

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.

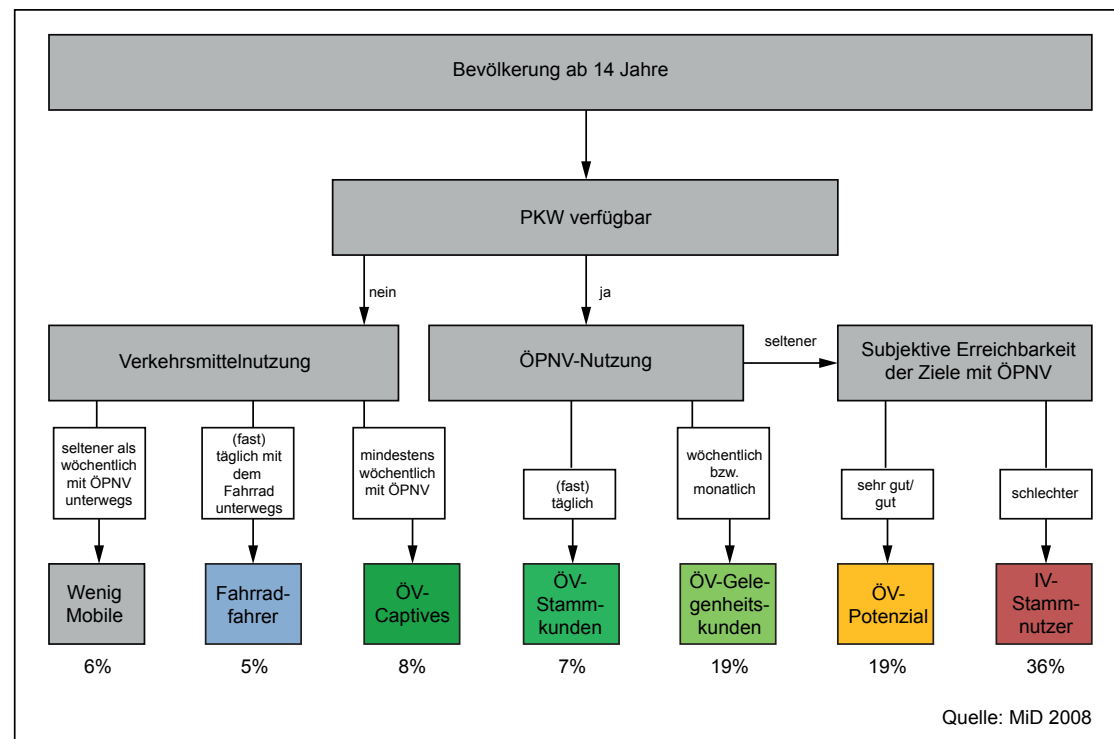
Für die anderen Relationen zwischen Oberzentren und Mittelzentren besteht die Aufgabe, das erreichte Fahrgastniveau auch bei zurückgehenden Einwohnerzahlen zu halten.

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



D 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 Wegeketten von Haustür zu Haustür berücksichtigt wird.

Eine attraktive, verlässliche Wegeketten 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 Wegeketten 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, lokbespannten 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 Wegeketten 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 direkt geführte, 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

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 Wegeketten verlässlich werden.

D1.3

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

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.



D1.6

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 Vertriebsystematik 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

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 Gesamt-Reisezeiten 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

D2.1

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	Bedienzeitraum	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.



Karte
D2.1/1

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 ≤ 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	Bedienungszeitraum	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 Wegekette 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 nähräumlich 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, Trambus, 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