondere für den Fußgängerquerverkehr ein Hindernis darstellen kann, so dass hier im Einzelfall abgewogen bzw. eine planerische Berücksichtigung erfolgen muss. Niederflurbusse ohne Stufen im Fahrzeug sind bereits Standard, viele Fahrzeugmodelle erlauben zusätzlich das „Kneeling“, bei dem die rechte Fahrzeugseite abgesenkt werden kann. Dies erlaubt in Verbindung mit den erhöhten Bordsteinen einen nahezu niveaugleichen und spaltfreien Einstieg in das Fahrzeug.

Bushaltestellen sind jedoch nicht nur unter funktionalen Aspekten zu betrachten. Ergänzend sind auch soziale und stadtgestalterische Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Haltestellen sind so anzulegen, dass sie objektiv und subjektiv sicher sind. Ungünstig sind Haltestellen, die abseits der Wohnbebauung liegen oder deren Zugang durch dunkles, schwer einsehbares Gelände führt. Eine Beleuchtung der Warteflächen und der Zuwegung ist vorzusehen. Auch die bauliche Ausgestaltung eines Wetterschutzes ist unter diesem Aspekt zu vorzunehmen, transparente Seitenteile erlauben den Fahrgästen, die Umwelt und den Autoverkehr aus sicherer Position zu beobachten. Individuelle Lösungen bei Neubauten, die diesen Zielen nicht gerecht werden, sind zu vermeiden.

Wartebereiche sind in jedem Fall so zu gestalten, dass Konflikte zwischen Wartenden bzw. ein- und aussteigenden Fahrgästen und Fahrradfahrern auf ein Minimum reduziert werden. Bei der Planung sind deshalb die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten (z.B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST).

Die Vorhaben in den Städten und Gemeinden sind in Tabelle E4.3 dargestellt.

Tabelle
E4.3

Bushaltestellen Maßnahmen

Gemeinde	Geplante Vorhaben an Bushaltestellen
Stadt Braunschweig	Niederflurgerechter Umbau mehrerer Bushaltestellen pro Jahr
	Behindertengerechter Umbau von Haltestellen
	Verbesserung der Zugänglichkeit
	Ansatz: 400.000 €/Jahr
Stadt Salzgitter	Barrierefreier Umbau von 8 Bushaltestellen/Jahr bis 2021
	Sukzessiv Ausstattung mit taktilen Leitsystemen an allen Haltestellen
	Umbau von 21 Bushaltestellen im Zuge von Straßenerneuerungsmaßnahmen
Stadt Wolfsburg	Behindertengerechter Ausbau von 7 - 12 bestehender Bushaltestellen/Jahr
	Neubau von 2 - 4 Bushaltestellen/Jahr
	Gesamtvolumen: ca. 500.000 €/Jahr
	Ausstattungsverbesserung, u.a. ca. 5 neue Buswarteallen/Jahr
	Neubau Mobilitätszentrum/Optimierung ZOB und Umfeld
Landkreis Gifhorn	keine Angabe
Stadt Gifhorn	Neubau von 10 barrierefreien Bushaltestellen, weitere Maßnahmen erfolgen gemäß einer Prioritätenbildung
	Umbauten werden möglichst zusammen mit anderen Tiefbaumaßnahmen umgesetzt
	Ansatz: 50.000 €/Haltestelle
Gemeinde Sassenburg	keine Angabe
Stadt Wittingen	Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes in Wittingen und in Knesebeck mit Ausbau der Infrastruktur
	Kosten: ca. 1.480.000 €
	Modernisierung und behindertengerechter Umbau von Bushaltestellen
Samtgemeinde Boldecker Land	Umbau des Bushaltestellenknotenpunktes Weyhausen Schule
	Kosten ca. 160.000 €
Samtgemeinde Brome	keine Angabe
Samtgemeinde Hankensbüttel	keine Angabe
Samtgemeinde Isenbüttel	Aus- und Neubau mehrerer Bushaltestellen
	Kosten ca. 210.000 €
Samtgemeinde Meinersen	Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen
Samtgemeinde Papenteich	Fristgerechte Realisierung der Barrierefreiheit in der Gemeinde Adenbüttel beschlossen
Samtgemeinde Wesendorf	Geplante Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an Bushaltestellen
Landkreis Goslar	Errichtung der Bushaltestelle "Probsteiburg" in Vienenburg
Stadt Bad Harzburg	Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen
Stadt Langelsheim	Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen
Gemeinde Liebenburg	Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen
Stadt Seesen	Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen
	Austausch/Neubau von Wetterschutzhäuschen
Stadt Braunlage (Stadt Braunlage, Stadt St. Andreasberg)	keine Angabe
Stadt Goslar (Stadt Goslar, Stadt Vienenburg)	Barrierefreier Umbau von 88 Bushaltestellen von 2017 bis 2021
	Kosten ca. 2,07 Mio. €
Samtgemeinde Lutter am Barenberge	keine Angabe

Fortsetzung Tabelle E4.3

Bushaltestellen Maßnahmen

Gemeinde	Geplante Vorhaben an Bushaltestellen
Berg- u. Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld	Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen und Berücksichtigung im Zuge von Straßenbaumaßnahmen
Landkreis Helmstedt	keine Angabe
Gemeinde Büddenstedt	keine Angabe
Stadt Helmstedt	Verbesserung der Barrierefreiheit bestehender Bushaltestellen im Zuge von Tiefbaumaßnahmen, Optimierung des Umfelds von Bushaltestellen
Stadt Königslutter am Elm	Barrierefreier Umbau von 2 Bushaltestellen in 2016
Gemeinde Lehre	Planungen zum Neubau von Bushaltestellen
Stadt Schöningen	keine Angabe
Samtgemeinde Grasleben	Geplante Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an 10 Bushaltestellen Kosten ca. 400.000 €
Samtgemeinde Hesseberg	keine Angabe
Samtgemeinde Nord-Elm	keine Angabe
Samtgemeinde Velpke	keine Angabe
Landkreis Peine	keine Angabe
Gemeinde Edemissen	keine Angabe
Gemeinde Hohenhameln	Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an 12 Bushaltestellen Kosten ca. 300.000 €
Gemeinde Ilsede (Ilsede und Lahstedt)	keine Angabe
Gemeinde Lengede	Geplante Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an Bushaltestellen
Stadt Peine	Geplante Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an Bushaltestellen
Gemeinde Vechelde	Geplante Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an Bushaltestellen Kosten ca. 45.000/Jahr
Gemeinde Wendeburg	Geplante Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an Bushaltestellen Prüfung einer neuen Bushaltestellen für das Logistikzentrum
Landkreis Wolfenbüttel	keine Angabe
Gemeinde Cremlingen	Bedarfsgerechter Ausbau von 4 Haltestellen in 2016/2017 Kosten ca. 120.000 €
Stadt Wolfenbüttel	Geplante Barrierefreiheit und Austausch von Wetterschutzhäuschen an 5 - 6 Bushaltestellen/Jahr Vorhaben zur Optimierung von Warteflächen für Fahrgäste und der Anfahrbarkeit durch Busse Kosten ca. 100.000 €/Jahr
Gemeinde Schladen-Werla	Planungen zur Errichtung einer senioren- und behindertengerechten MOVEOplus-Bushaltestelle in Homburg
Samtgemeinde Elm-Asse (Samtgemeinde Schöppenstedt, Samtgemeinde Asse)	Ersatz eines abgängigen Wetterschutzhäuschens Kosten ca. 6.500 € Bau einer zentralen Verknüpfungshaltestelle am Bahnhof Schöppenstedt
Samtgemeinde Baddeckenstedt	keine Angabe
Samtgemeinde Oderwald	keine Angabe
Samtgemeinde Sickinge	Planungen zur Wiedereinrichtung bzw. Verlegung von Bushaltestellen

Kategorisierung der Haltestellen

Die Bushaltestellen in der Region Braunschweig werden in Abhängigkeit von ihrer verkehrlichen Funktion und ihrem Umfeld in vier Kategorien eingeteilt. Mit jeder Kategorie sind Anforderungen an die Ausstattung und den baulichen Standard der Haltestellen verbunden. Die Ansprüche zur barrierefreien Ausgestaltung sind fortlaufend und unter Berücksichtigung der technischen Entwicklungen zu überprüfen und zu aktualisieren, wobei grundsätzlich alle Haltestellen mit Elementen einer höheren Kategorie versehen werden können.

Für die im Folgenden geforderte Ausstattung von Haltestellen mit WLAN-Technik und dynamischen Abfahrtsanzeigen sind bereits gesonderte Projekte initiiert worden. Hierbei sind gemeinsam mit den Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen und unter Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Kofinanzierung die Planungen für eine erste Realisierungsstufe vorangetrieben worden. Die weitere Etablierung dieser Technologien wird angestrebt.

Wenn Haltestellen als reine Ausstiegshaltestellen einzustufen sind, können Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten und Informationseinrichtungen entfallen.

Kategorie 1:

In die Kategorie 1 werden solche Haltestellen eingeordnet, die eine überdurchschnittliche verkehrliche Bedeutung haben. Darunter fallen Haltestellen der RegioBusse, die als Verknüpfungspunkte zu anderen Buslinien und dem SPNV dienen.

Vorzusehen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale:

- befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen
- erhöhte Bordanlage an der Halteposition
- größere oder mehrere transparente Fahrgastunterstände mit Vitrine(n) zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- zusätzliche(s) Informationsdisplays
- akustische Informationsmöglichkeiten
- Notrufeinrichtungen
- Sitzgelegenheiten
- Schutz- bzw. Lehngitter zur Abgrenzung der Wartefläche
- bedarfsgerechte Beleuchtung
- WLAN-Anschluss
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- dynamische Abfahrtsanzeige
- Abfallbehälter
- überdachte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel), möglichst zum Teil abschließbar

Kategorie 2:

Zur Kategorie 2 gehören alle anderen Haltestellen der RegioBusse.

Vorzusehen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale:

- befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen
- erhöhte Bordanlage an der Halteposition
- transparenter Fahrgastunterstand mit Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- akustische Informationsmöglichkeiten
- Sitzgelegenheiten
- bedarfsgerechte Beleuchtung
- WLAN-Anschluss
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- dynamische Abfahrtsanzeige
- Abfallbehälter
- Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel), möglichst überdacht

Anforderungen, die sich aus sensiblen Umfeldnutzungen (z.B. Senioreneinrichtungen, Arztpraxen/Krankenhäuser, publikumsintensive Verwaltungen/Einrichtungen) ergeben könnten, sind ggf. besonders zu berücksichtigen.

Kategorie 3:

Alle weiteren innerstädtischen Haltestellen, sofern sie nicht ausschließlich als Ausstiegshaltestellen dienen und stärker nachgefragten Haltestellen im ländlichen Raum, werden der Kategorie 3 zugeordnet.

Vorzusehen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale:

- befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen
- erhöhte Bordanlage an der Halteposition
- transparenter Fahrgastunterstand mit Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- Sitzgelegenheit
- Beleuchtung (Netzanschluss oder Versorgung über Solarzellen)
- WLAN-Anschluss
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- dynamische Abfahrtsanzeige
- Abfallbehälter

Bei Haltestellen, die für ein B+R-Angebot geeignet sind, sind Fahrradständer – bevorzugt Anlehnbügel – vorzusehen.

Anforderungen, die sich aus sensiblen Umfeldnutzungen (z.B. Senioreneinrichtungen, Arztpraxen/Krankenhäuser, publikumsintensive Verwaltungen/Einrichtungen) ergeben könnten, sind ggf. besonders zu berücksichtigen.

Kategorie 4:

Alle schwach nachgefragten Haltestellen im ländlichen Raum, die nicht in die Kategorie 1 oder 2 fallen, und reine Ausstiegshaltestellen im Innenstadtbereich werden der Kategorie 4 zugeordnet.

Vorzusehen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale:

- befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen
- erhöhte Bordanlage an der Halteposition
- Beleuchtung (Netzanschluss oder Versorgung über Solarzellen), sofern nicht eine gleichwertige, bedarfsgerechte Ausleuchtung durch andere externe Lichtquellen sichergestellt werden kann
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Aushangfahrplan
- Abfallbehälter

Bei Haltestellen, die für ein B+R-Angebot geeignet sind, sind Fahrradständer – bevorzugt Anlehnbügel – vorzusehen.

Modellprojekt Musterhaltestellen

Der ZGB unterstützt Modellvorhaben, ausgewählte Haltestellen besonders seniorenrecht auszustatten. Dies kommt nicht nur dem spezifischen Bedarf der Fahrgäste entgegen, sondern bietet auch die Gelegenheit, Erfahrungen für vergleichbare Vorhaben zu sammeln.

E4.4

P+R, K+R, B+R, E-Mobilität

Es ist ein erklärtes Ziel des ZGB, das Fahrgastaufkommen im ÖPNV zu erhöhen. Hierfür müssen ergänzende Angebote insbesondere für Pkw-Nutzer geschaffen werden, damit diese zum Umsteigen bewegt werden können. Attraktive Abstellmöglichkeiten für Pkw, aber auch für Fahrräder, sind dabei eine unverzichtbare Voraussetzung.

P+R-Anlagen sollen Autofahrer dazu bewegen, zumindest einen Teil ihres Weges mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. An den Stationen im ländlichen Raum ist das Auto vielfach die einzige akzeptable Möglichkeit, die nächste Eisenbahnstation zu erreichen, vor allem wenn die Entfernung vom Wohnort zur Station über der noch fahrradfreundlichen Distanz von ca. drei Kilometern liegt.

In der Region Braunschweig befinden sich die P+R-Anlagen vor allem an den schienen- gebundenen Zugangsstellen. Die angestrebten Taktverdichtungen in den Eisenbahnnetzen in der Region Braunschweig sowie die Modernisierung vieler Stationen werden die Attraktivität des SPNV und damit des ÖPNV weiter erhöhen. Deshalb ist mit einem erhöhten Bedarf an P+R-Stellplätzen zu rechnen. An den Stationen Börßum, Gifhorn-Stadt, Rötgesbüttel, Schöppenstedt, Triangel (nach Verlegung der Station) sowie Wittingen sind bereits Maßnahmen im Umfeld der Station in Planung bzw. vorgesehen, die zu einer Erhöhung der Stellplatzanzahl führen sollen. An der Station Meinersen wurde in 2014 eine Erweiterung der P+R-Anlage vorgenommen, trotzdem ist hier bereits weiterer Bedarf erkennbar. Eine Übersicht aller bekannten Maßnahmen enthält die Tabelle E4.4/1.

Kiss+Ride (K+R) bedeutet, Personen zur Station zu bringen oder sie von dort abzuholen, das Halten ist nur zum Ein- und Aussteigen vorgesehen. Die Verweildauer des Fahrzeugs ist dadurch zwar kurz, trotzdem können aus verschiedenen Gründen die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen. K+R-Anlagen sind so zu beschildern und zu gestalten, dass eine darüber hinausgehende und damit missbräuchliche Nutzung z.B. durch Dauerparker ausgeschlossen werden kann. Sie sind entbehrlich, wenn vor Ort ausreichend Kurzzeitstellflächen vorhanden sind.

In zunehmendem Maße steigt die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel. Um dieser Entwicklung, die zusätzlich durch eine ansteigende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes gestützt wird, gerecht zu werden und das Fahrrad als vollwertigen Bestandteil der Wegekette zu etablieren, sind bedarfsgerechte Abstellanlagen ein entscheidendes Element.

B+R hat im Prinzip an allen Zugangsstellen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) bzw. Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ein Potenzial. Es gibt keine Station, die nicht einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für B+R-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradanhängern lohnt sich überall. Gerade in ländlichen Bereichen und in Klein- und Mittelstädten besteht weiterhin ein großer Nachholbedarf bei der B+R-Förderung. Der Bau von B+R-Anlagen sollte also nicht nur an größeren Stationen, sondern vor allem auch mit kleineren Maßnahmen und Abstellanlagen auf dem Lande und in Klein- und Mittelstädten weiterhin forciert werden. Die Tabelle E4.4/2 zeigt, dass an vielen Stationen Handlungsbedarf gegeben ist.

Zur Angebotserweiterung sind verschiedene Ausbaustandards möglich. Grundsätzlich muss ein Fahrrad sicher und beschädigungsfrei angeschlossen werden können. Anlehnbügel aus einem Rundrohr mit einer nutzbaren Höhe von ca. 80 cm und einer Länge von ca. 100 cm – ggf. mit einem zusätzlichen Querholm – haben sich in der Praxis als gleichermaßen kostengünstige und effektive Lösung erwiesen, weil sie einen guten Diebstahlschutz bieten, leicht zu nutzen sind und von nahezu allen handelsüblichen Fahrrädern genutzt werden können. Vorderadklemmen sind zu vermeiden, weil sie die Felgen beschädigen können und u.a. wegen unterschiedlicher Reifenbreiten nicht für alle Fahrräder geeignet sind.

Witterungsgeschützte Anlagen erhöhen die Attraktivität der Fahrradnutzung zusätzlich, und abschließbare Anlagen gewinnen zunehmend an Bedeutung, weil ein beständiger Trend zu höherwertigen Fahrrädern erkennbar ist. Insbesondere gilt dies für den steigenden Anteil an Pedelecs und E-Bikes, für die gesicherte Abstellmöglichkeiten vorhanden sein müssen, damit sie als Teil der Wegekette genutzt werden. Abschließbaren Sammelanlagen – sog. „Fahrradkäftigen“ –, die zusätzlich mit Schließfächern versehen werden können, ist gegenüber Einzelboxen der Vorzug zu geben. Die Verfügbarkeit von Akku-Ladestationen ist hinsichtlich der erwarteten Nutzerstruktur individuell festzulegen; bei überwiegend ortsgebundenen Pendlern kann auf diese Einrichtung in der Regel verzichtet werden, weil die zurückzulegenden Wege innerhalb der verfügbaren Reichweiten liegen.

Abschließbare Anlagen benötigen ein System zur Zugangskontrolle, das seitens der zuständigen Stellen betreut werden muss. Schlüssel und Transponder-Systeme sind die gängigen Varianten, sie führen jedoch zu einem administrativen Aufwand für deren Verteilung und die regelmäßig erforderliche Kontrolle der Nutzungsberechtigten. Transponder-Systeme weisen hier Vorteile auf, bedingen aber bauseits einen höheren technischen Aufwand. Die Nutzung von abschließbaren Anlagen sollte abgesehen von einem Pfand für Schlüssel oder Transponder kostenlos sein, um den Stellenwert der Fahrradnutzung angesichts üblicherweise ebenfalls kostenloser P+R-Stellplätze zu betonen.

Der ZGB strebt an, dass P+R- sowie B+R-Anlagen zukunftssicher auf eine steigende Nachfrage dimensioniert und nicht nur dem aktuell erkennbaren Bedarf entsprechend ausgebaut werden (Radverkehrsplanung als Angebotsplanung).

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg, in der auch die Region Braunschweig liegt, ist eine von vier Regionen bundesweit, die im Jahr 2012 für das „Schau-fenster Elektromobilität“ ausgewählt wurden. Aufgrund der hiermit verbundenen Projekte und der ansässigen Unternehmen besteht eine erhöhte Sensibilität für dieses Thema, das zu einer überdurchschnittlichen Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen führen kann.

Anders als bei elektrisch betriebenen Fahrrädern ist bei Pkw häufiger erforderlich, Akkus während der Standzeit des Autos zu laden. Bei Neu- und Umbauten von P+R-Anlagen ist deshalb die Einrichtung von Ladesäulen regelmäßig zu prüfen.



B+R/P+R-Maßnahmen an Stationen

Tabelle
E4.4/1

Gemeinde	Vorhaben der Gemeinde
Stadt Braunschweig	300 B+R-Plätze an 25 Haltestellen, Ausbau P+R an mind. 4 ausgewählten Haltestellen, Optimierung der P+R-Wegweisung
Stadt Salzgitter	Planungen zum Bau von abschließbaren Sammelabstellanlagen für Fahrräder an den Stationen in Salzgitter-Bad, Salzgitter-Ringelheim und Salzgitter-Lebenstedt
Stadt Wolfsburg	Herstellung von P+R-/B+R-Anlagen an ausgewählten Stationen/Haltestellen
Landkreis Gifhorn	keine Angaben
Stadt Gifhorn	53 neue P+R-Stellplätze an der Station Gifhorn (Kosten ca. 150.000 €), bedarfsgerechte Erweiterung B+R, mittelfristig Erweiterung P+R, 68 neue P+R- u. 83 neue B+R-Stellplätze an der Station Gifhorn-Stadt (Kosten ca. 820.000 €)
Gemeinde Sassenburg	keine Angaben
Stadt Wittingen	
Samtgemeinde Boldecker Land	
Samtgemeinde Brome	
Samtgemeinde Hankensbüttel	
Samtgemeinde Isenbüttel	Neubau B+R-Stellplätze in Wasbüttel, Überlegungen zum Bau einer P+R-Anlage in Isenbüttel
Samtgemeinde Meinersen	keine Angaben
Samtgemeinde Papenteich	keine Angaben
Samtgemeinde Wesendorf	Planungen zum Bau von 32 B+R-Stellplätzen an der Station Wahrenholz
Landkreis Goslar	keine Angaben
Stadt Bad Harzburg	keine Vorhaben geplant
Stadt Langelsheim	keine Angaben
Gemeinde Liebenburg	
Stadt Seesen	
Stadt Braunlage (Stadt Braunlage, Stadt St. Andreasberg)	
Stadt Goslar (Stadt Goslar, Stadt Vienenburg)	
Samtgemeinde Lutter am Barenberge	
Berg- u. Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld	
Landkreis Helmstedt	
Gemeinde Büddenstedt	keine Vorhaben geplant
Stadt Helmstedt	Überlegungen zum Ausbau P+R an der Station Helmstedt
Stadt Königslutter am Elm	keine Angaben
Gemeinde Lehre	
Stadt Schöningen	
Samtgemeinde Grasleben	
Samtgemeinde Heeseberg	
Samtgemeinde Nord-Elm	
Samtgemeinde Velpke	
Landkreis Peine	
Gemeinde Edemissen	
Gemeinde Hohenhameln	
Gemeinde Ilsede (Ilsede und Lahstedt)	

Fortsetzung Tabelle E4.4/1

B+R/P+R-Maßnahmen an Stationen

Gemeinde	Vorhaben der Gemeinde
Gemeinde Lengede	keine Vorhaben geplant
Stadt Peine	keine Angaben
Gemeinde Vechelde	Planungen zum Ausbau der P+R-Anlage an der Station Vechelde (Kosten ca. 70.000 €), Ausbau B+R an ausgewählten Standorten
Gemeinde Wendeburg	keine Vorhaben geplant
Landkreis Wolfenbüttel	sukzessive Umsetzung eines Konzepts zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen durch Gemeinden und Nahverkehrsunternehmen
Gemeinde Cremlingen	Prüfung auf Bereitstellung zusätzlicher P+R-Plätze an der Station Weddel
Stadt Wolfenbüttel	Bau einer überdachten und zugangskontrollierten Fahrradabstellanlage an der Station Wolfenbüttel vorgesehen, Kosten ca. 200.000 €
Gemeinde Schladen-Werla	keine Angaben
Samtgemeinde Elm-Asse (Samtgemeinde Schöppenstedt, Samtgemeinde Asse)	Umfeldgestaltung an der Station Schöppenstedt mit Neugestaltung der Bushaltestellen und Ausbau P+R/B+R
Samtgemeinde Baddeckenstedt	keine Angaben
Samtgemeinde Oderwald	
Samtgemeinde Sickinge	



Handlungsbedarf B+R an Stationen

Tabelle
E4.4/2

Station	Bewertung	Handlungsbedarf *	vorgeschlagene Maßnahme
Bad Harzburg	Ausstattung nicht funktionsgerecht	gering	Bereitstellung funktions-gerechter Abstellanlagen
Baddeckenstedt	bedarfsgerechte Ausstattung	kein	
Börßum	Ausstattung nicht funktionsgerecht	mittel	Bereitstellung funktions-gerechter Abstellanlagen
Braunschweig Hbf	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Braunschweig-Gliesmarode	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	mittel	erstmalige Errichtung
Calberlah	sehr hohe Auslastung	hoch	Angebotserweiterung
Dettum	Ausstattung nicht funktionsgerecht	gering	Austausch Vorderradklemmen
Frellstedt	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	gering	erstmalige Errichtung
Gifhorn	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Gifhorn-Stadt	Überlastung	hoch	Bereitstellung funktions-gerechter Abstellanlagen
Goslar	sehr hohe Auslastung	hoch	Angebotserweiterung
Helmstedt	sehr hohe Auslastung	hoch	Angebotserweiterung
Knesebeck	Ausstattung nicht funktionsgerecht	gering	Bereitstellung funktions-gerechter Abstellanlagen
Königslutter am Elm	sehr hohe Auslastung	hoch	Angebotserweiterung
Langelshiem	Ausstattung nicht funktionsgerecht	mittel	Bereitstellung funktions-gerechter Abstellanlagen
Leiferde (b Gifhorn)	sehr hohe Auslastung	hoch	Ausbau u. Bereitstellung funktionsgerechter Abstellanlagen
Lengede-Broistedt	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Meine	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Meinersen	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Münchehof (Harz)	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	gering	erstmalige Errichtung
Neudorf-Platendorf	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	gering	erstmalige Errichtung
Oker	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	mittel	erstmalige Errichtung
Peine	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Rötgesbüttel	Ausstattung nicht funktionsgerecht	gering	Bereitstellung funktions-gerechter Abstellanlagen
Salzgitter-Bad	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Salzgitter-Immendorf	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	gering	erstmalige Errichtung
Salzgitter-Lebenstedt	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	mittel	erstmalige Errichtung
Salzgitter-Ringelheim	Ausstattung nicht funktionsgerecht	mittel	Bereitstellung funktions-gerechter Abstellanlagen
Salzgitter-Thiede	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	gering	erstmalige Errichtung
Salzgitter-Watenstedt	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	gering	erstmalige Errichtung
Schandelah	sehr hohe Auslastung	hoch	Angebotserweiterung

* Der Handlungsbedarf wird anhand von Qualität und Quantität des vorhandenen Angebots sowie der erkennbaren Nachfrage abgeleitet. (Grundlage: Erhebung im September 2014)

Fortsetzung Tabelle E4.4/2

Handlungsbedarf B+R an Stationen

Station	Bewertung	Handlungsbedarf *	vorgeschlagene Maßnahme
Schladen (Harz)	sehr hohe Auslastung	hoch	Angebotserweiterung
Schönewörde	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	mittel	erstmalige Errichtung
Schöppenstedt	hohe Auslastung	mittel	Bereitstellung funktionsgerechter Abstellanlagen
Seesen	Ausstattung nicht funktionsgerecht	gering	Ersatz nicht funktionsgerechter Abstellanlagen
Triangel	Ausstattung nicht funktionsgerecht	gering	Bereitstellung funktionsgerechter Abstellanlagen
Vechelde	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Vienenburg	hohe Auslastung	hoch	Bereitstellung funktionsgerechter Abstellanlagen
Vöhrum	hohe Auslastung	mittel	Angebotserweiterung
Vorhop	Ausstattung nicht funktionsgerecht	mittel	Bereitstellung funktionsgerechter Abstellanlagen
Wahrenholz	Ausstattung nicht funktionsgerecht	mittel	Bereitstellung funktionsgerechter Abstellanlagen
Weddel (Braunschweig)	keine funktionsgerechten Abstellanlagen vorhanden	gering	erstmalige Errichtung
Wittingen	Überlastung	hoch	Bereitstellung funktionsgerechter Abstellanlagen
Wolfsburg Hbf	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Fallersleben	Überlastung	hoch	Angebotserweiterung
Woltwiesche	bedarfsgerechte Ausstattung	kein	

* Der Handlungsbedarf wird anhand von Qualität und Quantität des vorhandenen Angebots sowie der erkennbaren Nachfrage abgeleitet. (Grundlage: Erhebung im September 2014)

Fahrzeuge

E5

Regionalzüge

E5.1

Der Einsatz neuer oder modernisierter Fahrzeuge kann zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen von bis zu 10 Prozent führen. Im Ergebnis der Wettbewerbsverfahren werden in den Netzen DINSO 2, EMIL, ENNO und ENORM Neufahrzeuge und im Netz DINSO 1 modernisierte Fahrzeuge eingesetzt. In den Netzen NHN, RX Halle – Goslar und ABA kommen aktuell barrierefreie Fahrzeuge der Baujahre 2000 bis 2005 zum Einsatz. Für die Netze DISA A und DISA B, die ab Dezember 2018 in Betrieb gehen, ist aufgrund des laufenden Wettbewerbsverfahrens die Fahrzeugfrage noch offen. Die Netze sind im Kapitel E1.1 beschrieben.

Damit konnte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Braunschweig die Zielvorstellung aus dem Nahverkehrsplan (NVP) 2008 vollständig umgesetzt werden.

Mit den eingesetzten Fahrzeugen wird den Fahrgästen ein modernes, attraktives Angebot gemacht. Der Einstieg der Fahrzeuge liegt bei ca. 60 cm bzw. 80 cm über Schienenoberkante (ü. SO) und ist auf die Bahnsteighöhen 55 cm und 76 cm ü. SO abgestimmt. Höhenunterschiede zwischen den verschiedenen hohen Bahnsteigen und den Fahrzeugen werden durch Spaltüberbrückungen und zusätzlich herausfahrbare Trittstufen (Untertritte) überwunden.

Die Fahrzeuge sind ausgestattet u.a. mit

- Klimaanlage
- Überfahrbrücken oder Faltrampe für den barrierefreien Zugang von Rollstuhlfahrern
- Rollstuhlstellplätze
- mindestens einem barrierefreien WC pro Fahrzeug
- Mehrzweckabteile für Kinderwagen und Fahrräder
- Statischer und dynamischer Fahrgastinformation im Fahrzeug und außen am Fahrzeug mit der Möglichkeit Echtzeitdaten abzubilden
- WLAN (ENNO- und EMIL-Fahrzeuge)

Die Fahrzeuganzahl in den einzelnen Netzen ist auf den Fahrplanstand zum Zeitpunkt der Ausschreibung abgestimmt. Angebotsausweitungen sind weitestgehend nur durch Fahrzeugneubeschaffungen umzusetzen. Entsprechend der Regelungen in den einzelnen Verkehrsverträgen sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder die Fahrzeugpools der LNVG und des ZGB für die Beschaffung und Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge zuständig.



Die Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH (RGB) stellt die Elektrotriebwagen für das ENNO bei. Für die geplanten Angebotsausweitungen sind 4 zusätzliche Fahrzeuge erforderlich.

E5.2

Stadtbahn

Für die Ausstattung von Stadtbahnfahrzeugen gelten sinngemäß die Aussagen des Kapitels E5.3. Bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) sind mit den vorhandenen Fahrzeugen mehr als 90 % des Fuhrparks niederflurgerecht und somit barrierefrei ausgestattet. Mit der geplanten Neubeschaffung von 7 Fahrzeugen (Tabelle E5.2) wäre der Fuhrpark zu 100 % niederflurgerecht und somit barrierefrei.

Es ist optional noch die Beschaffung von weiteren Stadtbahnfahrzeugen (in Abhängigkeit der Ergebnisse des Stadtbahnausbaukonzeptes) vorgesehen.

Tabelle
E5.2

Fahrzeugbeschaffung Stadtbahn

Verkehrsunternehmen	Geplante Fahrzeugbeschaffung 2016 - 2020
BSVG	7 Niederflurstadtbahnen zzgl. einem Mehrbedarf aus dem Stadtbahnausbaukonzept oder einer Netzoptimierung

E5.3

Busse

Die Qualität der im ÖPNV eingesetzten Busse hat erheblichen Einfluss auf die Fahrgastnachfrage. Ein hoher Komfort kann auch gelegentliche oder neue Fahrgäste von den Vorteilen des ÖPNV überzeugen und dem Vergleich mit dem MIV standhalten.

Alle in der Region Braunschweig beschafften Neufahrzeuge sollen mit der jeweils aktuellen Euro-Norm ausgestattet sein. Gebrauchtfahrzeuge sollen nach Möglichkeit mit der Euro-Norm 3 und besser ausgestattet sein. Anzustreben ist der Einsatz besonders schadstoffarmer Fahrzeuge. Es wird der Einsatz von Niederflurfahrzeugen und Fahrzeugen der Baureihe low-entry präferiert. Die jeweilige Empfehlung steht unter dem Vorbehalt einer zuverlässigen und wirtschaftlichen Technik und gilt sowohl für den Konzessionär als auch für Subunternehmer. Um einen einheitlichen Qualitätsstandard zu erreichen, sollen die Fahrzeuge folgende Ausstattungsmerkmale haben (Tabelle E5.3/1). Von diesem Standard kann abgewichen werden, wenn die spezifische Kundennachfrage dies rechtfertigt.

Busneubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die geplanten Beschaffungen sind in der Tabelle E5.3/2 aufgeführt. Das Land Niedersachsen hat ein Programm zur Förderung von Busbeschaffungen für den Zeitraum vom 01.03.2015 bis zum 31.12.2019 nach § 2 Satz 1 Nr. 8 Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) beschlossen.

Der ZGB wird mit den Verkehrsunternehmen in der Region unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt EMIL und anderer Verkehrsunternehmen prüfen, ob eine gemeinsame Elektromobilitätsstrategie sinnvoll und umsetzbar ist.

Busausstattung

Tabelle
E5.3/1

	Stadtverkehr		Regionalverkehr	
	Stadtbusse	Regio Busse	Weitere Busse	
Niederflurtechnik mindestens LowEntry	X	X	X (S)	
Zugangsmöglichkeit für Rollstühle	X	X	X	
Ausstattung von Türen mit Zugang zu Flächen für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren mit Anforderungstastern für die Türöffnung durch den Fahrgast von außen.	X	X	X	
Ausreichende Zahl von Flächen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder. Bei Gelenkbussen: wünschenswert Flächen für Kinderwagen oder Rollatoren gegenüber Tür 3.	X	X	X	
Fläche für einen ausgewiesenen Rollstuhlplatz im Bereich Tür 2	X	X	X	
Kennzeichnung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen gemäß BOKraft	X	X	X	
Ausreichende Anzahl von Haltemöglichkeiten in unterschiedlichen Höhen, um allen Fahrgästen eine sichere Haltemöglichkeit zu geben. Die Farbgebung der Stangen sollte kontraststark sein, um den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht zu werden.	X	X	X	
Die Farbgestaltung des Innenraumes sollte den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht werden	X	X	X	
Ausreichende Fahrzeuginnenbeleuchtung	X	X	X	
Ausreichende Anzahl gepolsterter Sitzplätze	X	X	X	
Abstellflächen für Taschen	X	X	X	
Ausreichende Anzahl von Haltewunschastern	X	X	X	
Klimaanlage, Verglasung in getönter Ausführung	X	X	X (S)	
Ausstattung mit einem integrierten Bordinformationssystem (IBIS), um die Verbindung zum Rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) herzustellen sowie die unternehmensübergreifende Kommunikation zu gewährleisten	X	X	X	
Deutlich lesbare elektronische Linien- und Fahrtzielanzeigen gemäß BOKraft	X	X	X	
Gut sichtbare Anordnung der Innenanzeige(n) für jeden Wagenkasten, Darstellung der nächsten 3 - 5 Haltestellen mit Verknüpfungsoptionen wünschenswert (z. B. über TFT-Monitore), und digitale Haltestellenansage	X	X		
Mindestens Fahrgastinformation im Innenraum durch digitale Haltestellenanzeige und -ansage				X
Info-Kästchen zur Aufnahme von Fahrgastinformationen	X	X	X	
Elektronische Fahrscheindrucker und -entwerter	X	X	X	

(S) In Sonderfällen und im Schüler- oder Berufsverkehr, in denen z. B. besonders viele Sitzplätze gefordert werden, kann von diesen Vorgaben abgewichen werden.

Tabelle
E5.3/2

Fahrzeugbeschaffung Bus

Verkehrsunternehmen	Geplante Fahrzeugbeschaffung 2016 - 2020
BSVG	39 Niederflur-Solobusse 37 Niederflur-Gelenkbusse
KVG	40 Niederflur-Solobusse 10 Niederflur-Gelenkbusse
KVM	5 Niederflur-Solobusse 5 Niederflur-Gelenkbusse
RBB	4 Niederflur-Gelenkbusse
RBS	4 Niederflur-Solobusse 1 Niederflur-Gelenkbus alternativ 6 Niederflur-Solobusse
Stadtbus Goslar	6 Niederflur-Solobusse
PVG	15 Niederflur-Solobusse 10 Niederflur-Gelenkbusse
VLG	20 Niederflur-Solobusse 10 Niederflur-Gelenkbusse 5 Niederflur-Midibusse
WVG	7 Niederflur-Solobusse 25 Niederflur-Gelenkbusse



Fahrgastinformation/Mobilitätsmanagement**E6**

Die Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Kommunikation im ÖPNV und eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Angebotes. Mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren in der ÖPNV-Nutzung abgebaut und letztlich auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden. Im Hinblick auf den demographischen Wandel wird eine einfache Orientierung im ÖPNV-System immer wichtiger.

Bei der Bildung von Reiseketten kommt der verkehrsmittel- und unternehmensübergreifenden Sicherung von Anschlüssen eine große Bedeutung zu. Gerade im ländlichen Raum ist die Sicherung von Anschlüssen aufgrund der geringeren Fahrtenhäufigkeit besonders wichtig. Auf Grund fehlender technischer Voraussetzungen kann eine Anschlusssicherung in einigen Bereichen aber noch nicht ausreichend gewährleistet werden und muss deshalb verbessert werden.

Anforderung an eine optimale Fahrgastinformation:

- Der Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz sowie dessen Benutzung muss erleichtert werden, indem alle Informationen möglichst einfach und transparent und in allen verfügbaren Informationskanälen zur Verfügung stehen.
- Eine durchgängige Informationskette für die Fahrt mit Bus & Bahn muss angeboten werden, d. h. vor dem Antritt der Fahrt, während der Fahrt und bis zum Erreichen des Ziels ist eine durchgängige Informationskette zu gewährleisten.
- Bei der Information ist immer das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden, d. h. die Information muss optisch und akustisch zur Verfügung stehen.

Hierbei spielt der Ausbau der technischen Infrastruktur, in den Fahrzeugen und an den Zugangsstellen, eine bedeutende Rolle. Für eine Verbesserung der Anschlusssicherung ist zum einen die fahrzeugseitige Technik notwendig, um die Ortung der Fahrzeuge sicherzustellen und zum anderen müssen die Betriebsleitstellen mit entsprechender Technik und Schnittstellen ausgerüstet sein, um die Informationen zu verarbeiten und unternehmensübergreifend zugänglich zu machen. Der Einsatz von Betriebsleitsystemen im ÖPNV und die Sicherstellung der Kommunikation – auch zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen – ist daher unabdingbar.

Die neuen Informations- und Telekommunikationstechnologien verändern die Ansprüche an die Fahrgastinformationen im Hinblick auf Gestaltung und Bereitstellung. Es entstehen neue Bedürfnisse und Erwartungen bei den Benutzern auf Schnelligkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen. Gleichzeitig bietet sich für die öffentlichen Verkehrsbetriebe die Möglichkeit, die Servicequalität deutlich zu verbessern, um vorhandene Kunden zu halten und neue zu gewinnen.

Ein klares eindeutiges Mittel zur Orientierung im ÖPNV ist die bestehende Produkt- und Linienbezeichnung für alle Angebote im Großraum Braunschweig. Die Nahverkehrsprodukte gliedern sich in Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB), RegioBus (R), Stadtbahn (Tram), Bus (Bus), Anruf-Linientaxi (ALT) und Anruf-Sammeltaxi (AST). Jede Linie ist mit einer zusätzlichen Nummer gekennzeichnet. Der Einsatz von Produktbezeichnung und Liniennummer muss im Sinne der Kundenorientierung in/an allen Informationsmedien (Fahrplan, Fahrzeug, Zugangsstelle) konsequent eingesetzt werden, um eine eindeutige Informationskette zu gewährleisten.

Für Fahrgastinformationen wird es auch weiterhin einen klassischen Mix von Informationswegen geben, der Schwerpunkt verlagert sich aber deutlich in die Richtung der elektronischen Information mit unterschiedlichen Facetten.

E6.1

Ortsunabhängige Information

Printmedien

Für den Busbereich gibt es von jedem Unternehmen für jede Linie einzelne Linienflyer. Das einheitliche Format wurde leider in der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes aufgegeben. Im Sinne einer einheitlichen Darstellung der Fahrplantabellen (Format und Gestaltung) besteht weiter Optimierungsbedarf. Die Fahrpläne müssen vom Fahrgast beim Verkehrsunternehmen abgeholt oder angefordert werden. Über die Jahre hat sich der linienbezogene Flyer als Informationsmedium durchgesetzt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geben linien- bzw. netzbezogene Fahrpläne heraus.

Die meisten Verkehrsunternehmen bieten auf den Unternehmensseiten im Internet auch die Möglichkeit auf die Fahrpläne bzw. aktuelle Fahrplanänderungen zurückzugreifen. Die Möglichkeit wird von den Kunden sehr gut nachgefragt. Die Fahrpläne sind streckenbezogen auch z. B. unter der Internetadresse www.zgb.de abrufbar. Durchschnittlich werden allein hier 10.000 Fahrpläne im Monat angefordert. Auch auf den Internetseiten der meisten Unternehmen stehen die Fahrpläne als Download bereit.

Für den Bereich der Region Braunschweig muss im Sinne einer Vereinfachung der Fahrgastinformation aus Kundensicht ein einheitliches Fahrplanlayout zur besseren Orientierung und Abbau von Problemen in der Lesbarkeit weiterentwickelt werden. Es ist ein wichtiger kundenorientierter Bestandteil im Erscheinungsbild des zukünftigen Verkehrsverbundes.

Elektronische Informationen in Soll- und Echtzeit

Die am stärksten genutzten Bereiche der Fahrgastinformation sind das Internet und die Nutzung über App-Angebote. Um aktuelle Informationen für den Kunden bequem bereits zu Hause zur Verfügung zu stellen, müssen aktuelle Fahrpläne im Netz für den Kunden zugänglich sein.

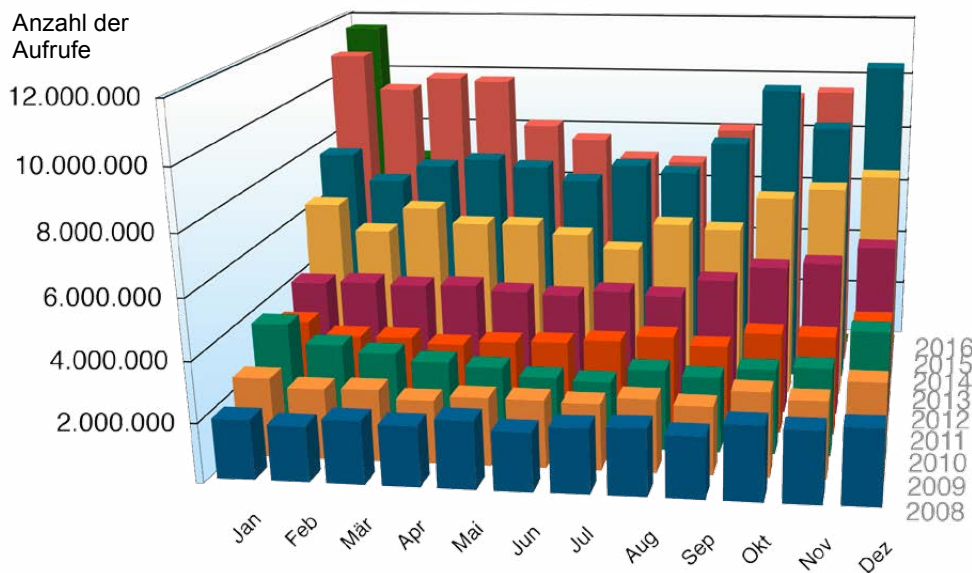
Grundlage für alle Informationen in Sollzeit ist die elektronische Fahrplanauskunft (efa) für den Bereich der Region Braunschweig. Diese gilt es weiter zu pflegen und auszubauen. Eine Verbindungsauskunft von Haustür zu Haustür mit einer geschlossenen Wegekette inkl. Fußwegverbindungen ist funktionsfähig weiter zu verbessern. Auch haltestellenbezogene Fahrpläne sind erforderlich. Aus Kundensicht ist es sinnvoll, die aktuellen Fahrpläne auch als linienbezogene Aushangfahrpläne über das Internet bereitzustellen. Hierdurch können sich Kunden die Fahrpläne ihrer Linie direkt herunterladen oder ausdrucken. Bei einer kontinuierlichen Aktualisierung ist die Gefahr für den Kunden, einen veralteten Fahrplan zu erhalten, gering. Die Informationsübermittlung über Smartphones als Endgerät kann auch sehbehinderten Personen die Informationen über das ÖPNV-Angebot über eine Sprachausgabe deutlich erleichtern.

Die Fahrtauskunft sollte auch mit Fahrtunterbrechungen angezeigt werden können (z. B. für Einkäufe). Zusatzinformationen sind für den Kunden eine Unterstützung der Verkehrsmittelwahl. Wichtig ist die weitere Optimierung der Preisauskunft für die gewählte Fahrt, die auch über mehrere Verkehrsverbünde hinweg bzw. für den Niedersachentarif möglich sein muss.

Die Abbildung E6.1 zeigt die Bedeutung der elektronischen Fahrplanauskunft (efa) in Niedersachsen anhand der Entwicklung in den letzten zehn Jahren, die eine kontinuierliche Steigerung zeigt. Im Jahr 2014 wurden fast 100 Mio. Abrufe getätigt. Die Gesamtsumme der Kundenabrufe über elektronischen Medien ist in Summe noch höher, da auch andere Anbieter Fahrplanauskunftsmedien anbieten (wie z. B. die DB AG).

Bedeutung der elektronischen Fahrplanauskunft (efa) in Niedersachsen

Abb.
E6.1



Quelle: Connect/ Internetscreenshot Juni 2015

Im Gegensatz zu gedruckten Medien können Fahrplandaten auch aktuell, d. h. in Echtzeit angeboten werden. Über das Internet und über mobile Endgeräte stehen die Informationen den Fahrgästen so jederzeit zur Verfügung. Zukünftig sollen die Daten in Echtzeit angezeigt werden. Hierzu ist es erforderlich, dass die Fahrzeuge im Bereich der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH (VRB) eine permanente Positionsrückmeldung an eine zugeordnete Leitstelle geben. Diese Daten werden mit den Solldaten des Fahrplans abgeglichen und hierdurch kann eine Prognose erstellt werden. Für den Fahrgast ist dann erkennbar, wann das Fahrzeug an der Haltestelle/Station eintrifft. Die norddeutsche Datendrehscheibe (ZDD) sammelt und verteilt die Echtzeitdaten an verschiedene Systeme, die nicht nur die Darstellung in den Auskunftssystemen, sondern auch für die Anzeiger an Haltestellen genutzt werden.

Derzeit ist eine Vielzahl an Technologien zur Übermittlung von Reiseinformationen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen/Bahnhöfen im Großraum Braunschweig im Einsatz. Ziel ist eine Durchgängigkeit über alle Verkehrsmittel.

Mithilfe neuer Technologien können Echtzeitinformationen bei jeder Abweichung vom Sollfahrplan an Bahnhöfen und Haltestellen, in den Fahrzeugen oder auf Endgeräten der Fahrgäste präsentiert werden. Diese Funktionen stehen zurzeit im Großraum Braunschweig nur punktuell zur Verfügung und sollen einheitlich ausgebaut werden. Hierzu gibt es ein Projekt „Echtzeit“ gemeinsam mit allen Verkehrsunternehmen. Ziel ist es, dass im Zeitraum 2016 – 2020 die

Echtzeitinformation für alle Informationskanäle realisiert ist. Für eine niedersachsenweite Auskunftsmöglichkeit in Echtzeit ist der Anschluss an die niedersachsenweite Datendrehscheibe beim Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen vorgesehen.

Betriebliche Anschlusssicherung

Verbunden mit dem Ausbau der rechnergestützten Betriebsleitsystemen in den Verkehrsunternehmen kann die Anschlusssicherung, auch unternehmensübergreifend im VRB, realisiert werden. Durch die Anbindung der Verkehrsunternehmen im VRB an die norddeutsche Datendrehscheibe werden die Voraussetzungen für den Datenaustausch über die Verbundgrenzen hinweg gegeben. Die gewonnenen Daten können den Fahrgästen verkehrsmittelübergreifend heute schon in Sollzeit, und zukünftig auch in Echtzeit zur Verfügung stehen.

Ergänzende Angebote

Die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation soll zukünftig auch so ergänzt werden, dass auch alternative Fahrtangebote wie z. B. Bike- und Carsharing dargestellt werden können. Die Datenschnittstellen müssen die Kompatibilität zwischen dem ÖPNV-Auskunftssystem und den alternativen Fahrtangeboten berücksichtigen.

E6.2

Fahrgastinformation an Zugangsstellen

Verknüpfungs- und Umsteigepunkte sollen mit klaren, standardisierten Richtungshinweisen ausgestattet sein, um den Fahrgästen beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel oder -system auf ein anderes die Orientierung zu erleichtern. Neben den Informationen der Verkehrsunternehmen und des VRB (Liniennetzplan, Fahrpläne, Tarifinformation, Haltestellenumgebungsplan bzw. Stationsplan) ist ein eindeutiges Wegeleitsystem wichtig.

Die Ausstattung der Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen ist auszubauen. Echtzeitinformationen über Verkehrsbehinderungen und die aktualisierte Abfahrtsanzeige sind über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) sicherzustellen. Die Ausdehnung der Leitsysteme über die Grenzen der großen Städte hinaus ist ein wichtiger Aspekt für einen attraktiven ÖPNV in der gesamten Region. Gerade bei stündlichen oder selteneren Fahrtangeboten bietet die Echtzeitinformation eine wichtige Information über den Fahrtverlauf.

Die dynamischen Informationstafeln an den nachfragestarken Zugangsstellen sollen die Information über den ÖPNV unternehmensunabhängig und in Echtzeit anzeigen. Nach der Ausstattung der Bahnhöfe mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) durch die DB Station & Service AG wird zukünftig auch die Ausstattung der Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen (DFI) erfolgen. Ausgestattet werden sollen alle Haltestellen mit mehr als 150 Einsteigern täglich. Für kleinere Haltestellen ist der Einsatz von wirtschaftlich sinnvollen Möglichkeiten mit der Zugriffsmöglichkeit auf die Echtzeitinformationen vorzusehen. Neue Technologien, wie z. B. WLAN, bieten hier kundenorientierte Einsatzfelder, die in der Region zum Einsatz kommen können.

Fahrgastinformation in Fahrzeugen

E6.3

Bei Bussen und Stadtbahnfahrzeugen muss die Zielangabe und die Liniennummer von den an der Haltestelle wartenden Fahrgästen problemlos zu lesen sein. An den Fahrzeugen ist die Anzeige der Linie- und Produktbezeichnung inkl. einer Zielangabe vorzusehen. An allen Fahrzeugen sind die jeweiligen Liniennummern und die Zielschilder so darzustellen, dass diese der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) entsprechen und gut lesbar sind.

Als Standardinformationseinrichtungen in den Fahrzeugen sind die Anforderungen an das Zwei-Sinne-Prinzip über optische Anzeigen und akustische Ansagen vorzusehen. Die zum Einsatz kommenden Geräte sollen nicht nur die nächste Haltestelle, sondern auch die nächsten zwei/drei folgenden anzeigen. Innerhalb der Fahrzeuge sollen auch Informationen über Abweichungen im Fahrplan in Echtzeit sowie der Übergang in andere Linien gezeigt werden (Anschlussicherung, Verknüpfung). Die nächstfolgende Haltestelle/Station muss vor dem Erreichen optisch und akustisch wahrnehmbar im Fahrgastraum angezeigt bzw. durchgesagt werden. Wichtig ist die Verständlichkeit der Durchsagen, hier ist auf wenig Nachhall und auf eine Lautstärke von 10 dB über Störgeräuschen zu achten.

Mobilitätsmanagement

E6.4

Mobilitätsmanagement ist personenbezogen und soll insgesamt die Fortbewegung der Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung beeinflussen. Es verfolgt das Ziel,

- die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erhöhen,
- den Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes allen Personen und Gruppen zu ermöglichen,
- die Effizienz des gesamten Verkehrssystems und der Flächennutzung zu verbessern,
- das Verkehrsaufkommen zu reduzieren (durch eine Verringerung der Anzahl Fahrten, der Wegedistanzen und der Notwendigkeit von Fahrten mit Verkehrsmitteln des MIV).

Servicestellen

Ein Baustein des Mobilitätsmanagements sind die Servicestellen der Busunternehmen. Sie existieren derzeit nur in größeren Städten. Hierbei handelt es sich um die Servicestellen der BSVG in der Braunschweiger Innenstadt und am Hauptbahnhof, die Servicestelle der WVG am Zentralen Omnibusbahnhof in Wolfsburg. Die KVG unterhält Servicestellen in Wolfenbüttel, Salzgitter-Lebenstedt, Bad Harzburg und Braunlage und private Verkaufsstellen in Salzgitter-Bad und Wolfenbüttel. Die RBB-Servicecenter befinden sich in den Stationen Goslar und Peine. Im Verkehrsgebiet der VLG sind bei allen beauftragten Busunternehmen Servicestellen eingerichtet. Darüber hinaus gibt es noch die VLG-Servicestelle in Gifhorn.

Außerdem gibt es noch an den Eisenbahnstationen Reisezentren und Agenturen der EVU. Reisezentren befinden sich in Braunschweig, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfsburg. Verkaufsenturen sind in Königslutter am Elm, Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt,

Seesen und Wolfenbüttel. Weiterhin gibt es in Bad Harzburg einen ServiceStore, der neben dem Fahrkartenverkauf auch eine Kioskfunktion hat. Der Umfang der Öffnungszeiten und -tage ist über die Verkehrsverträge der SPNV-Netze vorgegeben. Regionsweit gibt es zusätzlich Reisebüros, die Beratung und Verkauf von Fahrausweisen übernehmen.

Der Beratungsumfang in diesen Servicestellen ist überwiegend auf die Belange des jeweiligen Verkehrsunternehmens bezogen. Auskünfte zum Verbundtarif werden ebenfalls erteilt. Eine umfassende unternehmens- oder gar verbundübergreifende Information erfolgt nicht. Ebenso wird eine Verknüpfung zu Informationen anderer Bereiche (z. B. Touristik, Freizeit, Veranstaltungen o. ä.) nicht angeboten. Hier besteht Handlungsbedarf.

Mobilitätszentrale

Damit ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot entsteht, ist eine gezielte Steuerung und Koordination der Anbieter und Angebotsformen nötig. Eine regionale Mobilitätszentrale kann diese Funktion übernehmen. Ein Mobilitätsmanagement mit zeitgemäßen Technologielösungen kann als Plattform für die Information der Angebotsnutzer, das operative Betriebsmanagement (Disposition von differenzierten Bedienungsweisen) und Kommunikation zwischen den Fahrgästen und Mobilitätsanbietern dienen. Auf der Seite der Fahrgäste sind die Punkte Information, Fahrtenbuchung, Fahrzeugbuchung und Ticketing erforderlich. Auf Anbieterseite sind die Tourenplanung für differenzierte Bedienungsweisen, Fahrzeugverwaltung und Fahrerverwaltung inkl. der Abrechnung vorstellbar.

Mobilitätsberater

Aufbauend auf dem Modellprojekt „Mobilität im ländlichen Raum“ der Landkreise Wolfenbüttel und Helmstedt soll das System der Mobilitätsberater regionsweit eingeführt werden. Die Kernaufgaben eines Mobilitätsberaters sind: persönliche Information über das Bus- und Bahnangebot, Tipps für den Fahrkartenkauf geben, Mittlerperson zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen sein, aktive Hilfe vor Ort leisten. Sie helfen den Bürgerinnen und Bürgern (sowohl Jung als auch Alt), auch ohne eigenes Auto mobil zu sein. Auch Unsicherheiten bei der Nutzung von Bus und Bahn können genommen werden und die eigenständige Mobilität mit dem ÖPNV gestärkt werden. Um die vielen ehrenamtlich tätigen Mobilitätsberater gut und umfassend zu betreuen, soll an zentraler Stelle ein regionsweiter Mobilitätsbeauftragter die Aus- und Weiterbildung der Mobilitätsberater vor Ort übernehmen. Durch den kontinuierlichen Austausch untereinander und die Betreuung der Mobilitätsberater wird ein gleichbleibender Qualitäts- und Wissensstand gewährleistet.

Mobilitätsbegleiter

Ein weiterführender Service über den des Mobilitätsberaters hinaus, ist die Umsetzung eines Begleitdienstes. Speziell geschulte Mitarbeiter stehen Menschen mit Unsicherheiten auf ihrem Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Seite. Bei dem Konzept soll auch Fahrgästen geholfen werden, die nicht nur in ihrer Mobilität und Orientierung eingeschränkt sind, sondern auch Personen, welche aus den verschiedensten Gründen Hemmnisse haben, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Der Mitarbeiter kann neben der Begleitung von Tür zu Tür sowie möglichen Hilfestellungen bei Bedarf auch die Reiseplanung übernehmen.

Mobilitätsportal

Als ein Baustein zum einem späteren Mobilitätsportal startete im März 2015 das Pendlerportal unter Koordination des ZGB die Online-Mitfahrervermittlung „Pendlerportal.de“. Das Portal ist regionsweit in allen Kreisen und Städten nutzbar. Mithilfe der ÖPNV-Tiefenintegration werden dem Pendlerportal-Nutzer zur Suchanfrage die passenden ÖPNV-Verbindungen vor den möglichen Mitfahrgelegenheiten angezeigt. Das bedeutet, bei der Anfrage nach einer Pendler-Strecke wird immer auch die Fahrmöglichkeit mit Bus und Bahn angeboten. Perspektivisch ist auch die Vermittlung vom gemeinsamen Fahrten mit dem Verkehrsmittel Fahrrad denkbar.

Ein Mobilitätsportal bietet weitere, umfassende Informationen über eine zentrale Plattform im Internet. Ob mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der Bahn, dem Taxi oder dem eigenen Auto, alles, was der Kunde benötigt, wenn er in der Region mobil sein will, kann über ein Mobilitätsportal dargestellt werden. Von der Reiseplanung über aktuelle Fahrplanauskünfte, Fahrradstationen, P+R, Verkehrsmittelvergleich bis hin zu Fahrgemeinschaften und Car-, und Bike-Sharing. Wer sich für Alternativen (Verkehrsmittel, Routen, Zeiten, Preise) interessiert, kann sie hier kennenlernen.

Für den Aufbau eines Mobilitätsportals ist die Kommunikation und Koordination zwischen den unterschiedlichen Anbietern von Verkehrsleistungen notwendig. Auch die Integration der aktuellen Verkehrslage oder die Wetterprognose, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen, ist erforderlich.

Dieses breitgefächerte Angebot rund um das Thema Verkehr und Mobilität kann ergänzt werden durch spezielle Themen wie z. B. Elektromobilität oder auch Themen wie z. B. Verkehrsvermeidung.

Im Hinblick auf eine landesweite bzw. auch länderübergreifende Informationsplattform ist die Zusammenarbeit mit anderen Anbietern von Mobilitätsportalen, wie z. B. dem im Aufbau befindlichen Mobilitätsportal Mitteldeutschland vorgesehen.

Marketing

E7

In der Region Braunschweig gibt es ein gutes Angebot im ÖPNV. Viele Wege, z. B. zur Arbeit, zur Schule oder für Freizeitaktivitäten können mit dem ÖPNV organisiert werden.

Sehr viele Menschen in der Region sind über die guten Angebote noch unzureichend informiert und nicht ausreichend motiviert, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Daher wurde das Marketing in den vergangenen Jahren verstärkt ausgebaut. Ziel ist es, das Image des ÖPNV weiter zu verbessern, Informationsdefizite abzubauen und den Einstieg in den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern.

Neben dem Unternehmensmarketing (Aufgabe der Verkehrsunternehmen) und dem Verbundmarketing (Aufgabe des Tarifverbundes) führt der ZGB auch ein eigenes Aufgabenträgermarketing durch. Die verschiedenen Marketingaktivitäten des Aufgabenträgers, der Verbundgesellschaft und der Verkehrsunternehmen sollen aufeinander abgestimmt werden und sich sinnvoll ergänzen.

Aufgabenträgermarketing

Neue Konzepte um die Bevölkerung und auch die Fahrgäste mit Informationen zu versorgen, müssen durch den Aufgabenträger erstellt, organisiert und vermarktet werden, wie z. B. die Einführung eines Pendlerportals, die Einführung neuer Linien oder auch die Vermarktung eines Mobilitätsportals. Es wird besonderen Wert auf die Einbindung der Kommunen und Verkehrsunternehmen gelegt.

Relevante Informationen, die verschiedensten Verbindungsmöglichkeiten zu Ausflugszielen, Hinweise auf die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und weitere Informationen werden im Internetauftritt des ZGB dargestellt und in allen Wochenzeitungen, Gemeindeblättern, Tageszeitungen sowie anderen Medien im Verbandsgebiet zur Veröffentlichung weitergeleitet. Zusätzlich werden auch produkt- und zielgruppenbezogene Anzeigen in den verschiedensten Medien geschaltet.

Zudem soll auch die Broschüre „Touren in der Region – mit Bus und Bahn können Sie viel erreichen“ in Zusammenarbeit mit allen Verbandsgliedern jährlich erstellt und verteilt werden. 72 Tourenvorschläge zu touristischen Zielen, 3 Kombi-Touren über 3 Verbandsglieder und 8 verschiedene Alltags-Touren werden erarbeitet und mit Fahrpreisvorschlägen und weitergehenden Informationen dargestellt. Ergänzt wird dieses durch einen Internetauftritt mit Verknüpfung zur elektronischen Fahrplanauskunft, in der der Zielbahnhof oder die Zielhaltestelle schon übernommen werden.

Weiter werden verschiedene zielgruppenbezogene Printmedien aufgelegt. Jährlich sollen zum einen Informationsflyer in acht Varianten, bezogen auf die kreisfreien Städte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel mit einer Zusammenfassung allgemeiner Informationen des ÖPNV des gesamten Verbandsgebietes, Hervorhebung lokaler Besonderheiten, Adressen der örtlichen Ansprechpartner und den verschiedenen Fahrpreisen erstellt und an alle öffentlich zugänglichen Stellen, wie den Bürgerbüros, Touristinformationen u.a. öffentlich zugänglichen Stellen ausgelegt und in Neubürgerinformationsmappen verteilt werden.

Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Jährlich wird auf der Grundlage der verkehrsvertraglichen Regelungen ein Marketingkonzept durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EUV) für Ihre Netze erarbeitet und mit allen Aufgabenträgern eng abstimmt. Die EVU führen ihr Marketing eigenverantwortlich durch. Dies betrifft die Erstellung und Verteilung von Fahrplänen, Kundenzeitschriften, Teilnahme oder Durchführung von Informationsveranstaltungen u.v.m. Besonderen Wert wird auf die Vermarktung von Angebotsverbesserungen und Verknüpfungen zwischen Bahn/Bahn und Bus/Bahn gelegt. Zudem bekommen die „sozialen Netzwerke“ wie z. B. Facebook und Twitter immer mehr Bedeutung und sollen daher auch eingeführt werden.

Verbundmarketing

Zielsetzung ist es, mehr Fahrgäste für den ÖPNV und damit für Fahrten in Bussen und Bahnen zu gewinnen. Im Besonderen werden der Tarif und das Fahrkartensortiments vermarktet. Ergänzend dazu sollen weitere benötigte Informationen für die Nutzung mit Bus und Bahn kommuniziert werden. Im Zuge der Entwicklung eines Verkehrsverbundes soll das Marketing neu aufgestellt werden.

Tarife

E8

Verbundtarif Region Braunschweig

E8.1

Am 01.11.1998 ist im Tarifgebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) der Tarif der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH (VBR) in Kraft getreten. Das Verbundgebiet ist in 49 Tarifzonen, die sich i.d.R. an den Gemeindegrenzen orientieren, sowie zwei Tarifzonen auf „Grenzstationen“, die im Gebiet der Region Hannover liegen, unterteilt (Abbildung E8.1). Des Weiteren besteht eine Sondertarifzone in Dollbergen, ebenfalls im Gebiet der Region Hannover. Diese Tarifzone dient zur Tarifierung gemäß VRB-Tarif für eine separate Buslinie bis zur Bus-Haltestelle Dollbergen/Bahnhof. Die Station in Helmstedt ist zudem seit 2014 sowohl Bestandteil des marego-Tarifs als auch der VRB Tarifzone Helmstedt (Tarifzone 30) und ist als Grenz- bzw. Übergangsstation zwischen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt und damit zwischen dem VRB-Tarif und marego-Tarif anzusehen.

Durch den Verbundtarif wird gewährleistet, dass Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen im Gebiet der Region Braunschweig mit einem Fahrschein durchgehend und unternehmensübergreifend genutzt werden können. Dies stellt eine wichtige Unterstützung aller planerischen Einzelmaßnahmen dar und steigert die Attraktivität des ÖPNV in der Region insgesamt.

Die Einteilung der Tarifzonen, die Festlegung des Fahrscheinsortiments als auch die Erfassung der Einnahmen und das Veranlassen der Einnahmenaufteilung sowie die Gestaltung der Fahrpreise sowie der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen erfolgt in der Verantwortung der VRB und deren Gremien. In dieser Verbundgesellschaft ist der Zweckverband, neben 17 Verkehrsunternehmen, einer von 18 gleichberechtigten Partnern.

Der VRB-Tarif soll der einzige Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans sein. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist dieser betreiberunabhängig zwischen allen Stationen im Zweckverbandsgebiet sowie ggf. „Grenzstationen“ zu anderen Verkehrsräumen anzuwenden. Linienverkehre im Bereich des Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die ganz oder überwiegend Verkehrsleistungen im Verbandsgebiet erbringen, sind nur dann zu genehmigen, wenn die Anwendung des Verbundtarifes sichergestellt ist. Für Linienverkehre, die als ein- oder ausbrechende Linien nur einen geringen Teil der Verkehrsleistung im Verbandsgebiet erbringen, ist für den auf die Binnenbedienung im Bereich des ZGB entfallenden Teil eine an den Bedingungen des Verbundtarifes orientierte Regelung zu treffen. Die Genehmigungsbehörde ist hier unter Berücksichtigung des § 8 Abs. 3 PBefG (z.B. im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes) gefordert, vor der Genehmigungserteilung im Benehmen mit dem Antragsteller, dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft sicherzustellen, dass einem Antragsteller die relevanten Regularien und Modalitäten des Verbundes bekannt sind und von diesem auch akzeptiert werden. Nur so kann ein reibungsloser Fortbestand des Verbundtarifs gesichert werden.

Zur Aufrechterhaltung des Verbundtarifs hat der Zweckverband zum 08.12.2011 eine allgemeine Vorschrift zum Ausgleich der Mindereinnahmen durch die Anwendung des VRB-Tarifs eingeführt. Mit dieser allgemeinen Vorschrift werden privaten Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) entstandene Mindereinnahmen ausgeglichen. Diese allgemeine Vorschrift wird in laufenden Abstimmungen mit Gutachtern und Verkehrsunternehmen weiterentwickelt und ermöglicht es den Verkehrsunternehmen ihre Defizite durch die Anwendung des VRB-Tarifs anstelle von eigenständigen Haustarifen gegenüber dem Aufgabenträger, dem ZGB, geltend zu machen.

Neben der zeitgemäßen Neuausrichtung des Verbundtarifs wird eine Weiterentwicklung der Verbundgesellschaft angestrebt. Der Zweckverband strebt eine Weiterentwicklung des Tarifverbundes hin zu einem Verkehrsverbund mit weiteren Aufgaben gegenüber dem Status quo an. Als weitere Aufgaben sind unter anderem die Einrichtung von digitalen Systemen zur Fahrgastinformation (Echtzeitauskunft) und zur Bearbeitung von Kundenanfragen und Beschwerden vorgesehen. Insbesondere der Aufbau eines Beschwerdemanagement-Systems sollen dabei vertiefende Erkenntnisse zur Qualität der ÖPNV-Angebote ermöglichen. Zusätzlich soll das unternehmensübergreifende Marketing verbessert werden, z. B. die Bewerbung der Tarifangebote als auch das Image des VRB-Tarifs.

Stand 1. Januar 2016 **Tarifinformationen**



Jetzt einsteigen!

Ein Ticket für alle!



Verbundtarif
Region Braunschweig



E8.2

Niedersachsentarif

Der Niedersachsentarif (NITA) wurde am 09.06.2013 eingeführt. Er gilt seitdem außerhalb der bestehenden Verbünde als gemeinsamer Nahverkehrstarif für alle Relationen innerhalb Niedersachsens sowie für Fahrten zwischen Niedersachsen und Hamburg bzw. Bremen und löst den bisherigen Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn AG sowie die Haustarife anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ab. Die Einführung des Niedersachsentarifes erfolgt mit dem Ziel, den ÖPNV im Sinne der Fahrgäste attraktiver zu gestalten, ist zunächst jedoch in erster Linie ein SPNV-Tarif und wird nur von den EVU angewendet und anerkannt.

Als gemeinsame Serviceeinrichtung und als Dienstleister zur operativen Umsetzung des Niedersachsentarifes wurde in Hannover die Niedersachsentarif GmbH (NITAG) gegründet. Sie betreut den Niedersachsentarif und entwickelt ihn weiter. Außerdem wird durch die NITAG die inhaltliche Ausgestaltung der Tarifkooperation gesteuert. Darüber hinaus übernimmt sie die Abrechnung und Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen und konzipiert die Tarifmaßnahmen. Gesellschafter der NITAG sind einerseits die in Niedersachsen verkehrenden EVU, andererseits die niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Region Hannover (RH) und ZGB.

Der Niedersachsentarif ist insbesondere ein SPNV-Tarif und gilt für verbundraumübergreifende Fahrten im SPNV innerhalb Niedersachsens und zwischen Niedersachsen und Hamburg bzw. Bremen sowie zum Teil Nordrhein-Westfalen (NRW). Neben der Nutzung des SPNV bietet der Niedersachsentarif den Fahrgästen die Möglichkeit Anschlusstickets für die innerstädtische Weiterfahrt im ÖSPV zu erwerben. Im Gebiet des ZGB besteht diese Möglichkeit für die Städte Gifhorn, Wolfsburg, Peine, Braunschweig, Helmstedt, Wolfenbüttel, Salzgitter, Goslar und Bad Harzburg.

Einen Sonderfall stellt das Niedersachsenticket (NT) dar. Das NT ist ein Angebot, das zur Nutzung aller Nahverkehrszüge in Niedersachsen, Bremen und Hamburg sowie auf einzelnen Relationen in NRW berechtigt. Zudem wird es in verschiedenen Verbänden und Städten in Niedersachsen auch im ÖSPV anerkannt. Es gilt montags bis freitags ab 9:00 Uhr und am Wochenende ohne zeitliche Einschränkung. Es wird als Ticket für 1 bis 5 Personen ausgegeben. Das NT wird im Geltungsbereich des VRB von allen Verbundpartnern anerkannt und berechtigt neben der Nutzung der Nahverkehrszüge auch die Nutzung sämtlicher Busse und Straßenbahnen im Geltungsbereich des VRB-Tarifs.

E8.3

Tarif der Deutschen Bahn

Für Verbindungen aus dem Gebiet des ZGB in andere Verkehrsräume, insbesondere in Räume außerhalb Niedersachsens (oder umgekehrt), wird im Schienenverkehr der Tarif der DB AG (BBDB) angeboten. Dieser unterscheidet zwischen einem Nahverkehrstarif (Tarif C) und zwei Fernverkehrstarifen (Tarife A und B). Mit diesem Tarif ist gewährleistet, dass Ziele außerhalb des Verbandsgebietes bis zum jeweiligen Zielbahnhof mit einem einheitlichen und durchgehenden Fahrschein erreicht werden können. Fahrscheine des DB-Tarifs berechtigen im Regelfall nicht zur Nutzung der Busse und Stadtbahnen der übrigen Verbundpartner in der Region Braunschweig. Es gibt jedoch eine Reihe von Angeboten, für die eine Anerkennungsregelung besteht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses NVP gelten folgende Regelungen:

Anerkennung von Nahverkehrsangeboten (Tarif C)

Das Schöne-Wochenende-Ticket (SWT) ist ein Nahverkehrsangebot, das zur bundesweiten Fahrt an einem Tag des Wochenendes (Samstag oder Sonntag) in allen Nahverkehrszügen berechtigt. Es gilt für (bis zu) 5 Personen. Das SWT wird im Geltungsbereich des VRB von allen Verbundpartnern anerkannt und gilt somit auch zur Fahrt in Bussen und Stadtbahnen.

Das Quer-durchs-Land-Ticket (QDL) ist ein Nahverkehrsangebot, das zur bundesweiten Fahrt an einem beliebigen Wochentag in allen Nahverkehrszügen berechtigt. Es gilt für (bis zu) 5 Personen. Das QDL berechtigt allerdings lediglich zur Nutzung des SPNV und wird im Geltungsbereich des VRB nur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen anerkannt. Das QDL gilt somit nicht zur Fahrt in Bussen und Straßenbahnen.

Anerkennung von Fernverkehrsangeboten (Tarife A und B)

Für Inhaber einer BahnCard 25 oder einer BahnCard 50, die im Fernverkehr eine Strecke über 100 km fahren, gibt es das Angebot City-Ticket. Das City-Ticket berechtigt in ausgewählten Großstädten zu einer innerstädtischen Vorlauf- bzw. Anschlussfahrt mit dem ÖPNV am Start- bzw. Zielort der jeweiligen Fernverkehrsfahrt. In der Region Braunschweig sind die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in die City-Ticket-Regelung einbezogen.

Einen Sonderfall stellt die BahnCard 100 dar, die in allen am City-Ticket beteiligten Städten auch als Fahrausweis für den ÖPNV vor Ort gilt.

Weiterhin gibt es ein Angebot namens City mobil, bei dem zusammen mit dem Bahnfahrtschein auch gleichzeitig die Fahrtberechtigung für den ÖPNV am Zielort mitgekauft werden kann. Dieses Angebot wendet sich an Kunden ohne BahnCard, die nicht in den Genuss der City-Ticket Regelung kommen. In der Region werden wiederum die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in das Angebot City mobil einbezogen.

Anerkennung von Verbundfahrtscheinen im Fernverkehr

Zeitkarten des Verbundtarifes (Monatskarte, Abo) können gegen Zahlung eines Aufpreises auch in der Produktklasse IC/EC genutzt werden. Die Benutzung mit weiteren Verbundfahrtscheinen (z.B. Einzelfahrtschein, Tageskarte) wird seitens der DB AG auch gegen Zahlung eines Zuschlages nicht gestattet. Gleiches gilt für die Nutzung von ICE-Zügen, die seitens der DB AG grundsätzlich von der Nutzung mit Verbundfahrtscheinen ausgeschlossen sind.

Für alle oben aufgeführten Anerkennungsregelungen ist eine vertragliche Vereinbarung zwischen der DB AG und dem Verbund erforderlich. Änderungen sind daher während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans möglich. Dies gilt auch für den Wegfall bestehender oder die Einführung neuer Angebote.

Eine Freigabe von ICE-Zügen für Verbundfahrtscheine ist ebenso anzustreben wie die Freigabe von IC/EC-Zügen für Einzelfahrtscheine des Verbundes. Sofern hier keine generelle Regelung zu treffen ist, sollte die Freigabe zumindest für bestimmte Fahrten erreicht werden, bei denen aufgrund von Trassenbelegung oder anderen Gründen ein ausreichendes Bedienungsangebot bzw. eine akzeptable Anschlussgestaltung im ÖPNV nicht hergestellt werden kann.

E8.4

Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen**Übergang zur Region Hannover**

Für Verkehrsgebiet übergreifende Fahrten im SPNV besteht im Übergang zur RH die Möglichkeit im Rahmen des GVH-Regionaltarifs Zeitkarten (Monats-, Wochenkarten etc.) mit einer durchgehenden Fahrtberechtigung für das Tarifgebiet des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) und angrenzende Bereiche des VRB-Tarifgebiets zu erwerben. Diese Übergangsregelung gelten im Landkreis Peine (Peine-Tarif) für die Stationen Peine und Vöhrum sowie im Landkreis Gifhorn für die Stationen Calberlah, Gifhorn, Leiferde, Meinersen und Dedenhausen.

Neben diesen Übergangsbestimmungen im SPNV bestehen weitere Übergangsregelungen für den ÖSPV. Insbesondere werden auf der GVH-Buslinie von Hohenhameln im Landkreis Peine in das Gebiet des GVH für übergreifende Fahrten Fahrscheine des GVH ausgegeben.

Die bestehenden Übergangsregelungen zum Gebiet des GVH decken bereits wesentliche Verkehrsbeziehungen zwischen dem Gebiet des ZGB und der Region Hannover ab. Für das Gebiet des Landkreises Goslar (z. B. die Städte Seesen, Langelsheim, Goslar und Bad Harzburg) bestehen aktuell jedoch noch keine Übergangsregelungen. Für dieses Gebiet, ebenso für die weiteren genannten Gebiete, sind eine weitergehende Regelungen zur Anerkennung des VRB-Tarifs für übergreifende Fahrten in das GVH-Gebiet denkbar, um neben der bereits bestehenden Anerkennung des GVH-Regionaltarifs im VRB-Tarifgebiet eine analoge Regelung für Verkehrsbeziehungen aus dem weiteren Gebiet der Region Braunschweig in den GVH zu berücksichtigen.

Übergang zum Landkreis Hildesheim

Übergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim existieren aus dem Gebiet des VRB-Tarifs insbesondere aus dem Landkreis Peine, dem Bereich Salzgitter, dem Bereich der Samtgemeinde Baddeckenstedt sowie im Raum Seesen – Rhüden – Bockenem.

Die bestehenden Übergangsregelungen für Fahrten aus der Region Braunschweig in den Landkreis Hildesheim sind derzeit auf Fahrten zwischen Seesen und Bockenem und eine Buslinie der Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI) von Hohenhameln nach Hildesheim begrenzt. Hier werden zwischen Seesen und Bockenem der Übergangstarif Harz (ÜT Harz) und für die RVHI-Buslinie der Tarif des RVHI für übergreifende Fahrten anerkannt.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Gründung eines Tarifverbundes in der Region Hildesheim wird die generelle Konzeptionierung von Übergangsregelungen zwischen der Region Braunschweig und der Region Hildesheim als erforderlich angesehen. Durch ein einheitliches Konzept könnte den Fahrgästen eine eindeutige Botschaft vermittelt werden, inwieweit der ÖPNV im Übergangsbereich genutzt werden kann. Für die Entwicklung dieser Übergangsregelung sind vertiefende Abstimmungen mit sämtlichen Beteiligten (vor allem den zuständigen Institutionen und Verkehrsunternehmen) hinsichtlich organisatorischer, struktureller und tariflicher Aspekte notwendig.

Übergang zum Landkreis Osterode (Harz) bzw. Landkreis Göttingen/Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen

Zeitgleich mit der Einführung des Verbundtarifes im Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN) zum 01.04.1999 wurde ein „Übergangstarif Harz“ eingeführt, um in einem ersten Schritt die Tarifgestaltung im Kreisgrenzen überschreitenden Verkehr zwischen den Landkreisen Goslar und Osterode am Harz zu regeln. Der Übergangstarif verbindet den VRB-Tarif mit dem VSN und gilt auf den Linien der im dortigen Raum operierenden Verkehrsunternehmen KVG, Pülm-Reisen GmbH, RBB und Hahne-Reisen KG. Für die Fahrgäste bedeutet dies, dass bei einer Fahrt zwischen den beiden Verbundräumen bereits eine Karte des Übergangstarifs ausreicht, um sein Ziel zu erreichen. Die EVU in dieser Region sind derzeit allerdings nicht am Übergangstarif Harz (ÜT-Harz) beteiligt. Für Fahrten zwischen VRB- und VSN-Gebiet gilt im SPNV der NITA.

Aufbauend auf dieser bereits entwickelten Übergangsregelung strebt der ZGB eine Ausweitung der bestehenden Regelungen an. Durch eine Integration des SPNV könnte eine einheitliche Tarifierung für den gesamten ÖPNV im Westharz erreicht werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit ein weitergehender Übergangstarif zwischen dem VRB und dem VSN möglich ist. Eine generelle Neukonzeption des Übergangstarifs oder eine gegenseitige Anerkennung und damit verbundene Ausweitung des VRB- und VSN-Tarifs in den Übergangsbereichen ist diesbezüglich ebenfalls zu untersuchen. Des Weiteren wird die Erweiterung der Übergangsregelungen in Richtung des Ostharzes und damit nach Sachsen-Anhalt insbesondere zum Landkreis Harz als sinnvoll erachtet. Gemäß den Ausführungen zum Übergang nach Sachsen-Anhalt (nächster Abschnitt) sind hierzu die Ausweitung des VRB-Tarifs und/oder die Übernahme von modifizierten Tarifangeboten (z. B. HarzTourCard) anzustreben.

Übergang nach Sachsen-Anhalt

Aktuell bestehen bereits unterschiedliche Übergangsregelungen für einzelne Verbindungen zwischen der Region Braunschweig und dem Bundesland Sachsen-Anhalt. Für eine Buslinie zwischen Wolfsburg und Oebisfelde wird auf der gesamten Linie der VRB-Tarif angewendet, der Abschnitt der Linie in Sachsen-Anhalt wird dabei als zusätzliche Tarifzone des VRB-Tarifs behandelt. Für die das VRB-Tarifgebiet überschreitenden Verkehre im ÖSPV zwischen dem Landkreis Goslar und dem Landkreis Harz wird ein an den Tarif der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH (HVB) angelehnter Übergangstarif angewendet. Ab Helmstedt in Richtung Sachsen-Anhalt wird im SPNV seit 2014 der marego-Tarif angewendet, spätestens ab Dezember 2018 ist diese oder eine ähnliche Übergangsregelung auch im Rahmen der Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt (DISA) für Wolfsburg in Richtung Oebisfelde vorgesehen. Des Weiteren wird für Verbindungen aus der Region Braunschweig nach Sachsen-Anhalt im SPNV der Tarif der DB AG angewendet.

Diese vielfältigen Ausgestaltungen hinsichtlich der Tarifierung für Verkehrsbeziehungen in Richtung des benachbarten Bundeslandes werden seitens des ZGB als überarbeitungsfähig angesehen. Die Schaffung eines allgemeinen Übergangstarifs zum Beispiel mit dem bereits bestehenden Übergangstarif Harz oder eine vollständige Neukonzeption von Übergangsregelungen oder Tarifkooperationen in Richtung des Landkreis Harz sowie des Landkreis Börde werden als erstrebenswert angesehen. Die Konzeptionierung dieser Übergangsregelungen soll unter anderem auch die touristischen Verflechtungen in der Harz-Region beachten, um vor diesem Hintergrund ein attraktives Tarifangebot zu entwickeln. Neben touristischen Aspekten werden zudem auch insbesondere Pendlerbeziehungen in den Fokus genommen, um attraktive und an den Fahrgästen orientierte Tarifangebote und Übergangsregelungen zu

konzipieren. Als mögliche Ausgestaltungsform der Übergangsregelung wurde bereits die Ausweitung des marego-Tarifs in die Region Braunschweig angeführt. Als weitere Varianten der Übergangsregelungen aus/nach Sachsen-Anhalt werden seitens des ZGB insbesondere auch die Ausweitung des VRB-Tarifs und die Übernahme von modifizierten Tarifangeboten (z. B. HarzTourCard) angestrebt, um den Fahrgästen aus Sachsen-Anhalt im VRB-Gebiet Fahrten sowohl im SPNV als auch im ÖSPV zu ermöglichen.

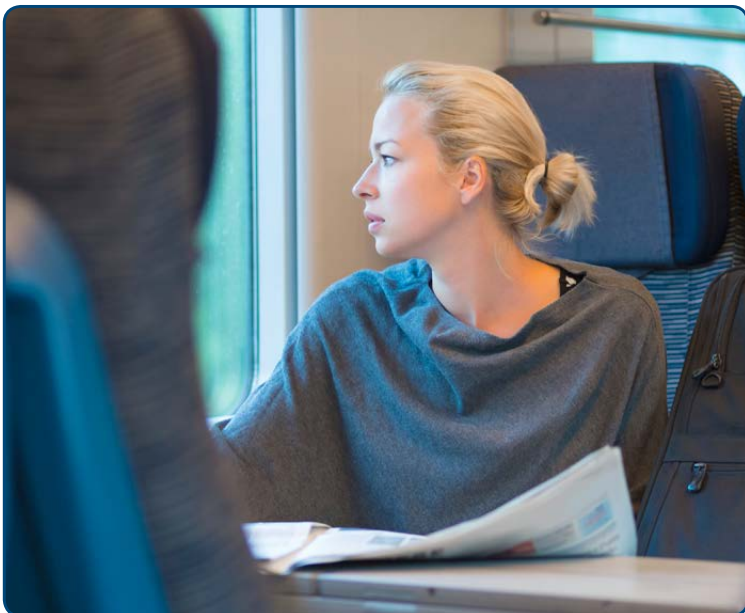
Übergang zu den Landkreisen Celle und Uelzen

Für die das VRB-Gebiet überschreitenden Verkehre in den Landkreis Celle bestehen unterschiedliche Regelungen. Zumeist werden seitens der betreffenden Verkehrsunternehmen durchgehende Übergangsfahrscheine ausgegeben, die sich in der Preisgestaltung an die Preise des VRB-Tarifs anlehnen. Für eine Buslinie wird der Abschnitt im Landkreis Celle daneben als zusätzliche Tarifzone des VRB-Tarifs behandelt.

Für verkehrsraumübergreifende Verkehre in den Landkreis Uelzen bestehen im ÖSPV derzeit keine konkreten Übergangsregelungen. Für den SPNV wird im relevanten Abschnitt zwischen Wittingen und Uelzen der NITA angewendet.

Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen der Region Braunschweig und den Landkreisen Celle und Uelzen wird derzeit kein akuter Handlungsbedarf für eine weitergehende Konzeption von Übergangsregelungen gesehen. Dennoch wird die Gestaltung von einheitlichen Übergangsregelungen mittelfristig als erstrebenswert angesehen. Zum Beispiel wird eine Ausweitung des VRB-Tarifs und damit verbunden die Schaffung von Übergangsstationen in Anlehnung an bestehende Übergangsregelungen zur Region Hannover seitens des ZGB als sinnvoll erachtet.

Für sämtliche hier aufgeführten Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des ZGB liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der VRB sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbänden der benachbarten Regionen getroffen werden.





A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

Die Kosten, die durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entstehen, sind allein durch Fahrgeldeinnahmen nicht zu erwirtschaften. Daher müssen entstehende Kostendeckungsfehlbeträge durch Zuwendungen der SPNV-Aufgabenträger ausgeglichen werden. Eine Finanzierung über die Verbandsumlage erfolgt nicht. Dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) stehen für den SPNV-Betrieb daher ausschließlich Mittel zur Verfügung, die ihm vom Land Niedersachsen aus den Zuweisungen des Bundes bereitgestellt werden.

Die Zuweisung des Bundes an das Land Niedersachsen erfolgt nach den Bestimmungen im Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG) in der Fassung vom 14.12.2012. Die Verteilung dieser sogenannten Regionalisierungsmittel im Land Niedersachsen erfolgt entsprechend den Vorgaben im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) in der Fassung vom 28.10.2009.

Nach § 5 (1) RegG steht den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für das Jahr 2008 ein Betrag von 6.675 Millionen Euro zu. Entsprechend § 5 (2) RegG steigt dieser Betrag ab dem Jahr 2009 um jährlich 1,5 von Hundert. Das Land Niedersachsen erhält hiervon einen Anteil von 8,59 Prozent (§ 5 (3) RegG). Mit dem Betrag nach § 5 (RegG) ist insbesondere der SPNV zu finanzieren. Der § 5 (5) RegG bestimmt, dass die Festsetzung der Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2015 zustehenden Betrages nach dem Verfahren des Artikels 106a Satz 2 des Grundgesetzes erfolgt.

Die weiteren Ausführungen basieren auf dem RegG in der Fassung vom 14.12.2012, solange keine Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel im Regionalisierungsgesetz (RegG) umgesetzt wurde.

In der Tabelle F1/1 ist die Höhe der Regionalisierungsmittel für das Land Niedersachsen im Zeitraum von 2008 bis 2030 nach den Regelungen im bestehenden RegG dargestellt.

Auf Grundlage von § 7 (1) und § 7 (5) NNVG hat das Land Niedersachsen dem ZGB die in Tabelle F1/2 dargestellten Regionalisierungsmittel bis 2013 zugewiesen. Nach den bestehenden Regelungen im NNVG würde das Land Niedersachsen dem Zweckverband die in der Tabelle F1/2 dargestellten Regionalisierungsmittel bis 2030 zuweisen.

Die Verteilung der Regionalisierungsmittel nach § 7 (1) NNVG ergibt sich aus den Festlegungen zum Grundangebot in Niedersachsen im Rahmen der von der DB AG maßgeblich beeinflussten Revision des Jahres 2002.

Die Zuweisungen nach § 7 (1) Satz 4 NNVG stehen im Jahr 2014 noch unter dem Vorbehalt des Verwendungsnachweises der Region Hannover (RH). Nach § 7 (1) Satz 4 NNVG werden die von der RH nicht verwendeten Regionalisierungsmittel hälftig der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und dem ZGB zugewiesen.

Regionalisierungsmittel für das Land Niedersachsen von 2008 bis 2030

Tabelle
F1/1

	2008	2009	2010	2011	2012
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	573.382.500,00	581.983.238,00	590.712.986,00	599.573.681,00	608.567.286,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)		8.600.737,50	8.729.748,56	8.860.694,79	8.993.605,21
zum Vorjahr (in %)		1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2013	2014	2015	2016	2017
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	617.695.795,00	626.961.232,00	636.365.651,00	645.911.136,00	655.599.803,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	9.128.509,29	9.265.436,93	9.404.418,48	9.545.484,76	9.688.667,03
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2018	2019	2020	2021	2022
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	665.433.800,00	675.415.307,00	685.546.536,00	695.829.734,00	706.267.180,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	9.833.997,04	9.981.506,99	10.131.229,60	10.283.198,04	10.437.446,01
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2023	2024	2025	2026	2027
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	716.861.188,00	727.614.106,00	738.528.317,00	749.606.242,00	760.850.336,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	10.594.007,70	10.752.917,82	10.914.211,59	11.077.924,76	11.244.093,63
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2028	2029	2030
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	772.263.091,00	783.847.037,00	795.604.743,00
Veränderungen			
zum Vorjahr (in €)	11.412.755,04	11.583.946,36	11.757.705,56
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000

Tabelle
F1/2Regionalisierungsmittel für den Zweckverband Großraum Braunschweig
von 2008 bis 2030

	2008	2009	2010	2011	2012
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	50.657.713,15	51.417.578,85	52.188.842,53	52.971.675,17	53.766.250,30
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	2.104.934,65	869.032,66	893.158,04	906.555,41	296.250,50
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	7.431.438,57	7.542.910,15	7.656.053,80	7.770.894,61	7.887.458,02
Summe SPNV (in €)	60.194.086,37	59.829.521,66	60.738.054,37	61.649.125,19	61.949.958,82
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)		-364.564,71	908.532,71	911.070,82	300.833,64
zum Vorjahr (in %)		-0,60565	1,51854	1,50000	0,48798

	2013	2014	2015	2016	2017
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	54.572.744,05	55.391.335,22	56.222.205,24	57.065.538,32	57.921.521,40
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	300.694,31	305.204,72	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	8.005.769,89	8.125.856,44	8.247.744,29	8.371.460,45	8.497.032,36
Summe SPNV (in €)	62.879.208,25	63.822.396,38	64.469.949,53	65.436.998,78	66.418.553,76
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	929.249,43	943.188,12	647.553,15	967.049,24	981.554,98
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,01462	1,50000	1,50000

	2018	2019	2020	2021	2022
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	58.790.344,22	59.672.199,38	60.567.282,37	61.475.791,61	62.397.928,48
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	8.624.487,85	8.753.855,16	8.885.162,99	9.018.440,44	9.153.717,04
Summe SPNV (in €)	67.414.832,06	68.426.054,55	69.452.445,36	70.494.232,04	71.551.645,52
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	996.278,31	1.011.222,48	1.026.390,82	1.041.786,68	1.057.413,48
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2023	2024	2025	2026	2027
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	63.333.897,41	64.283.905,87	65.248.164,46	66.226.886,92	67.220.290,23
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	9.291.022,80	9.430.388,14	9.571.843,96	9.715.421,62	9.861.152,95
Summe SPNV (in €)	72.624.920,21	73.714.294,01	74.820.008,42	75.942.308,55	77.081.443,18
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	1.073.274,68	1.089.373,80	1.105.714,41	1.122.300,13	1.139.134,63
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

Fortsetzung Tabelle F1/2

Regionalisierungsmittel für den Zweckverband Großraum Braunschweig von 2008 bis 2030

	2028	2029	2030
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	68.228.594,58	69.252.023,50	70.290.803,85
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	10.009.070,24	10.159.206,29	10.311.594,39
Summe SPNV (in €)	78.237.664,82	79.411.229,80	80.602.398,24
Veränderungen			
zum Vorjahr (in €)	1.156.221,65	1.173.564,97	1.191.168,45
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000

Für die bevorstehende Revision des RegG hatten die Bundesländer ein Gutachten (Revisionsgutachten der Länder) zur Ermittlung des Finanzbedarfes in Auftrag gegeben. Die Datengrundlage lieferten hierfür die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV-Aufgabenträger). Dabei oblag es dem bei einem Verkehrsvertrag federführenden Aufgabenträger, die Angabe auch für alle anderen am Vertrag beteiligten Aufgabenträger anzugeben.

So hat der ZGB den Finanzbedarf zum „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost“ (ENNO) nicht nur für den ZGB, sondern auch für die hieran beteiligten Aufgabenträger LNVG und RH angegeben. Umgekehrt wurde der Finanzbedarf des Zweckverbandes auch von anderen Aufgabenträgern benannt. Der Finanzbedarf wurde zwischen den beteiligten SPNV-Aufgabenträgern abgestimmt.

Insofern erfolgte die Ermittlung des Finanzbedarfes für den SPNV-Betrieb in der Region Braunschweig in Abstimmung mit dem ZGB auch durch die LNVG, die RH und die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA).

In der folgenden Tabelle F1/3 ist der Finanzbedarf für den SPNV-Betrieb in der Region Braunschweig für den Zeitraum zwischen 2016 und 2030 dargestellt. Der Finanzbedarf in der Region Braunschweig ist darin den Zuweisungen des Landes Niedersachsen auf Grundlage der aktuell gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen (RegG, NNVG, § 7 (1) Satz 1) gegenübergestellt.

Um den Finanzbedarf für den laufenden Betrieb aus Regionalisierungsmitteln NNVG § 7 (1) Satz 1 sicherzustellen, wäre ein durchschnittlicher Anstieg der Zuweisungen des Landes um 40,7 Prozent erforderlich.

Im Jahr 2015 haben sich der Bund und die Länder über die Höhe der Regionalisierungsmittel geeinigt. So erhalten die Länder ab 2016 8,0 Mrd. Euro. Der Steigerungssatz liegt bei 1,8 % pro Jahr. Die Verteilung zwischen den Ländern wie auch innerhalb Niedersachsens ist noch nicht abschließend geklärt, so dass die Höhe der Regionalisierungsmittel, die das Land Niedersachsen und der ZGB erhalten, erst zu einem späteren Zeitpunkt abschließend angegeben werden können. Auf der Grundlage der heutigen gesetzlichen Regelungen würde der ZGB rd. 5,5 Mio. Euro im Jahr 2016 zusätzlich bekommen; der Bedarf ist deutlich höher. Wegen der noch ausstehenden abschließenden Klärung sind alle hier gemachten Angaben auf den derzeit gültigen Rechtsrahmen bezogen, ohne die genannten zusätzlichen rd. 5,5 Mio. Euro berechnet und später an aktuelle Entwicklungen anzupassen.

Tabelle
F1/3

Finanzbedarf für den SPNV im Großraum Braunschweig

	2016	2017	2018	2019	2020
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	65.436.998,78	66.418.553,76	67.414.832,06	68.426.054,55	69.452.445,36
Finanzbedarf für SPNV (in €)	79.293.433,00	80.836.744,00	79.491.769,00	81.118.086,00	82.806.123,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-13.856.434,22	-14.418.190,24	-12.076.936,94	-12.692.031,45	-13.353.677,64
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	21,18	21,71	17,91	18,55	19,23

	2021	2022	2023	2024	2025
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	70.494.232,04	71.551.645,52	72.624.920,21	73.714.294,01	74.820.008,42
Finanzbedarf für SPNV (in €)	84.558.059,00	86.610.207,00	88.485.668,00	90.431.850,00	92.498.094,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-14.063.826,96	-15.058.561,48	-15.860.747,79	-16.717.555,99	-17.678.085,58
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	19,95	21,05	21,84	22,68	23,63

	2026	2027	2028	2029	2030
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	75.942.308,55	77.081.443,18	78.237.664,82	79.411.229,80	80.602.398,24
Finanzbedarf für SPNV (in €)	94.546.890,00	96.685.830,00	98.962.500,00	101.301.918,00	101.632.174,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-18.604.581,45	-19.604.386,82	-20.724.835,18	-21.890.688,20	-21.029.775,76
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	24,50	25,43	26,49	27,57	26,09

	2016 - 2030
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	1.091.629.029,30
Finanzbedarf für SPNV (in €)	1.339.259.345,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-247.630.315,70
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	22,68

Sollten die Regionalisierungsmittel für das vereinbarte Verkehrsangebot nicht ausreichen, können alle Verkehrsangebote nach Maßgabe der bestehenden Verkehrsverträge entsprechend der folgenden Prioritäten reduziert werden:

1. Infrastruktur erhalten
eine Reduzierung der SPNV-Angebote darf nicht zur Einstellung von SPNV-Strecken führen.
2. Mobilität sichern
Die Mobilität ist möglichst mit bestehenden SPNV-Verbindungen zu erhalten.
3. Vorrang für Pendler, Schüler und Auszubildende
SPNV-Verbindungen sind insbesondere an Werktagen zu erhalten.
4. Ersatz durch Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)
ÖSPV-Verbindungen können einzelne SPNV-Verbindungen unter Erhalt der Streckeninfrastruktur ersetzen.

ÖSPV-Betrieb

F2

Derzeitiger Finanzbedarf durch allgemeine Vorschrift und öffentliche Dienstleistungsaufträge

Nach derzeitigen Planungen entstehen dem ZGB aufgrund der zu Beginn des Jahres 2012 in Kraft getretenen allgemeinen Vorschrift (aV) sowie durch öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) mit kommunalen Verkehrsunternehmen Finanzierungsverpflichtungen für das bestehende ÖSPV-Angebot in Höhe der unter F4 aufgeführten Tabelle. Diese finanziellen Verpflichtungen sind durch die seitens des ZGB den Verkehrsunternehmen zusätzlich auferlegten Verkehrsleistungen zur Umsetzung des bisherigen Nahverkehrsplans begründet.

Zukünftiger Finanzbedarf durch Gesamtfinanzierungsverantwortung für RegioBus-Leistungen

Die Verwaltung des ZGB wurde durch die Verbandsversammlung und die Vertreter der Verbandsglieder beauftragt, die Finanzierung des ÖSPV auf eine neue Grundlage zu stellen. Es wird die volle Finanzierungsverantwortung des ZGB für die RegioBus-Leistungen angestrebt und Transparenz und Prüfbarkeit der Kosten- und Erlössituation auf den betroffenen Linien gefordert. Damit verbunden ist insbesondere auch die konkrete Nachweisführung dieser Aspekte.

Die Finanzierung wird weiter ausschließlich unter Beachtung der europarechtlichen Vorgaben insbesondere der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen.

Durch die wesentlichen Veränderungen der Finanzierung der RegioBus-Leistungen sind deutliche Auswirkungen auf den Gesamtfinanzierungsbedarf des ZGB zu erwarten. Die zu erwartenden konkreten Veränderungen bezüglich der Finanzierung sind derzeit allerdings noch nicht abschätzbar.

F3 Investitionsplan

F3.1 Strecken

Planung, Bau und Betrieb der Strecken des SPNV erfolgen durch die DB Netz AG, wobei Neu- oder Umbauten auf Grundlage der jeweils gültigen Richtlinien und der betriebsnotwendigen Erfordernisse umgesetzt werden. Dies gilt auch für die Strecken, die auf der Grundlage der Untersuchung des Landes zur Reaktivierung von Schienenstrecken wieder in Betrieb genommen werden. Solche Maßnahmen werden vorwiegend durch Finanzmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BschwAG) finanziert. Weiter sind Finanz- und Eigenmittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einzusetzen. Finanzmittel nach den RegG können durch das Land bereitgestellt werden.

F3.2 Stationen

Planung, Bau und Betrieb der SPNV-Stationen erfolgen durch die DB Station&Service AG. Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen über Fördermittel nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz. Hier beträgt die Förderquote im Regelfall 75 % der förderfähigen Kosten. Der ZGB schließt die Deckungslücke mit Eigenmitteln bei solchen Station, die im Rahmen des „Regionalbahnkonzepts 2014+“ modernisiert werden, sofern keine alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gegeben sind.

Einen Sonderfall stellt das Programm „Niedersachsen ist am Zug III“ dar, das im Dezember 2014 vorgestellt worden ist. Hierbei handelt es sich um ein gemeinsam vom Land Niedersachsen und der DB Station&Service AG erarbeitetes Programm, das bis 2025 den barrierefreien Umbau von landesweit 44 Stationen umfasst. In der Region Braunschweig sind neun Stationen im Programm enthalten.

Der ZGB hat die bislang geleisteten Vorplanungen finanziert, wodurch eine zügigere Realisierung der Umbaumaßnahmen ermöglicht werden kann. 50 % der weiteren noch anfallenden Herstellungskosten werden durch das Land Niedersachsen getragen, 40 % durch die DB Station&Service AG. Der verbleibende Anteil von 10 % an den Planungs- und Baukosten wird ebenfalls durch den ZGB übernommen.

F3.3 Haltestellen

Fördermittel für den Ausbau von Bus- und Stadtbahnhaltestellen stehen nur noch für Maßnahmen zur Verfügung, deren förderfähige Gesamtkosten mehr als 35.000 Euro betragen; die Bündelung mehrerer Vorhaben ist unter gewissen Bedingungen möglich und im Vorfeld mit dem Fördermittelgeber abzustimmen. Für geplante Maßnahmen kann ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gestellt werden. Dem Antrags sind neben den Planungsunterlagen auch die Stellungnahmen eines Behindertenverbandes und des Aufgabenträgers beizufügen.

Die Anträge müssen bis zum 31. Mai jedes Jahres für das Folgejahr gestellt werden. Antragstellern wird empfohlen, frühzeitig mit der LNVG Kontakt aufzunehmen, um die Förderfähigkeit (z.B. wegen Bagatellgrenzen) und den Umfang der Antragsunterlagen abzustimmen. Dies gilt insbesondere mit Blick darauf, dass sowohl das Antragsverfahren wie auch die Förderbedingungen Änderungen unterliegen können.

Der ZGB prüft, ob er Einzelvorhaben der Verbandsmitglieder sammeln und diese als Maßnahmenpaket bei der LNVG anmelden kann. Außerdem wird erwogen, eine finanzielle Beteiligung an ausgewählten Maßnahmen zu leisten.

B+R, P+R

F3.4

Die erstmalige Herstellung von B+R- und P+R-Anlagen wird vom Land Niedersachsen durch Fördermittel nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz gefördert. Hierfür ist durch die zuständige Gebietskörperschaft ein Antrag bei der LNVG zu stellen.

Förderanträge sind bis zum 31. Mai eines Jahres bei der LNVG einzureichen, die Realisierung kann bei einem positiven Bescheid im Folgejahr erfolgen. Mit dem Antrag sind verschiedene Nachweise (z.B. zur Erforderlichkeit durch Fotodokumentation an mehreren Terminen) und Stellungnahmen vorzulegen. Antragstellern wird empfohlen, frühzeitig mit der LNVG Kontakt aufzunehmen, um die Förderfähigkeit (z. B. wegen Bagatellgrenzen) und den Umfang der Antragsunterlagen abzustimmen. Dies gilt insbesondere mit Blick darauf, dass sowohl das Antragsverfahren wie auch die Förderbedingungen Änderungen unterliegen können.

Der ZGB prüft, ob eine finanzielle Beteiligung an ausgewählten Maßnahmen möglich ist.

Fahrzeuge

F3.5

Eisenbahnfahrzeuge

F3.5.1

Für die Angebotsausweitungen im Elektro-Netz Niedersachsen-Ost (ENNO) sollen vier zusätzliche Elektrotriebwagen beschafft werden. Für die Bestellung bestehen Lieferoptionen, die bis 01.03.2016 ausgelöst werden müssen. Die Kosten belaufen sich auf 23 Mio. Euro. Ein Antrag auf Förderung durch das Land Niedersachsen soll gestellt werden.

Stadtbahnfahrzeuge

F3.5.2

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) beabsichtigt die Beschaffung von 7 Niederflurstadtbahnfahrzeugen. In Abhängigkeit der Ergebnisse des Stadtbahnausbaukonzeptes soll die Beschaffung von weiteren Stadtbahnfahrzeugen erfolgen. Eine Förderung soll beantragt werden.

F3.5.3 Busse

Busneubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Das Land Niedersachsen hat ein Programm zur Förderung von Busbeschaffungen für den Zeitraum vom 01.03.2015 bis zum 31.12.2019 nach § 2 Satz 1 Nr: 8 Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) beschlossen. Anträge sind gegenüber der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zu stellen.

F3.6 Betriebshöfe

Die Betriebshöfe im Busbereich werden von den einzelnen Verkehrsunternehmen erstellt und unterhalten. Der Bau kann durch das Land Niedersachsen gefördert werden. Eine Förderung durch den ZGB erfolgt nicht. Anträge sind gegenüber der LNVG zu stellen.

F3.7 Bevorrechtigung ÖPNV

Bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV können durch das Land Niedersachsen gefördert werden, wenn sie den Betriebsablauf in Bezug auf Qualität nachhaltig verbessern; hierzu zählen Pünktlichkeit (Fahrplantreue), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit (Anschlussicherung) Erreichbarkeit und Störungsbewältigung. Anträge sind gegenüber der LNVG zu stellen.

F3.8 Fahrgastinformation

Jährlich fallen für die Bereitstellung und Pflege der Daten für das landesweite Fahrplanauskunftssystem connect Kosten in Höhe von 37.604 Euro an, die der ZGB für die Datenintegration aller Fahrplandaten für den Großraum Braunschweig trägt.

Zur Gewinnung von Echtzeitdaten hat der VRB im 2015 einen regionsweiten Antrag auf Landesförderung gestellt. Hierbei geht es um die Ausstattung aller im Linienverkehr eingesetzten Busse mit Bordrechnern, die zur Gewinnung von Echtzeitdaten eingesetzt werden. Zusätzlich ist auch die Integration von Monitoren zur Fahrgastinformation in den Bussen vorgesehen sowie die Ausstattung von nachfragestarken Haltestellen mit Abfahrtsmonitoren. Auch die Erweiterung der Fahrplanauskunft bzw. der App ist Bestandteil des Antrages. Das Antragsvolumen beträgt 31 Mio. Euro. Nach erfolgreicher Aufnahme in das Förderprogramm des Landes, werden Jahren 2016ff Kosten entstehen, an denen alle Partner (VRB, ZGB, VU und Kommunen) beteiligt sind.

Seit Frühjahr 2015 ist das PendlerPortal im Betrieb. Die jährlichen Kosten für den laufenden Betrieb in Höhe von derzeit 7.882,56 Euro werden für die Region Braunschweig vom ZGB getragen.

F3.9 Marketing

Die Finanzmittel für die Maßnahmen im Rahmen des Aufgabenträgermarketings werden jährlich über den Haushalt des ZGB bereitgestellt.

Finanzbedarf für den Verbundtarif/Verkehrsverbund**F4**

Der ZGB als Aufgabenträger für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV verfolgt das Ziel, in seinem Gebiet die Anwendung einheitlicher und attraktiver Fahrtarife für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen. Hierzu hat der ZGB eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 erarbeitet. Die allgemeine Vorschrift zu Höchsttarifen trat am 01.01.2012 in Kraft.

Diese allgemeine Vorschrift (aV) wird als Vertrag von Unternehmen, die Linienverkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erbringen, mit dem ZGB als zuständiger Behörde geschlossen. Die allgemeine Vorschrift regelt neben den vorrangigen Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA) mit den kommunalen Verkehrsunternehmen die Erstattung von Mindereinnahmen im regionalen Busverkehr durch die Anwendung des einheitlichen Verbundtarif Region Braunschweig (VRB-Tarif) für alle Fahrgäste als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Die aV wurde als Vertrag mit den 13 Busunternehmen im VRB-Tarif vereinbart um mit den Vertragspartnern eine transparente, einvernehmliche und beihilferechtskonforme Ausgleichsregelung zu treffen.

Der Finanzierungsbedarf über die allgemeine Vorschrift ergibt sich dabei aus der fortgeschriebenen Kosten-Erlös-Situation der Verkehrsunternehmen. Die Ausgleichsleistungen werden vom ZGB als Vorauszahlung geleistet, um die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Zur Finanzierung der sich aus der allgemeinen Vorschrift ergebenden Verbindlichkeiten steht dem ZGB das Instrument der Verbandsumlage zur Verfügung. Diese wird durch erschließungsbezogene Refinanzierungsvereinbarungen zwischen dem ZGB und seinen Verbandsgliedern ergänzt.

Ziel der Systematik aus aV und Refinanzierungsverträgen ist die dauerhafte Sicherung des Verbundtarifs, dabei wird die einheitliche Tarifierstellung für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung, keinen höheren, als den vom ZGB vorgegebenen Tarif nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung anzuwenden.

Zwischen den Anwendungsjahren 2012 – 2014 gab es hohe Schwankungen über die Höhe des Finanzierungsbedarfs. Dies führte zu Schwankungen bei der Refinanzierung (Verhältnis ZGB – Verbandsglieder). Um die Kontinuität der Zahlungshöhen für die Verbandsglieder (Refinanzierungsbedarf) und für die Verkehrsunternehmen (Finanzierungsbedarf aus der allgemeinen Vorschrift) sicherzustellen, wurde zwischen den Verkehrsunternehmen und dem ZGB eine Regelung zur Deckelung der Vorauszahlungsbeträge von Jahr zu Jahr vereinbart. Dies verdeutlicht folgende Tabelle:

**Tabelle
F4**

ÖSPV Finanzierung (aV und öDA)

	2014	2015	2016	2017	2018
Verpflichtungen aus der aV (in €)	3.731.000,-	3.917.000,-	4.113.000,-	4.319.000,-	4.535.000,-
Verpflichtungen aus öDA (in €)	2.445.000,-	2.654.000,-	2.676.000,-	2.698.000,-	2.720.000,-
Gesamtzahlung (in €)	6.176.000,-	6.571.000,-	6.789.000,-	7.017.000,-	7.255.000,-

Künftiger Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife

Der künftige Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife hängt von Art, Umfang und Anzahl der eingegangenen Kooperationen ab. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass jede tarifliche Kooperation zumindest in der Anlaufphase einen Defizitausgleich erfordert.

Das genaue Ausgleichsvolumen ist im Einzelfall mittels Fahrgasterhebungen und detaillierten Kalkulationen abzuschätzen. Ferner sind Übergangstarife so zu gestalten, dass sie neben dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der finanziellen Gewährsträger berücksichtigen. Die Ausgleichslast ist dabei zwischen dem ZGB und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen. Die Erfahrungen sowohl aus dem „Peine-Tarif“ wie auch aus dem VRB zeigen, dass die Übernahme eines finanziellen Risikos sich langfristig auszahlt, da bei einer wirtschaftlich verträglichen und kundenfreundlichen Tarifgestaltung der Defizitbetrag aufgrund steigender Fahrgastzahlen kontinuierlich abnimmt und gleichzeitig der ÖPNV insgesamt attraktiver wird.

Eine Aussage über den künftigen Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife kann an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Entscheidung hierüber unterliegt fallweise einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien des ZGB.



Bildquellenverzeichnis

U1 iStockphoto, München (ViktorCap) | U2 cobra-gestaltung; Braunschweiger Verkehrs-GmbH; Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig | 2 Zweckverband Großraum Braunschweig | 5 iStockphoto, München (HalfPoint) | 10 iStockphoto, München (romrodinka) | 13 iStockphoto, München (kasto80) | 19 iStockphoto, München (Urs Siedentop) | 20 iStockphoto, München (HalfPoint) | 24 cobra-gestaltung | 37, 40 LIO Design, Braunschweig | 44 Zweckverband Großraum Braunschweig | 48 iStockphoto, München (RidoFranz) | 52 iStockphoto, München (JackF) | 54 DB Regio AG | 62 iStockphoto, München (AntonioGuillem) | 65 iStockphoto, München (romrodinka) | 77 LIO Design, Braunschweig | 83 iStockphoto, München (monkeybusinessimages) | 91 DB Regio AG | 98 iStockphoto, München (Madhouse) | 107 DB Regio AG | 111 Zweckverband Großraum Braunschweig | 114 Abellio Rail NRW GmbH | 119 WestfalenBahn GmbH | 126 iStockphoto, München (YakobchukOlena) | 135 Sky View imaging, Bremen | 136 iStockphoto, München (jonathanfilskov-photography) | 149 iStockphoto, München (romrodinka) | 157 Hemera, München (Pavel Losevsky) | 162 iStockphoto, München (monkeybusinessimages) | 165 iStockphoto, München (36clicks) | 170 iStockphoto, München (AntonioGuillem) | 182 cobra-gestaltung | 188 iStockphoto, München (gabczy) | 199 Zweckverband Großraum Braunschweig | 214 iStockphoto, München (ViktorCap) | 228 iStockphoto, München (romrodinka) | 235 iStockphoto, München (Deklofenak) | 239 iStockphoto, München (Maria Pavlova) | 243 iStockphoto, München (YakobchukOlena) | 255 DB Regio AG | 260 iStockphoto, München (Deklofenak) | 261 Sky View imaging, Bremen | 263 iStockphoto, München (Iakov Filimonov) | 297 iStockphoto, München (ViktorCap) | 300 Hemera, München (Pavel Losevsky) | 305 iStockphoto, München (AntonioGuillem) | 308 iStockphoto, München (HalfPoint) | 315, 321 Zweckverband Großraum Braunschweig | 327 BananaStock RF, Watlington / Oxon (Jupiterimages) | 340 Zweckverband Großraum Braunschweig | 342 Bjoern Ernst | 345 cobra-gestaltung | 348 iStockphoto, München (sergeyonomarenko) | 364 iStockphoto, München (kasto80) | 376 iStockphoto, München (PIKSEL) | U4 cobra-gestaltung; Braunschweiger Verkehrs-GmbH; Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

Karten- und Grafikquelleverzeichnis

Wenn direkt darunter kein Quellennachweis steht: Zweckverband Großraum Braunschweig

Gestaltung

LIO Design GmbH, Braunschweig

Gesamtherstellung

oeding print GmbH, Braunschweig

Nachdruck, auch nur auszugsweise, nur mit Genehmigung und Quellenangabe des Herausgebers.

Sie finden den Nahverkehrsplan auch im Internet unter:
www.zgb.de > Verkehrsplanung > Nahverkehrsplan



Zweckverband
Großraum
Braunschweig

www.zgb.de