

PLANEN

ENTWICKELN

VERBINDEN

Nahverkehrsplan 2020

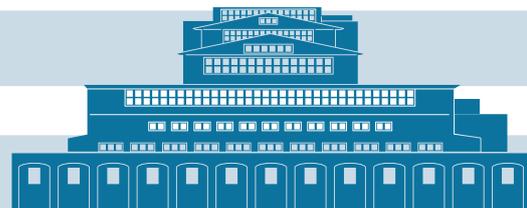
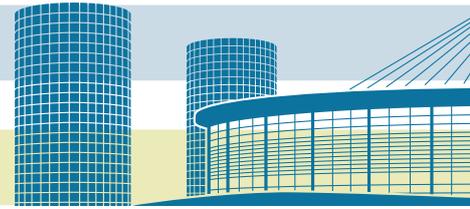
Großraum Braunschweig





Herausgeber

Regionalverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2 | 38122 Braunschweig
Telefon: 0531 24262-0
info@regionalverband-braunschweig.de
www.regionalverband-braunschweig.de



Nahverkehrsplan 2020

Großraum Braunschweig



Nahverkehrsplan in „fünfter Generation“

Am 1. Januar 2020 ist der Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig in Kraft getreten. Dieser dient als Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV auf Schiene und Straße.

Der Plan definiert Vorgaben und Standards des ÖPNV und legt Prüfaufträge und konkrete Maßnahmen fest. Ziel ist es, den Personennahverkehr im Großraum Braunschweig in den nächsten Jahren noch attraktiver, kundenfreundlicher und verlässlicher zu gestalten.

Im Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig werden die gesamten Teilbereiche des ÖPNV betrachtet und für diese fest definierte Vorgaben gemacht. Ein Schwerpunkt sind die Bus- und Bahnangebote der gesamten Region sowie die „Verknüpfungen“ und „Anschlussicherungen“.

Es sollen flächendeckende Angebote, ein dichterer Takt, eine Ausweitung der Bedienzeiten und eine stärkere Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln entstehen. Zudem sollen die ergänzenden „flexiblen Bedienformen“ mit Kleinbussen ausgeweitet werden.

Neben den vermehrten Angeboten soll die Infrastruktur weiter ausgebaut und modernisiert werden. Zur Infrastruktur zählen neben Haltestellen für den Bus- und Bahnverkehr die Gleisanlagen. Haltepunkte sollen in Zukunft weitestgehend barrierefrei gestaltet werden und einen komfortablen und sicheren Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bieten. Hinzu kommen Modernisierungen der Wartebereiche, Fahrgastinformation und der Umfeldler, zum Beispiel Fahrradabstellanlagen und Park&Ride-Plätze. Bahnstrecken sollen technisch ertüchtigt und so der Bahnverkehr beschleunigt werden.

Weitere Themenbereiche im vorliegenden Nahverkehrsplan sind u. a. die Fahrzeuge, Fahrgastinformation und Vertrieb, das Marketing und der Tarif.

Im Sinne des Klimaschutzes und des demographischen Wandels ist es wichtig, den ÖPNV ansprechend und zukunftsorientiert zu gestalten. Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet hierfür eine entsprechende Basis.



Hennig Brandes

Hennig Brandes
Verbandsdirektor
bis 31.03.2020

Detlef Tanke

Detlef Tanke
Verbandsvorsitzender



Kernaussagen

Attraktive ÖPNV-Angebote

Um die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter zu steigern, ist es wichtig, langfristig ein adäquates Angebot aufrechtzuerhalten bzw. das bestehende Angebot auszuweiten.

Hierfür wurden im Nahverkehrsplan 2020 beispielsweise die Häufigkeiten aller Fahrten auf Schiene und Straße sowie die Zeiträume auf allen definierten Bedienungsebenen erweitert. Damit können wir den Nachfragen der Kunden gerecht werden. Zudem ist es wichtig, dass es zum einen zu einer bedarfsgerechten Verdichtung der Angebote in den Orten kommt und zum anderen zu einer langfristigen Sicherung der Angebote in den ländlichen Regionen.

Als Beispiel für die Sicherung des ländlichen Raumes sei die Einführung von flexiblen Bedienungsangeboten genannt. Diese sollen dafür sorgen, dass langfristig sowohl eine wirtschaftliche Nutzung als auch eine ausreichende Versorgung gewährleistet werden können.

Klimaschutz

Der öffentliche Personennahverkehr trägt zum Klimaschutz bei. Jeder Weg, der statt mit dem eigenen Auto mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird, nutzt dem Klima und reduziert die Schadstoffausstöße. Ziel des Umweltverbundes – und damit auch des ÖPNV – ist eine Verkehrsverlagerung, sodass weniger Wege mit dem eigenen PKW zurückgelegt werden. Dazu trägt ein attraktiver, sicherer, flexibler und bedarfsgerechter Mobilitätsmix in hohem Maße bei.

Das Leitbild Mobilität aus dem „Masterplan 100% Klimaschutz“ des Regionalverbandes enthält Aussagen bezüglich der Anforderungen an das zukünftige Mobilitätsangebot. So soll in Zukunft vermehrt auf eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geachtet werden, um dem Prinzip der kurzen Wege gerecht zu werden. Dadurch sollen u. a. Arbeits- und Versorgungsstätten besser erreichbar sein.

Das Thema „umweltschonender Antrieb“ soll mehr in den Fokus rücken. Für eine bessere Akzeptanz des ÖPNV ist es notwendig, die Abgas- und Lärmbelastung in Zukunft deutlich zu verringern.

Digitalisierung

Technologien ermöglichen neue Angebote und ergänzende Serviceleistungen und bieten zugleich viele Chancen. Die zunehmende Digitalisierung in der Gesellschaft verändert und prägt alle Teilbereiche des Lebens, darunter auch den ÖPNV. Eine zunehmende Anzahl an Personen plant beispielsweise ihre täglichen Wege mit dem Smartphone. Durch die Digitalisierung wird der Zugang zum Angebot des öffentlichen Verkehrs vereinfacht und seine Nutzung verbessert. Zudem besteht die Möglichkeit, neue Kunden durch ein gezieltes Marketing oder eine individuellere Kundenbetreuung zu gewinnen.

Ein aktuelles Projekt des Regionalverbandes ist „Echtzeit“, bei dem Fahrgäste über verschiedene Kanäle alle benötigten Informationen zu ihren Fahrten erhalten. Mithilfe moderner Technologien können alle Abweichungen vom Fahrplan einfach und leicht verständlich dargestellt werden.



A	Leitbild und langfristige Planungen	38
B	Ausgangslage und Aufstellungsverfahren.....	42
C	Planungsgebiet.....	56
D	Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV..... (Qualitätsanforderungen)	82
E	Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV	116
F	Finanzierung und Förderung	436

Abbildungsverzeichnis.....	14
Kartenverzeichnis.....	15
Tabellenverzeichnis.....	17
Abkürzungsverzeichnis.....	23
Begriffserklärungen.....	29

A Leitbild und langfristige Planungen 38

A1 Das Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung (RROP 3.0).....	38
A2 Leitbild für den Großraum Braunschweig als Klimaschutzregion (Masterplan).....	39
A3 SPNV-Konzept 2030+.....	39

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren 42

B1 Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/rechtliche Rahmenbedingungen.....	42
B1.1 Europäische Gesetzgebung.....	42
B1.2 Bundes- und Landesgesetzgebung.....	43
B1.2.1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz).....	43
B1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz.....	44
B1.2.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz.....	44
B1.2.4 Personenbeförderungsgesetz.....	44
B1.2.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz.....	45
B1.3 Verfahrensablauf.....	46
B1.3.1 Beschluss durch die Verbandsversammlung, Aufstellungsablauf, Beteiligungsverfahren, Beteiligte.....	46
B1.3.2 Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen.....	46
B2 Organisation des ÖPNV.....	46
B2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen (SPNV, Stand 01.01.2020).....	48
B2.2 Konzessionierte Verkehrsunternehmen (ÖSPV, Stand 01.01.2020).....	50

C Planungsgebiet 56

C1 Administrative Gliederung.....	56
C2 Räumliche Struktur.....	58
C2.1 Zentralörtliche Gliederung.....	58
C2.2 Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung.....	62

C3	Verkehrswege.....	63
C4	Mobilität der Regionsbewohner.....	65
C4.1	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen.....	65
C4.2	Berufspendler.....	68
C4.3	Verteilung des Verkehrsaufkommens.....	71
C5	Mobilität über die Regionsgrenze.....	73
C6	Potenziale für den ÖPNV.....	74
C6.1	Verkehrliche Grundannahmen und demographische Entwicklung.....	75
C6.2	Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens.....	78
C6.3	Potenziale für den ÖPNV.....	79

D	Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV (Qualitätsanforderungen)	82
D1	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV.....	84
D2	Regionales ÖPNV-Angebot.....	85
D2.1	Bedienungsebene 1 (Eisenbahn).....	88
D2.2	Bedienungsebene 2 (RegioBus).....	92
D2.3	Netzknoten.....	95
D3	Lokales ÖPNV-Angebot (Stadt- und Gemeindeverkehre).....	97
D3.1	Bedienungsebene 3 (Linien im Taktverkehr).....	98
D3.2	Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen).....	103
D4	Fahrweg, Verkehrssteuerung.....	106
D5	Zugangsstellen.....	106
D5.1	Verkehrsstationen.....	107
D5.2	Stadtbahnhaltestellen.....	108
D5.3	Bushaltestellen.....	108
D6	Fahrzeuge, Werkstätten.....	108
D6.1	Eisenbahnen.....	109
D6.2	Stadtbahnen.....	109
D6.3	Busse.....	109
D7	Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement.....	111
D8	Marketing.....	111
D9	Tarif.....	112

D10	Vertrieb.....	112
D11	Betrieb, Service.....	113
D12	Innovationen.....	114
D13	Finanzierung, Förderung.....	114

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV 116

E1	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV.....	116
E2	Regionales ÖPNV-Angebot.....	116
E2.1	Schienenpersonennahverkehr.....	116
E2.1.1	Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr.....	118
E2.1.2	Qualitätsanforderungen im Eisenbahnverkehr.....	123
E2.1.3	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“.....	126
E2.1.4	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“.....	137
E2.1.5	Dieselnetz Sachsen-Anhalt „DISA“.....	145
E2.1.6	Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „Mittelland“.....	153
E2.1.7	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO“.....	157
E2.1.8	Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM“.....	163
E2.2	RegioBus-Angebote.....	166
E2.3	Verknüpfungen.....	168
E3	ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen.....	168
E3.1	Teilnetz 10 Gifhorn.....	173
E3.2	Teilnetz 11 Wesendorf.....	177
E3.3	Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel.....	180
E3.4	Teilnetz 13 Meinersen.....	184
E3.5	Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg.....	188
E3.6	Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper.....	192
E3.7	Teilnetz 16 Meine– Isenbüttel.....	197
E3.8	Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land.....	200
E3.9	Teilnetz 20 Wolfsburg.....	204
E3.10	Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg.....	217
E3.11	Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke.....	222
E3.12	Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre.....	226
E3.13	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus.....	231

E3.14	Teilnetz 50 Peine – Ilsede.....	252
E3.15	Teilnetz 51 Edemissen.....	259
E3.16	Teilnetz 52 Vechede – Wendeburg.....	263
E3.17	Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede.....	269
E3.18	Teilnetz 60 Salzgitter.....	274
E3.19	Teilnetz 61 Baddeckenstedt.....	280
E3.20	Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel.....	285
E3.21	Teilnetz 70 Wolfenbüttel.....	292
E3.22	Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse.....	299
E3.23	Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla.....	316
E3.24	Teilnetz 80 Goslar.....	327
E3.25	Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim.....	331
E3.26	Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter.....	340
E3.27	Teilnetz 83 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg.....	349
E4	Fahrweg, Verkehrssteuerung.....	355
E4.1	Eisenbahn.....	355
E4.2	Stadtbahn.....	356
E4.3	Bus.....	357
E5	Zugangsstellen.....	358
E5.1	Verkehrsstationen.....	359
E5.2	Stadtbahnhaltestellen.....	380
E5.3	Bushaltestellen.....	381
E5.4	Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride.....	388
E6	Fahrzeuge, Werkstätten.....	391
E6.1	Regionalzüge.....	391
E6.1.1	DINSO 1 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 1).....	392
E6.1.2	DINSO 2 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 2).....	394
E6.1.3	DISA – Dieselnetz Sachsen-Anhalt-Lose A und B.....	396
E6.1.4	EMIL – Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland.....	398
E6.1.5	enno – Elektro-Netz Niedersachsen Ost.....	400
E6.1.6	ENORM – Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord.....	402
E6.1.7	Festlegung zukünftiger Fahrzeugkonzepte.....	404
E6.1.8	Sicherung Werkstattstandorte.....	404

E6.2	Stadtbahnen.....	405
E6.3	Busse.....	405
E7	Fahrgastinformation/Mobilitätsmanagement.....	406
E7.1	Ortsunabhängige Information.....	408
E7.2	Fahrgastinformation an Zugangsstellen.....	410
E7.3	Fahrgastinformation an/in Fahrzeugen.....	410
E7.4	Mobilitätsmanagement.....	410
E8	Marketing.....	413
E9	Tarif.....	416
E9.1	Verkehrsverbund Region Braunschweig.....	416
E9.2	Niedersachsentarif.....	419
E9.3	Tarif der Deutschen Bahn.....	420
E9.4	Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen.....	422
E10	Vertrieb.....	424
E10.1	Personenbedienter Vertrieb.....	425
E10.2	Vertrieb über Fahrausweisautomaten.....	426
E10.3	Digitaler Vertrieb.....	427
E10.4	Verbundtickets inklusive.....	428
E11	Betrieb, Service.....	428
E12	Innovationen.....	429
E13	Differenzierte Bedienungsweisen.....	429
E14	Flankierende Maßnahmen.....	431
E14.1	Fahrradverkehr.....	432
E14.2	Ergänzende Dienstleistungen.....	432
E14.3	E-Mobilität.....	432
E14.4	Schülerverkehr.....	433

F Finanzierung und Förderung 436

F1	Finanzierungsquellen.....	436
F1.1	Finanzmittel von den Verbandsgliedern.....	436
F1.2	Finanzmittel von Bund und Land.....	436
F1.3	Nutzerfinanzierung, weitere Finanzierungsquellen.....	438
F2	Kosten für Betriebsleistungen.....	438

F2.1	Kosten für den SPNV-Betrieb.....	438
F2.2	Kosten für den ÖSPV-Betrieb.....	439
F3	Kosten für Investitionen.....	440
F3.1	Kosten für SPNV-Streckenaus-/neubau.....	440
F3.2	Kosten für den SPNV-Stationsaus-/neubau.....	441
F3.3	Kosten für ÖSPV-Haltestellen und Umfeld.....	443
F3.4	Kosten für Digitale Vorhaben.....	444
F3.5	Busbeschaffung.....	444
F3.6	Stadtbahnbeschaffung.....	445
F4	Kosten für Tarif, Vertrieb und Marketing.....	445
F4.1	Finanzbedarf für Tarif, Vertrieb und Marketing.....	445
F4.2	Finanzbedarf für verbandsübergreifende Tarife.....	446
F5	Förderprogramme.....	446
F5.1	Förderungen von Echtzeitinformationen im Verbandsgebiet.....	446
F5.2	Förderung „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen“.....	446
F5.3	Förderung von automatischen Fahrgastzählssystemen in ÖSPV-Fahrzeugen.....	447

Abbildungsverzeichnis

B	Abbildung B2	Zuständigkeiten im ÖPNV im Großraum Braunschweig.....	47
C	Abbildung C4.3/1	Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Dienstag–Donnerstag).....	72
	Abbildung C4.3/2	Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Dienstag–Donnerstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde).....	72
	Abbildung C6.1	Verkehrsmittelnutzung im Großraum Braunschweig.....	76
	Abbildung C6.2	Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split) für den Großraum Braunschweig.....	78
E	Abbildung E3	Legende zu den Teilnetzen.....	172
	Abbildung E3.13	Stadtbahn 2030.....	240
	Abbildung E5.1/1	Fahrgastinformationsanzeige (FIA).....	378
	Abbildung E5.1/2	Digitaler Stationsanzeiger (DSA).....	378
	Abbildung E5.1/3	Digitaler Stationsanzeiger (DSApplus).....	378
	Abbildung E5.1/4	Zuginformationsmonitor (ZIM).....	378
	Abbildung E5.3	Musterhaltestellen für den Regionalverband (Quelle: Stadt Gifhorn).....	384
	Abbildung E5.4	Beispiel eines Anlehnbügels aus dem Verbandsgebiet (1.000 Bügel-Programm).....	389
	Abbildung E6.1.1	DINSO 1 – Alstom Coradia Lint 27 Dieseltriebwagen der DB Regio in Salzgitter-Watenstedt.....	393
	Abbildung E6.1.2	DINSO 2 – Alstom Coradia Lint 54 Dieseltriebzug der erixx in Vienenburg.....	395
	Abbildung E6.1.3	DISA – Alstom Coradia Lint 41 Dieseltriebzug der Abellio.....	397
	Abbildung E6.1.4	EMIL Stadtler KISS 6 EMU Elektrotriebzug der Westfalenbahn in Stadthagen.....	399
	Abbildung E6.1.5	enno – Alstom Coradia Continental Elektrotriebzug der metronom in Gifhorn.....	401
	Abbildung E6.1.6	ENORM – Doppelstockzug der Elbe-Saale-Bahn in Braunschweig Hbf.....	403

Kartenverzeichnis

Karte B2.1	Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig.....	49	B
Karte B2.2	Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig	54	
Karte C1	Kreisfreie Städte, Einheits- und Samtgemeinden im Verbandsgebiet (Stand: 31.12.2019).....	57	C
Karte C2.1/1	Zentrale Orte (RROP 2008)	60	
Karte C2.1/2	Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm) (Stand: 31.12.2017).....	61	
Karte C3	Regional bedeutsame Verkehrswege (Stand: 2019)	64	
Karte C4.1	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (Gemeindegrenzen Stand: 2019)	67	
Karte C4.2/1	Berufspendler.....	69	
Karte C4.2/2	Gesamtverkehr und Berufspendler	70	
Karte C5	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze	74	
Karte C6.1	Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2017–2030.....	77	
Karte D2	Zielnetz der regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 1 und 2 (Stand: 2019)	87	D
Karte D2.1	Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 1 (Eisenbahn), Angestrebte Bedienungshäufigkeiten werktags, Umsetzungshorizont 2024.....	91	
Karte D2.2	Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 2 (RegioBus), Angestrebtes Mindestbedienungsangebot.....	94	
Karte E2.1	Vom SPNV bediente Strecken.....	118	E
Karte E2.1.1/1	Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 (Montag–Freitag).....	120	
Karte E2.1.1/2	Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 (Montag–Freitag).....	121	
Karte E2.1.1/3	Veränderungen Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 zu 2014 (Montag–Freitag)..	122	
Karte E2.1.3/1	Streckenband RB44/48	128	
Karte E2.1.3/2	Streckenband RB45.....	130	
Karte E2.1.3/3	Streckenband RB46.....	132	
Karte E2.1.3/4	Streckenband RB82.....	134	
Karte E2.1.4/1	Streckenband RE10.....	138	
Karte E2.1.4/2	Streckenband RB42/43	140	
Karte E2.1.4/3	Streckenband RB47.....	142	
Karte E2.1.5/1	Streckenband RE4/RB21/HBX.....	146	
Karte E2.1.5/2	Streckenband RB35.....	148	
Karte E2.1.5/3	Streckenband RB36/RB6.....	150	

Karte E2.1.6	Streckenband RE60/70.....	154
Karte E2.1.7/1	Streckenband RE30.....	158
Karte E2.1.7/2	Streckenband RE50.....	160
Karte E2.1.8	Streckenband RB40.....	164
Karte E3.1	Teilnetz 10 Gifhorn.....	173
Karte E3.2	Teilnetz 11 Wesendorf.....	177
Karte E3.3	Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel.....	180
Karte E3.4	Teilnetz 13 Meinersen.....	184
Karte E3.5	Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg.....	188
Karte E3.6	Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper.....	192
Karte E3.7	Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel.....	197
Karte E3.8	Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land.....	200
Karte E3.9	Teilnetz 20 Wolfsburg.....	204
Karte E3.10	Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg.....	217
Karte E3.11	Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke.....	222
Karte E3.12	Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre.....	226
Karte E3.13/1	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbus.....	231
Karte E3.13/2	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn.....	232
Karte E3.14	Teilnetz 50 Peine – Ilsede.....	252
Karte E3.15	Teilnetz 51 Edemissen.....	259
Karte E3.16	Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg.....	263
Karte E3.17	Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede.....	269
Karte E3.18	Teilnetz 60 Salzgitter.....	274
Karte E3.19	Teilnetz 61 Baddeckenstedt.....	280
Karte E3.20	Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel.....	285
Karte E3.21	Teilnetz 70 Wolfenbüttel.....	292
Karte E3.22	Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse.....	299
Karte E3.23	Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla.....	316
Karte E3.24	Teilnetz 80 Goslar.....	327
Karte E3.25	Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim.....	331
Karte E3.26	Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter.....	340
Karte E3.27	Teilnetz Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg.....	349
Karte E9.1	Tarifzonenschema (ausgehend von Braunschweig).....	418

Tabellenverzeichnis

Tabelle B2.2	Hauptsitz der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig.....	53	B
Tabelle C1	Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden.....	58	C
Tabelle D2.1/1	Bedienungsebene 1, Mindestbedienungszeitraum für 60-Min-Takt.....	90	D
Tabelle D2.1/2	Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für durchgängigen Halbstundentakt.....	90	
Tabelle D2.1/3	Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für zusätzliche Züge in den HVZ.....	90	
Tabelle D2.2	Legende zur Karte D2.2	95	
Tabelle D2.3	Wartezeitregelung.....	97	
Tabelle D3.1/1	Stadt Braunschweig, Verkehrszeiten der Braunschweiger Verkehrs-GmbH.....	99	
Tabelle D3.1/2	Stadt Salzgitter, Mindestbedienung zwischen den Räumen am Werktag.....	100	
Tabelle D3.1/3	Stadt Wolfsburg, Taktmodell	101	
Tabelle D3.1/4	Bedienungsebene 3, Stadtbusse Mittelzentren, Kernangebot 60-Min-Takt.....	102	
Tabelle D3.1/5	Bedienungsebene 3, ländlicher Raum, angestrebtes Mindestbedienungsangebot in der Kernzeit.....	103	
Tabelle D6.3	Busausstattung.....	110	
Tabelle E2.1.3	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1.....	126	E
Tabelle E2.1.3/1	Prüfaufträge DINSO 1.....	136	
Tabelle E2.1.3/2	Maßnahmen DINSO 1	136	
Tabelle E2.1.4	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2.....	137	
Tabelle E2.1.4/1	Prüfaufträge DINSO 2	144	
Tabelle E2.1.4/2	Maßnahmen DINSO 2	144	
Tabelle E2.1.5	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA.....	145	
Tabelle E2.1.5/1	Prüfaufträge DISA.....	152	
Tabelle E2.1.5/2	Maßnahmen DISA.....	152	
Tabelle E2.1.6	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes Mitelland.....	153	
Tabelle E2.1.6/1	Prüfaufträge Mitelland	156	
Tabelle E2.1.6/2	Maßnahmen Mitelland	156	
Tabelle E2.1.7	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO.....	157	
Tabelle E2.1.7/1	Prüfaufträge ENNO.....	162	
Tabelle E2.1.7/2	Maßnahmen ENNO.....	162	
Tabelle E2.1.8	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM.....	163	

Tabelle E2.1.8/1	Prüfaufträge ENORM	166
Tabelle E2.1.8/2	Maßnahmen ENORM.....	166
Tabelle E2.2	RegioBus-Linien	166
Tabelle E3.1/1	Genehmigte Linien Teilnetz 10.....	174
Tabelle E3.1/2	Netzknoten Teilnetz 10.....	174
Tabelle E3.1/3	Prüfaufträge Teilnetz 10.....	176
Tabelle E3.1/4	Einwohnerzahl Teilnetz 10.....	176
Tabelle E3.1/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 10.....	176
Tabelle E3.2/1	Genehmigte Linien Teilnetz 11.....	178
Tabelle E3.2/2	Netzknoten Teilnetz 11.....	178
Tabelle E3.2/3	Prüfaufträge Teilnetz 11.....	179
Tabelle E3.2/4	Einwohnerzahlen Teilnetz 11.....	179
Tabelle E3.2/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 11.....	179
Tabelle E3.3/1	Genehmigte Linien Teilnetz 12.....	180
Tabelle E3.3/2	Netzknoten Teilnetz 12.....	181
Tabelle E3.3/3	Prüfaufträge Teilnetz 12.....	182
Tabelle E3.3/4	Einwohnerzahl Teilnetz 12.....	182
Tabelle E3.3/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 12.....	183
Tabelle E3.4/1	Genehmigte Linien Teilnetz 13.....	184
Tabelle E3.4/2	Netzknoten Teilnetz 13.....	185
Tabelle E3.4/3	Prüfaufträge Teilnetz 13.....	186
Tabelle E3.4/4	Einwohnerzahl Teilnetz 13.....	186
Tabelle E3.4/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 13.....	187
Tabelle E3.5/1	Genehmigte Linien Teilnetz 14.....	189
Tabelle E3.5/2	Netzknoten Teilnetz 14.....	189
Tabelle E3.5/3	Prüfaufträge Teilnetz 14.....	190
Tabelle E3.5/4	Einwohnerzahl Teilnetz 14.....	191
Tabelle E3.5/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 14.....	191
Tabelle E3.6/1	Genehmigte Linien Teilnetz 15.....	192
Tabelle E3.6/2	Netzknoten Teilnetz 15.....	193
Tabelle E3.6/3	Prüfaufträge Teilnetz 15.....	196
Tabelle E3.6/4	Einwohnerzahl Teilnetz 15.....	196
Tabelle E3.6/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 15.....	196

Tabelle E3.7/1	Genehmigte Linien Teilnetz 16	197
Tabelle E3.7/2	Netzknoten Teilnetz 16	198
Tabelle E3.7/3	Prüfaufträge Teilnetz 16	199
Tabelle E3.7/4	Einwohnerzahl Teilnetz 16	199
Tabelle E3.7/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 16	199
Tabelle E3.8/1	Genehmigte Linien Teilnetz 17	200
Tabelle E3.8/2	Netzknoten Teilnetz 17	201
Tabelle E3.8/3	Prüfaufträge Teilnetz 17	202
Tabelle E3.8/4	Einwohnerzahl Teilnetz 17	203
Tabelle E3.8/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 17	203
Tabelle E3.9/1	Genehmigte Linien Teilnetz 20	204
Tabelle E3.9/2	Netzknoten Teilnetz 20	205
Tabelle E3.9/3	Prüfaufträge Teilnetz 20	214
Tabelle E3.9/4	Einwohnerzahl Teilnetz 20	215
Tabelle E3.9/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 20	216
Tabelle E3.10/1	Genehmigte Linien Teilnetz 30	217
Tabelle E3.10/2	Netzknoten Teilnetz 30	218
Tabelle E3.10/3	Prüfaufträge Teilnetz 30	220
Tabelle E3.10/4	Einwohnerzahl Teilnetz 30	220
Tabelle E3.10/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 30	221
Tabelle E3.11/1	Genehmigte Linien Teilnetz 31	222
Tabelle E3.11/2	Netzknoten Teilnetz 31	223
Tabelle E3.11/3	Prüfaufträge Teilnetz 31	224
Tabelle E3.11/4	Einwohnerzahl Teilnetz 31	224
Tabelle E3.11/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 31	225
Tabelle E3.12/1	Genehmigte Linien Teilnetz 32	227
Tabelle E3.12/2	Netzknoten Teilnetz 32	227
Tabelle E3.12/3	Prüfaufträge Teilnetz 32	229
Tabelle E3.12/4	Einwohnerzahl Teilnetz 32	229
Tabelle E3.12/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 32	230
Tabelle E3.13/1	Genehmigte Linien Teilnetz 40	232
Tabelle E3.13/2	Netzknoten Teilnetz 40 Stadtbus und Stadtbahn	234
Tabelle E3.13/3	Prüfaufträge Teilnetz 40	249

Tabelle E3.13/4	Einwohnerzahl Teilnetz 40.....	250
Tabelle E3.13/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40.....	250
Tabelle E3.14/1	Genehmigte Linien Teilnetz 50.....	253
Tabelle E3.14/2	Netzknotten Teilnetz 50.....	253
Tabelle E3.14/3	Prüfaufträge Teilnetz 50.....	256
Tabelle E3.14/4	Einwohnerzahl Teilnetz 50.....	257
Tabelle E3.14/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 50.....	258
Tabelle E3.15/1	Genehmigte Linien Teilnetz 51.....	259
Tabelle E3.15/2	Netzknotten Teilnetz 51.....	260
Tabelle E3.15/3	Prüfaufträge Teilnetz 51.....	262
Tabelle E3.15/4	Einwohnerzahl Teilnetz 51.....	262
Tabelle E3.15/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 51.....	262
Tabelle E3.16/1	Genehmigte Linien Teilnetz 52.....	263
Tabelle E3.16/2	Netzknotten Teilnetz 52.....	264
Tabelle E3.16/3	Prüfaufträge Teilnetz 52.....	267
Tabelle E3.16/4	Einwohnerzahl Teilnetz 52.....	267
Tabelle E3.16/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 52.....	268
Tabelle E3.17/1	Genehmigte Linien Teilnetz 53.....	269
Tabelle E3.17/2	Netzknotten Teilnetz 53.....	270
Tabelle E3.17/3	Prüfaufträge Teilnetz 53.....	272
Tabelle E3.17/4	Einwohnerzahl Teilnetz 53.....	273
Tabelle E3.17/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 53.....	273
Tabelle E3.18/1	Genehmigte Linien Teilnetz 60.....	275
Tabelle E3.18/2	Netzknotten Teilnetz 60.....	275
Tabelle E3.18/3	Prüfaufträge Teilnetz 60.....	278
Tabelle E3.18/4	Einwohnerzahl Teilnetz 60.....	278
Tabelle E3.18/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 60.....	279
Tabelle E3.19/1	Genehmigte Linien Teilnetz 61.....	280
Tabelle E3.19/2	Netzknotten Teilnetz 61.....	281
Tabelle E3.19/3	Prüfaufträge Teilnetz 61.....	284
Tabelle E3.19/4	Einwohnerzahlen Teilnetz 61.....	284
Tabelle E3.19/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 61.....	284
Tabelle E3.20/1	Genehmigte Linien Teilnetz 62.....	286

Tabelle E3.20/2	Netzknoten Teilnetz 62.....	286
Tabelle E3.20/3	Prüfaufträge Teilnetz 62.....	291
Tabelle E3.21/1	Genehmigte Linien Teilnetz 70.....	292
Tabelle E3.21/2	Netzknoten Teilnetz 70.....	293
Tabelle E3.21/3	Prüfaufträge Teilnetz 70.....	297
Tabelle E3.21/4	Einwohnerzahl Teilnetz 70.....	297
Tabelle E3.21/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 70.....	298
Tabelle E3.22/1	Genehmigte Linien Teilnetz 71.....	300
Tabelle E3.22/2	Netzknoten Teilnetz 71.....	300
Tabelle E3.22/3	Prüfaufträge Teilnetz 71.....	313
Tabelle E3.22/4	Einwohnerzahl Teilnetz 71.....	314
Tabelle E3.22/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 71.....	315
Tabelle E3.23/1	Genehmigte Linien Teilnetz 72.....	316
Tabelle E3.23/2	Netzknoten Teilnetz 72.....	317
Tabelle E3.23/3	Prüfaufträge Teilnetz 72.....	325
Tabelle E3.23/4	Einwohnerzahl Teilnetz 72.....	326
Tabelle E3.23/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 72.....	326
Tabelle E3.24/1	Genehmigte Linien Teilnetz 80.....	327
Tabelle E3.24/2	Netzknoten Teilnetz 80.....	328
Tabelle E3.24/3	Prüfaufträge Teilnetz 80.....	329
Tabelle E3.24/4	Einwohnerzahl Teilnetz 80.....	330
Tabelle E3.24/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 80.....	330
Tabelle E3.25/1	Genehmigte Linien Teilnetz 81.....	332
Tabelle E3.25/2	Netzknoten Teilnetz 81.....	332
Tabelle E3.25/3	Prüfaufträge Teilnetz 81.....	338
Tabelle E3.25/4	Einwohnerzahl Teilnetz 81.....	338
Tabelle E3.25/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 81.....	339
Tabelle E3.26/1	Genehmigte Linien Teilnetz 82.....	340
Tabelle E3.26/2	Netzknoten Teilnetz 82.....	341
Tabelle E3.26/3	Prüfaufträge Teilnetz 82.....	346
Tabelle E3.26/4	Einwohnerzahl Teilnetz 82.....	347
Tabelle E3.26/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 82.....	348
Tabelle E3.27/1	Genehmigte Linien Teilnetz 83.....	350

Tabelle E3.27/2	Netzknoten Teilnetz 83	350
Tabelle E3.27/3	Prüfaufträge Teilnetz 83	353
Tabelle E3.27/4	Einwohnerzahl Teilnetz 83	354
Tabelle E3.27/5	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 83	354
Tabelle E5.1/1	Ausstattung an den Verkehrsstationen	362
Tabelle E5.1/2	Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen	370
Tabelle E6.1.1	DINSO 1 Fahrzeugdaten	392
Tabelle E6.1.2	DINSO 2 Fahrzeugdaten	394
Tabelle E6.1.3	DISA Fahrzeugdaten	396
Tabelle E6.1.4	Mittelland Fahrzeugdaten	398
Tabelle E6.1.5	enno Fahrzeugdaten	400
Tabelle E6.1.6	ENORM – Fahrzeugdaten	402
Tabelle E6.3/1	EURO-Normen der Verkehrsunternehmen (Stand: 2018)	405
Tabelle E6.3/2	Fahrzeugbeschaffung Bus	406
F Tabelle F1.1	Finanzierungsquellen der RegioBus-Leistungen	436
Tabelle F1.2/1	Finanzmittel vom Bund/Land Niedersachsen	437
Tabelle F1.2/2	RegG-Mittel des Regionalverbandes	437
Tabelle F2.1	SPNV-Finanzierung	439
Tabelle F2.2	ÖSPV-Finanzierung (aV und öDA)	440
Tabelle F3.2	Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete	442
Tabelle F4.1	Finanzierung Tarif, Vertrieb und Marketing	445

Abkürzungsverzeichnis

ABA	Altmark-Börde-Anhalt-Netz
Abb.	Abbildung
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AGR	Alternative grüne Route
ALB	Anruf-Bus Stadt Wolfsburg
ALT	Anruf-Linientaxi
AST	Anruf-Sammeltaxi
aV	Allgemeine Vorschrift
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellung an der Zugangsstelle)
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 BMVI
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNV	Busnotverkehr
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BSVG	Braunschweiger Verkehrs-GmbH
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BZN	Bürozentrum Nord
CB	Citybus
dB	Dezibel
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz AG
DB Station&Service	Deutsche Bahn Station&Service AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DHID	Deutschlandweite Haltestellen-ID

DINSO 1	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1
DINSO 2	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2
DISA	Dieselnetz Sachsen-Anhalt
DOSTO	Doppelstockwagen
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EC	Euro-City
EEV	Europäische Abgasstandards für Busse und Lastkraftwagen
efa	Elektronische Fahrplanauskunft
EFRE	Fond für regionale Entwicklung
EG-Richtlinie	Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft
EG-VO	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
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
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FIS	Fahrgastinformationssystem
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
GG	Grundgesetz
GT	Gemeindeteil
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraum-Verkehr Hannover GmbH
GWB	Gleiswechselbetrieb
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. A.	Keine Angabe
K+R	Kiss+Ride (Kurzzeitparken)
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfzkm	Kraftfahrzeugkilometer (Verkehrsleistung)
km	Kilometer
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
KVM	Kraftverkehr Mundstock GmbH
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
Lph	Leistungsphase
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm
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
Nds	Niedersachsen
NGVFG	Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
NHN	Nordharznetz
NiaZ	Landesweites Programm „Niedersachsen ist am Zug“

NITA	Niedersachsentarif
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NT	Niedersachsenticket
NVP	Nahverkehrsplan
NVP 2016	Nahverkehrsplan 2016 Großraum Braunschweig
Obus	Oberleitungsbus
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (SPNV + ÖSPV)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride (Abstellung Pkw an der Zugangsstelle)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PersF/Werktag	Personenfahrten pro Werktag
Pkm/BL km/Tag	Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge pro Tag (Auslastung von Schienenstrecken pro Tag)
Pkw	Personenkraftwagen
PoI	Point of Interest
Pülm	Pülm Reisen GmbH
PTB	Physikalisch-Technische Bundesanstalt
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
Refi	Refinanzierung

Regionalverband	Regionalverband Großraum Braunschweig
RegG	Regionalisierungsgesetz
Regio Bus H	RegioBus Hannover GmbH
RES	Reisendenerfassungssystem der DB AG
RGB	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
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
SB	Shuttlebus
SEV	Schienenersatzverkehr
SG	Samtgemeinde
So	Sonn- und Feiertage
SOK	Schienenoberkante
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Std	Stunde
SWT	Schönes-Wochenende-Ticket
SZ	Salzgitter
Tab.	Tabelle
TI	Thünen-Institut
TN	Teilnetz/e
TFT	Thin-film-transistor
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
VOG	Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH
VRB	Verkehrsverbund Region Braunschweig
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH
VU	Unternehmen im Sinne des PBefG
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
ZDD	Norddeutsche Datendrehscheibe (zentrale Datendrehscheibe Niedersachsen/Bremen)
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugangsstelle	Ort, ab dem der Fahrgast ein Verkehrsmittel des ÖPNV nutzen kann
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
ZZD	Landesweite zentrale Datendrehscheibe

Begriffserklärungen

Angebotsorientiert	Das ÖPNV-Angebot wird so ausgestaltet, dass es einen Anreiz zur Nutzung gibt, auch wenn die aktuellen Fahrgastzahlen das Angebot noch nicht rechtfertigen würden.
Anruf-Bus	Kann auch als Rufbus bezeichnet werden. Dies ist ein System mit Bussen, die nur dann fahren, wenn ein oder mehrere Kunden einen Bedarf angemeldet haben.
Anruf-Linientaxi (ALT)	Dies ist eine ÖPNV-Sonderform, die nur bei angemeldetem Bedarf der Kunden fährt. Der Ein- und Ausstieg ist nur an einer festen Haltestelle möglich. Für diese Leistungen wird kein Zuschlag auf den Fahrpreis verlangt.
Anruf-Sammeltaxi (AST)	Dies ist eine ÖPNV-Sonderform, die nur bei angemeldetem Bedarf der Kunden fährt. Der Einstieg in das Fahrzeug geschieht an einer festen Haltestelle, der Ausstieg an der gewünschten Stelle innerhalb des AST-Bedienungsraumes, beispielsweise direkt vor der Haustür. Bei diesen Fahrten muss aktuell mit einem Zuschlag auf die Leistungen gerechnet werden.
Aufgabenträger	Ein Aufgabenträger im öffentlichen Nahverkehr ist innerhalb seines Wirkungskreises für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Menschen mit Verkehrsleistungen im ÖPNV verantwortlich. Der Regionalverband ist Aufgabenträger für den Großraum Braunschweig.
Ausschreibung	Dies ist eine Möglichkeit, Verkehrsleistungen zu vergeben. Ziel bei der Durchführung einer Ausschreibung ist es, den Anbieter mit dem wirtschaftlichsten Angebot zu ermitteln.
Bike+Ride	Unter Bike+Ride (B+R) wird ein Wegekettensystem verstanden, bei dem die Fahrradnutzung mit Abstellung an der Zugangsstelle des ÖPNV und die Nutzung des ÖPNV miteinander verknüpft werden.
Barrierefreiheit	Barrierefreiheit bedeutet, dass jegliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs sowie die Fahrzeuge und die Informations- und Kommunikationsquellen so gestaltet sind, dass sie für Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen weitestgehend ohne fremde Hilfe genutzt werden können.
Bedarfsverkehre	Anders als beim Linienverkehr muss der Fahrgast bei den Bedarfsverkehren einen Fahrtenwunsch im Voraus anmelden, nur dann wird die Leistung durch das jeweilige Verkehrsmittel erstellt. Möglichkeiten eines solchen Bedarfsverkehrs sind z. B. das AnrufLinientaxi, das Anruf-Sammeltaxi und der Anruf-Bus.

Bedienungsebene	<p>Das Verkehrsnetz einer Region kann hierarchisch, je nach Funktion und Bedeutung, in verschiedene Bedienungsebenen aufgeteilt werden. Der Großraum Braunschweig ist planerisch in vier unterschiedliche Ebenen aufgeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Bedienungsebene 1: Regionalexpresszüge und Regionalbahnzüge b) Bedienungsebene 2: Regionalbahn im Abschnitt Wolfenbüttel – Schöppenstedt und RegioBusse, auch als Bedarfsverkehre c) Bedienungsebene 3: Stadtbahnen, Stadtbusse, Regionalbusse im Stadtverkehr d) Bedienungsebene 4: differenzierte Bedienungsweisen
Bedienungsstandard	<p>Alle Merkmale, mithilfe derer die Qualität eines bestimmten Verkehrsangebotes überprüft werden kann, fallen unter den Begriff Bedienungsstandard.</p>
Betriebshof	<p>Darunter wird eine Anlage verstanden, auf der die Fahrzeuge abgestellt werden, sofern sie nicht eingesetzt sind. Zudem findet dort die Pflege und die Wartung der Fahrzeuge statt sowie die Vorbereitung von Personal- und Fahrzeugeinsatz.</p>
Bürgerbus	<p>Bürgerbusse sind Leistungen des öffentlichen Verkehrs, die durch ehrenamtliche Fahrer mit Kleinbussen erstellt werden. Sie dürfen dabei aber keine Konkurrenz zu dem bestehenden ÖPNV vor Ort sein und diesen nur ergänzen oder erweitern. Der Fahrplan und der Linienweg können unter Berücksichtigung der voran genannten Regel frei gestaltet werden.</p>
Busnotverkehr	<p>Dabei handelt es sich um eine ungeplante Variante des Schienenersatzverkehrs. Wenn z. B. durch einen Unfall oder witterungsbedingte Auswirkungen, wie Überschwemmungen und Erdbeben, kein Schienenverkehr auf einer bestimmten Strecke möglich ist, muss schnellstmöglich ein Busnotverkehr eingerichtet werden. Der Bus übernimmt dann auf dem betroffenen Abschnitt die Verkehrsleistungen des Schienenfahrzeuges.</p>
Busschleuse	<p>Dies ist meistens eine Lichtsignalanlage, durch die die Linienbusse einen Busfahrstreifen oder eine Haltebucht ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge erreichen oder verlassen können.</p>
Captive Riders	<p>Unter Captive Riders wird der Anteil der ÖPNV-Nutzer verstanden, welche diesen benutzen müssen, da kein anderes Verkehrsmittel als Alternative möglich ist. Ein Beispiel dafür sind Schulkinder.</p>
Carsharing	<p>Das ist die organisierte und gemeinschaftliche Nutzung von Pkws durch eine größere Anzahl an Personen. Diese Fahrzeuge können entsprechend des eigenen Bedarfs genutzt werden.</p>

Daseinsvorsorge	Daseinsvorsorge umschreibt die staatliche Aufgabe zur Bereitstellung der für ein menschliches Dasein als notwendig erachteten Güter und Dienstleistungen – die Grundversorgung. Als Daseinsvorsorge wird für den ÖPNV das ausreichende Bedienungsangebot zugrunde gelegt.
Eigenwirtschaftlichkeit	Bei einem eigenwirtschaftlichen Verkehr müssen die Einnahmen durch die Fahrkartenerlöse die Kosten des Verkehrs grundsätzlich decken. Zulässig sind Ausgleichsbeträge, durch die Einnahmeverluste ausgeglichen werden, wie z. B. Ausgleichszahlungen für die Aufgabe vergünstigter Schülerkarten, die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Personen oder Zahlungen im Rahmen allgemeiner Vorschriften. Das Gegenteil ist Gemeinwirtschaftlichkeit.
Einheitsgemeinde	Eine Einheitsgemeinde ist in Niedersachsen eine kreisangehörige Gemeinde, die nicht Mitglied in einer Samtgemeinde ist. Die jeweilige Einheitsgemeinde erledigt alle kommunalen Aufgaben in eigener Zuständigkeit.
Fahrgast	Eine Person, die zum Zwecke der Ortsveränderung ein Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs benutzt.
Fahrtzweck	Der Fahrtzweck beschreibt den Grund, warum eine Person eine bestimmte Fahrt im motorisierten (MIV, ÖPNV, Pedelec) oder nicht motorisierten (Rad) Verkehr durchführt. Es kann zwischen verschiedenen Zwecken unterschieden werden, z. B. Arbeit, Freizeit, Einkauf, Ausbildung, private Erledigungen (z. B. Arztbesuch), dienstliche Wege und begleitende Wege.
Flexible Bedienformen	Flexible Bedienformen sind Bedarfsverkehre im Linienbetrieb wie Anrufbus oder Anruf-Linientaxi als auch Bedarfsverkehre im Flächenbetrieb, wie Anruf-Sammeltaxi (siehe auch Bedarfsverkehre).
Flügelung	Darunter wird das planmäßige Teilen (und in Gegenrichtung das Zusammenführen) eines Zuges in zwei oder mehrere Zugteile verstanden, die anschließend in unterschiedliche Richtungen ihre Weiterfahrt fortsetzen.
Gemeinwirtschaftlichkeit	Ein ÖPNV, der sich nicht alleine finanzieren kann und daher weitere, nicht eigenwirtschaftlich zulässige Zuschüsse braucht, wird als gemeinwirtschaftlich bezeichnet. Solche gemeinwirtschaftlichen Verkehre werden innerhalb eines Wettbewerbs nach der EU-VO 1370/2007 direkt vergeben. Das Gegenteil sind eigenwirtschaftliche Verkehre.
Halteort	Zugangsmöglichkeit zu flexiblen Bedienformen. Im Gegensatz zu Haltestellen muss diese Zugangsmöglichkeit nicht barrierefrei ausgebaut werden.
Haltepunkt	Zugangsstelle zum SPNV, an der im Fahrtverlauf nur gehalten wird.
Haltestelle	Das sind die Zugangsmöglichkeiten zum ÖSPV, die jeweils mit einem eigenen Haltestellenmast gekennzeichnet sind. Bezeichnet konkrete Maste/Steige, die von den ÖSPV-Fahrzeugen zum Ein- und Ausstieg angefahren werden.

Hauptverkehrszeit	So werden jene Zeiten im Tagesverlauf bezeichnet, die das höchste Fahrgastaufkommen aufweisen. I. d. R. morgens und nachmittags an Werktagen.
Individualverkehr	Als Individualverkehr werden Fahrten mit dem eigenen Pkw, Fahrrad oder auch Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, bezeichnet.
Inklusion	Inklusion ist die Bezeichnung für eine Gesellschaft, in der jeder Mensch akzeptiert, gleichberechtigt und selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilnehmen kann – unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Religionszugehörigkeit oder Bildung, von eventuellen Behinderungen oder sonstigen individuellen Merkmalen.
Integraler Taktfahrplan	Als Integraler Taktfahrplan wird ein Konzept verstanden, bei dem die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination in Knotenbahnhöfen zu einem netzweitem, vertakteten Angebots-system verknüpft werden.
Intermodalität	Eine Person ist intermodal unterwegs, wenn der Weg bis zum gewünschten Zielort mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird.
Kiss+Ride	Unter Kiss+Ride wird ein Wegekettenansatz verstanden, bei dem Personen zur Zugangsstelle gefahren werden (oder von dieser abgeholt werden), um von dort aus ein ÖPNV-Verkehrsmittel zu nutzen.
Kneeling	Darunter wird die Fähigkeit verstanden, dass ein Bus sich in der Halteposition einseitig absenken kann, damit die Fahrgäste, besonders geheingeschränkte Personen oder Personen, die mit Kinderwagen o. Ä. unterwegs sind, leichter ein- und aussteigen können.
Knotenpunkt	Darunter werden bauliche Anlagen verstanden, die als Verknüpfungspunkte von einzelnen Verkehrswegen dienen. Ein Beispiel dafür wäre eine Straßenkreuzung.
Kunde	Hier: Eine Person, die die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs in Anspruch nimmt.
Kundenmonitor	Ein Kundenmonitor ist eine Möglichkeit, um über kontinuierliche Befragungen die Kundenzufriedenheiten oder auch die Kundenwünsche von tatsächlichen oder potenziellen Kunden zu erfahren. Dadurch können die Qualitäten der Fahrzeuge, des Service und der Fahrgastinformationen ermittelt werden.
Mobilität	Personen sind mobil, wenn sie eine Möglichkeit zur Ortsveränderung haben. Wird diese Möglichkeit genutzt, entsteht Verkehr, bei dem es um die tatsächlich durchgeführten Ortsveränderungen geht.
Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement leitet den am Verkehr teilnehmenden Personen durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, um ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern.

Modal-Split	Als Modal-Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist die Verkehrsmittelwahl. Der Modal-Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen.
Multimodalität	Personen sind multimodal unterwegs, wenn sie an verschiedenen Tagen ihre jeweiligen Wege mit unterschiedlichen Kombinationen von Verkehrsmitteln zurücklegen.
Nachfrageorientiert	Das Angebot des ÖPNV wird entsprechend der aktuellen Nachfrage von den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern dimensioniert.
Nebenverkehrszeit	Das sind die Zeiten im öffentlichen Verkehr, in denen ein mittleres oder auch normales Personenaufkommen in den Verkehrsmitteln registriert werden kann. Nebenverkehrszeiten sind meistens am Vormittag und am frühen Abend.
Netzknoten	Dies ist die Gesamtheit aller Verknüpfungs- und Umsteigepunkte.
Niederflurtechnik	Fahrzeuge mit einer Niederflurtechnik weisen im Innenraum sowie an den Türen einen sehr tiefen Boden auf. Dadurch wird Personen das Ein- und Aussteigen erleichtert.
ÖPNV	Dies ist die Abkürzung für den öffentlichen Personennahverkehr. Darunter zählen alle Fahrten im öffentlichen Verkehr, die im Regelfall eine Reiseweite von 50 km nicht überschreiten oder die Reisedauer von einer Stunde nicht übersteigen. Aufgeteilt werden kann der ÖPNV in den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und in den ÖSPV (Straßenpersonennahverkehr).
Park+Ride	Unter Park+Ride wird ein Wegekettensatz verstanden, bei dem die Pkw-Nutzung mit Abstellung an der Zugangsstelle des ÖPNV und die Nutzung des ÖPNV verknüpft werden.
Pedelec	Ein Pedelec ist ein spezielles Fahrrad, bei dem eine elektrische Antriebsunterstützung bei Bedarf verwendet werden kann.
Pönale	Ein anderer Begriff dafür ist „Vertragsstrafe“.
RegioBus	RegioBusse gehören zum regionalem Angebot und sind der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Sie zeichnen sich durch eine direkte und umsteigefreie Verbindung zwischen einem Grundzentrum und den höherstufigen verkehrlich zugeordneten Zentren aus.
Regionalisierungsmittel	Dies sind Finanzmittel des Bundes, die durch das Land Niedersachsen zur Verfügung gestellt werden, damit Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr bestellt werden können.
Samtgemeinde	Eine Samtgemeinde ist in Niedersachsen ein Gemeindeverband, der bestimmte öffentliche Aufgaben anstelle seiner Mitgliedsgemeinden ausführt.

Schienenersatzverkehr	Bei einem Schienenersatzverkehr wird die Verkehrsleistung, die eigentlich mit einem Schienenfahrzeug erbracht werden soll, mit einem Bus o. Ä. erstellt. Anders als beim Busnotverkehr handelt es sich hierbei um geplante oder regelmäßige Einsätze der Busse, beispielsweise bei geplanten Arbeiten an der Gleisanlage.
Schülerverkehre	Verkehrsaufkommen, das durch die Wege der Schüler zwischen Schule und Wohnort entstehen.
Schwachverkehrszeit	Solche Zeiten im ÖPNV weisen ein sehr geringes Personenaufkommen in den Verkehrsmitteln auf. Meistens ist dies in den Tagesrandlagen am frühen Morgen, am sehr späten Abend oder nachts der Fall.
Shuttlebus	Werden auch als Pendlerbusse bezeichnet. Dabei handelt es sich um eine in der Regel zeitlich begrenzte Einrichtung einer Buslinie, oftmals für Konzerte oder ähnliche Veranstaltungen.
Stadtbus	Kann auch als Citybus bezeichnet werden. Dieser Bus fährt hauptsächlich im städtischen Bereich.
Standardtoilette	Eine Standardtoilette ist eine Toilette, die nicht für eine rollstuhlgerechte Nutzung ausgelegt ist. In Schienenfahrzeugen ist, wenn Toiletten vorgesehen sind, eine barrierefreie, d. h. rollstuhlgerechte, Toilette vorzusehen. Siehe auch Universaltoilette.
Sternpunkt	Sternpunkte sind die Start- bzw. Endpunkte und oder als Verknüpfungspunkte auf intermodalen Wegeketten. Sie sollen auf möglichst einfache Weise die räumliche Bündelung verschiedener nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel der Förderung multimodaler und intermodaler Mobilität ermöglichen.
Suburbanisierung	Suburbanisierung ist die Abwanderung städtischer Bevölkerung oder städtischer Funktionen aus der Kernstadt in das städtische Umland und auch darüber hinaus.
Teilnetz	Damit sind mehrere Linien in einem definierten Bedienungsgebiet gemeint, für die eine gebündelte Genehmigung als solche bewusst und gewollt erteilt wird oder erteilt werden soll.
Umsteigepunkt	Von einem Umsteigepunkt wird gesprochen, wenn eine fahrplanmäßige Vernetzung von ÖPNV-Angeboten stattfinden soll, aber nicht alle Merkmale eines Verknüpfungspunktes eingehalten werden.
Umweltverbund	Ist ein Begriff für die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel. Dazu zählen: nicht motorisierte Verkehrsträger (z. B. Fahrrad), öffentliche Verkehrsmittel und weitere Mobilitätsangebote.
Universaltoilette	Eine Universaltoilette ist so ausgelegt, dass sie von allen Reisenden genutzt werden kann, einschließlich Menschen mit Behinderungen.
Urbanisierung	Wird auch als „Verstädterung“ bezeichnet. Dies ist ein Begriff für eine zunehmende städtische Bevölkerung und eine Vergrößerung der entsprechenden Siedlungen.

Verkehrsmittel	Als Verkehrsträger wird hier das Medium verstanden, „mit dem“, „auf dem“ oder „in dem“ Transport- oder Verkehrsdienstleistungen durchgeführt werden, z. B. Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel.
Verkehrsstation	Die Verkehrsstation beinhaltet die für den Bahnbetrieb erforderlichen Anlagen wie Bahnsteige, Treppen und Aufzüge, Unterführungen, Warteräume, Verkehrsflächen und Service-Betriebe.
Verkehrssystem	Ein Verkehrssystem ist ein System, das alle strukturellen Komponenten enthält, die zur Ortsveränderung von Personen und Gütern erforderlich sind. Ein Verkehrssystem umfasst die Verkehrsinfrastruktur mit den notwendigen Verkehrsmitteln und Leitsysteme für deren Koordinierung.
Verkehrsträger	Darunter wird die notwendige Infrastruktur verstanden, die für die Verkehrsmittel vorhanden sein muss, um Leistungen zu erstellen.
Verkehrsverbund	Darunter wird ein rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von verschiedenen Gebietskörperschaften und/oder Verkehrsunternehmen zur gemeinsamen und abgestimmten Durchführung des ÖPNV verstanden.
Verknüpfungspunkt	Von einem Verknüpfungspunkt wird gesprochen, wenn eine fahrplanmäßige Vernetzung von ÖPNV-Angeboten stattfinden soll und definierte hohe Qualitätsstandards eingehalten werden.
Wegekette	Durch die Vernetzung und Wegen (und Fahrten) zwischen zwei Aktivitäten, z. B. Wohnen und Arbeiten, mit Betrachtung der Ortsveränderung von Haustür zu Haustür, ergibt sich eine Wegekette. Die Wege (und Fahrten) können durch einen oder mehrere Verkehrsträger durchgeführt werden.
Wegezzweck	Der Wegezzweck beschreibt den Grund, warum eine Person einen bestimmten (Fuß-)Weg zurücklegt. Es kann zwischen verschiedenen Zwecken unterschieden werden, darunter z. B. Arbeit und Freizeit.
Zugangsstelle	Ort, ab dem der Fahrgast ein Verkehrsmittel des ÖPNV nutzen kann. Beim SPNV sind dies die Bahnhöfe und Haltepunkte, beim ÖSPV sind es Stadtbahn- und Bushaltestellen.





A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV
(Qualitätsanforderungen)

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Finanzierung und Förderung

A

Leitbild und langfristige Planungen

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 beim Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verschiedenste Akteure beteiligt, deren Aktivitäten über ein gemeinsames Leitbild ausgerichtet werden sollen.

Da der Nahverkehrsplan (NVP) nur eine Laufzeit von fünf Jahren hat, aber viele Aktivitäten deutlich über diesen Zeitraum hinauswirken, soll über ein Leitbild eine langfristige Ausrichtung erfolgen. Die gesetzlichen Regelungen bleiben davon unberührt.

In diesem NVP werden das für die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP 3.0) des Regionalverbandes beschlossene Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung und ergänzend das Leitbild aus dem Masterplan 100 % Klimaschutz im Großraum Braunschweig gemeinsam berücksichtigt.

Mit diesen Leitbildern wird die gewünschte Entwicklungsrichtung des ÖPNV in der Region auch über die fünfjährige Laufzeit des NVP hinaus beschrieben. Aus den Leitbildern werden sowohl die Ziele und Maßnahmen des NVP 2020 abgeleitet als auch Ziele und Maßnahmen, die über die Laufzeit des NVP 2020 hinauswirken.

A 1

Das Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung (RROP 3.0)

Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes hat am 14. März 2019 Leitbilder als Arbeitsgrundlage für die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms beschlossen. Die Grundsätze zur räumlichen Ordnung und Entwicklung der Region betreffen u. a. die Siedlungsstruktur, die Wirtschaft und Wissenschaft, den Natur-, Landschafts- und Kulturräum sowie Klimaschutz und Klimaanpassung. Für den Nahverkehrsplan ist das Leitbild „Umweltgerechte Mobilitätsbewältigung“ maßgebend:

„Zur Ausgestaltung der Mobilität steht der Individualverkehr (Kraftfahrzeuge aller Art, Fahrrad, zu Fuß gehen) und ein bedarfsgerechter ÖPNV (Eisenbahn, Stadtbahn, Bus, flexible Bedienformen) zur Verfügung. Die Sicherung und Entwicklung der Verkehrssysteme erfolgt in Anpassung an deren verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung für eine verkehrsträgerübergreifende Mobilitätssicherung und unter Berücksichtigung der teils räumlichen Verhältnisse im Großraum Braunschweig sowie der demographischen Rahmenbedingungen. Die Verkehrsinfrastruktur wird sachgerecht instandgehalten. Regional bedeutsame Aus- und Neubauprojekte der gesamten Verkehrsinfrastruktur werden vorangetrieben. ÖPNV und Radverkehr tragen zur Reduzierung vom motorisierten Individualverkehr bei.

In den städtischen Kernräumen des Großraums Braunschweig gewinnt der Umweltverbund (ÖPNV, Fahrradverkehr, zu Fuß gehen) weiter 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. Weiter nimmt die Bedeutung des Fahrradverkehrs stetig zu und entwickelt sich zu einer bedeutenden Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

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

Die große räumliche Ausdehnung, die zu überwindenden Distanzen, die geringe Bevölkerungsdichte und die gleichzeitig rückläufigen Bevölkerungszahlen im ländlich peripheren Raum erfordern eine differenzierte Mobilitätsbewältigung. Sie bedingt ein den spezifischen Erfordernissen angepasstes ÖPNV-Angebot. Bei der Erfüllung der vielen unterschiedlichen Anforderungen der Bevölkerung gewin-

nen individuell gestaltete Verkehrsangebote mit flexiblen Bedienformen des ÖPNV und bürgerschaftliches Engagement an Bedeutung.“

Die Neuaufstellung des RROP und des NVP 2020 bzw. zukünftiger Nahverkehrspläne orientieren sich am Leitbild „Umweltgerechte Mobilitätbewältigung“ und sollen zu einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung beitragen.

Leitbild für den Großraum Braunschweig als Klimaschutzregion (Masterplan)

A 2

Inhalt des von der Verbandsversammlung des Regionalverbandes am 3. Mai 2018 beschlossenen Masterplans 100 % Klimaschutz im Großraum Braunschweig ist u. a. ein Leitbild als anschauliche, themenübergreifende Beschreibung des angestrebten Zustands für das Jahr 2050. An diesem Bild der Zukunft richten sich Handlungsfelder, Handlungsbereiche und Maßnahmen aus. Zukünftige Entwicklungen können Anpassungen der Umsetzungsstrategie erforderlich machen. Da das Leitbild den Zustand und nicht den Weg dorthin beschreibt, bietet es eine Orientierung für die Entwicklung bzw. Anpassung von Zielen und Maßnahmen.

Für den Nahverkehrsplan ist das Leitbild „Mobilität“ maßgebend:

„Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abgestimmt und tragen durch Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsstätten und Versorgungseinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und kurze Wege zum Klimaschutz bei. Die Menschen legen möglichst viele Strecken zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Für längere Strecken stehen flächendeckend zahlreiche umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsangebote zur Verfügung. Die Verkehrsmittel sind lückenlos miteinander verzahnt, die Informationen sind vollständig kostenlos verfügbar. Die Mobilitätsangebote sind attraktiv, sicher, flexibel und bedarfsgerecht ausgerichtet.“

Umweltschonende und emissionsfreie Antriebe haben sich durchgesetzt. Der Straßenraum ist nahezu frei von Abgas- und Lärmbelastungen. Der individuelle (Kfz) Verkehr hat deutlich abgenommen. Der klimafreundliche Güter- und Lieferverkehr ist flächendeckend sichergestellt. Der Verkehr verläuft reibungslos und frei von Staus und Parkplatzproblemen. Die bedarfsgerechten Systeme des autonomen Fahrens sind so ausgestaltet, dass sie zur Einsparung von Treibhausgasen beitragen.“

Der NVP 2020 bzw. zukünftige Nahverkehrspläne orientieren sich am Leitbild „Mobilität“ und sollen dazu beitragen, die Ziele des Masterplans 100 % Klimaschutz im Großraum Braunschweig zu erreichen.

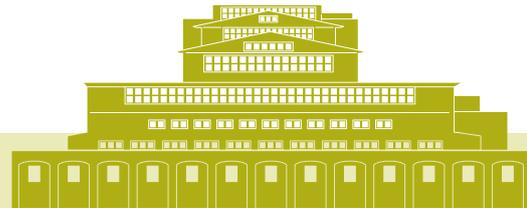
SPNV-Konzept 2030+

A 3

Um das Leitbild mit Leben zu füllen, sind neben den Maßnahmen des NVP 2020 auch solche mit aufzunehmen, die nur langfristig umsetzbar sind, d. h. die über die Laufzeit eines NVP hinausgehen. So erfordern infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen für den 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+“ werden derzeit entwickelt und sollen in der Laufzeit des NVP 2020 festgelegt werden sowie in die jeweiligen Planungen der beteiligten Institutionen einfließen.

Zahlreiche 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 ein zusätzlicher

Halt an bereits bestehenden Stationen nur dann umsetzbar, wenn Fahrzeitreserven vorhanden sind oder die Strecke so ausgebaut wird, dass höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können und sich dadurch Fahrzeitreserven ergeben.



A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV
(Qualitätsanforderungen)

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Finanzierung und Förderung

B**Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**

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

Der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) ist gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 lit. b des NNVG Aufgabenträger des gesamten ÖPNV in seinem Verbandsbereich. § 6 Abs. 1 NNVG verpflichtet den Regionalverband 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. 3 a PBefG).

Aufgrund der Novellierung des NNVG in 2016 wurde in § 7 c eine Ausnahme von der Fünfjahresfrist festgelegt. Nach § 7 c Abs. 1 Satz 1 NNVG ist der NVP bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019, aufgrund der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß den §§ 7 a und 7 b NNVG, wonach weitere finanzielle Mittel den Aufgabenträgern zur Verfügung stehen, anzupassen und fortzuschreiben. Ferner sind die Aufgabenträger nach § 7 c NNVG zur regelmäßigen Vorlage von Qualitätsberichten verpflichtet. Im Übrigen wurde die Evaluierung der Auswirkungen der Gesetzesänderung geregelt.

Die ersten NVP für den Großraum Braunschweig galten vom 1. Januar 1998 bis zum 31. Dezember 2002, vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Dezember 2007, vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Dezember 2015 bzw. vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2019. Der aktuelle NVP gilt vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2024.

B 1**Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans / rechtliche Rahmenbedingungen**

Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere die im Folgenden erläuterten rechtlichen Rahmenbedingungen und Grundlagen zu berücksichtigen:

B 1.1**Europäische Gesetzgebung**

Die EG-Verordnung Nr. 1370/2007 ist seit dem 3. Dezember 2009 unmittelbar geltendes Recht für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland. Am 23. Dezember 2016 wurde die Verordnung (EU) 2016/2338 veröffentlicht, durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geändert wurde. Die Änderungsverordnung trat am 24. Dezember 2017 in Kraft. Eine konsolidierte Fassung der geänderten Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 steht noch aus.

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

B 1.2

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

B 1.2.1

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt die Grundlagen für die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den 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 Kapitel 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 Grundgesetz (GG) ab 1. Januar 1996 aus dem Steueraufkommen für den ÖPNV, insbesondere für den SPNV, erhalten.

Durch Artikel 13 des Haushaltsbegleitgesetzes (HBegLG 2006) vom 29. Juni 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. Sie 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 dazu verpflichtet, die Verwendung der Bundesmittel jährlich transparent zu machen.

Die bisherigen Regelungen des RegG sind Ende 2014 ausgelaufen und wurden einer umfassenden Revision unterzogen. Mit der bis zum Ende des Jahres 2031 gültigen Neuregelung bleibt die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den SPNV und ÖPNV weiterhin erhalten. Im Jahr 2016 zahlt der Bund Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 8,2 Milliarden Euro an die Länder. Die Mittel setzen sich aus einem Sockelbetrag in Höhe von 8 Milliarden Euro und einem Aufstockungsbetrag in Höhe von 200 Millionen Euro zusammen. Ab dem Jahr 2017 wird der Gesamtbetrag mit jährlich 1,8 % dynamisiert. Die Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel ist in § 5 RegG geregelt. Die Verteilung des Sockelbetrags erfolgt auf alle Bundesländer nach den Festlegungen des „Kieler Schlüssels“. Der Aufstockungsbetrag wird mit einem gesonderten, konstanten Verteilungsschlüssel auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt. Der „Kieler Schlüssel“ ist ein Zielschlüssel, in den jeweils zur Hälfte die Einwohnerzahl (Stand 2012) und die angemeldeten Zugkilometer (für das Jahr 2015) der Länder einfließen. Ausgehend von der bis zum Jahr 2015 gültigen, konstanten horizontalen Mittelverteilung, findet im Zeitraum von 2016 bis 2031 Jahr für Jahr eine schrittweise Umverteilung der Länderanteile am Sockelbetrag der Regionalisierungsmittel statt, bis im Jahr 2031 der endgültige Zielschlüssel „Kieler Schlüssel“ erreicht ist. Für den Sockelbetrag ergeben sich im Zeitraum der Umverteilung somit je Bundesland jährlich unterschiedliche prozentuale Mittelanteile. Mit der Revision des RegG soll zudem die Dynamik des Anstiegs der Stations- und Trassenentgelte im SPNV der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts begrenzt werden (§ 5 Abs. 10 RegG). Weiterhin wird mit der Revision gemäß Anlage zu § 6 Abs. 2 ein neuer detaillierter Verwendungsnachweis eingeführt, mit dem die Länder dem Bund jährlich die Verwendung der Regionalisierungsmittel nachweisen.

B 1.2.2**Allgemeines Eisenbahngesetz**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) setzt die EG-Richtlinie 91/440 Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (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 EIU. Diese Öffnung des Fahrweges für Dritte schafft die Voraussetzungen für Wettbewerb im Eisenbahnverkehr.

B 1.2.3**Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz**

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) besteht aufgrund der Änderung im Rahmen der Föderalismusreform im Jahr 2006 nicht in seiner bisherigen Form weiter. Artikel 143 c GG 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 Entflechtungsgesetz (§ 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 § (2) EntflechtG). GVFG und Entflechtungsmittel sind seit der Föderalismusreform I bis Ende 2019 befristet. Bund und Länder haben im Oktober 2016 die Grundzüge zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 beschlossen. Damit wird das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 hinaus unbefristet fortgesetzt. Diese Neuregelung wurde mit Artikel 2 im Gesetz zur Änderung des GG vom 19. Juli 2017 umgesetzt, der die dazu erforderliche Entfristung von Artikel 125 c GG enthält.

B 1.2.4**Personenbeförderungsgesetz**

Das PBefG regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsmotobussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen (KFZ). 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 Regionalverband als Aufgabenträger des 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 Vorabbekanntmachung 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 öDA.
- Wettbewerbserleichterung 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.

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

B 1.2.5

Das NNVG in seiner derzeitigen Fassung konkretisiert die bundesrechtlichen Regelungen und bestimmt in § 2 NNVG Grundsätze und Ziele für den ÖPNV in Niedersachsen: Der Regionalverband ist hiernach Träger für den gesamten ÖPNV in seinem Gebiet. Das NNVG trifft weiterhin hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV Regelungen zur Verteilung von Finanzmitteln auf die Aufgabenträger, die das Land nach dem RegG erhält.

Der niedersächsische Landtag hat am 26. Oktober 2016 die Novellierung des NNVG mit der Regelung zur Kommunalisierung der ehemaligen Mittel im Ausbildungsverkehr (sog. 45 a-Mittel) beschlossen.

Durch die Änderung des § 7 Abs. 1 NNVG fließen dem Regionalverband als Aufgabenträger für den SPNV ab 2017 neue Finanzmittel aus dem Betrag zu, der dem Land Niedersachsen nach dem RegG aus Bundesmitteln zusteht. Diese Mittel werden bis 2020 stufenweise erhöht.

Im Rahmen der Novellierung besteht zum 1. Januar 2017 ferner eine landesrechtliche Grundlage für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden und die Gewährung von Ausgleichsmitteln durch die Aufgabenträger. Die Aufgabenträger in Niedersachsen trifft auf dieser neuen gesetzlichen Grundlage nach § 7 a NNVG eine Rechtspflicht zur Umsetzung. Danach mussten die Aufgabenträger zum 1. Januar 2017 sicherstellen, dass die Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr um mindestens 25 % im Vergleich zu den Zeitfahrausweisen im Jedermann-Verkehr vergünstigt angeboten werden. Im Gegenzug erhalten die Unternehmen einen finanziellen Ausgleich.

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 NVP dargestellten öffentlichen Verkehrsinteressen zu berücksichtigen (objektive Genehmigungsvoraussetzungen des § 13 Abs. 2 a PBefG).

Die Genehmigungsbehörde hat gemäß § 8 Abs. 3 a 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, der unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt.

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

An der Erstellung des NVP waren u. a. sowohl die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) beteiligt, die für das Land Niedersachsen neben der Aufgabe der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG auch die Aufgabenträgerschaft für den SPNV außerhalb des Regionalverbandes und der Region Hannover wahrnimmt, als auch der anderen Aufgabenträger, deren Gebiete an den Regionalverband angrenzen oder vom NVP betroffen sind.

B 1.3

Verfahrensablauf

B 1.3.1

Beschluss durch die Verbandsversammlung, Aufstellungsablauf, Beteiligungsverfahren, Beteiligte

Das Verfahren zur Aufstellung des NVP orientiert sich an den Vorgaben des § 6 NNVG. Der NVP wurde durch die Verbandsversammlung am 5. Dezember 2019 beschlossen. Der Beschluss wurde vorbereitet durch Beratungen des Ausschusses für Regionalverkehr und des Verbandsausschusses. Im Beteiligungsverfahren wurden alle erforderlichen Einrichtungen, Behörden, Verbände und angrenzenden Aufgabenträger gem. § 6 Abs. 4 NNVG beteiligt.

B 1.3.2

Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen

Im Rahmen einer vorgezogenen Beteiligung wurden verschiedene Arbeitsgemeinschaften, Informationsveranstaltungen sowie weitere Termine durchgeführt, darunter auch regelmäßige Treffen mit den Verkehrsunternehmen, die im Rahmen eines gemeinsamen Arbeitskreises mitwirkten.

Die Verkehrsunternehmen konnten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Stellungnahmen abgeben.

B 2

Organisation des ÖPNV

Am ÖPNV im Großraum Braunschweig sind verschiedene Akteure beteiligt. Zentraler Akteur ist der Regionalverband als Aufgabenträger für den ÖPNV. Er stellt den Nahverkehrsplan als zentrales Steuerungsinstrument für die Entwicklung des ÖPNV im Großraum 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 SPNV und 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 Elektro-Netz Niedersachsen-Ost (ENNO) hat der Regionalverband 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.

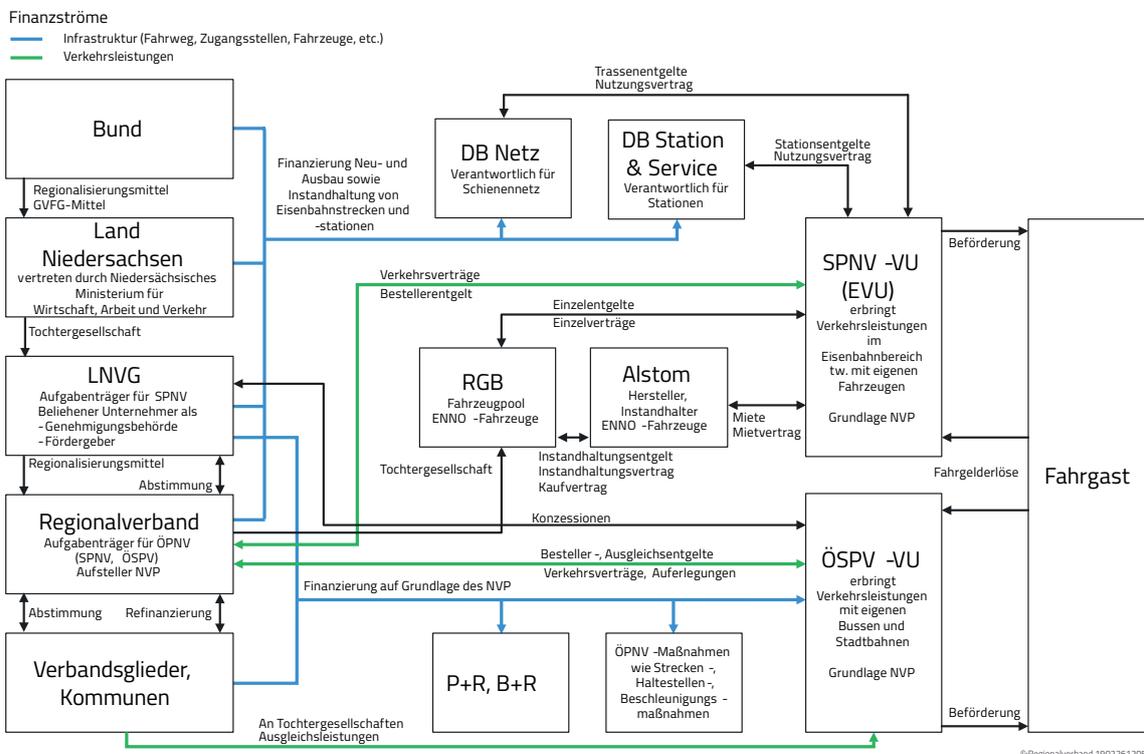
Die Festlegung der Tarife liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen sowie dem Regionalverband, die im Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) zusammengeschlossen sind.

Die Zuständigkeiten und Finanzströme sind in der Abbildung B2 dargestellt.

Zuständigkeiten im ÖPNV im Großraum Braunschweig

B 2
Abbildung

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



B 2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen (SPNV, Stand 01.01.2020)

Im Großraum Braunschweig bieten folgende Verkehrsunternehmen Leistungen im SPNV an (siehe Karte B2.1):

DB Regio AG (Region Nord, Marktgebiet Niedersachsen)

Im Großraum 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 (RB44/48), Schöppenstedt (RB45) und Herzberg (RB46) sowie die Strecke Bad Harzburg – Kreiensen – Göttingen (RB82). Darüber hinaus betreibt DB Regio Nord einige Verstärkerfahrten von Braunschweig über Königslutter nach Helmstedt. Das Netz wird unter dem Namen „Harz-Weser-Netz“ vermarktet.

erixx GmbH

Im Großraum Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 2“ (DINSO 2) von der erixx GmbH betrieben, die mehrheitlich zum privaten Netinera-Verkehrskonzern gehört. 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.

DB Regio AG (Region Südost, Marktgebiet Sachsen-Anhalt)

Im Großraum 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). Die RB40 wird unter dem Namen „Elbe-Saale-Bahn“ vermarktet.

metronom Eisenbahngesellschaft mbH

Im Großraum Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost“ (ENNO) von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH betrieben, die mehrheitlich den beiden privaten Verkehrskonzernen Netinera und BeNeX gehört. Dieses Teilnetz umfasst in der Region die Strecken von Hildesheim über Braunschweig nach Wolfsburg (RE50) und von Wolfsburg über Gifhorn nach Hannover (RE30). Das Netz wird unter dem Namen „enno“ vermarktet.

WestfalenBahn GmbH

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

abellio Rail Mitteldeutschland GmbH

Im Großraum Braunschweig wird das SPNV-Wettbewerbsnetz „Dieselnetz Sachsen-Anhalt“ (DISA) von der abellio Rail Mitteldeutschland GmbH betrieben, die komplett zum privaten abellio-Verkehrskonzern gehört. Zum Netz gehören in der Region die Linien von Wolfsburg nach Stendal (RB35) und Magdeburg (RB36, RE6) sowie von Goslar nach Halle/Saale (RE4), Magdeburg (RE21) und Berlin (HBX).

Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig

B 2.1
Karte



B 2.2

Konzessionierte Verkehrsunternehmen (ÖSPV, Stand 01.01.2020)

Im Großraum 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 B2.2), die Hauptsitze sind in Tabelle B2.2 dargestellt und in Karte B2.2 aufgelistet:

Regionalbus Braunschweig GmbH

Im Bereich des Regionalverbandes betreibt die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) Linienverkehre im Landkreis Wolfenbüttel (Samtgemeinde Baddeckenstedt).

Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

Die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG) betreibt die Stadtverkehre in Salzgitter, Wolfenbüttel, Helmstedt und Bad Harzburg. Linienverkehr wird zwischen Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt bzw. Salzgitter-Thiede und Braunschweig geleistet. 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.

Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH

Die Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH betreiben im südwestlichen Teil des Landkreises Wolfenbüttel verschiedene Linien sowie die Linie 335 Wolfsburg – Velpke – Oebisfelde, die von Wolfsburg über die im Norden des Landkreises Helmstedt gelegenen Ortschaften bis nach Oebisfelde führt. Außerdem wurden die Genehmigungen für die Linien des Teilnetzes 14 (mit Ausnahme der Linie 164) im Landkreis Gifhorn zum 2. Oktober 2017 durch die LNVG von der VLG auf den Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH (VOG GmbH) übertragen; die Betriebsführung wurde von der VOG GmbH auf die Verkehrsbetriebe Bachstein übertragen.

Hahne Reisen KG

Im Verbandsgebiet führt das Verkehrsunternehmen Hahne Reisen KG den Linienverkehr von Braunschweig 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.

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 Sickinge oder die Stadt Wolfenbüttel mit Linienverkehren direkt an Braunschweig angebunden.

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.

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, Brome/Rühen und Meinersen. Einige der Omnibuslinien stellen Verbindungen zwischen dem Landkreis und den Städten Braunschweig und Wolfsburg her.

Reisebüro Schmidt GmbH

Die Reisebüro Schmidt GmbH führt Linienverkehr im Bereich des östlichen Landkreises Wolfenbüttel, in den Samtgemeinden Elm-Asse, Sickte und in der Gemeinde Cremlingen durch und betreibt u. a. die RegioBus-Linien 730 und 740.

Kraftverkehr Mundstock GmbH**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 (PVG) übertragen. Die Peiner Verkehrsgesellschaft mbH ist seit 2006 Verbundpartner im Verbundtarif Region Braunschweig.

Pülm-Reisen GmbH

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

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.

Bischof-Brauner GbR

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

Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH

Die Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH (ONS) hat mit Wirkung zum 1. Januar 2019 die Genehmigungen für die Teilnetze 51 und 53 im Landkreis Peine erhalten.

HarzBus GbR

Die HarzBus GbR hat mit Wirkung zum 1. September 2019 die Genehmigungen für die Teilnetze 81 und 82 im Landkreis Goslar erhalten. Das Unternehmen ist ein Konsortium der drei Verkehrsunternehmen Pülm-Reisen GmbH, Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH und Reisebüro Schmidt.

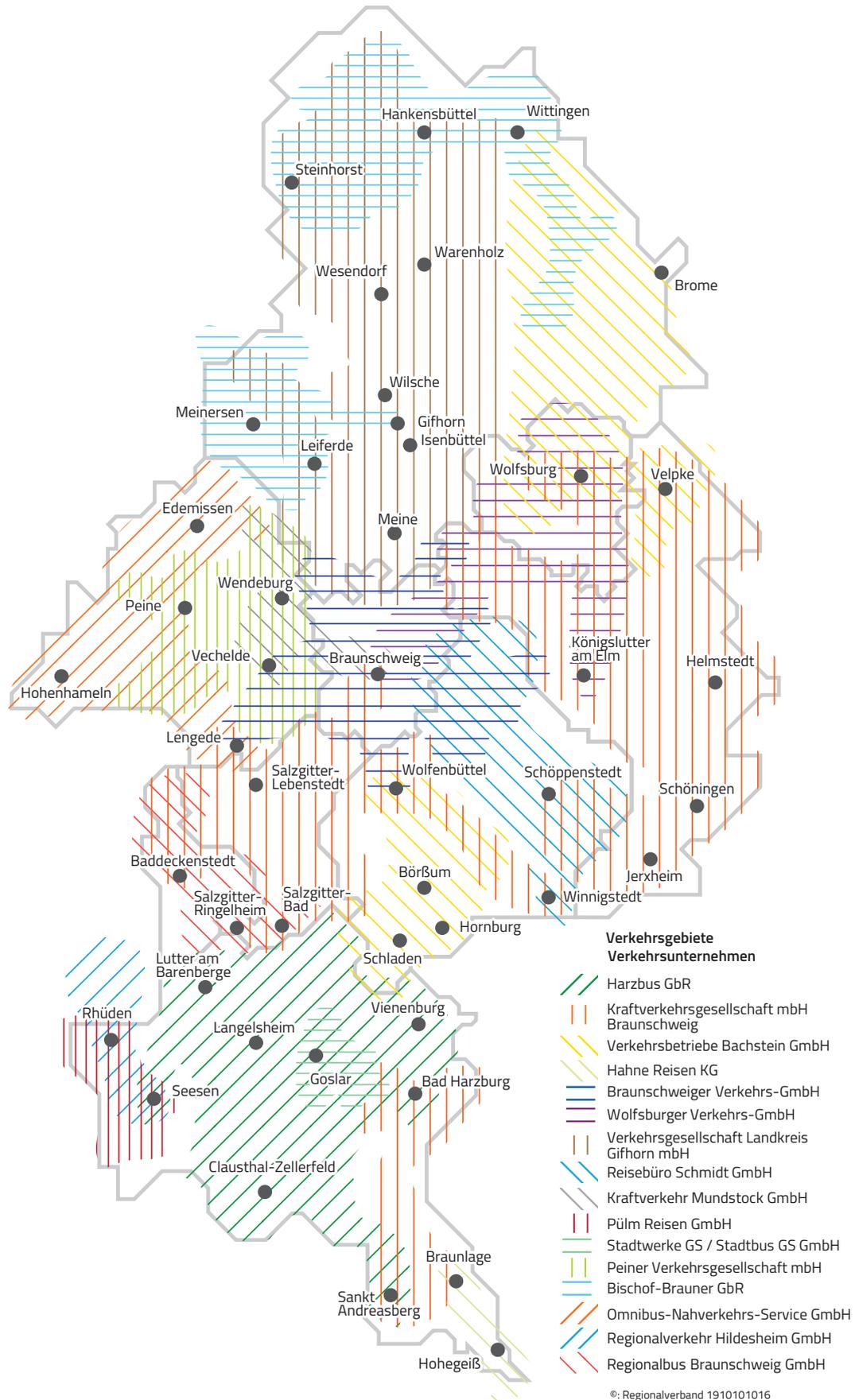


Hauptsitz der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig

Nr.	Unternehmenssitz	Straße	Ort
Regionalbus Braunschweig GmbH			
1	Hamburg	Sachsenfeld 4	20097 Hamburg
Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH			
2	Salzgitter	In den Blumentriften 1	38226 Salzgitter
Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH (Zweigniederlassungen)			
3	Hornburg	Vor dem Dammtor 18	38315 Hornburg
4	Wolfsburg-Vorsfelde	Heinrichswinkel 1	38448 Wolfsburg
Hahne Reisen KG			
5	Braunlage	Lange Straße 2	38700 Braunlage
Braunschweiger Verkehrs-GmbH			
6	Braunschweig	Am Hauptgüterbahnhof 28	38126 Braunschweig
Wolfsburger Verkehrs GmbH			
7	Wolfsburg	Borsigstraße 28	38446 Wolfsburg
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH			
8	Gifhorn	Wolfsburger Str. 1	38518 Gifhorn
Reisebüro Schmidt GmbH			
9	Wolfenbüttel „SchmidtTerminal“	Halchtersche Straße 33	38304 Wolfenbüttel
Kraftverkehr Mundstock GmbH			
10	Vechede-Wedtlenstedt	Kurze Wanne 1	38159 Vechede
Peiner Verkehrsgesellschaft mbH			
11	Peine	Am VfB Platz 3	31226 Peine
Pülm Reisen GmbH			
12	Rhüden	Schlackenstraße 16	38723 Seesen
Stadtwerke Goslar / Stadtbus Goslar GmbH			
13	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
Bischof-Brauner GbR			
14	Wesendorf	Wittinger Straße 31–33	29392 Wesendorf
Omnibus-Nahverkehrs-Service ONS GmbH			
15	Edemissen-Edesse	Lerchenfeldstr. 28	31234 Edemissen-Edesse
HarzBus GbR			
16	Seesen/Rhüden	Schlackenstraße 16	38723 Seesen/Rhüden

B.2.2
Karte

Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig





A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV
(Qualitätsanforderungen)

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Finanzierung und Förderung

C Planungsgebiet

C 1 Administrative Gliederung

Das Planungsgebiet umfasst den Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig 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 31.12.2019). Zur besseren Übersicht sind die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinden in Tabelle C1 aufgelistet.

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

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



Kreisfreie Städte, Einheits- und Samtgemeinden im Verbandsgebiet (Stand: 31.12.2019)

C 1
Karte

Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden

LK GF	SG Meinersen	SG Heeseberg	SG Elm-Asse
SG Boldecker Land	Hillerse	Beierstedt	Dahlum
Barwedel	Leiferde	Gevensleben	Denkte
Bokensdorf	Meinersen	Jerxheim	Hedeper
Jembke	Müden/Aller	Söllingen	Kissenbrück
Osloß	SG Papenteich	SG Nord-Elm	Kneitlingen
Tappenbeck	Adenbüttel	Frellstedt	Semmenstedt
Weyhausen	Meine	Räbke	Remlingen
SG Brome	Rötgesbüttel	Süplingen	Roklum
Bergfeld	Schwülper	Süplingenburg	Schöppenstedt
Brome	Vordorf	Warberg	Uehrde
Ehra-Lessien	SG Wesendorf	Wolsdorf	Vahlberg
Parsau	Groß Oesingen	SG Velpke	Winnigstedt
Rühen	Schönewörde	Bahrdorf	Wittmar
Tiddische	Ummern	Danndorf	SG Oderwald
Tülau	Wagenhoff	Grafhorst	Cramme
SG Hankensbüttel	Wahrenholz	Groß Twülpstedt	Dorstadt
Dedelstorf	Wesendorf	Velpke	Flöthe
Hankensbüttel	LK GS	LK WF	Heiningen
Obernholz	SG Lutter am Barenberge	SG Baddeckenstedt	Ohrum
Sprakensehl	Hahausen	Baddeckenstedt	Börßum
Steinhorst	Lutter am Barenberge	Burgdorf	SG Sickte
SG Isenbüttel	Wallmoden	Elbe	Dettum
Calberlah	LK HE	Haverlah	Erkerode
Isenbüttel	SG Grasleben	Hedeper	Evensen
Ribbesbüttel	Grasleben	Heere	Sickte
Wasbüttel	Mariental	Sehlide	Veltheim (Ohe)
	Querenhorst		
	Rennau		

Räumliche Struktur

Zentralörtliche Gliederung

Mit dem Konzept der Zentralen Orte geht eine auf die zentralörtlichen Bereiche ausgerichtete Funktions-, Arbeits- und Wohnstättenkonzentration einher. In den Zentralen Orten, festgelegt im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2017 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 des ZGB (heute Regionalverband; 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 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.

Zentrale Orte höherer Stufe nehmen zugleich Versorgungsaufgaben nachrangiger Zentraler Orte wahr. Zentrale Orte 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 Verkehrsstationen 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.

Im Großraum 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.

Das RROP für den Großraum Braunschweig wird derzeit überarbeitet und die Grundzentren entsprechend hinsichtlich ihrer Ausweisung überprüft. Für die Ausweisung von Zentralen Orten ist das jeweils rechtskräftige LROP bzw. RROP verbindlich. Die oben gemachten grundsätzlichen Aussagen zum System der Zentralen Orte sollen weiterhin Bestand haben.

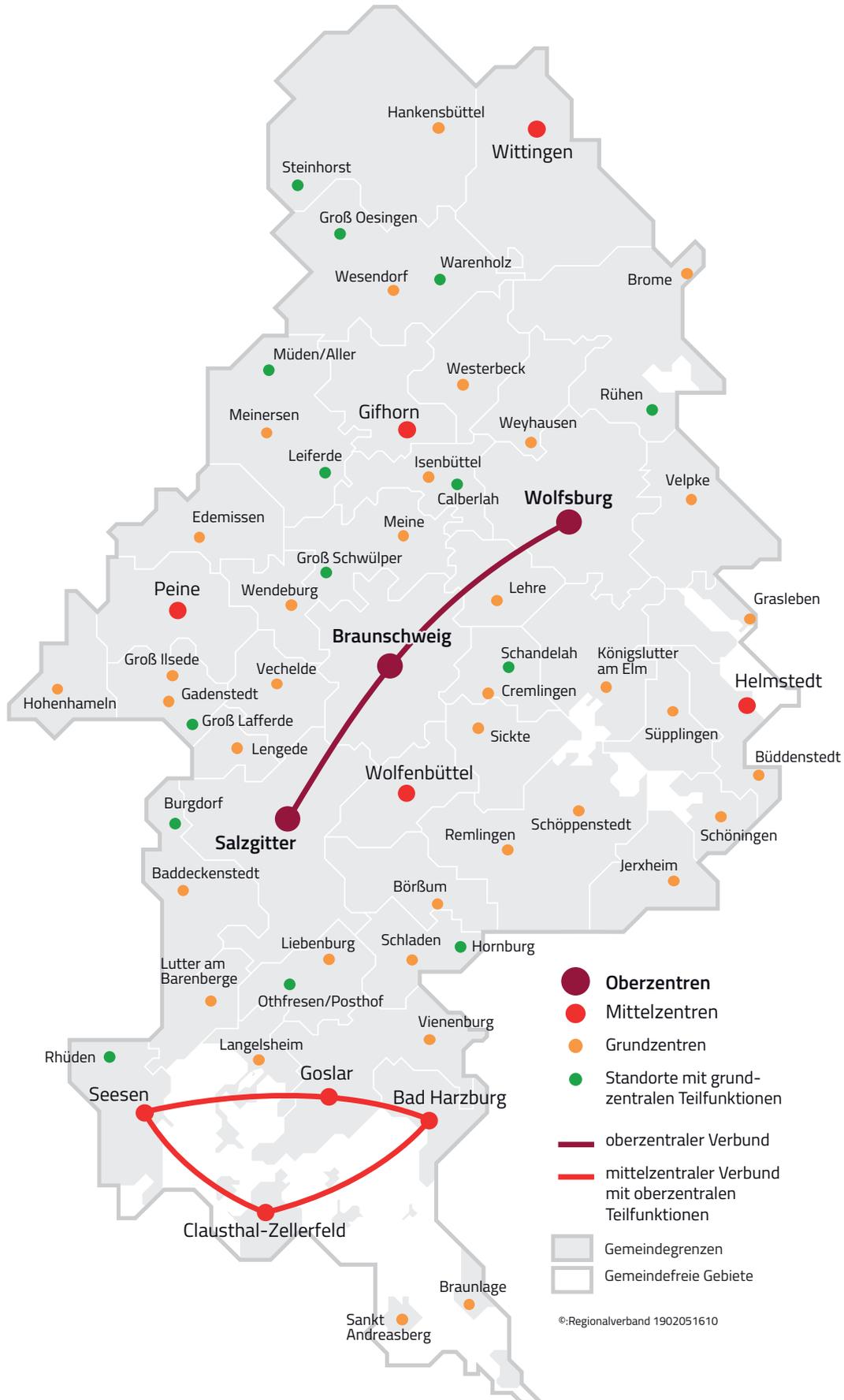
Stadtumlandbereiche

Insbesondere der oberzentrale Verbund und die Mittelzentren sind die Dienstleistungs- und Arbeitsmarktorde der Region, während die Umlandgemeinden vorrangig Wohnfunktionen wahrnehmen. Seit drei bis vier 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 weiterwachsende 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.

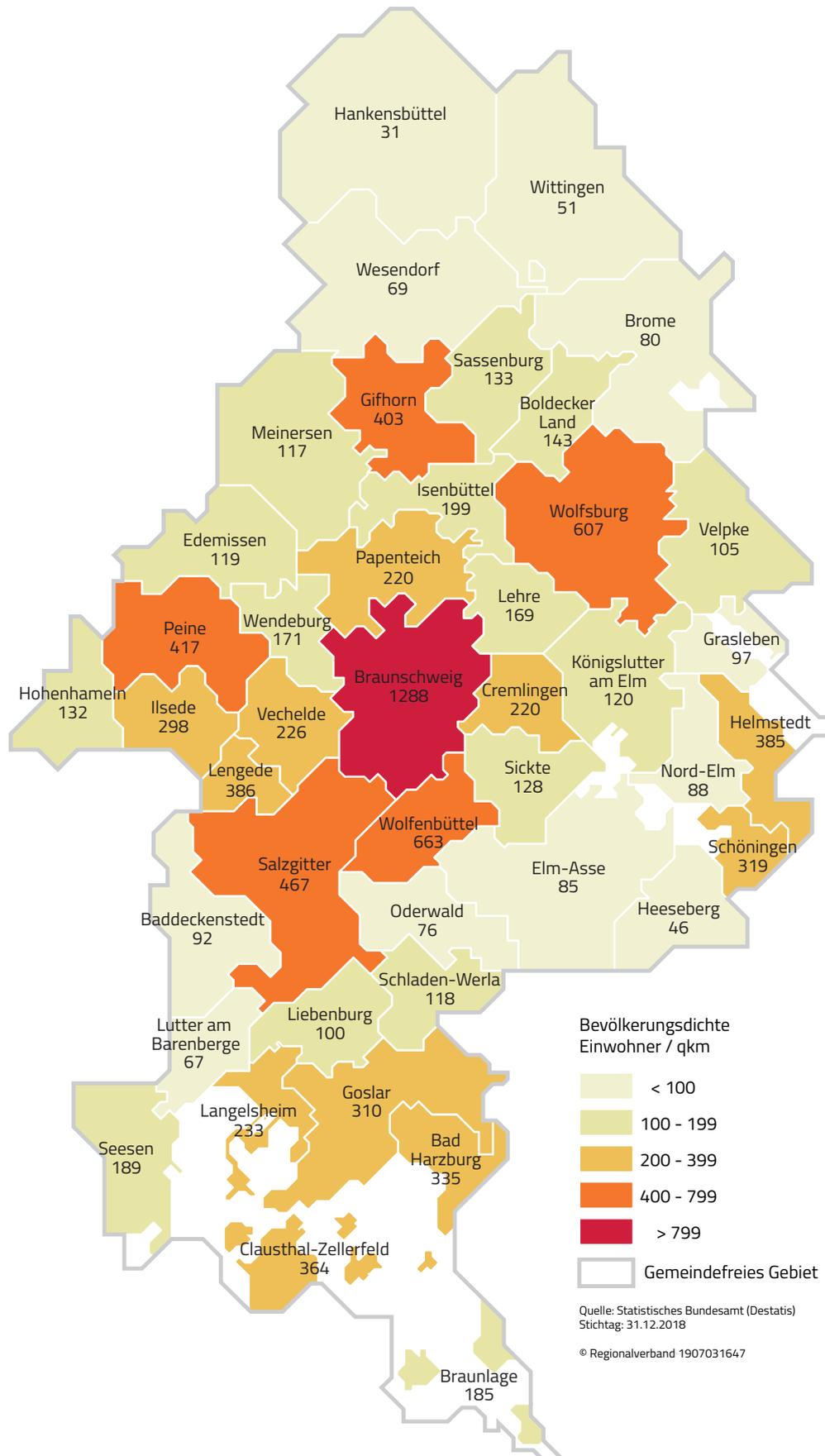
Neben dem Städtenetz der Mittelzentren und dem oberzentralen Bereich ist die Siedlungsstruktur im Großraum Braunschweig durch einen hohen Dispersionsgrad gekennzeichnet, d. h. eine Vielzahl kleiner Gemeinden ist über den ländlich strukturierten Raum verteilt. Dies zeigt sich auch in der Bevölkerungsdichte (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, desto stärker verteilen sich die Verkehrsströme. Die Verlagerung des MIV auf den ÖPNV ist im Großraum Braunschweig durch die Vielzahl an Quell- und Zielorten um ein Vielfaches schwieriger als in monozentrischen Regionen.

Zentrale Orte (RROP 2008)



Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm) (Stand: 31.12.2017)

C 2.1/2
Karte

C 2.2

Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung

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 isoliert gelegenen Zentren zusammen, sodass sich teilträumliche Entwicklungsachsen herausbilden. In diesen teilträumlichen Entwicklungsachsen existieren überdurchschnittliche Verkehrsbeziehungen, die gleichermaßen Ausbildungs-, Berufs- sowie Einkaufs- und Freizeitverkehr betreffen.

Im Großraum Braunschweig haben sich teilträumliche Siedlungsachsen mit einer unterschiedlich dichten Abfolge von Siedlungskonzentrationen herausgebildet. Im Rahmen der Neuaufstellung des RRÖP werden die Siedlungsachsen identifiziert und überprüft. Dabei sind die nachfolgenden punktaxialen Siedlungsachsen vorgesehen. Die Ausweisungen im rechtskräftigen RRÖP sind entscheidend:

- Braunschweig – Meine – Rötgesbüttel – Isenbüttel – Gifhorn – Wagenhoff – Wesendorf-Wahrenholz
- Wolfsburg – Brechtorf – Rühren
- Wolfsburg – Allerbüttel – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn
- Wolfsburg – Danndorf – Velpke
- Braunschweig – Wendhausen – Lehre – Flechtorf – Wolfsburg
- Braunschweig – Klein Gleidingen – Denstorf – (Wedtlenstedt) – Vechede
- Braunschweig – Klein Schöppenstedt – Cremlingen
- Braunschweig – Hülperode – Rothemühle – Klein Schwülper – Groß Schwülper
- Salzgitter-Lebenstedt – Lengede – Klein Lafferde – Groß Lafferde – Gadenstedt – Groß Ilsede – Klein Ilsede – Peine
- Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bleckenstedt – Salzgitter-Beddingen – Salzgitter-Sauingen – Salzgitter-Üfingen – Salzgitter-Thiede – Braunschweig
- Braunschweig – Hötzum – Sickte
- Bad Harzburg – Göttingerode – Goslar – Astfeld – Langelsheim

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 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 Schienenstrecken, verbunden mit einer höheren Wirtschaftlichkeit.

Siedlungsentwicklungen abseits der ÖPNV-Bediensachsen benötigen eine kostenintensive Verkehrserschließung, 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 erschließenden Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Die Belange des ÖPNV sollen im Rahmen

der Bauleitplanung und bei informellen Planungen gegen und unter anderen öffentlichen und privaten Belangen gerecht abgewogen werden. Neue Bauflächen (Flächennutzungsplan), Baugebiete (Bebauungsplan) und weitere Vorhaben (Vorhaben- und Erschließungsplan), die Verkehr erzeugen, sollen aus Sicht des ÖPNV dort entstehen, wo vorhandene oder geplante Eisenbahn-, Stadtbahn- oder Buslinien mindestens im ganztägigen Stundentakt verkehren und vorhandene oder geplante Stationen bzw. Haltestellen die Gebiete erschließen. 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 für Stadtbahn- und Bushaltestellen Erschließungsradien von 300 bis 500 m und für Verkehrsstationen der Eisenbahn bis zu 1.000 m anzusetzen sind, da der maßgebende Anteil der Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle bzw. Verkehrsstation kommt und diese Entfernungsbereiche dafür noch akzeptiert werden. Darüber hinaus können Zubringerverkehre des ÖPNV, vor allem (elektrisch betriebener) Fahrradverkehr in Kombination mit B+R und auch P+R den Einzugsbereich erweitern.

Verkehrswege

C 3

Die hier relevanten Verkehrswege umfassen die Schieneninfrastruktur für den SPNV sowie die Stadtbahnstrecken in der Stadt Braunschweig und die Straßen, auf denen die Angebote im ÖSPV abgewickelt werden. Die Verkehrsangebote der Regionalbahnzüge, die auf der 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 i. d. R. durch gut ausgebaute Bundesstraßen auf kurzem Wege mit den Ober- und Mittelzentren verbunden. Damit der SPNV für potenzielle Fahrgäste attraktiver wird, sind daher gegenüber heute vor allem die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr zu verkürzen. Dafür sind die Streckengeschwindigkeiten zu erhöhen, Strecken auszubauen und die Vernetzung zu optimieren.

Ebenso stehen die Angebote des regionalen und lokalen ÖSPV in Konkurrenz zu dem gut ausgebauten weiteren Straßennetz im Großraum Braunschweig. Daher sind für den ÖSPV Beschleunigungsmaßnahmen umzusetzen, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten.



Mobilität der Regionsbewohner

Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen

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

Für den NVP 2020 wurden Auswertungen mit dem Verkehrsmodell für den Großraum Braunschweig für das Bezugsjahr 2016 durchgeführt. Das Verkehrsmodell basiert auf den Strukturdaten (z. B. Bevölkerungsdaten) des Bezugsjahres 2016 und dem Verkehrsverhalten (2010) auf Grundlage einer Haushaltsbefragung. Das Modell bildet die Verkehrsnachfrage an Werktagen ab.

Die Verkehrsströme im Großraum Braunschweig wurden von der WVI für das Jahr 2016 als Summe über alle Verkehrszwecke (Beruf/Arbeit, dienstliche Erledigung, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, sonstige private Erledigung) ausgewertet. Auf die besondere Entwicklung der Pendlerzahlen wird in Kapitel C4.2 vertieft eingegangen. Für die Darstellung und Analyse der Verkehrsströme wird die aktuell gültige administrative Gliederung benutzt, um die Verkehrsströme darzustellen. 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 bis Donnerstag)

Stark = 20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen
(Kernwoche Dienstag bis Donnerstag)

Bedeutend = 10.000 bis 19.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen
(Kernwoche Dienstag bis Donnerstag)

Bemerkenswert = 5.000 bis 9.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen
(Kernwoche Dienstag bis Donnerstag)

Die Klasse 4.000 bis 4.999 Personenfahrten/24h an einem Tag in beide Richtungen
(Kernwoche Dienstag bis 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 im Großraum Braunschweig. Sehr stark sind auch die Beziehungen 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 Wendeburg und Lehre sowie der Samtgemeinde Sickte. 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 der Stadt Königslutter sowie der Gemeinde Lengede und der Samtgemeinde Elm-Asse.

Allerdings ist die Gesamtmobilität zwischen Braunschweig – Wolfsburg, Braunschweig – Samtgemeinde Papenteich, Braunschweig – Wolfenbüttel und Braunschweig – Salzgitter im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2016 (NVP 2016) leicht zurückgegangen. Diese Relationen gehören jedoch nach wie vor zu den sehr starken Verkehrsbeziehungen im Großraum Braunschweig. Auch die Verkehrsbezie-

hungen zwischen der Stadt Braunschweig und der Stadt Helmstedt und der Samtgemeinde Isenbüttel sind zurückgegangen. Eine Zunahme der Gesamtmobilität ist zwischen der Stadt Braunschweig und den Samtgemeinden Sickte und Elm-Asse zu beobachten.

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

Die Gesamtmobilität zwischen der Stadt Salzgitter und der Stadt Wolfenbüttel ist fast unverändert hoch geblieben. Deutlich zugenommen hat die Gesamtmobilität zwischen der Stadt Salzgitter und der Gemeinde Lengede.

Wolfsburg weist ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu allen umliegenden Einheits- und Samtgemeinden auf. Neben denen zur Stadt Braunschweig (s. o.) bestehen starke Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und den Samtgemeinden Boldecker Land, Brome und Velpke, bedeutende Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und den Städten Gifhorn und Königslutter sowie der Gemeinde Lehre und der Samtgemeinde Isenbüttel, bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und der Stadt Helmstedt sowie der Gemeinde Sassenburg und der Samtgemeinde Papenteich.

Die Verkehrsbeziehungen von der Stadt Wolfsburg zu den Umlandgemeinden sind seit dem NVP 2016 konstant geblieben oder haben leicht zugenommen.

Die Mittelzentren, die gleichzeitig Kreisstädte sind, haben ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu den umliegenden Einheits- und Samtgemeinden. Bedeutend sind in diesem Fall die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Gifhorn und der Gemeinde Sassenburg und den Samtgemeinden Wesendorf, 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 Samtgemeinden Grasleben und Nord-Elm sowie den Städten Schöningen, Königslutter und Wolfsburg existieren bemerkenswerte Verkehrsströme.

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

Die Stadt Goslar hat starke Verkehrsbeziehungen zur Stadt Bad Harzburg und bedeutende zu den Städten Langelsheim und Clausthal-Zellerfeld sowie zu der Gemeinde Liebenburg. Bemerkenswert sind noch die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Goslar und der Gemeinde Schladen-Werla sowie zur Stadt Salzgitter.

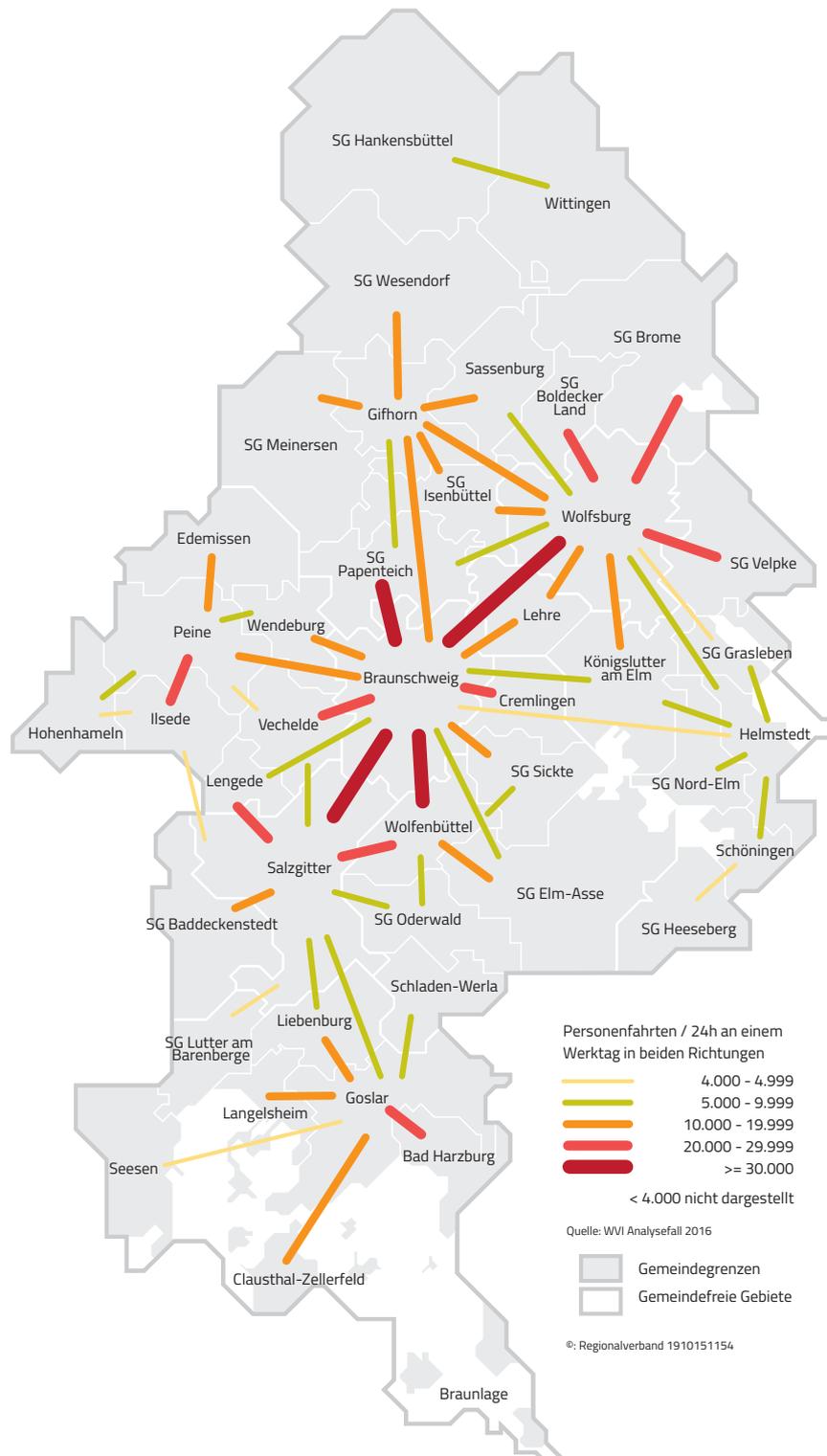
Die Stadt Peine weist starke Beziehungen zu der Gemeinde Ilsede auf. Zwischen der Stadt Peine und der Gemeinde Edemissen bestehen bedeutende Verkehrsbeziehungen, bemerkenswerte zwischen der Stadt Peine und den Gemeinden Wendeburg und Hohenhameln. Darüber hinaus besteht eine bedeutende Verkehrsbeziehung zwischen den Städten Peine und Braunschweig. Zudem sind bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen zwischen der Samtgemeinde Hankensbüttel und der Stadt Wittingen zu beobachten.

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 Städte und (Samt-)Gemeinden ein Verkehrsaufkommen (sogenannter Binnenverkehr), das häufiger höher ist, als die Verkehre über die kommunalen Grenzen hinweg.

Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (Gemeindegrenzen Stand: 2019)

C 4.1
Karte



C 4.2

Berufspendler

Das Verkehrsaufkommen der Berufspendler ist ein Teil des Gesamtverkehrsaufkommens und wird in Karte C4.2/1 gesondert dargestellt (Bundesagentur für Arbeit, 2017).

In der Karte C4.2/2 sind das Gesamtverkehrsaufkommen aus der Karte C4.1 (Stand 2016) und die relationsbezogenen Pendlerströme (Stand 2017) gemeinsam aufgeführt. Da hier nur qualitativ analysiert wird, wurden unterschiedliche Bezugsjahre akzeptiert. Aus der Gegenüberstellung (Berufs-) Pendleraufkommen zu Gesamtmobilität 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 der Stadt Braunschweig und mit etwas Abstand die Stadt Salzgitter. Vor allem die Zahlen der Einpendler in die Städte Braunschweig und Wolfsburg sind in den letzten Jahren weiter angestiegen.

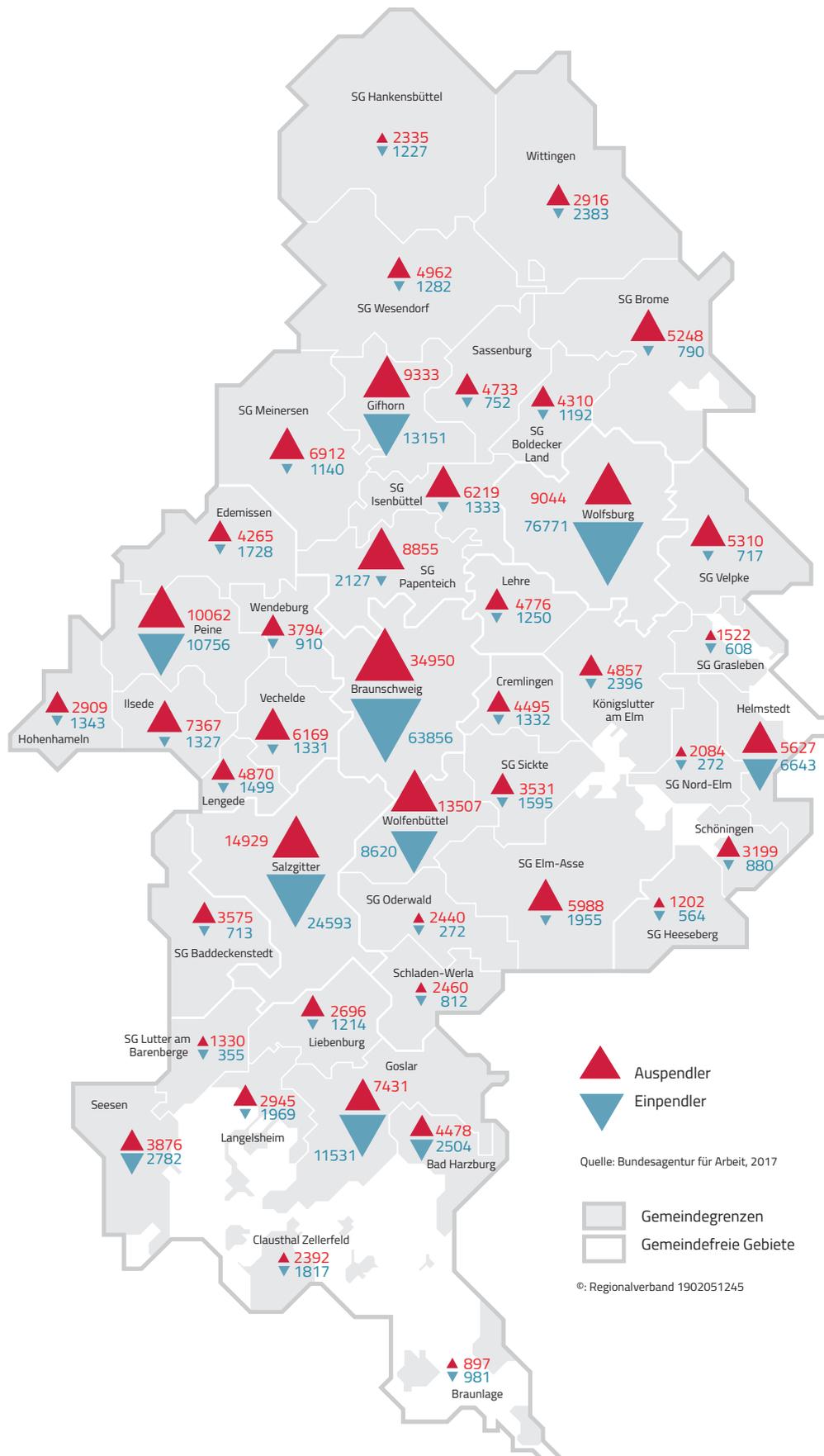
Im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen hat der Berufsverkehr im Großraum Braunschweig durchschnittlich einen Anteil von ca. 20 % am Gesamtverkehr. Auf bestimmten Relationen weicht dieser Prozentanteil, wie in Karte C4.2/2 ersichtlich, von diesem Durchschnittswert sehr deutlich ab.

So weist bei dem Vergleich von Berufsverkehr zu Gesamtverkehr vor allem der Berufsverkehr über die Stadtgrenze der Stadt Wolfsburg hinaus einen überproportional hohen Anteil auf.

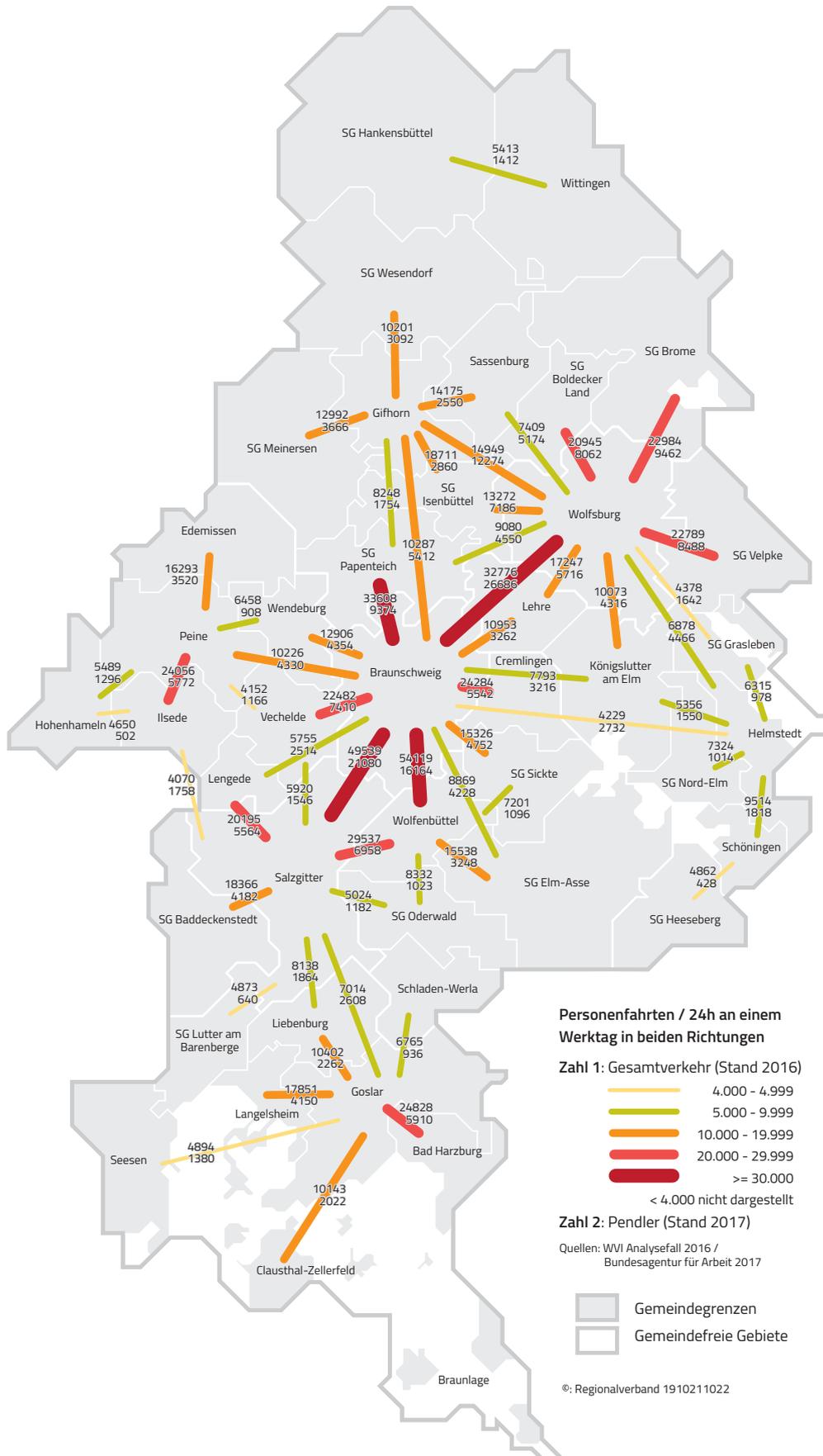
Zu diesen Pendlern innerhalb der Region kommen noch die Pendler aus den Gebieten außerhalb des Großraums Braunschweig hinzu. So sind z. B. die Pendlerzahlen aus Hannover nach Wolfsburg wie auch auf den Relationen Sachsen-Anhalt wie Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg und Magdeburg – Oebisfelde – Wolfsburg in den letzten Jahren stetig gestiegen. Infolgedessen hat sich auch die Nutzung der Eisenbahnverbindungen deutlich erhöht.

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

Berufspendler

C 4.2/1
Karte

Gesamtverkehr und Berufspendler



Verteilung des Verkehrsaufkommens

Verteilung nach Wegezweck

Auf Grundlage des Verkehrsmodells wurden Auswertungen zu den Wegezwecken der Bewohner im Jahr 2016 durchgeführt.

Die Ergebnisse sind für den Großraum Braunschweig als Verteilung des Verkehrsaufkommens nach dem Wegezweck am Zielort unter Berücksichtigung des Wegezwecks „Wohnung“ am typischen Werktag/Schultagen (Dienstag bis Donnerstag) dargestellt (Abbildung C4.3/1).

Den höchsten Anteil verzeichnen (Heim-)Wege in die eigene Wohnung, ebenso sind Freizeitwege, Wege zur Arbeit und zum Einkaufen bedeutend. Ausbildungswege, d. h. Wege zur Grundschule, Schule, Berufsschule und Hochschulen, machen dennoch einen Anteil von ca. 5 % aus.

Verteilung über den Tag (Tagesganglinien)

Das Verkehrsaufkommen und die Wegezwecke verteilen sich zeitlich über den Tag unterschiedlich.

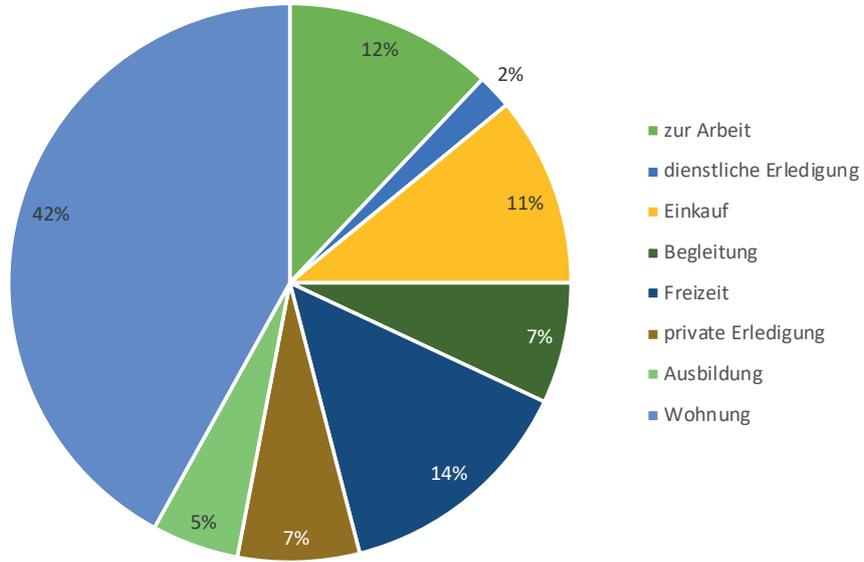
Im Allgemeinen gibt es morgens zwischen 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr eine ausgeprägte Spitze, die durch den Berufs- und Ausbildungsverkehr hervorgerufen wird. Am Nachmittag bis zum frühen Abend ist das Verkehrsaufkommen über einen längeren Zeitraum konsequent hoch, z. T. sogar höher als am Morgen. Dieses ist vor allem durch Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie beruflich bedingte (Rück-) Wege gekennzeichnet. Im Zeitraum zwischen diesen Spitzen dominieren die Wegezwecke Einkauf, Ausbildung (Rückwege), Freizeit und private Erledigungen.

Abbildung C4.3/2 zeigt den zeitlichen Verlauf der Verkehrsnachfrage im Großraum Braunschweig auf Basis der Haushaltsbefragung im Jahr 2010. Die Verteilung nach den benutzten Verkehrsmitteln verdeutlicht die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die besonders in den Hauptverkehrszeiten hervorsticht.

An Samstagen beginnen die Wege generell später und erreichen am Vormittag ihren höchsten Wert. Die Wegezwecke Einkauf und Freizeit haben den höchsten Anteil. Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr ist hier noch höher, der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) geringer als am Werktag. Die Sonntage werden vor allem für die Gestaltung von Freizeitaktivitäten genutzt. Die Wege werden verstärkt zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt.

C 4.3/1
Abbildung

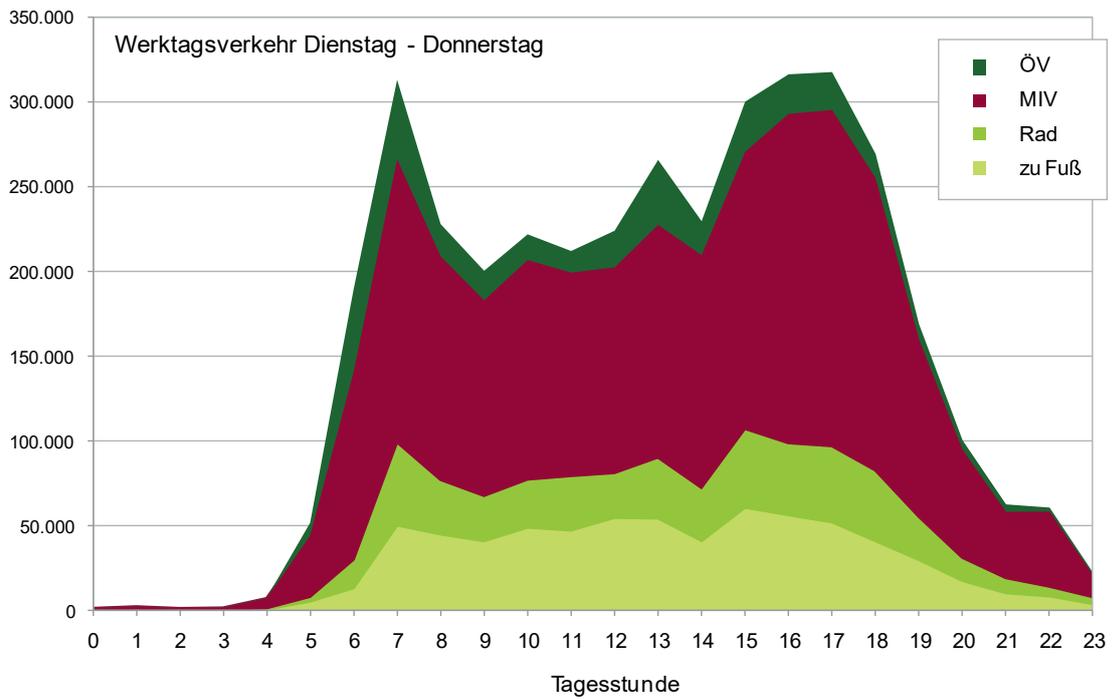
Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Dienstag–Donnerstag)



Quelle: WVI, Analysefall 2016

C 4.3/2
Abbildung

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



Quelle: WVI, 2010

Mobilität über die Regionsgrenze

In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenzen hinweg auf Grundlage der kreisfreien Städte und Landkreise für Niedersachsen sowie für das Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt dargestellt. Die Einteilung der betrachteten Gebietseinheiten wurde dabei gröber als innerhalb der Region gewählt. Die Basis bilden auch hier die Auswertungen aus dem Verkehrsmodell für den Analysefall 2016.

Die Verkehrsströme sind als Summe über alle Verkehrszwecke (zur Arbeit, dienstliche Erledigung, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, private Erledigung, Begleitung) 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 worden und stellen somit die Summe des Verkehrsaufkommens 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 bis 4.999 Personenfahrten/24h an einem Tag in beide Richtungen
(Kernwoche Dienstag–Donnerstag) ist zusätzlich als Schwellenbereich abgebildet worden.

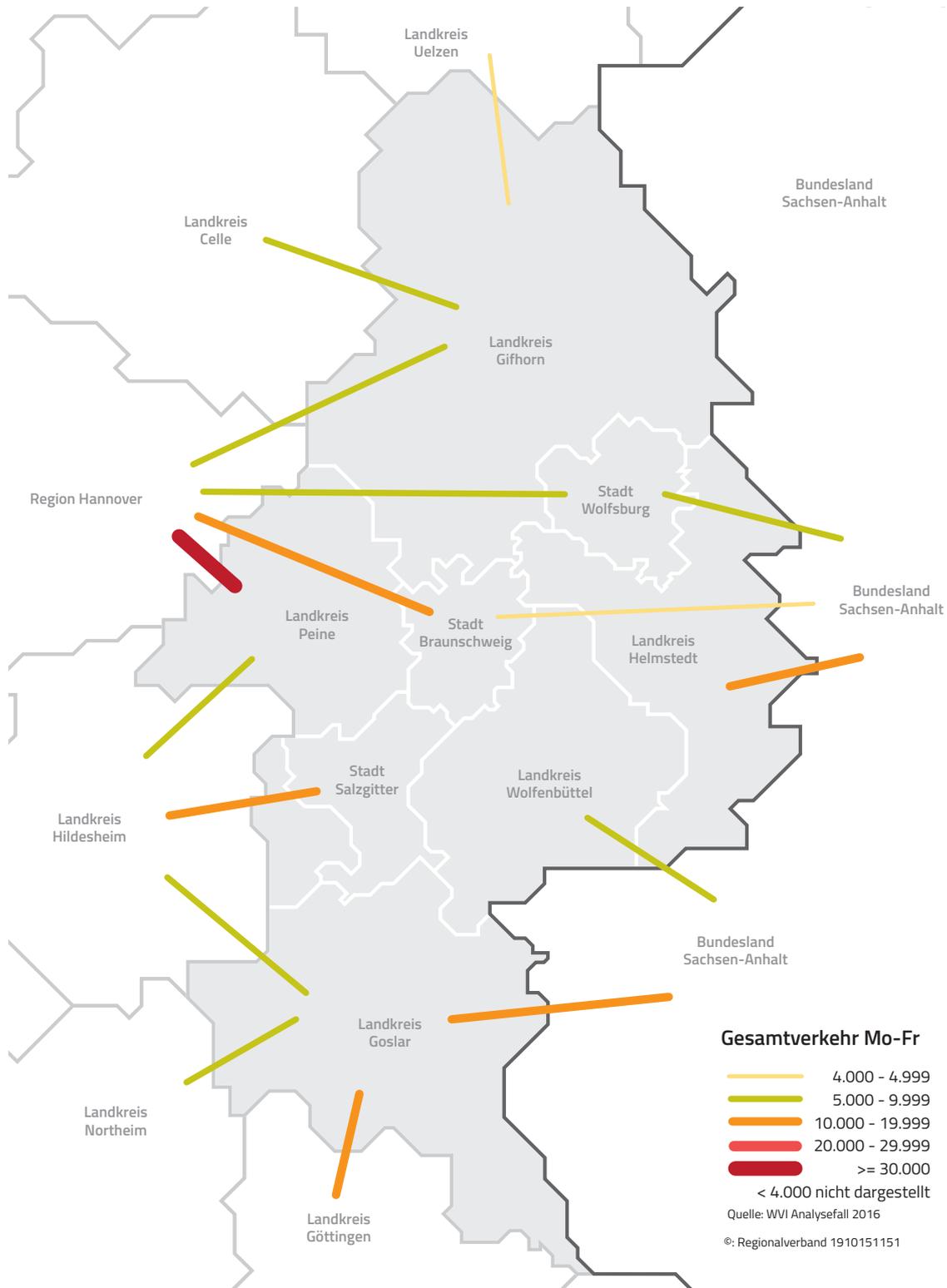
Die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und der Region Hannover sind bedeutend, ebenso zwischen der Stadt Salzgitter und dem Landkreis Hildesheim.

Zwischen der Stadt Wolfsburg und Magdeburg/Landkreis Börde und zur Region Hannover existieren wie zwischen dem Landkreis Gifhorn und der Region Hannover sowie dem Landkreis Celle bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen.

Bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen bestehen darüber hinaus zwischen dem Landkreis Goslar und den Landkreisen Northeim und Hildesheim, den Landkreisen Peine und Hildesheim sowie zwischen dem Landkreis Wolfenbüttel und dem Land Sachsen-Anhalt (vor allem im Korridor Landkreis Wolfenbüttel – Oschersleben/Halberstadt/Wernigerode).

Der Landkreis Peine weist sehr starke Verkehrsbeziehungen zur Region Hannover auf, als bedeutend sind die zwischen dem Landkreis Helmstedt und Magdeburg/Landkreis Börde sowie zwischen dem Landkreis Goslar und den Landkreisen Göttingen und Harz einzustufen.

Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze



Potenziale für den ÖPNV

Da Verhaltensänderungen sich nur langsam zeigen und zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine neueren Zahlen vorliegen, wird hier auf die Mobilitätsuntersuchung der WVI 2010 zurückgegriffen. Eine Aktualisierung ist im Zuge einer Haushaltsbefragung für das Jahr 2020/2021 vorgesehen. Die Ergebnisse

der Untersuchung von WVI aus 2010 besitzen allerdings immer noch eine hohe Aussagekraft, sodass bei der Prognose des Gesamtverkehrsaufkommens auf Auswertungen mit dem Verkehrsmodell zurückgegriffen werden kann.

Verkehrliche Grundannahmen und demographische Entwicklung

C 6.1

Die Mobilitätsuntersuchung der WVI 2010 zeigt für die Kernwoche Dienstag bis Donnerstag eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,59 Fahrten bzw. Wege pro Person und Tag. Die mittlere Wegehäufigkeit sinkt an Samstagen auf 3,05 und an Sonn- und Feiertagen auf 2,30 Fahrten bzw. Wege. Der deutschlandweite Trend verzeichnet einen leichten Rückgang in der Wegehäufigkeit bei einem geringfügigen Anstieg der täglich zurückgelegten Strecke und damit auch der Unterwegszeit (MiD 2017). Auswertungen mit dem Verkehrsmodell zeigen, dass der MIV das am stärksten genutzte Verkehrsmittel im Großraum Braunschweig ist und bleibt.

Die Gegenüberstellung der Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung aus der Untersuchung im verkehrlichen Fachbeitrag zum Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig (Abbildung C6.1) zeigt deutlich unterschiedliche Situationen zwischen den Städten und Landkreisen. In der Stadt Braunschweig werden weniger als die Hälfte der Wege im MIV durchgeführt. Die Mehrheit der Wege wird mit dem Umweltverbund getätigt, wobei das Fahrrad den Vorrang gegenüber dem Fußverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln hat. In den Städten Salzgitter und Wolfsburg beträgt der MIV-Anteil bis zu 60 %. In den Landkreisen liegt der Anteil MIV bei fast 70 %, der Anteil nicht motorisierter Fahrten und Wege bei 25 %, der des ÖV lediglich bei 6 %.

Die in der Abbildung C6.1 dargestellten Ergebnisse stammen aus Berechnungen für den Analysefall 2016 mit dem Verkehrsmodell Regionalverband Großraum Braunschweig. Im Vergleich zur Mobilitätsuntersuchung der WVI aus dem Jahre 2010 (WVI 2010) weist die werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖV einen geringeren Wert auf. Der Anteil des ÖV reduziert sich von 8 % auf 7 %. Der Vergleich der Auswertungen des Verkehrsmodells zu den Einsteigern je Verkehrssystem zwischen 2010 und 2016 zeigt, dass in Teilbereichen sehr wohl eine deutlich positive Entwicklung im ÖV zu verzeichnen ist. Insbesondere im SPNV ist die Zahl der Einsteiger von 48.500 Fahrgästen für das Jahr 2010 auf 53.400 Fahrgäste in der Analyse 2016 angestiegen. Dies entspricht einem Zuwachs um ca. 10 %. Das heißt im Umkehrschluss aber auch, dass der ÖPNV nicht, wie erhofft, am insgesamt weiter gestiegenen Mobilitätsbedürfnis partizipiert.

Eine Auswertung des Statistischen Landesamtes Niedersachsen zu der Verkehrsmittelnutzung bei Pendlern in Niedersachsen (2018) zeigt im Übrigen, dass in Niedersachsen der Trend in den letzten Jahren noch eher hin zur Pkw-Nutzung verläuft. Insofern kommen die Zuwächse im SPNV im Großraum Braunschweig auch als Erfolg bewertet werden. Die Veränderungen in den Stadtverkehren Braunschweig und Wolfsburg beruhen u. a. auf einer deutlich verbesserten Datengrundlage für die Modellierung der Verkehre. Die Fahrgastzählungen im Jahr 2015 ermöglichten eine differenziertere Kalibrierung der Stadtverkehre und Justierung des Verkehrsmodells. Die nächste Mobilitätsuntersuchung ist für 2020/2021 vorgesehen.

Der Bestand an Pkw und Krafträdern im Großraum Braunschweig ist gegenüber dem Stichtag 1. Januar 2016 (Gültigkeitsbeginn des NVP 2016) weiter angestiegen: Im Vergleich zu 768.500 Pkw und Krafträdern zu Beginn des Jahres 2016 hat die Zahl auf rund 781.300 Pkw und Krafträder Anfang 2018 (01.01.2018) zugenommen bei etwa konstanter Bevölkerungszahl. Unabhängig davon besaßen im Großraum Braunschweig (Stand 2010) 19 % der Haushalte keinen Personenkraftwagen (Pkw), in der Universitätsstadt Braunschweig betrug der Anteil der Haushalte ohne Pkw sogar 29 %. Aktuelle Untersuchungen zeigen für Deutschland, dass der Anteil an Haushalten ohne Pkw über die Zeit weitestgehend konstant geblieben ist (MiD 2017). Mit der steigenden Anzahl Kfz ist auch die Pkw-Verfügbar-

keit im Großraum Braunschweig nochmal angestiegen: 81 % der Personen über 18 Jahren verfügten bereits 2010 ständig oder zeitweise über einen Pkw.

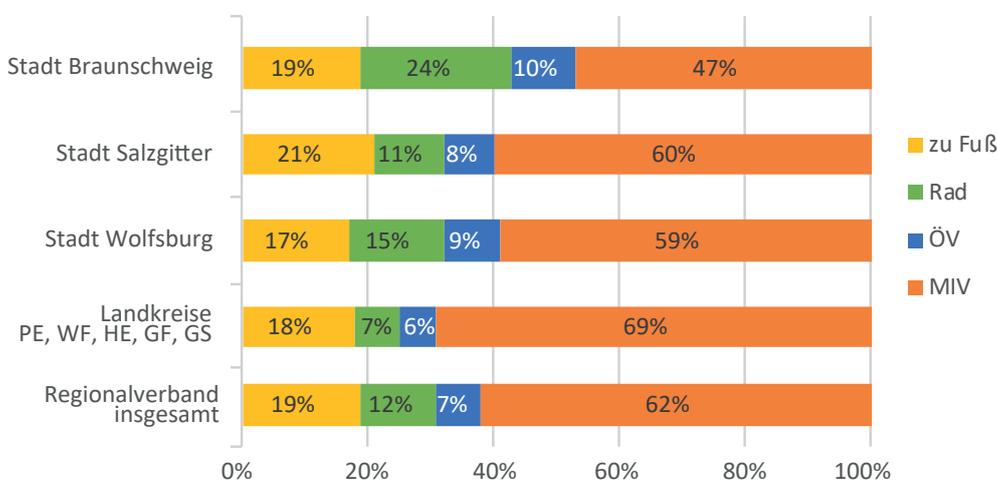
Eine gegenüber 1993 deutlich geringere Pkw-Verfügbarkeit zeigt sich dagegen bei den jüngeren Menschen vor allem in der Stadt Braunschweig. Während der Anteil junger Erwachsener mit Pkw in Braunschweig im Jahr 1993 noch zwischen 70 bis 80 % lag, ist der Wert im Jahr 2010 auf 50 bis 55 % abgesunken. Es zeigt sich, dass jüngere Menschen verstärkt andere Arten der Mobilität abseits des eigenen Pkw nutzen. Die für 2020/2021 geplante Mobilitätsuntersuchung wird hier sicherlich noch weitere Erkenntnisse bringen.

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 vor allem in den ländlichen Räumen 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 bemerkbar machen. Die CIMA-Prognose (CIMA 2017) für den Großraum Braunschweig sagt voraus, dass die Bevölkerungszahl in der Region bis 2030 weitestgehend stabil bleibt. Allerdings zeigen sich beim Blick auf die Entwicklungen in den Einheits- und Samtgemeinden schon bis dahin erhebliche regionale Unterschiede. So ist etwa 2030 mit einer Verstetigung der Bevölkerungsentwicklung der Region zu rechnen. 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 zwischen 2016 und 2030 im Großraum 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. In den ländlichen Räumen werden die Schülerzahlen, die bisher den ÖPNV in der Fläche bestimmt haben, weiter zurückgehen.

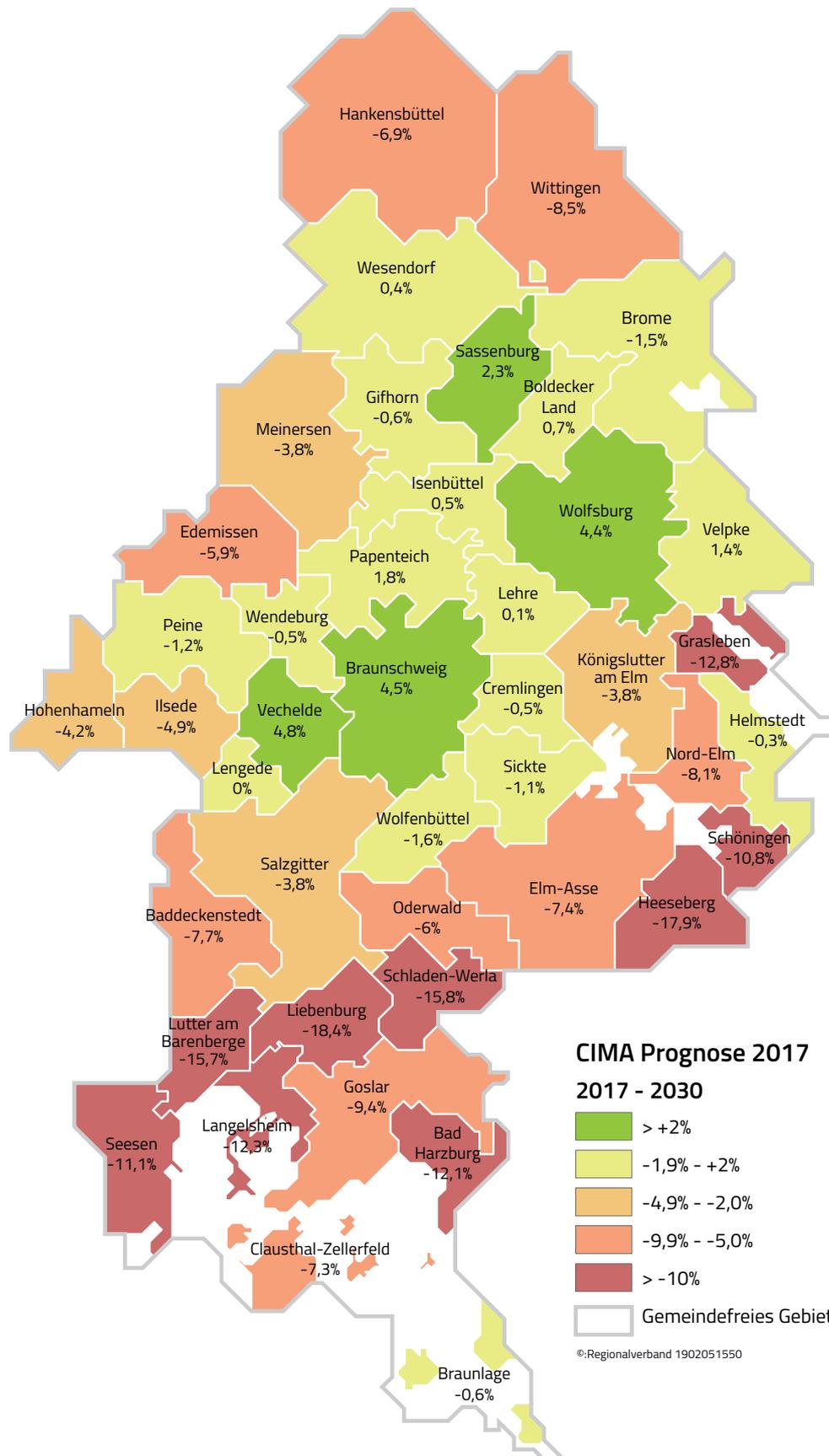
C 6.1 Abbildung

Verkehrsmittelnutzung im Großraum Braunschweig



Quelle: Verkehrlicher Fachbeitrag zum Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig, WVI, 2018

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2017–2030

C 6.1
Karte

C 6.2

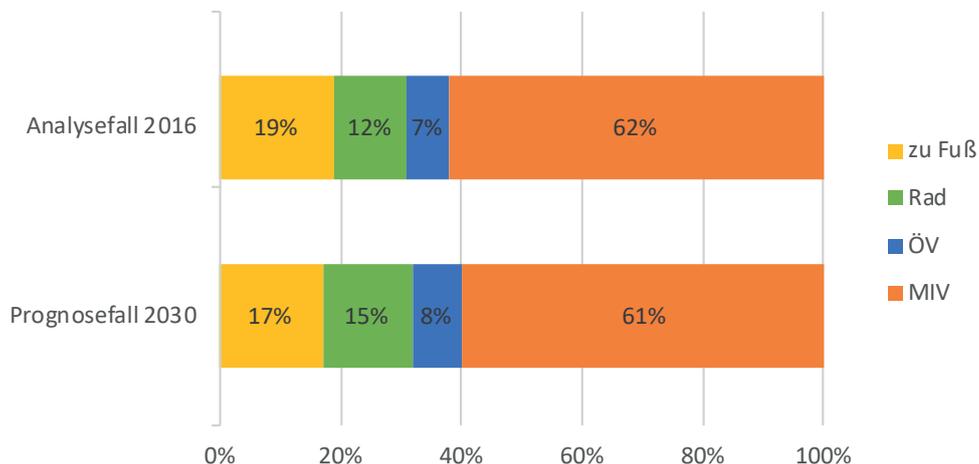
Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens

In dem verkehrlichen Fachbeitrag zum Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig wird für das Jahr 2030 ein Rückgang des Gesamtaufkommens der Fahrten und Wege der Regionsbewohner von rd. 2,6 % gegenüber dem Jahr 2015 prognostiziert. Die Verkehrsnachfrage sinkt damit etwas stärker als die Bevölkerung, die im gleichen Zeitraum um 1,8 % zurückgeht. Die einzelnen Verkehrsbeziehungen werden sich allerdings sehr unterschiedlich entwickeln. Den Zunahmen des Verkehrsaufkommens vor allem auf den Hauptrelationen stehen auf anderen Relationen Abnahmen gegenüber. Die grundsätzliche Struktur der in Kapitel C4 dargestellten ausgeprägten Verkehrsbeziehungen bleibt bestehen.

Die Prognose für 2030 geht davon aus, dass der prozentuale Anteil des MIV leicht zurückgehen wird. Dagegen steigen der ÖV sowie der Fahrradverkehr an. Der Anteil des Zufußgehens folgt dem allgemeinen Trend und wird zukünftig ohne weitere Maßnahmen zur Förderung konstant bleiben bzw. leicht zurückgehen.

C 6.2
Abbildung

Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split) für den Großraum Braunschweig



Quelle: Verkehrlicher Fachbeitrag zum Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig, WVI, 2018

Von dem Rückgang der Schülerzahlen wird vor allem der Busverkehr in den Landkreisen betroffen sein. Durch den Ausbau des Straßennetzes werden zusätzliche 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 erwartet, wie sie z. B. Richtung Wolfsburg zu verzeichnen sind. Umso wichtiger wird es, dass sich die Siedlungsentwicklung überwiegend an den ÖPNV-Bediensachsen orientiert, um die erhöhte Verkehrsnachfrage auf die vorhandenen und geplanten Angebote des regionalen und lokalen ÖPNV zu verlagern und damit einhergehend dessen Wirtschaftlichkeit auf der Verkehrsrelation zu steigern.

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

Potenziale für den ÖPNV

In verschiedenen Untersuchungen wurde ermittelt, welches Potenzial der ÖPNV hat. Um das Marktpotenzial (obere Nachfragegrenze, 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.

Für die Ermittlung des Marktpotenzials muss außerdem bekannt sein, welche Wege überhaupt mit dem ÖPNV mit einem vertretbaren Aufwand 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 alternativen Verkehrsmitteln).

Potenziale 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, Mobilitätsberatung und Informationsbereitstellung diesen subjektiven Wahlentscheid im Sinne des ÖPNV 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 und dem gegenüber attraktive ÖPNV-Tarife
- 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, durchgängig 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 im ÖPNV zu erreichen.

Auf den Relationen zwischen den Ober- und Mittelzentren innerhalb des Großraums Braunschweig und über die Region hinaus (insbesondere von/nach Hannover und Sachsen-Anhalt) bestehen 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 Busverbindungen angeboten werden.

Die Relationen Gifhorn – Braunschweig, Gifhorn – Wolfsburg, Wolfenbüttel – Braunschweig und Wolfenbüttel – Salzgitter sowie Peine – Vechelde – Braunschweig zeigen ebenso noch großes Potenzial, 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, dass erreichte Fahrgastniveau auch bei zurückgehenden Einwohnerzahlen mindestens 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. Umso wichtiger wird es hier sein, durch sogenannte flexible Bedienformen an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtete Angebote zu entwickeln, die auch Erfordernisse an die Wirtschaftlichkeit berücksichtigen.



- A Leitbild und langfristige Planungen
- B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren
- C Planungsgebiet
- D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV
(Qualitätsanforderungen)**
- E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV
- F Finanzierung und Förderung

D

Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV (Qualitätsanforderungen)

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 Leitbildes der „umweltgerechten Mobilitätsbewältigung“ (RROP 3.0) ist die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal-Split im Großraum Braunschweig oberstes Ziel bei der Ausgestaltung des ÖPNV.

Ein weiteres Ziel ist, vor dem Hintergrund der Ziele aus dem Masterplan 100% Klimaschutz des Regionalverbandes, die Senkung der Verkehrsleistung (in Kfzkm) im MIV. Auch hier kann der ÖPNV durch die komplette oder teilweise Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV, auch in Verbindung mit P+R, beitragen.

Der verkehrliche Fachbeitrag zum Masterplan 100% Klimaschutz beschreibt für den Großraum Braunschweig im Masterplanszenario die Einflüsse auf den ÖPNV-Anteil am Verkehrsaufkommen infolge einer kompakteren Siedlungsstruktur (Unterszenario Region der kurzen Wege), verbesserter ÖPNV-Angebote (Unterszenario ÖPNV-Offensive) sowie Entwicklungen und Maßnahmen zur Stärkung des Fahrradverkehrs (Unterszenario Radverkehrsoffensive), einschließlich notwendiger restriktiver Maßnahmen gegenüber dem MIV (z. B. Parkraummanagement). Dabei zeigte sich, dass, um alle im jeweiligen Betrachtungsraum wirkenden Einflussgrößen zu berücksichtigen, Zielwerte für den Modal-Split-Anteil des ÖPNV auf der Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung zu erarbeiten sind. Hier werden die verkehrsrelevanten Strukturdaten sowie alle Verkehrsarten (zu Fuß gehen, Fahrradverkehr, ÖPNV und MIV) im Zusammenhang und in ihren Abhängigkeiten betrachtet.

Die Kommunen können als freiwillige Aufgabe einen Verkehrsentwicklungsplan aufstellen. Der Regionalverband hat die verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung als gesetzliche Aufgabe übertragen bekommen. Auf dieser Ebene sind in den nächsten Jahren Modal-Split-Betrachtungen durchzuführen, die es ermöglichen, spezifische Zielwerte für den ÖPNV für einzelne Städte, Landkreise und Gemeinden abzuleiten. Grundlage dafür können die Ergebnisse der vom Regionalverband für 2020 geplanten regionsweiten Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Regionsbewohner sein.

Um die Entwicklung des Verkehrsgeschehens sowie die Veränderungen in den Verkehrsleistungen und bei der Nachfrage im ÖPNV im Rahmen der für den Regionalverband gesetzlich verankerten Verkehrsentwicklungsplanung beurteilen zu können, sind regelmäßig Kfz- und Fahrgastzählungen durchzuführen und die Daten dem Regionalverband zur weiteren Nutzung zur Verfügung zu stellen.

Damit die Bürgerinnen und Bürger, die im Großraum 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

Der ÖPNV stellt für viele Bürgerinnen und Bürger allerdings 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. Sie erfordert die sichere und schnelle Erreichbarkeit der bedarfsgerecht und möglichst barrierefrei ausgestalteten Verkehrsstation oder Haltestelle und eine sichere, möglichst kurze Fahrt in einem bedarfsgerechten Fahrzeug. Wenn ein Umstieg erforderlich wird, ist dieser zuverlässig zu gestalten und soll an einem bedarfsgerecht ausgestalteten Netzknoten erfolgen. Die Wegekette soll an der bedarfsgerecht ausgestalteten Zielhaltestelle und mit einem sicheren, kurzen Weg zum

Zielort enden. Ergänzt werden die Anforderungen um einen anwenderfreundlichen Tarif und stets aktuellen Fahrgastinformationen. Über zentrale Informationsplattformen und Rufnummern sollen jederzeit aktuelle und barrierefrei abrufbare Informationen bereitstehen oder abgefragt werden können.

Der Regionalverband setzt sich für ein umfassendes Angebot attraktiver, verlässlicher Wegekettens im ÖPNV, einschließlich der ergänzenden Verkehrsangebote wie B+R sowie P+R, ein und berücksichtigt gleichrangig die Bedürfnisse aller Nutzergruppen. Für verlässliche Wegekettens wird angestrebt, dass die ÖPNV-Angebote so aufeinander abgestimmt werden, dass für alle Fahrten gesicherte Anschlüsse bestehen.

Der ÖPNV im Großraum Braunschweig und die ergänzenden Verkehrsangebote sollen als ein gesamtgesellschaftliches Angebotssystem von den Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen werden. Dafür werden in diesem NVP Festlegungen getroffen. Um dieses ganzheitliche Angebotssystem zum Erfolg zu führen, müssen sich alle Beteiligten diesem Ziel verpflichtet fühlen und in ihrem Zuständigkeitsbereich ihren Beitrag leisten.

Die dabei zu beachtenden Zielvorstellungen sind in diesem Kapitel differenziert für die folgenden Handlungsfelder aufgeführt:

- barrierefreier Zugang zum ÖPNV (Kapitel D1)
- ÖPNV-Angebot (Kapitel D2, D3)
- Fahrweg, Verkehrssteuerung (Kapitel D4)
- Zugangsstellen einschließlich B+R, P+R (Kapitel D5)
- Fahrzeug, Werkstätten (Kapitel D6)
- Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement (Kapitel D7)
- Marketing (Kapitel D8)
- Tarif (Kapitel D9)
- Vertrieb (Kapitel D10)
- Betrieb, Service (Kapitel D11)
- Innovationen (Kapitel D12)
- Finanzierung, Förderung (Kapitel D13)

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 NNVG eröffnet einen Ermessensspielraum bei der Definition des „ausreichenden Bedienungsangebotes“.

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

- zur Einhaltung der Vorgabe des ÖPNV als Daseinsvorsorge mindestens ein Kernangebot 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 abgeleitet – mit Unterscheidung nach den verkehrlichen Funktionen „Verbinden“ und „Erschließen“ und wirtschaftlichen Kriterien –, um die verschiedenen Anforderungen an den ÖPNV und die unterschiedlichen Marktchancen zu berücksichtigen. Das Angebot soll sich auf die unterschiedlichen Bedürfnisse aktueller und potenzieller Nutzer ausrichten. So soll das ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig (planerisch) in vier miteinander verknüpfte Bedienungsebenen unterschieden werden.

Durch das ÖPNV-System im Großraum 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 RIN) der Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das Rückgrat des ÖPNV im Großraum Braunschweig. Diese Bedienungsebenen umfassen die Regionalzüge und RegioBusse im Großraum Braunschweig. Die Bedienungsebenen 3 und 4 umfassen die Angebote auf der lokalen Ebene Stadtbahn, Stadt- und Regionalbusse sowie flexible Bedienformen. Alle vier Ebenen zusammen ergeben das ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig.

Zukünftig soll das ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig durch dicht vertaktete und über den ganzen Tag angebotene Linienfahrten, die entlang von Bedienungssachsen entwickelt und miteinander vernetzt sind, geprägt sein. In den Räumen zwischen diesen Bedienungssachsen erfolgt die ÖPNV-Erschließung über die verschiedenen Formen der flexiblen Bedienformen bis hin zu in Zukunft autonom fahrenden ÖPNV-Angeboten. Damit soll ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot geschaffen werden, das wirtschaftlich tragfähig ist und eine attraktive Alternative zur Nutzung des (eigenen) Kraftfahrzeuges bildet.

D 1

Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Die Generalversammlung der Vereinten Nationen hat am 13. Dezember 2006 die UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet. Sie trat nach Verkündung des Gesetzes zur Ratifikation am 26. März 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 (§ 12 (a) BGG)

Weiter formuliert das 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 zugute 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. Inklusion ist die Bezeichnung für eine Gesellschaft, in der jeder Mensch akzeptiert, gleichberechtigt und selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilnehmen kann – unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Religionszugehörigkeit oder Bildung, von eventuellen Behinderungen oder sonstigen individuellen Merkmalen. Diese Vorgaben werden durch die Zielvorstellung im NVP 2020 erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.

Im NVP 2020 wird das Ziel der Barrierefreiheit auf weitere Personengruppen bezogen, da auch für diese durch die Barrierefreiheit ein Nutzen entsteht. Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit ist daher insgesamt auf die Belange folgender Personengruppen zu achten:

Menschen mit Behinderungen im engeren Sinne

- körperbehinderte Menschen
- sehbehinderte Menschen
- hörbehinderte Menschen
- geistig behinderte Menschen

Menschen mit altersbedingter Mobilitätseinschränkung

- Kinder
- alte Menschen

Menschen mit reisebedingter Mobilitätseinschränkung

- Fahrgäste mit Gepäck
- Fahrgäste mit Kinderwagen
- Fahrgäste mit Fahrrädern
- Fahrgäste mit Hunden
- werdende Mütter
- ortsunkundige Menschen
- Fahrgäste mit manuellen oder elektronischen Mobilitätshilfen, wie z. B. Rollatoren, E-Scooter

Die konkreten Ziele zur Herstellung der Barrierefreiheit sind in den Zielformulierungen der jeweiligen Handlungsfelder aufgeführt.

Regionales ÖPNV-Angebot

D 2

Für ein attraktives regionales ÖPNV-Angebot werden direkt geführte, umsteigefreie Verbindungen vorgesehen. Nur so sind adäquate Reisezeiten gegenüber dem MIV und damit eine wettbewerbsgerechte Alternative zu erwarten. Zudem wird nur so dem Kundenwunsch nach schnellen Verbindungen entsprochen.

Neben schnellen Verbindungen sind für den Kunden häufige Abfahrten interessant. So ist gerade für den Einkaufs- 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.

Ziele zur Gestaltung des regionalen ÖPNV-Angebotes sind daher:

- direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen OZ sowie zwischen OZ und den ihnen verkehrlich zugeordneten MZ
- direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen verkehrlich zugeordneten GZ und MZ/OZ
- zusätzliche potenzialangepasste direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen regional bedeutsamen Aufkommensschwerpunkten

Gerade Schienenverkehrsmittel werden als sehr attraktive ÖPNV-Angebote empfunden. Folgendes sollte daher auf der Grundlage einer Aufgabenzuweisung zwischen Schienenverkehrs- (hier Eisenbahnverkehrs-) und Busangeboten berücksichtigt werden:

- optionale Nutzung von für den SPNV verfügbaren Schienenstrecken

Der Großraum Braunschweig ist polyzentrisch gegliedert. Die MZ sind unterschiedlich stark verkehrlich auf die OZ Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg ausgerichtet. Auch außerhalb der Region liegende OZ wie Göttingen, Hamburg, Hannover, Hildesheim und Magdeburg haben Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Großraum Braunschweig. Solche Verbindungen werden nach der Richtlinie für integrierte Netzplanung (RIN) als großräumige bzw. überregionale Verbindung eingestuft. Diese Verbindungen werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Die Verbindungen zwischen GZ und MZ bzw. OZ werden nach der RIN als regional eingestuft und hier der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

Die Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das „Regionale ÖPNV-Angebot“ (auch als „Regionales Netz“ bezeichnet) und sind das Rückgrat des ÖPNV im Großraum Braunschweig mit eng vertakteten Verkehren und marktgerechten 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 RegioBusse sowie zusätzlich im Schienenstreckenabschnitt Schöppenstedt – Wolfenbüttel eine Regionalbahnverbindung.

Die Angebote des regionalen ÖPNV sollen zu 100 % vom Regionalverband finanziell getragen werden, lokale ÖSPV-Angebote zu 100 % durch die Verbandsmitglieder bzw. Gebietskörperschaften. Die Angebote im Schienenverkehr der Bedienungsebene 1 und auf dem Streckenabschnitt Schöppenstedt – Wolfenbüttel werden durch die vom Land zugewiesenen Regionalisierungsmittel finanziert, die RegioBus-Leistungen sollen im Wesentlichen über die Verbandsumlage getragen werden, Mittel nach dem RegG werden eingesetzt, um das RegioBus-Angebot auszuweiten.

Das Zielnetz der regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebenen 1 und 2 ist in der Karte D2 dargestellt.

Im Jahr 2019 erfolgt im Rahmen der Neuaufstellung des RROP eine Neuordnung des zentralörtlichen Systems im Verbandsgebiet. Gemäß den Landesvorgaben dürfen künftig Standorte mit grundzentralen Teilfunktionen nicht mehr im RROP ausgewiesen werden. Daher wird bei der Neuaufstellung überprüft, inwiefern diese Standorte das Potenzial eines Grundzentrums aufweisen und somit möglicherweise hochgestuft werden. Im Zuge dessen werden jedoch auch die bestehenden Grundzentren einer Prüfung unterzogen, inwieweit diese weiterhin die Kriterien eines Grundzentrums erfüllen. Die GZ sind dahingehend zu untersuchen, inwieweit sie in das „Regionale ÖPNV-Angebot“ eingebunden werden können.

D 2.1

Bedienungsebene 1 (Eisenbahn)

Die ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 1 sind ein Angebot für Fahrgäste im Nahverkehr, vorwiegend für Pendler und Gelegenheitsfahrer, die zwischen den OZ und MZ 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 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 verknüpfen.

Die Bedienung erfolgt mit Regionalzügen, je nach Strecke differenziert nach RE oder RB, da diese gegenüber Bussen höhere Beförderungskapazitäten aufweisen, höhere Reisegeschwindigkeiten und einen höheren Komfort für die oft weiten Entfernungen bieten. Zudem stellen Schienenangebote bei hohen Verkehrsstärken ein wirtschaftlicheres Angebot dar. Für künftige Angebotserweiterung auf Relationen ohne Schienenanbindung würden Regionalschnellbusse, z. B. im Rahmen des Landesbusnetzes, mit mindestens denselben Angebotsmerkmalen wie für den Schienenverkehr einzusetzen sein.

Wenn ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 1 durch den Schülerverkehr genutzt werden, ist das Angebot so auszugestalten, dass es für den allgemeinen Verkehr (z. B. für den Berufsverkehr) weiterhin attraktiv bleibt und zur Nutzung einlädt.

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach RIN)

- Versorgungsfunktion von OZ für verkehrlich ausgerichtete MZ
- ggf. Austauschfunktion von OZ untereinander
- ggf. Austauschfunktion von MZ untereinander
auch über den Großraum 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
- Regionalbahnzüge

Die Unterscheidung der Produktlinien Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB) lehnt sich an die Differenzierung der LNVG an. Für Niedersachsen wurden alle Linien einer Produktlinie zugeordnet und

mit einer Liniennummer versehen, sodass eine einheitliche Liniennummerierung für Niedersachsen vorliegt.

Im Großraum 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 Verkehrsstationen
- große Haltestellenabstände
- höhere Beförderungsgeschwindigkeit und damit konkurrenzfähige Reisezeiten zum MIV

Grundlage des angestrebten Bedienungsangebotes sind:

- Bedienungszeitraum
 - Beginn morgens definiert durch die früheste Ankunftszeit in den Zentren, differenziert nach OZ und MZ
 - Ende nachts definiert durch die späteste Abfahrtszeit aus den Zentren, differenziert nach OZ und MZ
 - im Tagesverlauf zusätzliche Fahrten in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) oder ein durchgängiger 30-Min-Takt
- Bedienungshäufigkeit
 - mindestens 60-Min-Takt für alle Linien
 - zusätzliche Züge in den HVZ, als 30-Min-Takt ausgebildet, oder durchgängiger 30-Min-Takt, in Abhängigkeit der verkehrlichen und räumlichen Bedeutung der betrachteten Relation
 - zusätzlich einzelne Züge, z. B. für den Schülerverkehr oder in Tagesrandlagen

Aus dem Zeitraum zwischen frühester Ankunftszeit und spätester Abfahrtszeit ergibt sich der Bedienungszeitraum der jeweiligen Relation. Durch die verkehrliche und räumliche Bedeutung ergibt sich die Bedienungshäufigkeit.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Verkehre sind neben der Mobilität der Regionsbevölkerung auch einbrechende Verkehre und besondere räumliche Kriterien, wie z. B. touristische Belange, zu berücksichtigen.

Durch betriebliche, wirtschaftliche und verkehrliche Randbedingungen, z. B. durch die Standorte von Tank- und Abstellmöglichkeiten, können Fahrten auch zusätzlich in, vor und nach den genannten Zeiträumen stattfinden.

Für die OZ und MZ der Region sind die frühesten Zugankünfte und spätesten Zugabfahrten für den 60-Min-Takt in Tabelle D2.1/1 aufgeführt, für einen durchgehenden 30-Min-Takt sind die frühesten Zugankünfte und spätesten Zugabfahrten in Tabelle D2.1/2 aufgezeigt und die Angaben für Fahrten in den HVZ sind in Tabelle D2.1/3 zu finden. Da sich die Fahrplandaten erst aus der konkreten Fahrplانبearbeitung ergeben, sind in den Tabellen nur die jeweils maßgebenden Stundenbereiche aufgeführt.

D 2.1/1
Tabelle

Bedienungsebene 1, Mindestbedienungszeitraum für 60-Min-Takt

	Verkehrstage			
	Mo–Do	Fr (Fr/Sa)	Sa (Sa/So)	So
Früheste Zugankunft				
in den OZ	5–6 Uhr	5–6 Uhr	5–6 Uhr	6–7 Uhr
in den MZ	6–7 Uhr	6–7 Uhr	6–7 Uhr	7–8 Uhr
Späteste Zugabfahrt				
aus den OZ in das verkehrlich ausgerichtete OZ	24–1 Uhr	24–1 Uhr	24–1 Uhr	24–1 Uhr
aus den OZ in das verkehrlich ausgerichtete MZ	23–24 Uhr	24–1 Uhr	24–1 Uhr	23–24 Uhr
aus den MZ in das verkehrlich ausgerichtete OZ/MZ	23–24 Uhr	23–24 Uhr	23–24 Uhr	23–24 Uhr

D 2.1/2
Tabelle

Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für durchgängigen 30-Min-Takt

	Verkehrstage			
	Mo–Do	Fr	Sa	So
Früheste Zugankunft in den OZ	6–7 Uhr	6–7 Uhr	8–9 Uhr	9–10 Uhr
Späteste Zugabfahrt aus den OZ	20–1 Uhr	20–21 Uhr	20–21 Uhr	20–21 Uhr

D 2.1/3
Tabelle

Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für zusätzliche Züge in den HVZ

	Verkehrstage			
	Mo–Do	Fr	Sa	So
HVZ morgens				
Früheste Zugankunft in den OZ	6–7 Uhr	6–7 Uhr		
Späteste Zugankunft in den OZ	8–9 Uhr	8–9 Uhr		
HVZ nachmittags				
Früheste Zugabfahrt aus den OZ	13–14 Uhr	13–14 Uhr		
Späteste Zugabfahrt aus den OZ	18–19 Uhr	18–19 Uhr		

Aktuell erfolgen weitere Untersuchungen für das SPNV-Konzept 2030+. Im Ergebnis können sich in Teilbereichen weitere Taktverdichtungen sowie neue oder evtl. geänderte Linienverläufe ergeben.

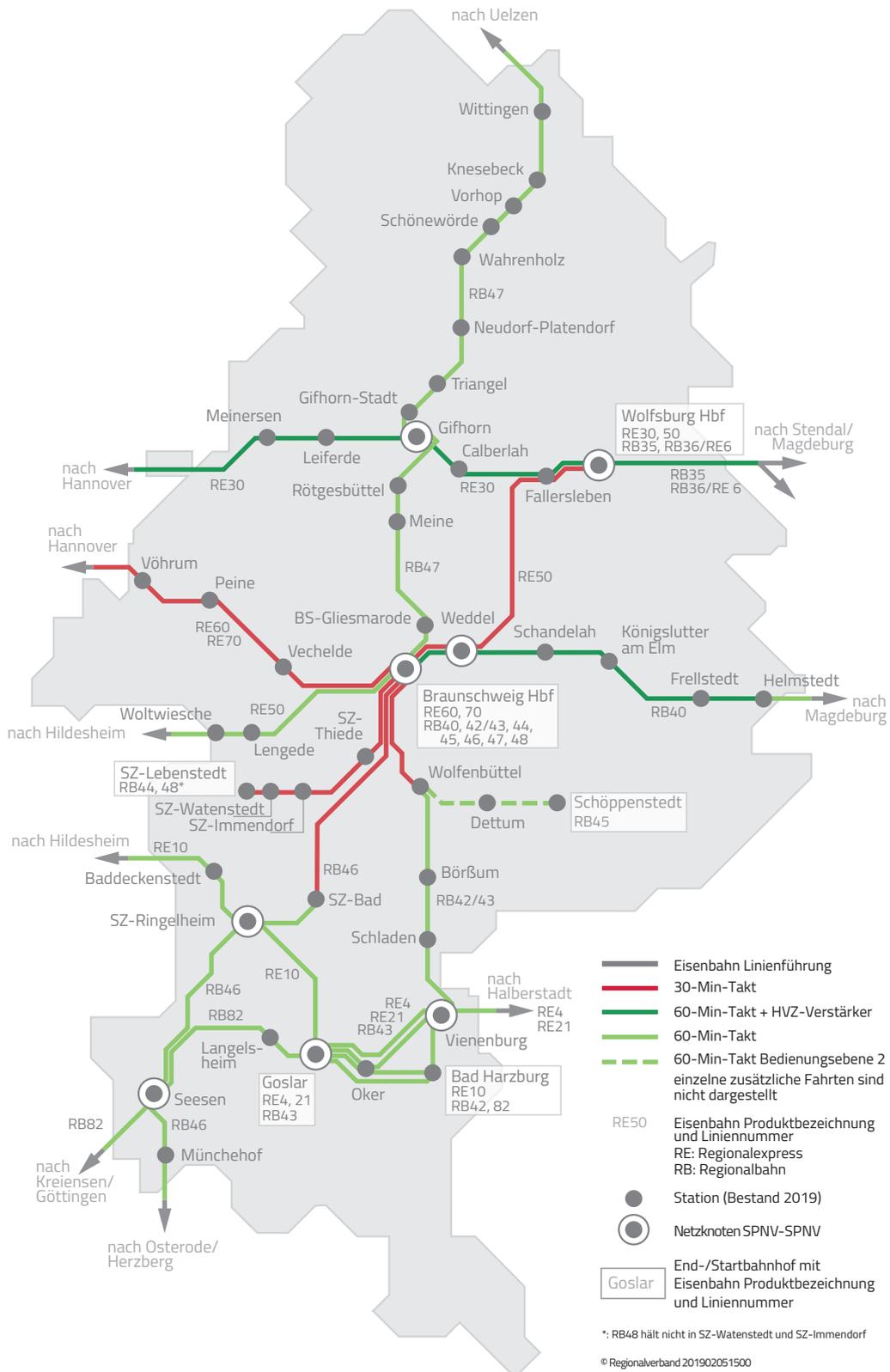
Die Ziele aus dem NVP 2016 werden weiterverfolgt, u. a.:

- Taktverdichtungen zum durchgehenden Halbstundentakt Hannover Hbf – Wolfsburg Hbf,
- Taktverdichtungen zum durchgehenden Halbstundentakt Braunschweig Hbf – Gifhorn-Stadt
- Taktverdichtungen Braunschweig Hbf – Helmstedt

In der Karte D2.1 sind die Bedienungshäufigkeiten dargestellt, die spätestens bis zum Ende der Laufzeit dieses NVP im Jahr 2024 umgesetzt sein sollen.

Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 1 (Eisenbahn)
Angestrebte Bedienungshäufigkeiten werktags, Umsetzungshorizont 2024

D 2.1
Karte



D 2.2

Bedienungsebene 2 (RegioBus)

Die ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 2 erschließen die Korridore zwischen den OZ bzw. MZ und den auf sie verkehrlich ausgerichteten GZ, einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet im Zuge einer gestreckten Linienführung. Dabei können die Linien auch über den Standort des festgelegten GZ hinausgehen, wenn dies aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen angemessen ist, z. B. bedingt durch die Umlaufbildung, den erforderlichen Fahrzeugeinsatz oder sinnvolle Verknüpfungen. Sie sind vorwiegend ein Nahverkehrsangebot 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. Es werden RegioBusse und im Streckenabschnitt Schöppenstedt – Wolfenbüttel eine Regionalbahn eingesetzt.

Wenn ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 2 durch den Schülerverkehr genutzt werden, ist das Angebot so auszugestalten, dass es für den allgemeinen Verkehr (z. B. für den Berufsverkehr) weiter attraktiv bleibt und zur Nutzung einlädt.

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 Führung von RegioBussen der Ebene 2 und Regionalzügen der Ebene 1 im selben Erschließungskorridor kann wegen der unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen sachgerecht sein. Diese Linienführungen sind allerdings auf solche Fälle zu beschränken, in denen die Bedienung weiterer Grundzentren oder Aufkommensschwerpunkte ohne SPNV-Anbindung im Linienverlauf diese erfordert.

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach RIN)

- Versorgungsfunktion von OZ und MZ für verkehrlich ausgerichtete GZ
- ggf. Austauschfunktion von GZ untereinander auch über den Großraum 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

- RegioBus, auch als Anruf-Linienverkehr (z. B. Rufbus)
- Regionalbahnzug

Grundlage des Bedienungsangebotes sind:

- Bedienungszeitraum
 - Beginn morgens definiert durch die früheste Ankunftszeit in den OZ bzw. MZ
 - Ende nachts definiert durch die späteste Abfahrtszeit aus den OZ bzw. MZ
 - Erweiterung des Bedienungszeitraumes in Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung der betrachteten Relation, abgeleitet aus den Mobilitätsbedürfnissen der Regionsbevölkerung
- Bedienungshäufigkeit
 - an Werktagen in der Kernzeit 06:00 Uhr bis 21:00 Uhr mindestens 60-Min-Takt für alle Linien
 - an Samstagen in der Kernzeit 08:00 Uhr bis 21:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen in der Kernzeit 09:00 Uhr bis 21:00 Uhr je nach verkehrlicher Bedeutung der Relation mindestens 60- bzw. 120-Min-Takte
 - im Tagesverlauf ein durchgängiger 15- oder 30-Min-Takt und/oder zusätzliche Fahrten in den HVZ in Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung der betrachteten Relation, abgeleitet aus den Mobilitätsbedürfnissen der Regionsbevölkerung

Aus dem Zeitraum zwischen frühester Ankunftszeit und spätester Abfahrtszeit ergibt sich der Bedienungszeitraum der jeweiligen Relation. Durch die verkehrliche Bedeutung ergibt sich die Bedienungshäufigkeit.

Das angestrebte Mindestbedienungsangebot der regionalen ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 2 (RegioBus), ist in der Karte D 2.2 dargestellt. Die Legende zu Karte D2.2 ist in Tabelle D2.2 aufgeführt.

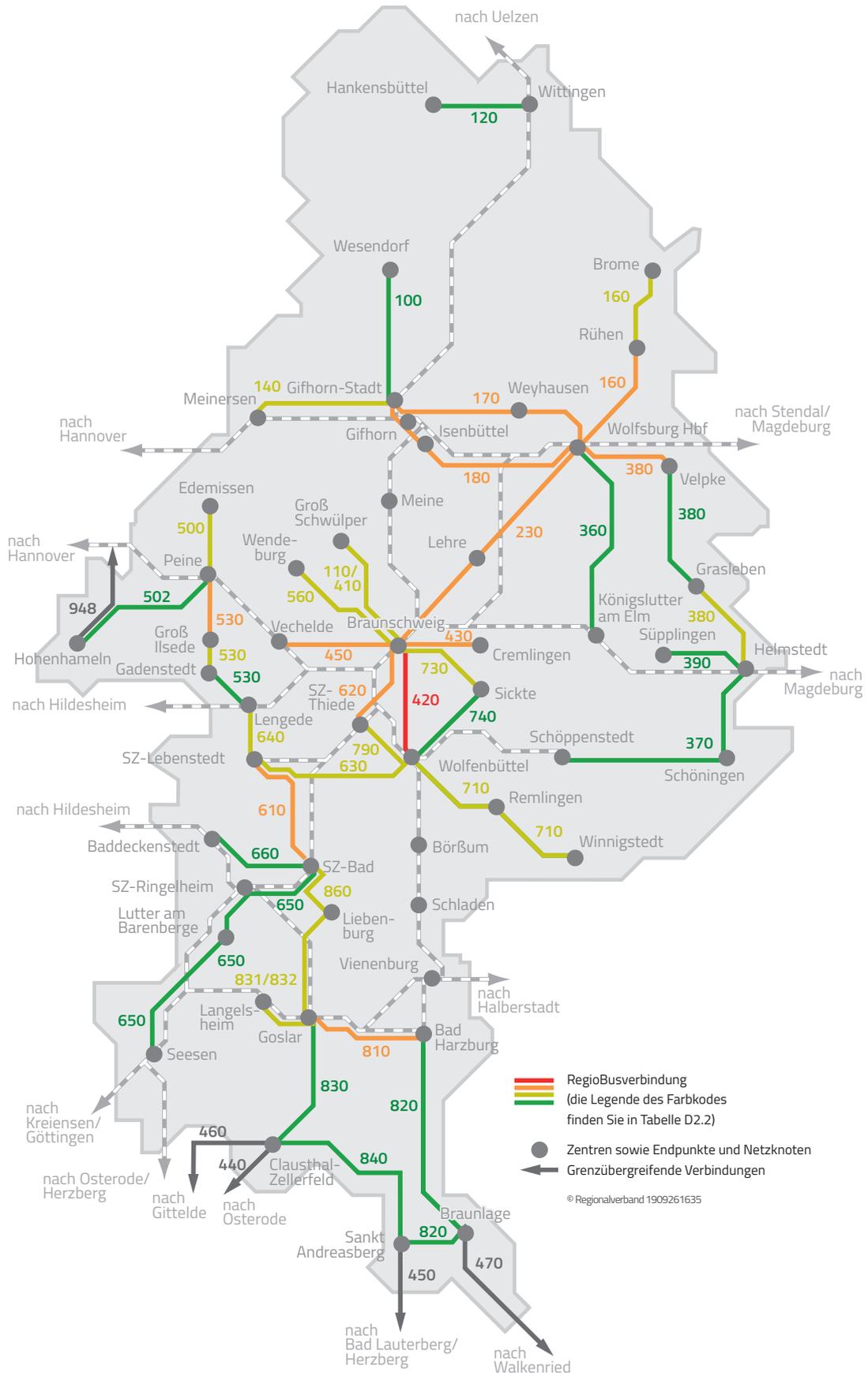
In der Kategorie 20.001 bis 40.000 Personenfahrten pro Werktag der Regionsbewohner stellen sich vor Ort unterschiedliche Anforderungen dar. In dieser Kategorie wird der 30-Min-Takt in der Kernzeit 06:00 Uhr bis 21:00 Uhr als Grundlage angesehen. Je nach örtlichen Verhältnissen sind in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Fahrten für eine Verdichtung zum 15-Min-Takt vorzusehen.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Verkehre sind, neben der Mobilität der Regionsbevölkerung, zusätzlich einbrechende Verkehre und in speziellen Räumen auftretende Anforderungen, wie z. B. touristische Belange, zu berücksichtigen.

Durch betriebliche, wirtschaftliche und verkehrliche Randbedingungen, z. B. durch die Standorte von Tank- und Abstellmöglichkeiten, können Fahrten auch zusätzlich in, vor und nach den genannten Zeiträumen stattfinden.

D 2.2
Karte

Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 2 (RegioBus)
Angestrebtes Mindestbedienungsangebot



Legende zur Karte D2.2

Mobilität der Regionsbewohner (Personenfahrten pro Werktag)	Verkehrszeiten (von–bis Uhr) Montag–Freitag						
	SVZ I	HVZI	NVZ I	HVZ II	NVZ II	SVZ II	NaVZ
	4:00 –6:00	6:00 –9:00	9:00 –13:00	13:00 –19:00	19:00 –21:00	21:00 –00:00	Freitag 0:00–2:00
> 40.000	30-Min-Takt	15-Min-Takt	15-Min-Takt	15-Min-Takt	15-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt
20.001–40.000	30/60- Min-Takt*	15/30- Min-Takt*	30-Min-Takt	15/30- Min-Takt*	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60/120- Min-Takt*
10.001–20.000	60-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120- Min-Takt
≤ 10.000		60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120- Min-Takt	
* Takt je nach entsprechendem Mobilitätsbedürfnis							
Mobilität der Regionsbewohner (Personenfahrten pro Werktag)	Verkehrszeiten (von–bis Uhr) Samstag				Verkehrszeiten (von–bis Uhr) Sonntag/Feiertag		
	SVZ I	NVZ I	SVZ II	NaVZ	SVZ I	NVZ I	SVZ II
	5:00 –8:00	8:00 –21:00	21:00 –00:00	00:00 –2:00	7:00 –9:00	9:00 –21:00	21:00 –23:00
> 40.000	60-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60- Min-Takt**	60-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt
20.001–40.000	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60/120- Min-Takt*	60/120- Min-Takt*	60-Min-Takt	60/120- Min-Takt*
10.001–20.000	120- Min-Takt	60-Min-Takt	120- Min-Takt	120- Min-Takt	120- Min-Takt	120- Min-Takt	120- Min-Takt
≤ 10.000	120- Min-Takt	120- Min-Takt	120- Min-Takt			120- Min-Takt	
* Takt je nach entsprechendem Mobilitätsbedürfnis							
** NaVZ: 0:00–03:00							

Netznoten

Netznoten sind notwendige Bestandteile der flächendeckenden ÖPNV-Bedienung. Dort sind Anschlüsse planmäßig vorgesehen. Die ÖPNV-Angebote sind räumlich und zeitlich eng aufeinander abzustimmen sowie mit gesicherten Anschlüssen verlässlich anzubieten, damit das System ÖPNV eine flächenhafte Wirkung erzeugen kann und Wegeketten 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. Entsprechend der Vernetzungsqualität werden Netznoten unterschieden in

- Verknüpfungspunkte und
- Umsteigepunkte

Verknüpfungspunkte

Als Verknüpfungspunkte werden hier räumlich definierte Orte bezeichnet, an denen innerhalb einer definierten Zeitspanne der Umstieg von einem ÖPNV-Verkehrsmittel auf ein anderes **planmäßig**, sicher und verlässlich erfolgen soll. Für Menschen mit Einschränkungen sollte dieser Weg möglichst nicht in einer erheblich höheren Zeit vollzogen werden können, Voraussetzung dafür ist eine weitest gehende Barrierefreiheit.

Nach Möglichkeiten sollen auch Umstiege von und zu anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes erfolgen. Da die Qualität des Systems ÖPNV sehr stark von der Qualität der Vernetzung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote abhängt, werden an Verknüpfungspunkte hohe Ansprüche gestellt. Sie werden durch folgende Kriterien gewährleistet:

- weiterführende Verkehrsstation oder Haltestelle möglichst am selben Bahnsteig oder innerhalb von **maximal 5 Minuten Fußweg** (vom Ausstiegsort zum Einstiegsort)
- zügiges gefahrloses Erreichen der Verkehrsstation oder Haltestelle
- **Wartezeit** für den ÖPNV-Kunden an der weiterführenden Verkehrsstation oder Haltestelle planmäßig **nicht länger als 10 Minuten**, möglichst kürzer. Zu beachten ist zusätzlich die Zeit für den Weg vom Ausstiegsort zum Einstiegsort (Umsteigezeit = Wegezeit vom Ausstiegsort zum Einstiegsort, ausgehend von der planmäßigen Ankunftszeit des ankommenden Verkehrsmittels + Wartezeit am Einstiegsort bis zur planmäßigen Abfahrt des Anschlussverkehrsmittels).
- Umsteigemöglichkeiten über die gesamte Bedienungszeit und für das gesamte Angebot der Linie mit dem kürzeren Bedienungszeitraum oder geringeren Angebot

Umsteigepunkte

Von Umsteigepunkten wird gesprochen, wenn nicht alle Kriterien für Verknüpfungspunkte eingehalten werden können, aber **planmäßig** Umsteigemöglichkeiten vorgesehen sind. Dort können, im Gegensatz zu den Verknüpfungspunkten, längere Wege zwischen den Verkehrsstationen bzw. Haltestellen, längere Wartezeiten, weniger fahrplanmäßige Anschlüsse oder keine Umsteigemöglichkeiten über die gesamte Bedienungszeit eingeplant sein.

Im Sinne einer nutzerorientierten Vernetzung der ÖPNV-Angebote sind möglichst Netzknoten mit der Qualität von Verknüpfungspunkten einzurichten.

Die Festlegungen gelten sowohl für die regionalen als auch für die lokalen ÖPNV-Angebote.

Wartezeiten des ÖSPV im Störfall

Im Betrieb können Störungen auftreten, die zu verspäteten Ankünften der Zubringerverkehre in den Verknüpfungs- bzw. Umsteigepunkten führen. Für den ÖSPV sollen in diesem Fall die Anschlüsse an den Abbringer in Abhängigkeit der Taktdichte des Abbringers, wie in Tabelle D2.3 aufgeführt, berücksichtigt werden. Unterschieden wird dabei in Anschlüsse, die automatisch gesichert und Anschlüsse, die manuell disponiert werden.

Wartezeitregelung

Taktdichte Abbringer	Automatische Sicherung durch das System	Manuelle Disposition durch die Leitstelle	Anschluss automatisch verwerfen
≤ 10 Minuten	entfällt	entfällt	entfällt
≤ 20 Minuten	< 2 Minuten	entfällt	≥ 2 Minuten
≤ 30 Minuten	< 3 Minuten	entfällt	≥ 3 Minuten
≤ 60 Minuten (wenn Leitstelle besetzt)	< 5 Minuten	≥ 5 Minuten	entfällt
≤ 60 Minuten (wenn Leitstelle nicht besetzt)	< 8 Minuten	entfällt	≥ 8 Minuten
≤ 120 Minuten (wenn Leitstelle besetzt)	< 10 Minuten	≥ 10 Minuten	entfällt
≤ 120 Minuten (wenn Leitstelle nicht besetzt)	< 15 Minuten	entfällt	≥ 15 Minuten
> 120 Minuten	< 10 Minuten	≥ 10 Minuten	entfällt
Letzte Fahrt (linienbezogen)	< 10 Minuten	≥ 10 Minuten	entfällt

Lokales ÖPNV-Angebot (Stadt- und Gemeindeverkehre)

Das regionale ÖPNV-Angebot wird durch die Verkehrsangebote auf der lokalen Ebene (Städte und Gemeinden) ergänzt. 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 Verkehrsstationen oder zentralen Umsteigehaltstellen erfolgen. Die lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote sollen sich gegenseitig sinnvoll ergänzen.

Attraktiv für den Kunden sind umsteigefreie Verbindungen. Daher wird diese Vorgabe für alle Verbindungen vom Grundzentrum (auch innerhalb des Stadtgebietes) zu den zugeordneten Ortsteilen vorgesehen.

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

- umsteigefreie, möglichst direkt geführte Verbindungen zwischen verkehrlich zugeordnetem Ortsteil – Grundzentrum (auch innerhalb des Stadtgebietes)

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.

Wenn ÖPNV-Angebote der lokalen Bedienungsebenen durch den Schülerverkehr genutzt werden, ist das Angebot so auszugestalten, dass es für den allgemeinen Verkehr (z. B. für den Berufsverkehr) weiter attraktiv bleibt und zur Nutzung einlädt.

Besondere Anlässe, wie z. B. verkaufsoffene Sonntage, sollten genutzt werden, um die Vorteile des ÖPNV-Angebotes herauszustellen und neue Kunden zu gewinnen, indem an diesem speziellen Tag das Fahrtenangebot verdichtet und umfänglich vermarktet wird.

Die Angebote der lokalen Ebene werden nach RIN als nähräumlich eingestuft. Sie werden hier unterschieden in die Bedienungsebene 3 (Linien im Taktverkehr) und Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen).

Die Vernetzung der ÖPNV-Angebote der Bedienungsebenen 3 und 4 untereinander und mit den ÖPNV-Angeboten der Bedienungsebenen 1 und 2 soll wie bei den regionalen ÖPNV-Angeboten nach den Kriterien zur Gestaltung von Netzknoten erfolgen.

D 3.1

Bedienungsebene 3 (Linien im Taktverkehr)

Linien im Taktverkehr bilden das Grundgerüst für die ÖPNV-Erschließung der Städte und Landkreise. Sie können unterschieden werden in

- Hauptlinien und
- Ergänzungslinien

Hauptlinien sollen in Relationen starker Verkehrsnachfrage in den Städten und Landkreisen die ÖPNV-Erschließung übernehmen. Sie stehen täglich und ganztägig zur Verfügung.

Ergänzende Linien sollen bei räumlich und zeitlich stark eingrenzbarer Nachfrage (z. B. für Fahrten in der Schulzeit) in den Städten und Landkreisen die ÖPNV-Erschließung übernehmen. Sie stehen nicht täglich oder nicht ganztägig zur Verfügung.

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
- ggf. Austauschfunktion von Gemeinden oder Gemeinde- bzw. Ortsteilen untereinander

Angebotsmerkmale

- möglichst direkte korridorerschließende Verbindung
- Halt an allen Haltestellen
- hohe Haltestellendichte (Einzugsradius 300 bis 500 m)
- 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
- Gemeindebus
- flexible Bedienformen (z. B. ALT)

Um den unterschiedlichen Anforderungen der Städte und Gemeinden zu entsprechen, wird im Folgenden unterschieden in:

- die Städte Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg mit ausgeprägten Stadtverkehren
- Mittelzentren mit Stadtbusverkehren
- die Bedienung des ländlichen Raumes

Stadt Braunschweig

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH bietet täglich Fahrtmöglichkeiten mit dem ÖPNV im gesamten Stadtgebiet mindestens zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr an.

Mit der Einführung des Stadttakts Braunschweig in 2019 wurden die Fahrpläne aller Linien auf eine einheitliche Taktfamilie gebracht. Auf allen Stadtbahnlinien sowie den Bushauptlinien besteht ein verlässlicher 15-Min-Grundtakt. Die Fahrten im Grundtakt verkehren montags bis samstags an Schul- und Ferientagen bis 20:30 Uhr zu den gleichen Abfahrtszeiten.

Die Hauptlinien verkehren im 15-Min-Takt, die Ergänzungslinien im 30- oder 60-Min-Takt. Auf Abschnitten, die von mehreren Linien befahren werden, ist durch Linienüberlagerung ein 30-, 15-, 5/10-, 7/8- oder ein 5/5/5-Min-Takt möglich. Einzelne Linien können auf ausgewählten Linienabschnitten innerhalb der angegebenen Taktfolgen verdichtet werden.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nimmt eine leichte Verschiebung der Hauptverkehrszeiten vor. Der NVP 2016 zeigt den morgendlichen Berufsverkehr auf Basis des aktuellen Verkehrsmodells im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr. Die Verkehrs-GmbH beschreibt diesen leicht verzögert im Braunschweiger Stadtgebiet im Zeitraum zwischen 06:30 Uhr und 08:30 Uhr. Die Frühspitze mit dem höchsten Beförderungsaufkommen liegt weiterhin zwischen 07:00 Uhr und kurz vor 08:00 Uhr. In diesem Zeitraum überlagern sich der Berufs- und der Ausbildungsverkehr.

Für die Definition der Verkehrszeiten werden für die zukünftige Fahrplanstruktur die in Tabelle D3.1/1 aufgeführten Zeiträume zugrunde gelegt.

Stadt Braunschweig, Verkehrszeiten der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

	Mo–Fr	Sa	So
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:30–09:00 Uhr 13:00–18:00 Uhr	–	–
Nebenverkehrszeit (NVZ) 1	09:00–13:00 Uhr	–	–
Nebenverkehrszeit (NVZ) 2	06:00–06:30 Uhr 18:00–20:30 Uhr	09:00–20:30 Uhr	–
Schwachverkehrszeit (SVZ)	05:00–06:00 Uhr 20:30–23:00 Uhr	05:00–09:00 Uhr 20:30–23:00 Uhr	09:00–23:00 Uhr
Nachtverkehrszeit (Nacht) Fr–Sa und Sa–So	23:00–24:00 Uhr	00:00–03:30 Uhr 23:00–24:00 Uhr	00:00–03:30 Uhr 05:00–09:00 Uhr 23:00–24:00 Uhr

D 3.1/1
Tabelle

Stadt Salzgitter

Die Stadt Salzgitter orientiert sich bei der Angebotsgestaltung an den Festlegungen im „Masterplan Mobilität der Stadt Salzgitter“. Die Mindestbedienung zwischen den Räumen am Werktag ist in Tabelle 18 des Masterplanes aufgeführt und hier in Tabelle D3.1/2 wiedergegeben.

Dort, wo ein 120-Min-Takt vorgesehen ist, sollte, auch um gleichwertige Angebotsstrukturen in der Region zu erhalten, das angestrebte Mindestbedienungsangebot der Tabelle D3.1/5 angesetzt werden.

D 3.1/2
Tabelle

Stadt Salzgitter, Mindestbedienung zwischen den Räumen am Werktag

	Lebenstedt	Salzgitter-Bad	Thiede/Steterburg	Gebhardshagen	Lichtenberg	Braunschweig	Wolfenbüttel	Lengede	Baddeckenstedt	Liepenburg	Wolfsburg	Hildesheim	Hannover
Lebenstedt	15+	30+	30	30+	30	30	60+	60+	60+	60U	60U	60U	60U
Salzgitter-Bad	30+	15	60+	30	60U	60+	60U	60U	60U	60+	60U	60U	60U
Thiede/Steterburg	30	60+	30	60U	60U	30	60+	60U			60U	60U	60U
Gebhardshagen	30+	30	60U	30+	60U	60U	60U				60U	60U	60U
Lichtenberg	30	60U	60U	60U		60U	60U				60U	60U	60U
Ringelheim		60				60U							
Hallendorf	60					60U							
Salder	60					60U							
Lesse	60					60U							
Heerte	60					60U							
Flachstöckheim		60				60U							
Lobmachtersen		120				120U							
Üfingen	120					120U							
Engelstedt	120					120U							
Gitter		120				120U							
Bruchmachtersen	120					120U							
Barum	120	120				120U							
Bleckenstedt	120					120U							
Reppner	120					120U							
Groß Mahner		120				120U							
Ohlendorf		120				120U							
Beinum		120				120U							

Erläuterungen:
 Angaben in Minuten
 U = mit Umstieg
 + = mit Verstärkerfahrten
 in Hauptverkehrszeiten



Fortsetzung: Stadt Salzgitter, Mindestbedienung zwischen den Räumen am Werktag

	Lebenstedt	Salzgitter-Bad	Thiede/Steterburg	Gebhardshagen	Lichtenberg	Braunschweig	Wolfenbüttel	Lengede	Baddeckenstedt	Liebenburg	Wolfsburg	Hildesheim	Hannover
Beddingen	120					120U							
Sauingen	120					120U							
Watenstedt	120					120U							
Immendorf		120				120U							
Drütte		120				120U							
Osterlinde	120					120U							
Calbecht		120				120U							
Engerode		120				120U							
Hohenrode		120				120U							

Erläuterungen:
 Angaben in Minuten
 U = mit Umstieg
 + = mit Verstärkerfahrten
 in Hauptverkehrszeiten

Stadt Wolfsburg

Für den Stadtverkehr in Wolfsburg wurden Nahverkehrsstandards festgelegt.

Es erfolgt eine klare Gliederung des städtischen Busnetzes in drei Grund- und mehrere Ergänzungs-
 linien. Es ist aus jedem Ortsteil möglich, die Innenstadt umstiegsfrei zu erreichen. Die ÖPNV-Bedienung
 soll durchgängig von 05:00 bis 24:00 Uhr sowie in den Nächten zu Samstag und Sonntag bis 01:00 Uhr
 erfolgen. In Tabelle D3.1/3 sind die Bedienzeiten und die Taktzeiten aufgeführt.

Stadt Wolfsburg, Taktmodell

	Mo–Fr	Sa	So
00:00–01:00 Uhr		30-Min-Takt 60-Min-Takt	60-Min-Takt 60/120-Min-Takt
01:00–05:00 Uhr			
05:00–06:00 Uhr	30-Min-Takt 60-Min-Takt	30-Min-Takt 60-Min-Takt	60-Min-Takt 60/120-Min-Takt
06:00–10:00 Uhr	15-Min-Takt 30-Min-Takt	30-Min-Takt 60-Min-Takt	60-Min-Takt 60/120-Min-Takt
10:00–18:00 Uhr	15-Min-Takt 30-Min-Takt	15-Min-Takt 30-Min-Takt	30-Min-Takt 60-Min-Takt
18:00–21:00 Uhr	15-Min-Takt 30-Min-Takt	30-Min-Takt 60-Min-Takt	60-Min-Takt 60/120-Min-Takt
21:00–24:00 Uhr	30-Min-Takt 60-Min-Takt	30-Min-Takt 60-Min-Takt	60-Min-Takt 60/120-Min-Takt

D 3.1/3
Tabelle

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/3:

- In den nicht beschriebenen Zeiten können ggf. alternative Angebote zum Einsatz kommen.
- obere Angabe: Takt im Grundnetz, untere Angabe: Takt im Ergänzungsnetz

An Sonntagen wird eine zusätzliche Wochenendverkehrszeit mit einer geringeren Taktdichte eingerichtet, um einerseits dem zu erwartenden geringeren Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen und andererseits ein angemessenes Angebot zu schaffen.

Die angegebenen Taktzeiten müssen nicht durch eine Linie eingehalten werden, es reicht aus, wenn diese durch Überlagerung von Linien an den Haltestellen eingehalten werden.

In den Außenbereichen des Liniennetzes kann durch Aufteilung der Linien in mehrere Äste der Takt halbiert werden (bspw. ändert sich ein 30-Min-Takt bei einer Aufteilung der Linie auf 60-Min-Takte auf den Linienästen).

Der Schülerverkehr soll weitestgehend mit dem städtischen Busliniennetz abgebildet werden. Die bisherigen Qualitätsstandards im Schülerverkehr sollen nicht unterschritten werden. Die weitgehende Integration des Schülerverkehrs in dem Liniennetz ermöglicht ein ganztägiges Angebot, welches den Anforderungen durch Ganztagschulen sowie denen der freien Schulwahl entspricht. In den morgendlichen und mittäglichen Spitzenzeiten wird es darüber hinaus zusätzliche Sonder-Schülerfahrten geben. Hierbei werden auch Haltestellen außerhalb des übrigen Liniennetzes angefahren.

Zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV sollen folgende Fahrzeiten eingehalten werden:

- Beförderungszeiten im Grundnetz (Stadtteil – Stadtmitte) maximal 30 Minuten
- Beförderungszeiten im Ergänzungsnetz (Ortsteil – Stadtmitte) maximal 60 Minuten

Übergänge zwischen dem Grund- und Ergänzungsnetz werden fahrplanmäßig gewährleistet. Die Umsteigezeit soll maximal 1/3 des jeweils dichteren Taktes, jedoch mindestens drei Minuten betragen (bspw. maximale Umsteigezeit von 10 Minuten bei einem 30-Min-Takt). Zum Erreichen des Stadtzentrums ist in der Haupt- und Normalverkehrszeit maximal ein Umstieg zulässig.

Mittelzentren mit Stadtbusverkehr

Als Stadtbusverkehr gelten hier Verkehre, die nur zur Erschließung des jeweiligen Stadtgebietes dienen. Für die Stadtbusverkehre in den MZ Bad Harzburg, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine, Seesen und Wolfenbüttel gelten die Anforderungen der Tabelle D3.1/4. Die MZ Clausthal-Zellerfeld und Wittingen sind durch regionale ÖPNV-Angebote erschlossen. Für weitere Verbindungen werden für sie, wegen ihrer Größe und Struktur, die Angaben für den ländlichen Raum angesetzt.

Bedienungsebene 3, Stadtbusse Mittelzentren, Kernangebot 60-Min-Takt

	Verkehrstage			
	Mo-Do	Fr	Sa	So
Früheste Fahrt	5-6 Uhr	5-6 Uhr	5-6 Uhr	8-9 Uhr
Späteste Fahrt	22-23 Uhr	23-24 Uhr	23-24 Uhr	22-23 Uhr

D 3.1/4
Tabelle

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/4:

- Frühere, spätere oder ergänzende Fahrten sind je nach Anforderung zusätzlich vorzusehen.
- Hauptlinien sollen mindestens im 30-Min-Takt bedient werden.
- Regionale und lokale Linien können sich gegenseitig ergänzen oder zu einer Verdichtung des Angebotes führen.
- Linienverkehr soll mindestens im Zeitraum der frühesten Fahrt bis um ca. 20:00 Uhr erfolgen. Anschließend ist der Einsatz von Anruf-Linienverkehren möglich.

Ländlicher Raum

Das Mindestangebot auch bei der Erschließung des ländlichen Raumes soll an Werktagen in der Kernzeit 06:00 bis 21:00 Uhr der 60-Min-Takt sein, an Samstagen in der Kernzeit 08:00 bis 21:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen in der Kernzeit 09:00 bis 21:00 Uhr der 120-Min-Takt (siehe Tabelle D3.1/5).

Bedienungsebene 3, ländlicher Raum Angestrebtes Mindestbedienungsangebot in der Kernzeit

D3.1/5
Tabelle

	Verkehrstage		
	Mo–Fr	Sa	So
	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
Früheste Fahrt	6–7 Uhr	8–9 Uhr	9–10 Uhr
Späteste Fahrt	20–21 Uhr	20–21 Uhr	20–21 Uhr

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/5:

- Frühere, spätere oder ergänzende Fahrten sind je nach Anforderung zusätzlich vorzusehen.

Das Ziel, das Mindestangebot in der Kernzeit anzubieten, wird aus organisatorischen, betrieblichen und finanziellen Gründen allerdings nicht kurzfristig zu erreichen sein. Daher soll stufenweise vorgegangen werden und in der ersten Stufe mindestens ein vertaktetes Angebot im 120-Min-Takt mit nachfragebedingten Ergänzungen, z. B. wegen des Schülerverkehrs, als Grundangebot zugrunde gelegt werden. In einem zweiten Schritt soll dort, wo die organisatorischen, betrieblichen und finanziellen Randbedingungen vorliegen, das Mindestangebot gemäß Tabelle D3.1/5 umgesetzt werden.

Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen)

D3.2

Die Angebote der Bedienungsebene 4 sollen bei geringer Nachfrage in den Städten und Landkreisen in einem definierten Bereich die flächenhafte ÖPNV-Erschließung übernehmen. Neben den etablierten Angeboten der differenzierten Bedienungsweisen (z. B. Rufbus, ALT, AST), ist auch der Einsatz von Fahrtangeboten vorzusehen, die nicht an bestimmte Linienwege gebunden sind und an definierten Verknüpfungs- und Umsteigepunkten mit dem regionalen ÖPNV-Angebot sowie mit den Bedienungsachsen des Linienverkehrs, Bedienungsebene 3, vernetzt werden.

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
- ggf. Austauschfunktion von Gemeinden oder Gemeindeteile untereinander

Angebotsmerkmale

- flächenerschließendes Angebot zwischen den Bedienungsebenen des Linienverkehrs (Bedienungsebenen 1–3)
- Halt je nach verkehrlicher Funktion an allen oder ausgewählten Haltestellen bzw. neu zu definierenden Halteorten
- Vernetzung an den Verknüpfungs- und Umsteigepunkten zum regionalen Angebot und zu den Bedienungsebenen des Linienverkehrs, Bedienungsebene 3
- nachfrageorientierter Fahrplan bzw. nachfrageorientierte Nutzung
- möglichst vertaktete Verkehre bzw. nutzerorientierte Bereitstellung des Fahrtangebotes

Verkehrsmittel

- Bedarfsangebote im Linienverkehr

Bedarfsangebote im Flächenbetrieb

Flexible Bedienformen werden hier nicht nur als Bedienung in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage gesehen, sondern als gleichberechtigtes ÖPNV-Angebot und Teil des ÖPNV-Gesamtangebotes in der Region. Daher werden für diese Angebote dieselben Qualitäten wie für den klassischen Linienverkehr angestrebt. Die flexiblen Bedienformen bilden zusammen mit den anderen ÖPNV-Angeboten ein flächenhaft vernetztes Angebot. Diese sind auch über Gemeindegrenzen hinweg vorzunehmen.

Ein gravierender Unterschied zu den klassischen Linienverkehren besteht in der Notwendigkeit, seinen Fahrtwunsch zeitig vor Fahrtbeginn anzumelden. Daher soll die Anmeldung möglichst einfach erfolgen können durch:

- Buchung über Telefon, Internet und Smartphone-App
- einheitliche Rufnummer und Internetadresse für die Region und die geplante Mobil-App

Die Vorbestellzeit vor der planmäßigen bzw. geplanten Abfahrtszeit soll je nach Gebietsstruktur betragen:

- möglichst nicht länger als 30 Minuten

Um den Bürgerinnen und Bürgern ein möglichst flexibles Angebot zu machen, soll in definierten Bedienungsräumen die linienhafte Bedienung aufgegeben werden und eine freie Haltestellenwahl bzw. die Wahl freier Halteorte (Flächenbetrieb) möglich werden. Daher wird für diesen Bedienungsraum vorgegeben:

- Halt an allen gewünschten Haltestellen bzw. Halteorten im Bedienungsraum

Wenn diese Angebote auch noch außerhalb von Taktstrukturen fahren, bilden sie so eine Alternative zum eigenen Pkw und können gerade im ländlichen Raum die Mobilität erhöhen. Diese Bedarfsangebote im Flächenbetrieb (wie z. B. im EcoBus-Projekt untersucht) sollen in Zukunft bei Durchdringung mit autonomen Fahrzeugen in Verbindung mit dem ÖPNV-Linienverkehr eine flächendeckende Mobilitätsalternative darstellen. Daher gilt das Ziel:

- Entwicklung und Einsatz von Bedarfsangeboten im Flächenbetrieb

Auch bei den flexiblen Bedienformen sind barrierefreie (niederflurige) Fahrzeuge vorzuhalten. Durch entsprechende Ausgestaltung des Fuhrparks ist jederzeit die barrierefreie Beförderung zu gewährleisten.

Zur Vereinfachung und Vermarktung sowie für einen hohen Wiedererkennungswert für die Bürgerinnen und Bürger des Großraums Braunschweig gelten die Ziele:

- Vereinheitlichung des Angebotes der flexiblen Bedienformen bei Buchung, Wartezeit, Bedienungsart und Fahrzeugeinsatz
- Einrichtung einer Dispositionszentrale
- verständliche Darstellung des Verkehrsangebotes
- Produktbranding und Marketingkampagne

Einsatz von Bürgerbussen

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

Grundsätzlich sollten aus Sicht des Regionalverbandes 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 Regionalverband 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 Tarif des Verkehrsverbundes 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. Es wird ausreichendes Fahrpersonal benötigt, 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.

D 4

Fahrweg, Verkehrssteuerung

Kurze Reisezeiten und eine hohe Fahrplanstabilität für einen verlässlichen Betrieb sind wesentliche Voraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV. Verlustzeiten durch Behinderungen im allgemeinen Verkehr und an Lichtsignalanlagen sind zu minimieren. Für attraktive ÖPNV-Angebote auf der Schiene mit kurzen, verlässlichen Umsteigezeiten und für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im SPNV sind daher vorzusehen:

- Beschleunigungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur streckenbezogenen Kapazitätserhöhung und zur Erhöhung der Fahrplanstabilität im Verkehrswezenetz für den SPNV und für die Stadtbahnen
- verlässliche Verknüpfungen der schienengebundenen Verkehrsmittel

Umsteigezeiten können durch das Zusammenführen von Eisenbahn- und Stadtbahnverkehren im Stadt-Umland-Verkehr der Stadt Braunschweig eingespart und die Gesamtreisezeit damit erheblich verringert werden. Diese Attraktivitätssteigerung steigert nach allen vorliegenden Untersuchungen deutlich die Fahrgastnachfrage und verringert den Kfz-Verkehr. Daher soll im Stadtgebiet Braunschweig die Möglichkeit einer Durchfahung in Nord-Süd-Richtung mit normalspurigen Stadtbahnfahrzeugen mit 2,65 m breiten Wagenkästen erhalten bleiben.

Ebenso wie im Bereich der schienengebundenen Verkehrsmittel stellen kurze Reisezeiten und eine hohe Fahrplanstabilität für einen verlässlichen Betrieb sowie kurze, verlässliche Umsteigezeiten auch für den Busverkehr eine wesentliche Voraussetzung dar, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Deshalb sollen folgende Maßnahmen, die zur Beschleunigung und erhöhten Verlässlichkeit des ÖPNV beitragen, berücksichtigt werden:

- aufkommensangepasste Anlage von Busfahrstreifen (in Braunschweig evtl. in Verbindung mit Stadtbahntrassen) und Busschleusen. Dabei gilt, dass Busfahrstreifen nur von Bussen, evtl. in Braunschweig von Stadtbahnen, befahren werden sollen, nicht von anderen Verkehrsteilnehmern.
- Zur Umsetzung eines Qualitätsschnellbussystems sind in Wolfsburg Qualitätsschnellbusstrassen (weitgehende unabhängige Führung vom Individualverkehr) einzurichten.
- Anlage von Haltestellenkaps bzw. Halten am Fahrbahnrand
- Bevorrechtigungen von Stadtbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen

D 5

Zugangsstellen

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

- bedarfsorientierte Festlegung, Anpassung oder Verlagerung von Zugangsstellen
- funktionsgerechte, barrierefreie Ausgestaltung der Zugangsstellen
- sichere und barrierefreie Erreichbarkeit der Zugangsstelle

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. Zusätzlich ist es wichtig, die Erreichbarkeit der Zugangsstelle sicher und barrierefrei zu gestalten.

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

- den Zugang außerhalb fester Zugangsstellen

Im Kapitel E5 wird ausgeführt, wie die Vorgabe, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, umgesetzt werden soll sowie die Benennung und Begründung von Ausnahmen.

Die Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots an öffentlich zugänglichen Orten (wie z. B. an Bahnhaltepunkten, Bahnhofsgebäuden und -vorplätzen, zentralen Omnibusbahnhöfen und anderen Haltestellen sowie Verknüpfungspunkten für den öffentlichen Personennahverkehr) sollte mit Unterstützung von Fördermitteln umgesetzt werden. Hierdurch soll die durchgängige Fahrgastinformation unterstützt werden.

Verkehrsstationen

D 5.1

An den Eisenbahnstrecken im Großraum Braunschweig gibt es derzeit 47 Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltepunkte gem. § 4 EBO). Eigentümer ist die DB Station&Service. Diese ist für die Modernisierung und Unterhaltung verantwortlich. Die Ausstattung der Verkehrsstationen unterliegt einem Ausstattungskatalog, der, unterschieden nach Bahnhofskategorien, unterschiedlich umfangreiche Ausstattungsmerkmale aufweist. Da noch nicht alle Verkehrsstationen modernisiert und barrierefrei ausgebaut sind, werden folgende Ziele formuliert:

- Modernisierung und barrierefreie Gestaltung aller Verkehrsstationen, unabhängig von der Nutzerzahl
- Umsetzung des Bahnsteighöhenprogramms (Die aktuellen Bahnsteighöhen sind in den Streckenbändern im Kapitel E2.1 aufgezeigt.)
- umfassende Informationsmöglichkeiten, Wetterschutz und Sitzgelegenheiten an allen Verkehrsstationen, unabhängig von der Nutzerzahl

Ein weiteres wesentliches Element ist die Umfeldgestaltung, die von der jeweiligen Kommune zu verantworten ist. Ziele sind:

- eine städtebaulich und funktional integrierte Gesamtplanung (Station + Umfeld)
- Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität
- eine sichere und barrierefreie Gestaltung der Zuwegungen

>>

- Verknüpfung der Verkehrsträger (kurze Wege zwischen ÖSPN-Haltestellen und Bahnsteigen)
- ausreichend dimensionierte B+R- und P+R-Anlagen

D 5.2

Stadtbahnhaltestellen

Maßnahmen an Stadtbahnhaltestellen, die es nur in der Stadt Braunschweig gibt, sollen entsprechend der Festlegungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) umgesetzt werden. Dazu gehören:

- Berücksichtigung von einheitlichen Ausbaustandards
- Anpassung der Bahnsteighöhen an die Einstiegshöhen der niederflurigen Stadtbahnfahrzeuge

D 5.3

Bushaltestellen

Auch wenn eine vollständige Barrierefreiheit nicht bis zum 1. Januar 2022 realisiert sein muss, ist dieses Datum für die zuständigen Baulastträger jedoch als Stichtag zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt muss eine verbindliche Zusage vorliegen, in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Für einen hohen Wiedererkennungswert sind einheitliche Ausbaustandards umzusetzen. Daher werden folgende Ziele formuliert:

- Konzepterstellung der Straßenbaulastträger bis zum 1. Januar 2022
- Berücksichtigung von Prioritätsstufen
- Berücksichtigung von einheitlichen Ausbaustandards

D 6

Fahrzeuge, Werkstätten

Neben den Verkehrsstationen und Haltestellen (Zugangsstellen) 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. Folgende Ziele werden für die eingesetzten Fahrzeuge formuliert:

- Einsatz von Fahrzeugen, die für die Kunden attraktiv sind und zur Mitfahrt einladen
- Bedienung im SPNV durch Fahrzeuge, die mit den Bahnsteighöhen korrespondieren
- Bedienung im ÖSPV durch niederflurige Fahrzeuge, die zusammen mit den im NVP geforderten Haltestellenhöhen einen barrierefreien Einstieg ermöglichen
- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit Stellplatz für Rollstuhlfahrer, auch bei differenzierten Bedienungsweisen
- Bei Fahrzeugen, die in den Bereichen mit ÖSPV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eingesetzt werden, ist auf ein einheitliches Telegramm zur Ansteuerung der Lichtsignalanlagen zu achten. Der Datenaustausch zwischen den Steuerungssystemen ist herzustellen.
- Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen (geringe Abgas- und Lärmemissionen)

D 6.1

Eisenbahnen

Die Qualität der im SPNV eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge hat erheblichen Einfluss auf die Fahrgastnachfrage. Ein hoher Komfort kann auch gelegentliche oder neue Fahrgäste von den Vorteilen des SPNV überzeugen und dem Vergleich mit dem MIV standhalten.

Die Fahrzeuge sind auszustatten u. a. mit:

- Klimaanlage
- Überfahrbrücken oder Faltrampe für den barrierefreien Zugang von Rollstuhlfahrern
- Rollstuhlaufstellplätzen
- 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

Neben der Beschaffung von SPNV-Fahrzeugen ist die Wartung und Instandhaltung dieser Fahrzeuge sicherzustellen. Dies erfolgt an Werkstattstandorten, die in den Wettbewerbsverfahren oft eine Schlüsselposition darstellen, da sie über die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes entscheiden können. Für einen verlässlichen und wirtschaftlichen SPNV-Betrieb in den einzelnen Wettbewerbsnetzen sind daher optimale, betriebsnahe Werkstattstandorte langfristig zu sichern. Daher wird als Ziel formuliert:

- Sicherung optimaler, betriebsnaher Werkstattstandorte

Stadtbahnen

D 6.2

Die Qualität der eingesetzten Stadtbahnen 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.

Für die Ausstattung von Stadtbahnfahrzeugen gelten sinngemäß die Aussagen des Kapitels D6.3.

Busse

D 6.3

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.

Ebenso wichtig sind kurze Fahrzeiten und dafür erforderliche Beschleunigungsmaßnahmen, u. a. Maßnahmen zur Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen. Dafür sind die Busse mit einer regionsweit einheitlichen Schnittstelle auszustatten bzw. der Einsatz eines einheitlichen Telegramms zur Ansteuerung vorzusehen und dazu passende Hard- und Software vorzuhalten.

Alle im Großraum Braunschweig beschafften Neufahrzeuge sollen mit der jeweils aktuellen Euro-Norm ausgestattet sein. Gebrauchtfahrzeuge sollen mindestens mit der Euro-Norm 5 und EEV 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 D6.3). Von diesem Standard soll nur dann abgewichen werden, wenn die spezifische Kundennachfrage dies nachweislich rechtfertigt.

D 6.3
Tabelle

Busausstattung

	Stadt- verkehr	Regionalverkehr	
	Stadt- busse	Regio Busse	Weitere Busse
Niederflurtechnik mindestens LowEntry	X	X	X
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 Standard- und Gelenkbussen: zusätzlicher Stellplatz für Kinderwagen oder Rollatoren gegenüber soweit möglich	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
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 drei bis fünf Haltestellen mit Verknüpfungsoptionen wünschenswert (z. B. über TFT-Monitore), und digitale Haltestellenansage	X	X	
Mindestens Fahrgastinformation im Innenraum durch digitale Haltestellenansage und -ansage			X
Info-Kästchen zur Aufnahme von Fahrgastinformationen	X	X	X
Elektronische Fahrscheindrucker und -entwerter	X	X	X
Bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge mit einer Lichtsignalbeeinflussung	X	X	X

Darüber hinaus wird ein Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit Stellplatz für manuelle oder elektronische Mobilitätshilfen, wie Rollatoren, E-Scooter und ähnlichem Gerät zur Fortbewegung, auch bei differenzierter Bedienungsweise, angestrebt.

Die äußere Gestaltung der Busse und Straßenbahnen durch Werbebeklebung darf das Wohlbefinden der Fahrgäste nicht beeinträchtigen.

Die Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots in Omnibussen im Linienverkehr sollte analog wie bei den im Eisenbahnbereich eingesetzten Fahrzeugen mit Unterstützung von Fördermitteln realisiert werden, um den Fahrgästen eine durchgängige Informationskette zu bieten.

Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement

D 7

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. 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 Folgendes erforderlich:

- 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, Informationseinrichtungen an den Verkehrsstationen des SPNV)
- Weiterentwicklung der barrierefreien (Fahrplan-)Information, einschließlich der Information über den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

Für eine hohe Attraktivität des ÖPNV ist eine verlässliche und umfassende Fahrgastinformation Grundvoraussetzung. Damit ist es möglich, die Qualität des ÖPNV zu steigern und auch neue Fahrgäste zu gewinnen. Darüber hinaus können Bürgerinnen und Bürger im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements gezielt auf den ÖPNV gelenkt werden. Die FGSV definiert Mobilitätsmanagement wie folgt: „Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“ (FGSV 2018).

Aufgrund des hohen Stellenwertes des Mobilitätsmanagements für die Nutzung des ÖPNV wird als Ziel formuliert

- Implementierung und Weiterentwicklung eines umfassenden Mobilitätsmanagements
- Einführung und Etablierung einer „Mobilitätszentrale“ mit einheitlicher Rufnummer für das gesamte Verkehrsgebiet Großraum Braunschweig zur Abbildung der gesamten Mobilitätskette und als einheitlicher Ansprechpartner für den Endkunden

Marketing

D 8

Das ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig soll vom heutigen und zukünftigen Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein einheitliches Auftreten, ein hoher Wiedererken-

nungswert und zentrale Informationsstellen mit einheitlichen Informationskanälen (z. B. einheitliche Rufnummer für Anruf-Systeme) 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. Daher wird angestrebt:

- eine umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten

D 9

Tarif

Nach Einführung des Verbundtarifs Region Braunschweig (VRB-Tarif) zum 1. November 1998 besteht im Großraum 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 Regionalverband 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, sind für die Verkehrsbeziehungen über die Grenze hinweg, bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, adäquate Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen.

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, den beteiligten

Verkehrsunternehmen und den zuständigen Tarif- und Verkehrsverbänden. Insbesondere zum Landkreis Harz sowie zum Landkreis Börde und damit zum marego Verkehrsverbund werden Möglichkeiten gesehen, für die Fahrgäste attraktive Übergangsregelungen für ÖSPV und SPNV zu entwickeln.

Daraus ergibt sich die folgende 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.

D 10

Vertrieb

Der Zugang zu Fahrausweisen sollte für aktuelle und potenzielle Fahrgäste unproblematisch möglich sein und somit kein Hemmnis darstellen. Der Fahrscheinwerb ist daher möglichst einfach und verständlich zu gestalten sowie zu Hause als auch vor Ort zu ermöglichen. Neue technische Möglichkeiten sollen, wenn sie zum Abbau von Hemmnissen beitragen, genutzt werden. Als Ziel wird daher formuliert:

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

Betrieb, Service

In den Kapiteln D1 bis D10 sind Ziele und Qualitätsanforderungen formuliert, die durch ihre Umsetzung die Bürgerinnen und Bürger zu einer Nutzung des ÖPNV anregen sollen. Neben diesen Zielen und Qualitätsanforderungen gibt es Qualitätsanforderungen für die Bereiche Betrieb und Service, die im Sinne eines verlässlichen, attraktiven ÖPNV für den (potenziellen) Kunden wichtig sind.

Neben den in Kapitel D7 (Fahrgastinformation und Mobilitätsmanagement) genannten Zielen ist für viele Kunden der direkte Kontakt vor Ort zum Fahr- bzw. Begleitpersonal wichtig. Auch die umfassende, rechtzeitige Information im Störungs- und Verspätungsfall mit Hinweisen zu evtl. alternativen Verbindungen hat einen hohen Stellenwert. Es wird folgendes Ziel formuliert:

- Berücksichtigung des kundenbezogenen Informationsbedürfnisses vor Ort sowohl im Regel- als auch Störungs- und Verspätungsfall

Mit der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit sind noch nicht alle Aspekte berücksichtigt, um den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. So sind im Betrieb Maßnahmen umzusetzen, die diese Personengruppen in ihrer Nutzung des ÖPNV unterstützen, z. B. konsequentes Nachrücken von Bussen an Haltestellen mit längeren Bahnsteigen, kein Überholen im Haltestellenbereich. Es wird folgendes Ziel formuliert:

- Umsetzung von kundenbezogenen Unterstützungsmaßnahmen

Während der gesamten Wegekette von Quelle zum Ziel, und damit auch bei der Nutzung der ÖPNV-Angebote, sollen sich die Fahrgäste sicher fühlen. Unsichere Situationen (z. B. unbeleuchtete Gehwege und Zuwegungen, unbeleuchtete oder schwach ausgeleuchtete Haltestellen) führen dazu, dass der ÖPNV nicht genutzt wird.

Die Wegekette beginnt und endet mit einem sicheren Zu- bzw. Abgang zur bzw. von der Haltestelle. Hier sind die Kommunen in der Pflicht, für sichere Wege zu sorgen.

Bei der Nutzung der ÖPNV-Angebote sind u. a. Aspekte wie Besetzungsgrad der Fahrzeuge, Sauberkeit, Ansprechbarkeit von Fahr- bzw. Begleitpersonal und die Mitfahrt von Sicherheitspersonal zu beachten. Es wird folgendes Ziel formuliert:

- umfassende Berücksichtigung des persönlichen Sicherheitsbedürfnisses

Einen weiteren wichtigen Aspekt stellt die Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebotes dar. Der Kunde muss sich darauf verlassen können, dass das Angebot in der vorgesehenen Art und Weise erbracht wird und er bei Störungen Alternativen aufgezeigt bekommt. Nur so kann eine hohe Kundenzufriedenheit erreicht werden und ÖPNV-Kunden gehalten werden. Es wird folgendes Ziel formuliert:

- Umsetzen eines ÖPNV-Angebotes mit hoher Verlässlichkeit

D 12

Innovationen

Der Verkehrsmarkt ist ständigen Veränderungen ausgesetzt. So ändern sich auch die Rahmenbedingungen für die Bereitstellung und Nutzung von ÖPNV-Angeboten. Z. B. können neue technische Möglichkeiten den Nutzen für den Fahrgast erhöhen oder wirtschaftliche Vorteile erzeugen.

Als Aufgabenträger für den ÖPNV im Großraum Braunschweig sieht sich der Regionalverband als Impulsgeber für Innovationen im Bereich ÖPNV. Der Regionalverband ist Impulsgeber und beteiligt sich an Projekten, die

- einen erhöhten Kundennutzen
- eine höhere Angebotsqualität oder
- eine höhere Wirtschaftlichkeit erwarten lassen.

D 13

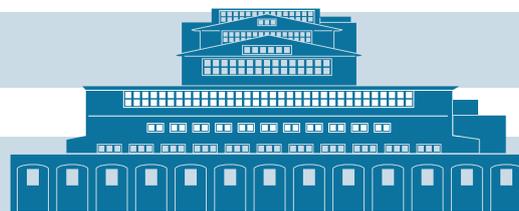
Finanzierung, Förderung

Ein verlässliches ÖPNV-Angebot benötigt eine verlässliche Finanzierung. So hat ein neues oder stark verändertes ÖPNV-Angebot eine Einschwingphase von drei bis fünf Jahren, bis sich die Fahrgäste dauerhaft auf das Angebot eingestellt und ihr Verkehrsverhalten geändert haben. 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, ist es erforderlich eine

- gesicherte auskömmliche Finanzierung des laufenden Betriebes zu gewährleisten.

Auch die Planung erforderlicher Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV, vor allem die der Eisenbahninfrastruktur, erfordert viele Jahre Vorlauf und der Bau schon im Vorfeld Finanzierungssicherheit. Dabei umfasst die erforderliche Infrastruktur, z. B. bei Verkehrsstationen, sowohl ÖPNV-Maßnahmen im engeren Sinne als auch die Umfeldler einschließlich B+R und P+R. Neben den investiven Maßnahmen sind auch „weiche“ Maßnahmen wie Fahrplanauskunftssysteme, Tarifmaßnahmen und Marketing sowie Fördermaßnahmen finanziell abzusichern. Da der Regionalverband kein Baulast- oder Vorhabenträger ist, helfen Förderprogramme den Kommunen und Verkehrsunternehmen, die im NVP aufgeführten Maßnahmen umzusetzen. Vor diesem Hintergrund werden folgende Ziele formuliert:

- gesicherte auskömmliche Finanzierung von Investitionen
- projektbezogene finanzielle Unterstützung von Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen



- A Leitbild und langfristige Planungen
- B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren
- C Planungsgebiet
- D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV
(Qualitätsanforderungen)
- E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV**
- F Finanzierung und Förderung

E

Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

E 1

Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Ein barrierefreier Zugang zum ÖV kommt nicht nur den Menschen mit Behinderung zugute, sondern allen Personen, die über eine eingeschränkte Mobilität verfügen. Dazu zählen u. a. auch ältere Personen, Menschen, die mit einem Kinderwagen oder sperrigen Gepäck unterwegs sind, sowie Schwangere.

Dadurch, durch den demographischen Wandel und durch die Vorgabe des BBG bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, ist das Thema „Barrierefreiheit“ zurzeit wichtiger denn je. Aber wie ist die Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahre 2022 zu verstehen? Generell wird unter der Barrierefreiheit verstanden, dass Personen mit Behinderungen Anlagen und Verkehrsmittel in der allgemein üblichen Weise und ohne fremde Hilfe verwenden können. Daraus geht hervor, dass sich die Barrierefreiheit nicht nur auf die Zugangsstellen bezieht, sondern auch auf Fahrzeuge und Informationen.

Eine 100%ige Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit ist bis zum Jahre 2022 allerdings nicht möglich, da erhebliche Baumaßnahmen notwendig wären. Daher können laut PBefG im NVP Ausnahmen zur Barrierefreiheit konkret benannt und begründet werden.

Bisher gab es keine einheitliche Vorstellung und/oder Definition zur vollständigen Barrierefreiheit. Der Regionalverband strebt zu diesem Thema aber eine gemeinsame Linie an. Ein Grundpfeiler für eine gemeinsame Strategie war die Entwicklung einer einheitlichen Definition. Am 20. September 2018 wurde in Abstimmung mit den Behindertenbeiräten des Großraums Braunschweig eine Definition für den unbestimmten Rechtsbegriff der „vollständige Barrierefreiheit“ erstellt, die wie folgt lautet: „Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Großraum Braunschweig ist so zu gestalten, dass es von der in ihrer Mobilität, geistig oder sensorisch eingeschränkten Personen auf die allgemeine Art und Weise verwendet werden kann, ohne fremde Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen. Wichtig ist, dass dabei unterschiedliche Beeinträchtigungen berücksichtigt werden und Hindernisse und Erschwernisse für jede Gruppe grundsätzlich beseitigt werden.“

E 2

Regionales ÖPNV-Angebot

E 2.1

Schienenpersonennahverkehr

Unter Schienenpersonennahverkehr wird der mit der Eisenbahn durchgeführte, öffentliche Personennahverkehr verstanden. Dieser grenzt sich zum U-Bahn-, Stadtbahn- und Straßenbahnverkehr durch die unterschiedlichen Betriebsordnungen (Eisenbahnbau- und -betriebsordnung statt Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen) ab. Die Abgrenzung zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist dadurch gegeben, dass der SPNV vom Aufgabenträger bestellt und der SPFV von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben wird. Letztlich gibt es noch die Abgrenzung zu den nichtöffentlichen Personenverkehren (Werksverkehre), die es im Verbandsgebiet jedoch derzeit nicht gibt.

Die Ausschreibung der Verkehrsleistungen im SPNV erfolgt in Netzen, die unter Berücksichtigung von betrieblichen, infrastrukturellen und fahrzeugseitigen Randbedingungen gebildet werden. Diese Netze umfassen immer auch Gebiete und Verantwortlichkeiten anderer Aufgabenträger. Innerhalb dieser Netze werden Linien gebildet.

Alle derzeit bestellten Leistungen des SPNV im Verbandsgebiet wurden über öffentliche Ausschreibungsverfahren vergeben.

Die Ausschreibung, die Vergabe und die Vertragsabwicklung der Verkehrsleistungen erfolgen in enger Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern. Bei den Netzen Mittelland, DINSO 1 und 2 ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) der Federführer. Bei den Netzen ENORM und DISA übernimmt die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) diese Aufgabe. Beim ENNO ist der Regionalverband Großraum Braunschweig federführend tätig.

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2020 erfolgen keine neuen Betriebsaufnahmen, d. h. keine Veränderungen bei den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Vertragslaufzeit für das ENNO endet jedoch im Dezember 2025, sodass in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2020 ein entsprechendes Wettbewerbsverfahren durchgeführt wird.

In den folgenden Kapiteln werden die Fahrgastnachfrage (Stand 2017) sowie die Linien mit Stand Dezember 2018 einzeln dargestellt. Eine Analyse und Maßnahmenübersicht für die Eisenbahnlinien im Großraum Braunschweig schließen sich daran an.

Bei den Maßnahmen wird angestrebt, dass auf besonders aufkommensstarken Relationen und Achsen mit hohem ÖV-Potenzial 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.

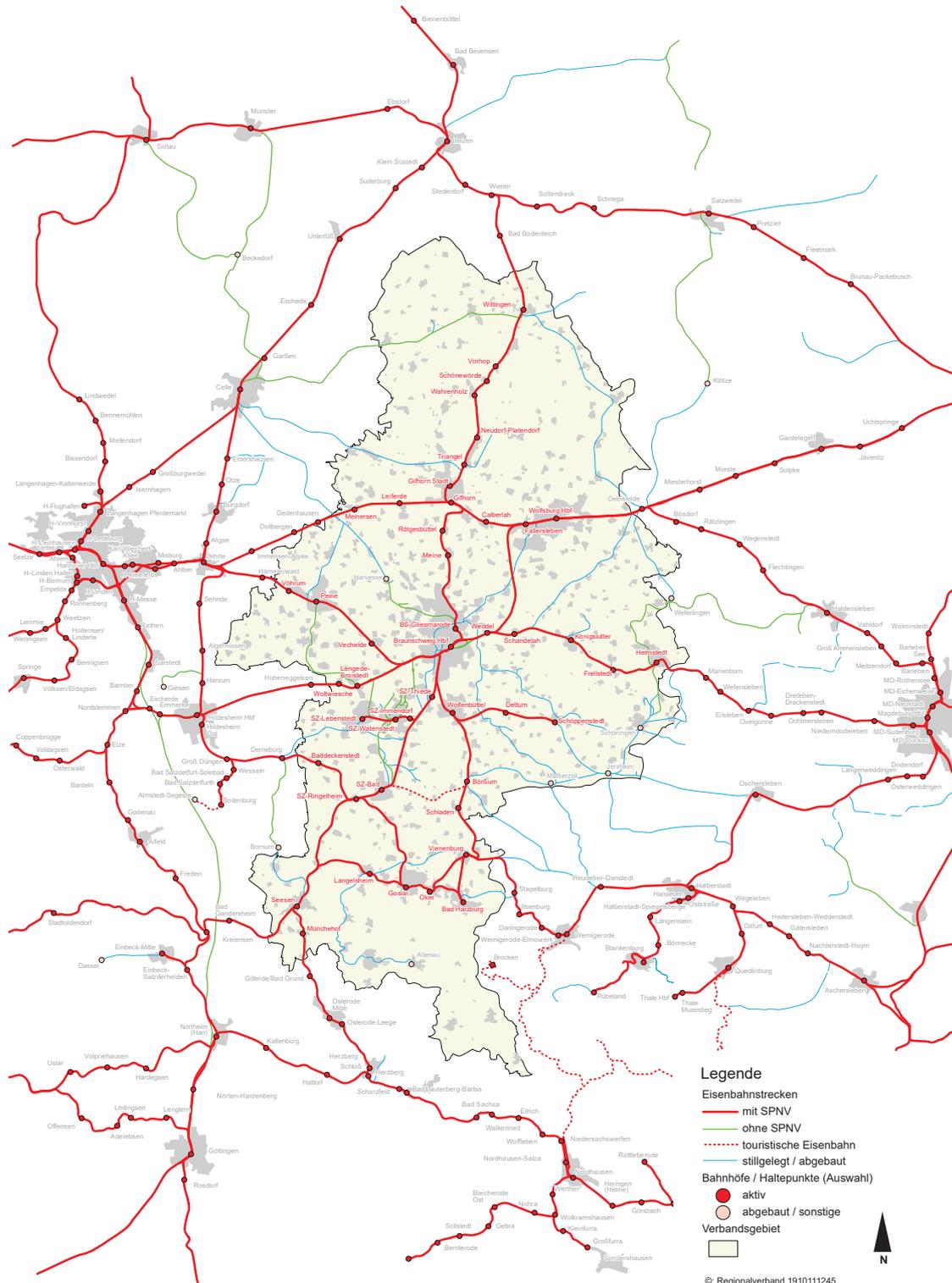
Die Realisierung der aufgeführten Maßnahmen ist mit den betroffenen SPNV-Aufgabenträgern abzustimmen und steht unter dem Vorbehalt der betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten.

Eine Übersicht der vom SPNV genutzten Strecken gibt die Karte E2.1.



E 2.1
Karte

Vom SPNV bediente Strecken



E 2.1.1

Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr

Die aktuelle Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) ist für das Jahr 2014 in Karte E 2.1.1/1 (siehe NVP 2016) dargestellt. Diese Fahrgastnachfrage wird verglichen mit den Werten aus dem Jahr 2017 (Karte E 2.1.1/2). Die Veränderungen sind in Karte E 2.1.1/3 dargestellt.

Die Zahlen auf den Linien der Karten stellen die durchschnittliche Besetzung pro Werktag (Mo–Fr) zwischen zwei Verkehrsstationen dar. Auf der Karte E2.1.1/3 sind die absoluten Fahrgaststeigerungen in Grün und die absoluten Fahrgastrückgänge in Rot auf den entsprechenden Linien gekennzeichnet. Auf den Karten E2.1.1/1 und E2.1.1/2 sind in den Stationen durch verschieden gefüllte Kreise die Ein-/Aussteigerzahlen in den folgenden Kategorien aufgezeigt:

- ≤ 100
- $> 100, \leq 500$
- $> 500, \leq 1.000$
- $> 1.000, \leq 5.000$
- > 5.000

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 weist insbesondere die RE50 (Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim) hohe Fahrgaststeigerungen auf. Mit Einführung eines durchgängigen Halbstundentakts (ab 2023 nach Ausbau der Weddeler Schleife) über beide Richtungen werden hier noch weitere Fahrgaststeigerungen erwartet, aber auch schon vor dieser Baumaßnahme durch die Etablierung der HVZ-Verstärker Braunschweig Hbf – Wolfsburg Hbf (seit Dez. 2017). Eine deutliche Zunahme hat, nach Einführung eines täglichen Stundentakts und neuer Fahrzeuge mit WLAN, auch die RB44 nach Salzgitter-Lebenstedt zu verzeichnen. Hier wird sich in den nächsten Jahren die Einführung des 30-Min-Takts (seit Dez. 2017) in steigenden Fahrgastzahlen bemerkbar machen.

Zwischen Oker und Bad Harzburg (RB43) sowie Vienenburg und Bad Harzburg (RB42) gibt es signifikante Fahrgastrückgänge, die u. a. mit der schlechten Betriebsqualität und der neuen Linienveränderung (Direktfahrt Vienenburg – Goslar ohne Fahrt über Bad Harzburg) zu erklären sind. Durch die Angebotsverbesserungen, die stufenweise seit 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, Hildesheim und Wolfsburg ein Halbstundentakt angestrebt, zumindest von Montag bis Freitag. Ebenso wird erwartet, dass im Stadt-Umland-Verkehr von Braunschweig zu den umliegenden Zentren die Fahrgastzahlen deutlich steigen werden, sodass auch hier ein Halbstundentakt von Montag bis Freitag angestrebt wird.

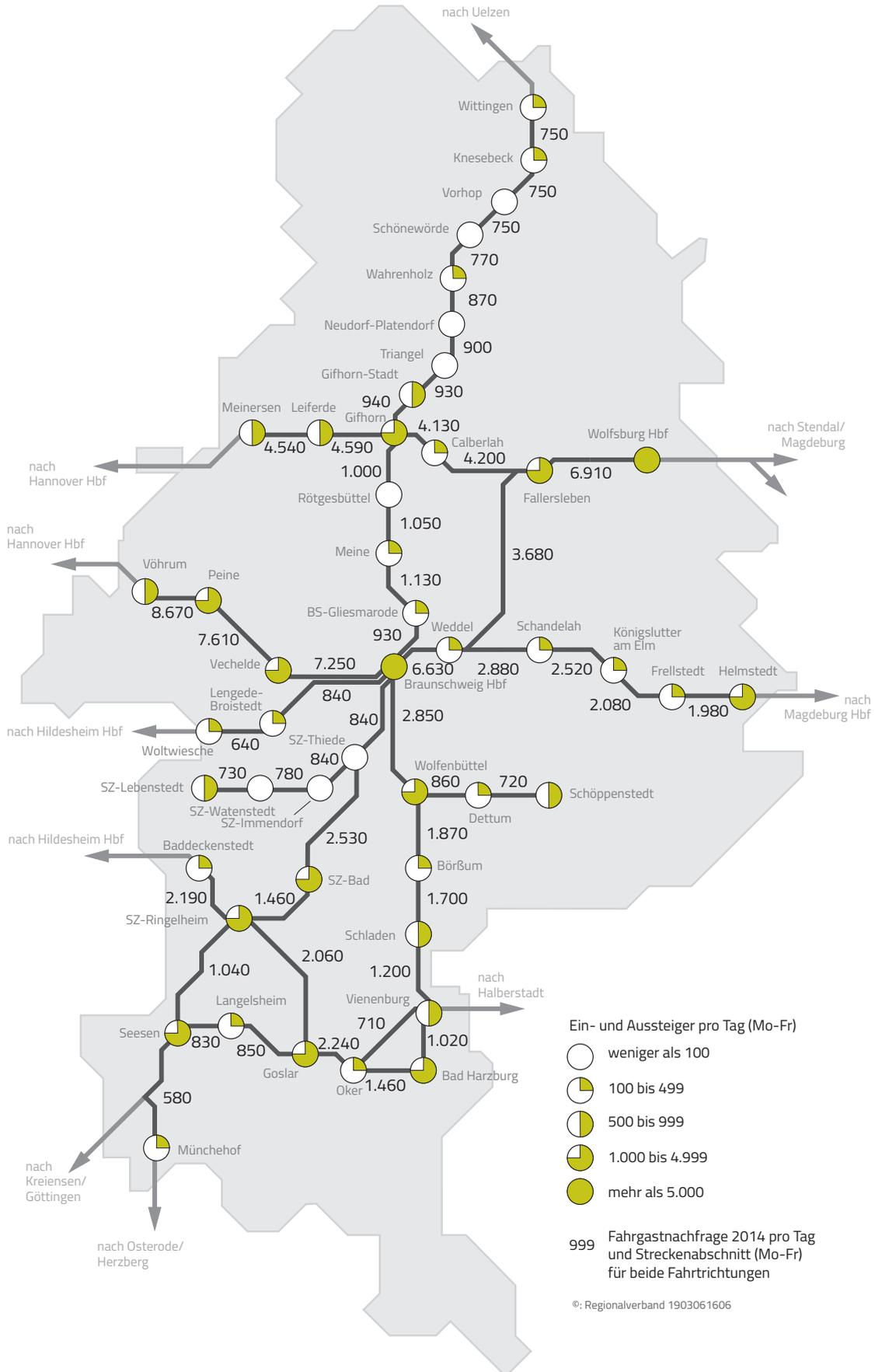
Auf den RE-Linien 60/70 ist durch die Einführung des durchgängigen Halbstundentaktes zwischen Braunschweig und Hannover über beide Richtungen von Montag bis Samstag im Dezember 2018 mit signifikanten Steigerungen der Fahrgastnachfrage in den nächsten Jahren zu rechnen, da die parallel verlaufende, stark ausgelastete, Straßeninfrastruktur (A2) für viele Pendler in den Regionen Hannover und Braunschweig keine zu bevorzugende Alternative mehr darstellt.

Durch Ausweitung der Bedienungszeiträume in den Nachtstunden sollen auch Freizeitreisende zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden.

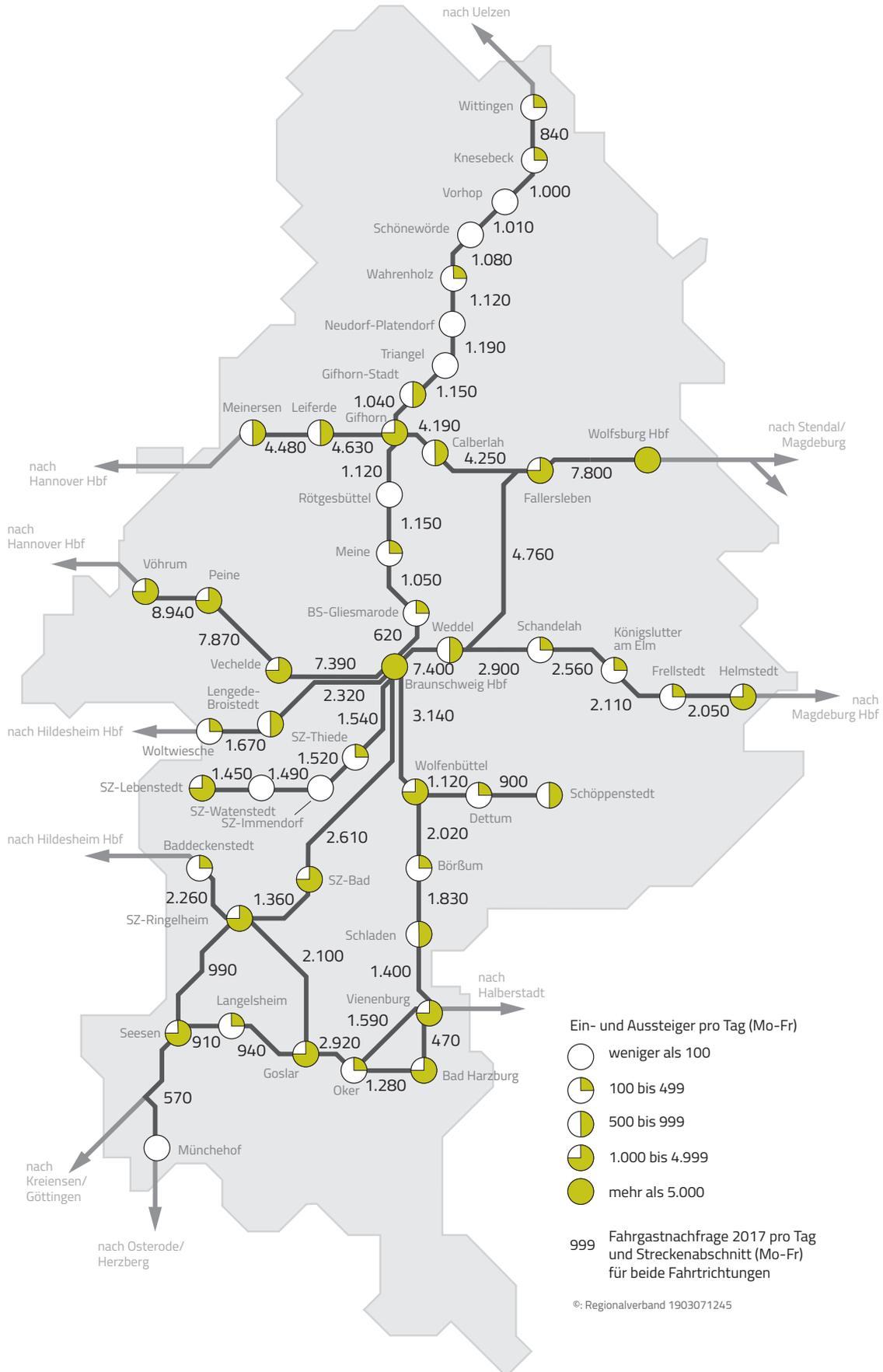
Die Fahrgastnachfrage wird auch durch die Qualität der Verknüpfungen mit dem Schienenpersonenfernverkehr beeinflusst. Eine Taktverdichtung kann die Umsteigezeit signifikant verkürzen und somit die Gesamtreisezeit im Fernverkehr attraktiver machen. Da es im Verbandsgebiet nur wenige Fernverkehrshalte gibt, ist die hochwertige Anbindung der benachbarten Netzknoten von hoher Bedeutung.

E 2.1.1/1
Karte

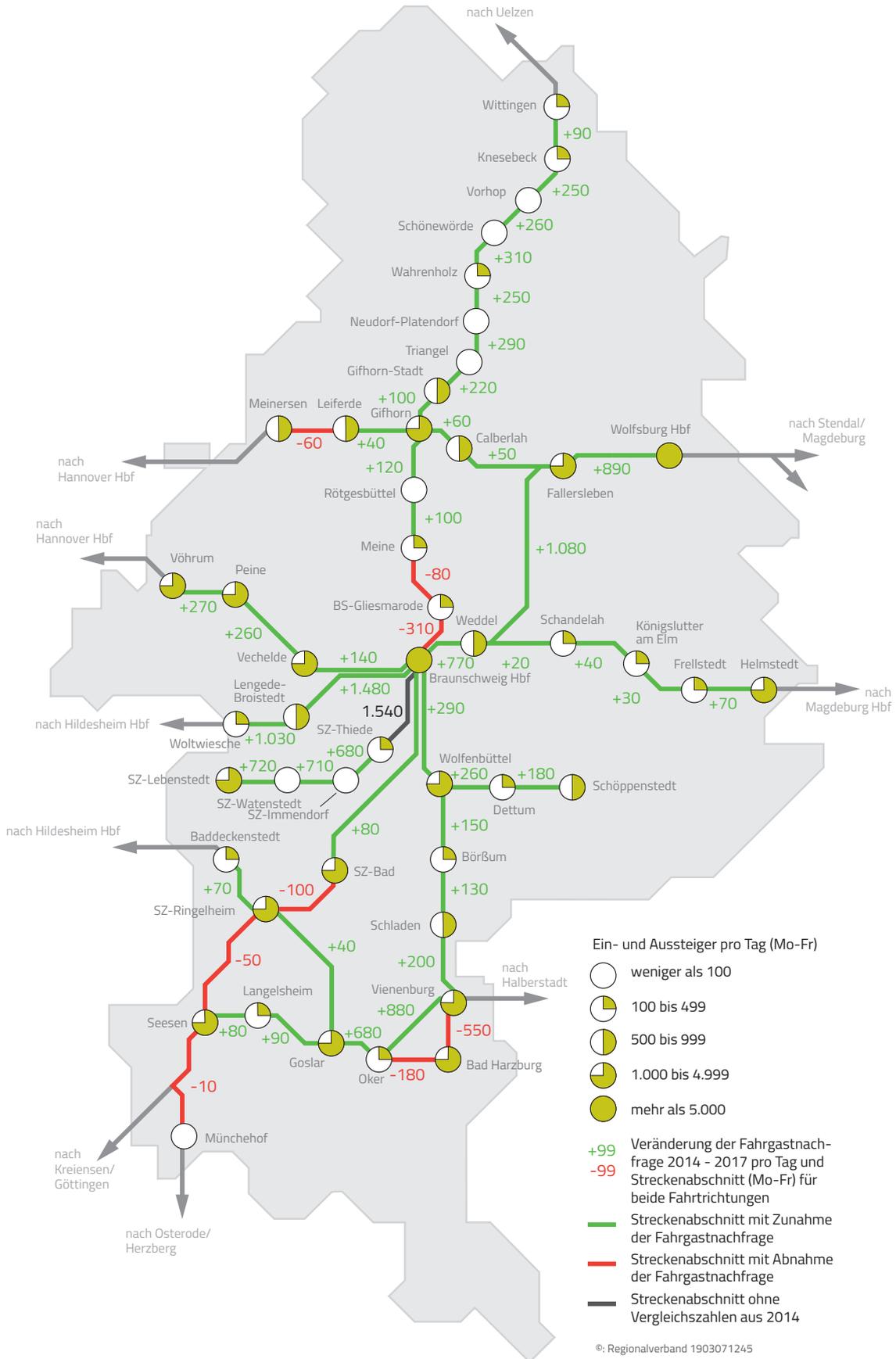
Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 (Montag–Freitag)



Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 (Montag–Freitag)



Veränderungen Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 zu 2014 (Montag–Freitag)



Qualitätsanforderungen im Schienenverkehr

Um die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr steigern zu können, ist eine systematische Qualitätsausrichtung in den Verkehrsverträgen essenziell. Zum einen dienen die festgeschriebenen Qualitätsanforderungen in den Verkehrsverträgen als unmittelbarer Anreiz für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Qualität zu steigern. Zum anderen können die systematisch erfassten Qualitätswerte Auskunft über Fehlentwicklungen im SPNV geben.

Zielwerte für bestimmte Qualitätskriterien sind vertraglich festgelegt. Die Unterschreitung in Form von Minderleistung oder Nichtleistung werden mit einem Malus belegt, d. h. der Zuschuss wird gekürzt. Um finanzielle Einbußen zu vermeiden, ist zu erwarten, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bemüht ist, die Zielwerte zu erreichen.

Folgende Qualitätskriterien sind in den Verkehrsverträgen aufgeführt:

Pünktlichkeit

Grundsätzlich ist der Zug pünktlich, wenn er die im Fahrplan veröffentlichten Ankunfts- und Abfahrtszeit minutengenau einhält. Züge gelten aber auch im weiteren Sinne als pünktlich, wenn sie bis zu 3 Minuten (180 Sekunden) verspätet sind. Um Linien und Netze bundesweit zu vergleichen, wird oft eine Pünktlichkeitsquote bis zu 5 Minuten publiziert. Im Kalenderjahr 2017 lag die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote im Verbandsgebiet bei 93,1 %. Der Grund für das Verfehlen der Zielquote von 95 % hat viele unterschiedliche Gründe. Beispielsweise leidet die Pünktlichkeit der Züge im Harz-Dreieck Goslar – Bad Harzburg – Vienenburg an der dichten Zugfolge, denn die dortigen Strecken sind eingleisig. Ein weiterer Grund waren im Kalenderjahr 2017 die Sturmtiefs XAVIER und HERWARTH, die u. a. zu Überflutungen und umgestürzten Bäumen auf den Gleisen führten.

Zugausfälle

Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn er nicht verkehrt. Der Zug gilt aber auch bei einer Verspätung von über 59 Minuten als ausgefallen. Die Ursachen für Zugausfälle sind auch hier unterschiedlich. Es gibt vorhersehbare und nicht vorhersehbare Ursachen für Zugausfälle. Infrastrukturell bedingte Ausfälle führen die Liste der Ursachen an, wie z. B. zuvor angekündigte Baumaßnahmen oder ad hoc entdeckte Schäden an den Weichen. Im Kalenderjahr 2017 spielte auch die Witterung eine bedeutende Rolle bei Ausfällen, die zu Oberleitungsschäden oder zu umgestürzten Bäumen auf Gleisen geführt haben. Der rechtzeitige Vegetationsschnitt durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen im gesamten Verbandsgebiet kann die Anzahl der Zugausfälle verringern.

Zugbildung/Sitzplatzkapazität

Die Zugbildung bzw. Behängung wird für jede Fahrt vom Aufgabenträger vorgegeben. Die bestellte Behängung des Zuges muss erbracht werden, ansonsten wird die Reduzierung des Leistungsumfangs durch das EVU vom Aufgabenträger mit einem Malus belegt. Die Ursache für Mindertraktionen ist meistens auf eine Fahrzeugstörung zurückzuführen. Bei einem unerwarteten hohen Fahrgastaufkommen hat das EVU aber auch die Möglichkeit, die Traktionen zu erweitern, sofern die Fahrzeugverfügbarkeit es zulässt und der Aufgabenträger zugestimmt hat. Wichtig wird die zusätzliche Behängung im Fußballfanverkehr und im weihnachtlichen Adventsverkehr.

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. In regelmäßigen Intervallen wird der Sauberkeitszustand der Fahrzeuge bewertet.

Zugbegleit- und Sicherheitspersonal

Die Besetzungsquote der Züge mit Kundenbetreuern und Sicherheitspersonal 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. Eine Zielquote von 100 % für die Besetzung der Zugfahrten im gesamten Verbandsgebiet wird vom Regionalverband anvisiert.

Fahrgastinformation

Der Fahrgast ist vor, während und nach einer Reise durch die EVU mithilfe 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 von EVU erfasst, analysiert, bearbeitet und für den Aufgabenträger dokumentiert werden. Die Kundenanliegen sollen ehrlich und offen beantwortet werden. Eingehende Beschwerden sollen vom EVU als Hinweis genutzt werden, die Betriebsabläufe fahrgastfreundlich zu optimieren.

Des Weiteren hat der Fahrgast die Möglichkeit, seine Anfrage an die verbundweite Hotline zu richten.

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. Der Fahrgast bekommt so die Möglichkeit, über den Erfolg der Beförderung eines EVU zu entscheiden.

WLAN

Kostenfreies WLAN dient u. a. auch als Informationsquelle für Fahrgäste, die im Zug unterwegs sind. Der Schwerpunkt des Fahrgast-WLAN-Systems liegt im Infotainment; aktuelle Informationen (z. B. zur Pünktlichkeit, Baustellen, zum Fahrtverlauf und zu Anschlussmöglichkeiten) können unterwegs abgerufen werden.

Eine stabile Internetverbindung, die über ein Multi-Provider-System (mehrere SIM-Karten arbeiten gleichzeitig in der Übermittlung der Datenströme) erreicht werden kann, ist eine Voraussetzung für ein gutes Fahrgast-WLAN-System.

Die organisatorische und technische Ausgestaltung der Fahrgast-WLAN-Systeme wird sich an der fortschreitenden Entwicklung orientieren.

Sicherheit

Eine anspruchsvolle Aufgabe, die den SPNV die nächsten Jahre begleiten wird, ist, die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten.

Alle Fahrzeuge, die im Verbandsgebiet fahren, sind mit Kameras ausgerüstet, d. h. alle Geschehnisse im Fahrgastraum werden auf jeder Fahrt aufgezeichnet. Bei einem Vorfall fordert die Bundespolizei unter Beachtung der strengen Datenschutzvorschriften den Datenträger an und wertet die Videoaufzeichnungen zwecks Aufklärung aus.

Ein weiteres Instrument zur Wahrung der Sicherheit ist das Alkoholkonsumverbot, welches auf den meisten Netzen angewandt wird.

Die Zugbegleiter werden zukünftig in Bezug auf Sicherheitsgefahren und deren Umgang ausführlicher geschult werden, so haben inzwischen einige EVU ihre Zugbegleiter nach § 34 a der Gewerbeordnung (GewO) ausgebildet. Damit Zugbegleiter präventiv Konflikt- und Gefahrensituationen abwehren können, ist zusätzlich ein Deeskalationstraining wünschenswert. Ergänzend zu den Zugbegleitern werden auf einigen Netzen Sicherheitskräfte in den Abendstunden oder im Fußballfanverkehr eingesetzt.

Zukünftig muss geprüft werden, ob eine verkehrsvertragsübergreifende Beurteilung der Sicherheitslage den bevorstehenden Herausforderungen gerecht wird oder ob es sinnvoll ist, raumbezogene Sicherheitskonzepte zu entwickeln.

Stichproben durch Qualitätstester

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

E 2.1.3

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“

E 2.1.3
Tabelle

Tabelle 14 Tabelle E2.1.3: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1

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 (Halt an allen Stationen)
	RB45 Braunschweig – Schöppenstedt
	RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg
	RB48 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt (Halt nur in SZ-Thiede)
	RB80 Göttingen – Nordhausen
	RB81 Bodenfelde – Northeim – Nordhausen
	RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen
	RB86 Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Mitte
Leistungsvolumen	rd. 4,4 Mio. Zug-km, davon
	rd. 2,3 Mio. Zug-km (53 %) im Verbandsgebiet

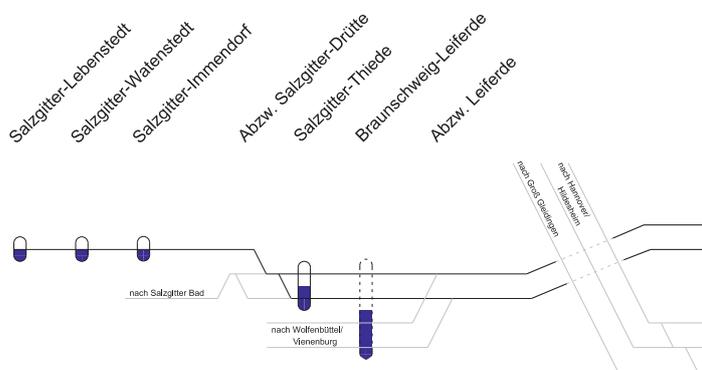


RB44/48 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt

E 2.1.3/1
Karte

Streckenband RB44/48

DINSO 1
Dieseltriebzug LINT 27 Baureihe 640



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

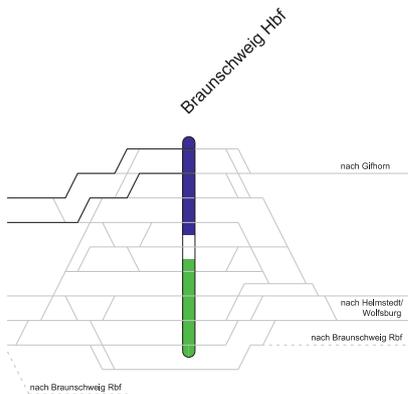
Netzknotten	
Takt 2019	Halbstundentakt mit stündlichem Halt in SZ-Immendorf und SZ-Watenstedt
Takt bis 2024 geplant	Halbstundentakt mit Halt an allen Verkehrsstationen
Anzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)	67
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)	0
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)	33
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)	31

Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Seit dem Fahrplanwechsel am 8. Dezember 2017 verkehren die RB44/48 in einem angenäherten Halbstundentakt. Da die Infrastruktur das notwendige Kreuzen der Züge im Abschnitte Salzgitter-Drütte – Salzgitter-Lebenstedt nicht zulässt und das Befahren der im Stichstreckenblock bedienten Strecke unter Berücksichtigung der notwendigen Wendezeit in Salzgitter-Lebenstedt zu lange dauert, hält die im Stundentakt verkehrende RB44 an allen Verkehrsstationen, die um ca. 30 Minuten versetzte, ebenfalls im Stundentakt verkehrende RB48 dagegen in Salzgitter-Immendorf und Salzgitter-Watenstedt nicht. Somit ergibt sich auf der Gesamtstrecke ein „unechter“ Halbstundentakt.

Es ist vorgesehen, in Salzgitter-Lebenstedt durch den Bau eines zweigleisigen Bahnhofes künftig das Kreuzen von Zügen zu ermöglichen. Dann wird die RB44 alle Stationen in einem „echten“ Halbstundentakt bedienen und die RB48 entfällt. Die Planung des Bahnhofes Salzgitter-Lebenstedt hat im Rahmen des sogenannten Planungsvorrates im Herbst 2018 begonnen. Allerdings sind weder der weitere Planungsablauf noch die Finanzierung der Maßnahmen gesichert.



— Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

--- sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

— geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

— Linienverlauf



Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)



Schienenpersonennahverkehr (SPNV)



Stadtbahn



Bus

Im Rahmen der Stationsoffensive wird ab 2019 die Verkehrsstation Braunschweig-Leiferde geplant. Sofern diese Station realisiert wird, wird sie auch durch die RB44/48 bedient. Die betriebliche Machbarkeit wurde von DB Netz bestätigt.

Zwischen Braunschweig-Leiferde und Salzgitter-Drütte gibt es derzeit keine signaltechnische Blockeinteilung, d. h. in diesem Abschnitt kann sich (je Fahrtrichtung) nur ein Zug befinden. Der Regionalverband fordert daher, im Zusammenhang mit der Realisierung des zusätzlichen Haltes in Braunschweig-Leiferde, für die RB44 und einer entsprechenden Taktverdichtung der RB46 die Teilung des Streckenabschnittes Braunschweig-Leiferde – Salzgitter-Drütte in zwei Blöcke.

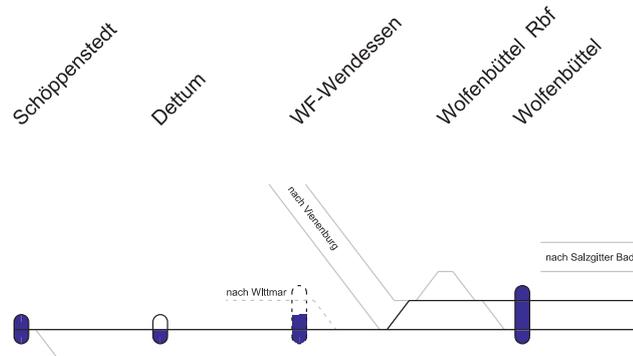
Die Stadt Salzgitter plant den Stadtteil Watenstedt als Wohnort aufzugeben und dort ein Gewerbegebiet zu errichten. Vor diesem Hintergrund soll die Verkehrsstation erhalten bleiben, um bei zukünftigen Planungen von Anfang an eine ÖPNV-Erschließung anbieten zu können.

RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt

E 2.1.3/2
Karte

Streckenband RB45

DINSO 1
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 448



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknotten			
Takt 2019	Stundentakt mit Verstärkern		
Takt bis 2024 geplant	Stundentakt mit Verstärkern		
Anzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)	37		
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)	3		
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)	33		
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)	30		

Legende

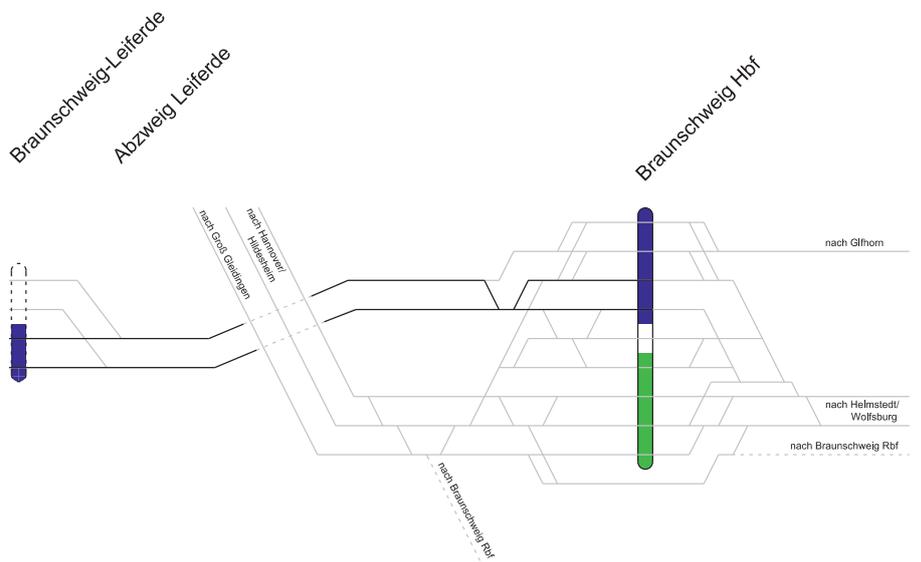
	Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm		Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
	Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm		Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
	geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm		geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Seit dem Fahrplanwechsel am 8. Dezember 2017 verkehrt die RB45 im Stundentakt.

Für die im Zugleitbetrieb betriebene Strecke Wolfenbüttel – Schöppenstedt wurde im Bahnhof Schöppenstedt die Infrastruktur durch den Bau eines Abstellgleises so hergerichtet, dass zusätzliche Verstärkerfahrten im Schülerverkehr technisch und betrieblich möglich sind.

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

Durch Überlegungen zu zusätzlichen Stationen in Wolfenbüttel-Wendessen und Braunschweig-Leiferde sind weitere Fahrgäste zu erwarten.



	   
Halbstundentakt durch Überlagerung mit RB42/43	
Halbstundentakt durch Überlagerung mit RB42/43	

—— Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

----- sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

—— geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

—— Linienverlauf



Schienenpersonenfernverkehr (SPNFV)



Schienenpersonennahverkehr (SPNV)



Stadtbahn



Bus

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. Für diesen Fall muss die Station Wolfenbüttel-Wendessen als Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden, was in der Ende 2018 begonnen Planung bereits berücksichtigt wird. Eine mögliche stündlich alternierende Bedienung von Schöppenstedt und Wittmar über die ehemalige Braunschweig-Schöninger Eisenbahn zwischen Wolfenbüttel-Wendessen und Wittmar ist zu berücksichtigen.

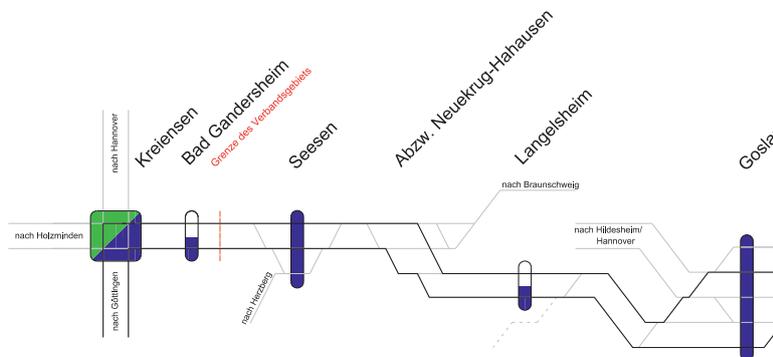
Der Regionalverband Großraum Braunschweig setzt sich für den Erhalt der Strecke zwischen Helmstedt und dem Kraftwerk Buschhaus ein. Eine volkswirtschaftlich sinnvoll abbildbare Nutzung für den SPNV zwischen Helmstedt und Schöningen ist zu prüfen. In diesem Zusammenhang soll auch der Lückenschluss Schöningen – Schöppenstedt bis 2021 erneut betrachtet werden.

RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen

E 2.1.3/4
Karte

Streckenband RB82

DINSO 1
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 622.2



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netznoten		
Takt 2019		Stundentakt mit Verstärker
Takt bis 2024 geplant		Stundentakt mit Verstärker
Anzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)		39
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)		1
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)		36
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)		35

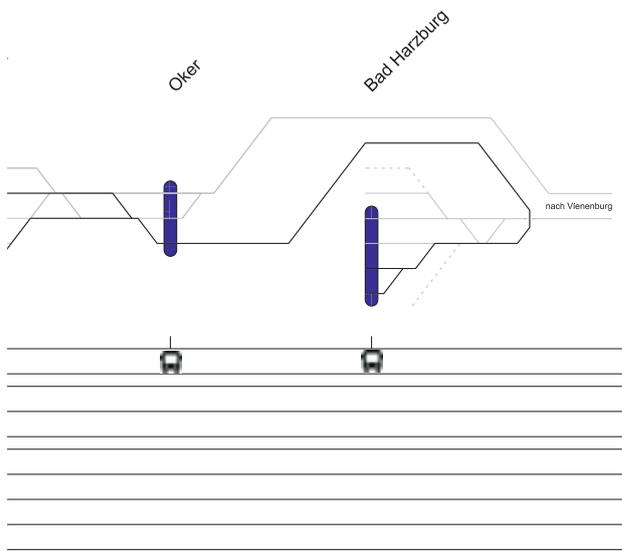
Legende

-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Die RB82 verkehrt im Zweistunden-Takt über die gesamte Linienlänge. Zusätzlich verkehren Züge auf der Teilstrecke Bad Harzburg – Kreiensen ebenfalls in einem Zweistunden-Takt, sodass zwischen Bad Harzburg und Kreiensen ein angenäherter Stundentakt entsteht. Das Angebot entspricht noch nicht dem Mindestbedienungsangebot.

Die RB82 ist in Goslar mit dem RE4 Goslar – Halle (S.) verknüpft. In Fahrtrichtung Göttingen ergibt sich hierdurch für die RB82 eine Haltezeit von elf Minuten in Goslar.

Die Verkehrsstation Langelsheim soll barrierefrei modernisiert werden.



- Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)
- geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Linienverlauf

-  Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
-  Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
-  Stadtbahn
-  Bus

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- „echter“ Halbstundentakt Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt
- Halbstundentakt Braunschweig – Salzgitter-Bad
- Halbstundentakt Braunschweig – Schöppenstedt
- Durchbindung RB44 und/oder RB45 bis Braunschweig-Gliesmarode

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden (Tabelle E2.1.3/1):

E 2.1.3/1 Tabelle

Prüfaufträge DIN SO 1

P1	Bis 2020	Ausarbeitung des Nordharzkonzeptes
P2	Bis 2021	Abschluss einer Planungsvereinbarung zum barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation Dettum
P3	Bis ca. 2022	Durch die Erweiterung der geplanten Verkehrsstation Wendessen zu einem Kreuzungsbahnhof besteht die betriebliche Möglichkeit, zwischen Wolfenbüttel und Schöppenstedt einen Halbstundentakt zu fahren, was für den Abschnitt Braunschweig – Wolfenbüttel eine Verdichtung auf drei Züge/h bedeuten würde. Die Maßnahme ist unter Berücksichtigung einer stündlich alternierenden Bedienung von Schöppenstedt und Wittmar wirtschaftlich zu prüfen.
P4	Bis 2021	Abschluss einer Realisierungsvereinbarung für die barrierefreie Modernisierung der Verkehrsstationen Salzgitter-Immendorf, Salzgitter-Watenstedt und Salzgitter-Lebenstedt
P5	Bis ca. 2021	Zur Verbesserung der Anbindung des Raumes nördlich bzw. nordöstlich von Salzgitter-Bad soll die Möglichkeit der Schaffung einer neuen Verkehrsstation zwischen dem Abzw. Salzgitter-Drütte und Salzgitter-Bad als Verknüpfungspunkt mit dem Busnetz und als Anlaufpunkt für P+R geprüft werden.
P6	Bis ca. 2021	Prüfung einer volkswirtschaftlich sinnvoll abbildbaren Nutzung für den SPNV zwischen Helmstedt und Schöningen. Danach ggf. Prüfung unter Berücksichtigung des Lückenschlusses Schöningen – Schöppenstedt.
P7	Bis 2022	Prüfung der Erweiterung des Bf Braunschweig-Gliesmarode (3. Gleis) zur Durchbindung der RB44 und/oder RB45.

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden (Tabelle E2.1.3/2):

E 2.1.3/2 Tabelle

Maßnahmen DIN SO 1

M1	Bis 2022	Modernisierung der Verkehrsstation Langelsheim
M2	Bis 2025	Durch den zweigleisigen Ausbau des Bahnhofes Salzgitter-Lebenstedt und die Einbindung der Strecke Abzweig Drütte – Salzgitter-Lebenstedt in das voraussichtlich im Jahr 2021 in Betrieb genommene ESTW kann zwischen Braunschweig und Salzgitter-Lebenstedt ein „echter“ Halbstundentakt gefahren werden. Durch den von DB Netz für 2022/2023 im Abzweig Drütte vorgesehenen Weichentausch kann die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrtrichtung Braunschweig in diesem Bereich von 40 km/h auf 80 km/h erhöht werden.
M3	Ab 2025	Inbetriebnahme der als wirtschaftlich ermittelten Verkehrsstationen der Stationsoffensive.
M4	Bis 2025	Für die RB82 soll ein verstetigtes Bedienungsangebot unter Beibehaltung einer Verknüpfung mit der RE4 umgesetzt werden.
M5	Bis 2025	Zwischen Braunschweig-Leiferde und Salzgitter-Drütte sowie zwischen Braunschweig-Leiferde und Wolfenbüttel soll die signaltechnische Blockeinteilung verdichtet werden.
M6	Bis 2025	Die sich aus dem Nordharzkonzept ergebende Vorzugslösung soll vordringlich umgesetzt werden.

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“

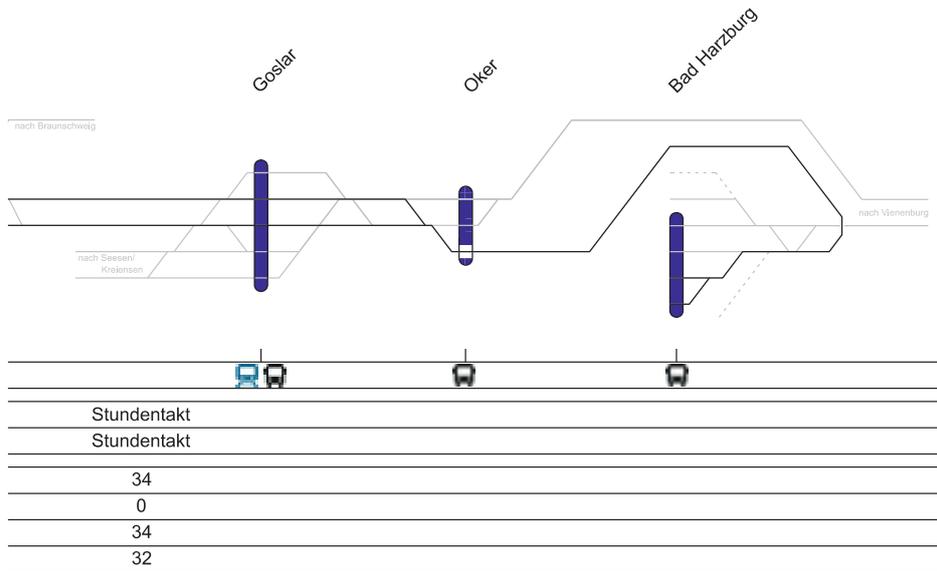
E 2.1.4

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2

E 2.1.4
Tabelle

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2014–12/2029
EVU	erixx GmbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	RE10 Bad Harzburg – Goslar – SZ-Ringelheim – Hildesheim – Hannover
	RB32 Lüneburg – Dannenberg
	RB42 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg
	RB43 Braunschweig – Vienenburg – Goslar
	RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen
Leistungsvolumen	rd. 3,1 Mio. Zug-km, davon
	rd. 1,9 Zug-km (61 %) im Verbandsgebiet





_____ Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

..... sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

_____ geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

_____ Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

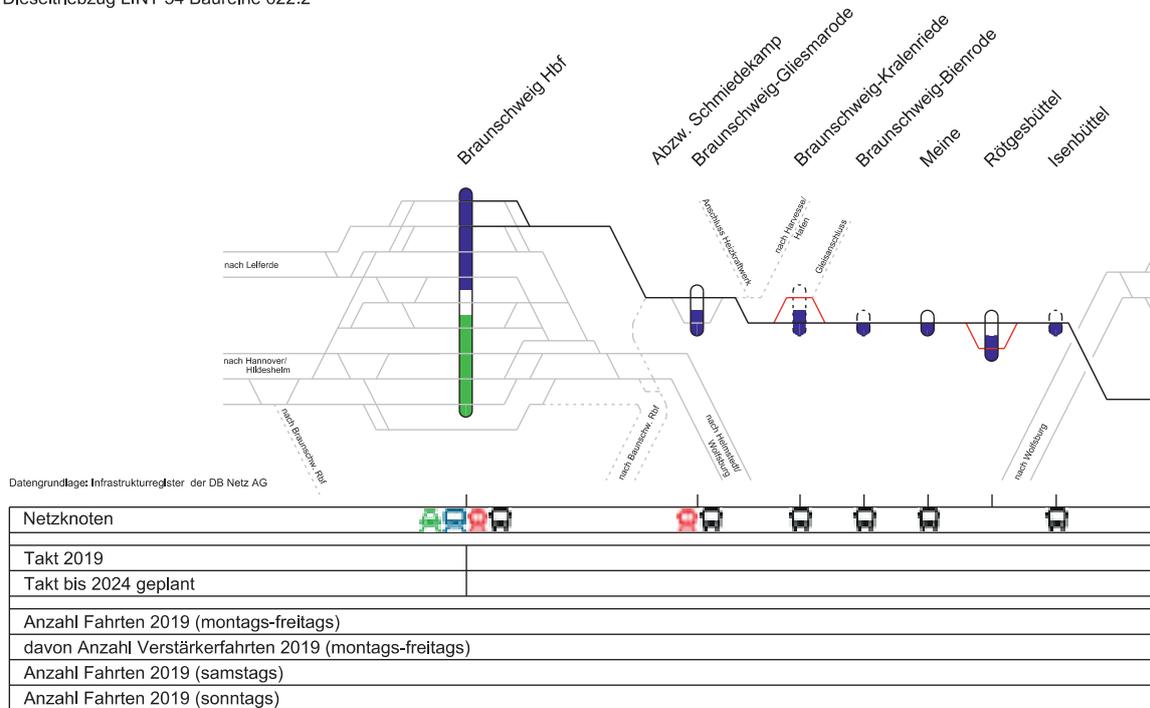
Stadtbahn

Bus

RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen

E 2.1.4/3
Karte

Streckenband RB47

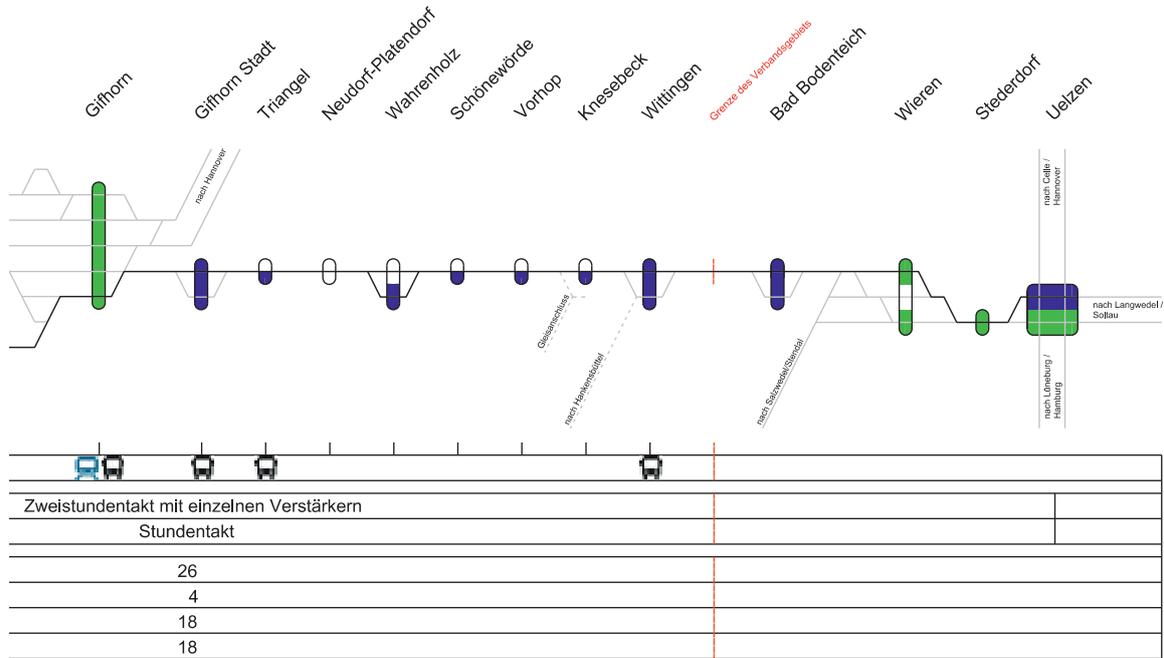
DINSO 2
Dieseltriebzug LINT 54 Baureihe 622.2

Legende

-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Die Strecke wird (Stand August 2019) im Zweistundentakt mit einigen wenigen Verstärkerfahrten bedient. Die Realisierung der für einen Stundentakt notwendigen Infrastruktur (Neubau Kreuzungsbahnhof Rötgesbüttel, Verlegung Verkehrsstation Triangel und Modernisierung Kreuzungsbahnhof Wahrenholz) soll ab 2019 erfolgen, sodass die Einführung des Stundentaktes ab Dezember 2020 vorgesehen ist.

Für die Teilstrecke Braunschweig – Gifhorn-Stadt ist die Bedienung im Halbstundentakt geplant. Hierfür sind auf der eingleisigen Strecke weitere Infrastrukturerweiterungen notwendig. Zu den Kernmaßnahmen gehören der Neubau eines zusätzlichen Kreuzungsbahnhofes zwischen Braunschweig-Gliesmarode und Braunschweig-Bienrode sowie die abschnittsweise Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h.



- Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)
- geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Linienverlauf
- Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Stadtbahn
- Bus

Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h kann vielerorts durch nicht technisch gesicherte Bahnübergänge mit fehlenden Sichtdreiecken nicht gefahren werden. Der Regionalverband setzt sich daher dafür ein, die Anzahl der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge deutlich zu reduzieren. Hieraus ergibt sich zudem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- Stundentakt zwischen Braunschweig und Uelzen
- Halbstundentakt der RB47 auf dem Abschnitt Braunschweig – Gifhorn-Stadt

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden (Tabelle E2.1.4/1):

E 2.1.4/1
Tabelle

Prüfaufträge DINSO 2

P1	Bis 2020	Ausarbeitung des Nordharzkonzeptes
P2	Bis 2021	Abschluss einer Planungsvereinbarung zum barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen Vorhop, Schönewörde und Baddeckenstedt
P3	Bis 2021	Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit einer Elektrifizierung der Strecke Hildesheim – Bad Harzburg im Vergleich mit alternativen Antriebskonzepten
P4	Bis 2023	Untersuchung einer verbesserten Anbindung des Raumes Halberstadt – Wernigerode (betrieblich und/oder infrastrukturell)
P5	Bis 2025	Prüfung, ob zwischen Wolfenbüttel und Schladen ein zusätzlicher Zugang zum SPNV geschaffen werden muss bzw. kann
P6	Bis 2025	Prüfung der Taktverdichtung der RB42/43
P7	Bis 2020	Prüfung elektrisches Fahren (Elektrifizierung oder Brennstoffzelle)
P8	Bis 2025	Prüfung, ob nördlich von Goslar ein zusätzlicher Zugang zum SPNV geschaffen werden muss bzw. kann

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden (Tabelle E2.1.4/2):

E 2.1.4/2
Tabelle

Maßnahmen DINSO 2

M1	Ab 2025	Inbetriebnahme der als wirtschaftlich ermittelten Verkehrsstationen der Stationsoffensive
M2	Bis 2025	Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Braunschweig-Leiferde und Wolfenbüttel durch eine Verdichtung der Streckenblöcke oder Umwandlung des Haltepunktes Wolfenbüttel und des Abzweigs Braunschweig-Leiferde in Bahnhöfe
M3	Bis 2025	Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen als Vorleistung zur Realisierung des Halbstundentaktes zwischen Braunschweig und Gifhorn-Stadt (z. B. zusätzlicher Kreuzungsbahnhof in Braunschweig-Kralenriede, abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, Beseitigen von Bahnübergängen)
M4	Bis 2025	Umsetzung der sich aus dem Nordharzkonzept ergebende Vorzugslösung

Dieselnetz Sachsen-Anhalt „DISA“

E 2.1.5

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA

E 2.1.5
Tabelle

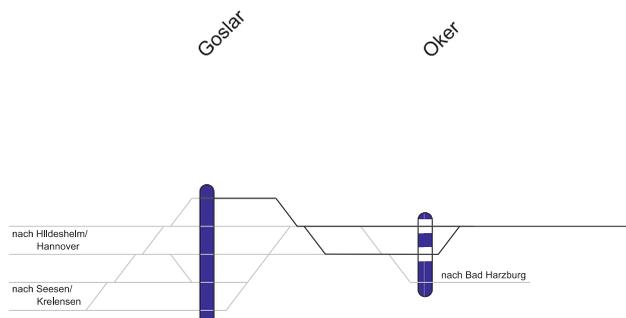
Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Sachsen-Anhalt
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2018–12/2032
EVU	abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	RE4 Goslar – Halberstadt – Halle (Saale)
	RE6 Wolfsburg – Haldensleben – Magdeburg
	RE10 Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt
	RE11 Magdeburg – Halberstadt – Thale
	RE21 Goslar – Halberstadt – Magdeburg
	RE24 Halle (Saale) – Halberstadt
	RE31 Halberstadt – Blankenburg (Harz)
	RB35 Wolfsburg – Gardelegen – Stendal
	RB36 Wolfsburg – Haldensleben – Magdeburg
	RB41 Magdeburg – Güsten – Aschersleben
	RB43 Magdeburg – Oschersleben
	RB44 Halberstadt – Aschersleben
	RB47 Halle (Saale) – Könnern – Bernburg
	RB48 Magdeburg – Calbe (Saale) – Bernburg
	RB50 Dessau – Güsten – Aschersleben
	RB77 Naumburg (Saale) – Nebra – Wangen
HBX Goslar – Halberstadt – Magdeburg – Potsdam – Berlin	
Leistungsvolumen	rd. 9,3 Mio. Zug-km, davon
	rd. 0,4 Mio. Zug-km (4 %) im Verbandsgebiet

RE4/RE21/HBX

E 2.1.5/1
Karte

Streckenband RE4/RB21/HBX

DISA
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 648.4



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

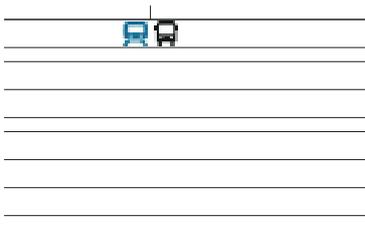
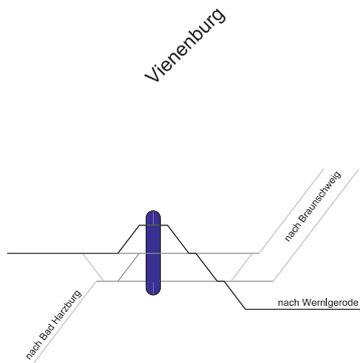
Netzknoten	
Takt 2019	Stundentakt
Takt bis 2024 geplant	Stundentakt
Anzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)	34
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)	0
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)	34
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)	32

Legende

	Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm		Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
	Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm		Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
	geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm		geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurden die beiden Wettbewerbsnetze DISA A und DISA B durch die abellio Rail Mitteldeutschland GmbH übernommen. Der Betrieb wird in gleicher Art fortgeführt, es werden jedoch neue Fahrzeuge vom Typ Coradia Lint 41 des Herstellers ALSTOM Transport Deutschland GmbH eingesetzt.

Die jeweils zweistündlich fahrenden RE4 und RE21 überlagern sich zwischen Goslar und Halberstadt zu einem Stundentakt und beginnen und enden in Goslar. In Goslar besteht eine stündliche Verknüpfung mit dem RE10 von/nach Hildesheim und Hannover. Weiterhin besteht ein zweistündlicher Übergang auf die RB82 von/nach Kreienzen und Göttingen. In Vienenburg werden die RE4/RE21 mit der RB42/43 von/nach Wolfenbüttel, 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 RE4/21 sind Teil der Bedienungsebene 1 und sollen schnelle Verbindungen ermöglichen.



—— Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

... sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

— geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

—— Linienverlauf



Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)



Schienenpersonennahverkehr (SPNV)



Stadtbahn



Bus

Freitags, feiertags und am Wochenende sind vereinzelte Fahrten des RE21 von Magdeburg weiter nach Berlin (und in Gegenrichtung aus Berlin) als Harz-Berlin-Express („HBX“) durchgebunden, sodass eine Direktverbindung von Goslar nach Berlin ermöglicht wird. Diese zusätzlichen, zwischen Magdeburg und Berlin eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehre sind im DISA berücksichtigt.

Alle Maßnahmen an dem RE4 und dem RE21 sollen unter Beibehaltung der Anschlussverknüpfung ggf. unter Gewährleistung einer Flügelung/Durchbindung in Goslar mit der RB82 erfolgen.

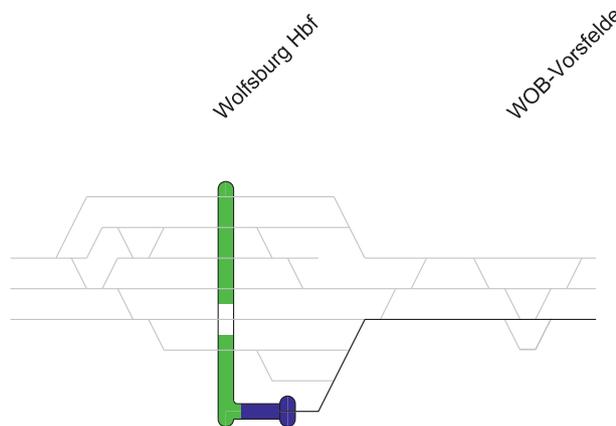
Für eine zuverlässigere Verknüpfung in Goslar zwischen dem RE4/RE21 und dem RE10 sowie zwischen dem RE4/RE21 und der RB82 sind betriebliche und/oder infrastrukturelle Maßnahmen zu entwickeln und umgehend umzusetzen.

RB35

E 2.1.5/2
Karte

Streckenband RB35

DISA
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 1648.4



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

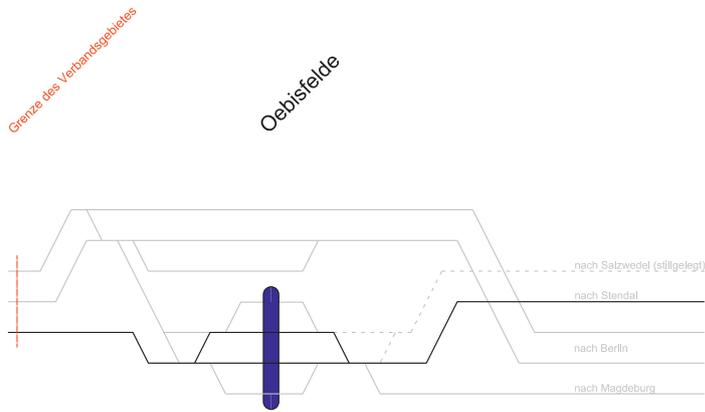
Netzknotten	
Takt 2019	
Takt bis 2024 geplant	
Anzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)	
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (samstags)	
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (sonntags)	

Legende

-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Die RB35 beginnt und endet in Wolfsburg Hbf mit Anschlüssen an den RE30 (Wolfsburg – Hannover) und den 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.



2-Stundentakt mit Verstärkern
2-Stundentakt mit Verstärkern
30
16
18
2
17
1

— Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- - - - - sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

— geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

— Linienverlauf



Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)



Schienenpersonennahverkehr (SPNV)



Stadtbahn



Bus

RB36/RB6

E 2.1.5/3
Karte

Streckenband RB36/RB6

DISA
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 1648.4



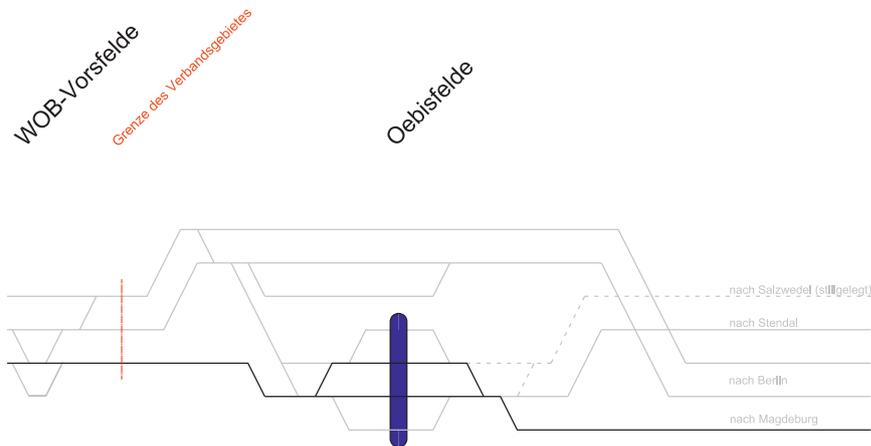
Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netznoten	
Takt 2019	
Takt bis 2024 geplant	
Anzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)	
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (samstags)	
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (sonntags)	

Legende

	Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm		Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
	Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm		Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
	geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm		geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

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, am 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.



	Stundentakt mit Verstärkern
	Stundentakt mit Verstärkern
	30
	10
	21
	5
	19
	3

- Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)
- geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Linienverlauf
-  Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
-  Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
-  Stadtbahn
-  Bus

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.

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- zusätzliche Fahrten in Tagesrandlagen
- Bei den Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im „DISA“ sind zu berücksichtigen:
 - geplanter Ausbau und Elektrifizierung Wolfsburg – Stendal
 - Ausbau und Elektrifizierung Wolfsburg – Magdeburg
 - verlässlichere Gestaltung der Verknüpfung in Goslar
 - Optimierung der Verknüpfung in Vienenburg

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden (Tabelle E2.1.5/1):

E 2.1.5/1
Tabelle

Prüfaufträge DISA

P1	Bis 2020	Untersuchung zu Möglichkeiten der Verlängerung des Laufweges der RE50
P2	Bis 2020	Ausarbeitung des Nordharzkonzeptes
P3	Bis 2023	Untersuchung einer verbesserten Anbindung des Raumes Halberstadt – Wernigerode (betrieblich und/oder infrastrukturell)
P4	Bis 2025	Prüfung der Machbarkeit und Notwendigkeit einer neuen Verkehrsstation zwischen Wolfsburg Hbf und Oebisfelde
P5	Bis 2021	Prüfung der Finanzierung der Elektrifizierung von Gleis 9 in Wolfsburg Hbf

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden (Tabelle E2.1.5/2):

E 2.1.5/2
Tabelle

Maßnahmen DISA

M1	Bis 2024	Umsetzung der sich aus dem Nordharzkonzept ergebenden Vorzugslösung
-----------	----------	---

Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „Mittelland“

E 2.1.6

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes Mittelland

E 2.1.6
Tabelle

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „Mittelland“
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. 3,7 Mio. Zug-km, davon
	rd. 0,8 Mio. Zug-km (22 %) im Verbandsgebiet

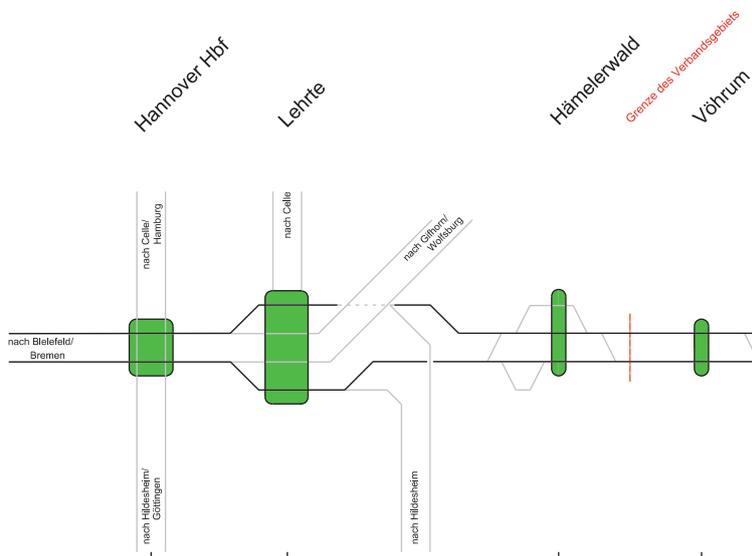


RE60 Braunschweig – Hannover – Rheine
RE70 Braunschweig – Hannover – Bielefeld

Streckenband RE60/70

EMIL2
Elektrotriebzug KISS Baureihe 455/456

E 2.1.6
Karte



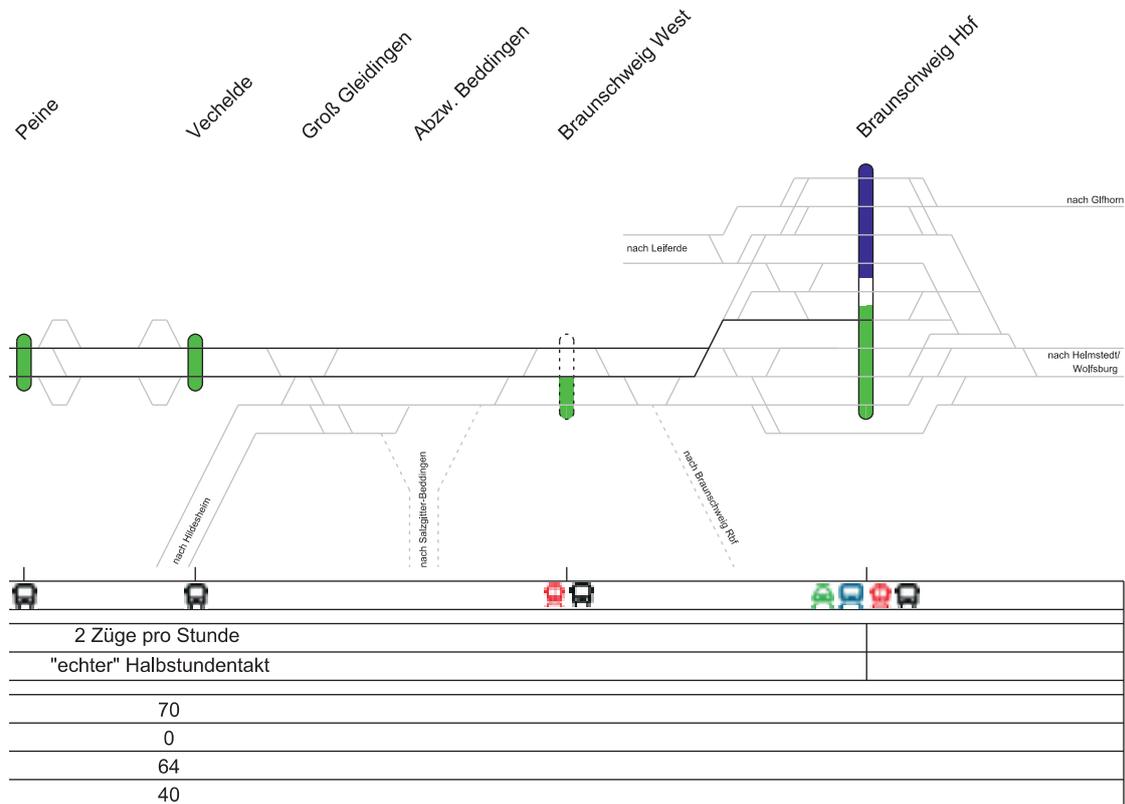
Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknoten	
Takt 2019	
Takt bis 2024 geplant	
Anzahl der Fahrten 2019 (montags-freitags)	
Anzahl der Verstärkerfahrten 2018 (montags-freitags)	
Anzahl der Fahrten 2019 (samstags)	
Anzahl der Fahrten 2019 (sonntags)	

Legende

-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Seit dem 13. Dezember 2015 werden die RE60 und RE70 jeweils im Zweistundentakt mit Doppelstock-Elektrotriebwagen vom Typ KISS gefahren. Für den Abschnitt Braunschweig – Hannover ergibt sich so ein Stundentakt. Dieser Stundentakt wurde bis Dezember 2018 in der HVZ morgens in der Fahrtrichtung Hannover und abends in der Fahrtrichtung Braunschweig zwischen Braunschweig und Hannover durch Verstärkerfahrten zu einem angenäherten Halbstundentakt verdichtet. Seit Dezember 2018 werden die Verstärkerfahrten montags bis samstags soweit ausgedehnt, dass ein vollständiger Halbstundentakt für beide Fahrtrichtungen entsteht. Ab Dezember 2019 wird auch an Sonn- und Feiertagen ein Halbstundentakt gefahren. Wegen der Belegung der Strecke mit anderen Zügen (insbesondere Fernverkehrszügen) können die Züge allerdings nicht im 30-Min-Abstand verkehren. Es ergibt sich ein „unechter“ Halbstundentakt mit Zugabständen von wenigen Minuten Versatz.



Die Fahrzeiten zwischen Lehrte und Braunschweig sind nicht optimal. Durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 140 km/h auf 160 km/h können Fahrzeitgewinne erzielt werden. Darüber hinaus ist die betriebliche Zuverlässigkeit auf der hoch belasteten Strecke mangelhaft. Insbesondere zwischen Braunschweig und Vechelde ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit erforderlich.

Im Bereich der Braunschweiger Weststadt bzw. des Stadtteils Broitzem soll eine neue Verkehrsstation geschaffen werden.

Die Bahnsteigoberflächen der Verkehrsstationen Vechelde und Peine erreichen in einigen Jahren das Alter von 30 Jahren. Sie erfüllen nicht mehr die heutigen Standards der Barrierefreiheit und sollen erneuert werden.

Prüfaufträge und Maßnahmen

Derzeit keine zusätzlichen Verkehrsbeziehungen.

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden (Tabelle E2.1.6/1):

E 2.1.6/1 Tabelle

Prüfaufträge Mittelland

P1	Bis 2022	Untersuchung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Braunschweig, Groß Gleidingen und Vechelde
P2	Bis 2024	Abschluss einer Vereinbarung zur Modernisierung der Bahnsteige in Vechelde und Peine

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden (Tabelle E2.1.6/2):

E 2.1.6/2 Tabelle

Maßnahmen Mittelland

M1	Ab 2025	Inbetriebnahme der Verkehrsstation Braunschweig-West
M2	Bis 2025	Modernisierung der Bahnsteige in Vechelde und Peine
M3	Bis 2028	Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Braunschweig und Vechelde
M4	Bis 2028	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Braunschweig und Lehrte von 140 km/h auf 160 km/h bzw. für die Güterzugstrecke 1910 zwischen Braunschweig und Groß Gleidingen von 100 km/h auf 160 km/h

Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO“

E 2.1.7

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO

E 2.1.7
Tabelle

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. 2,3 Mio. Zug-km, davon
	rd. 1,5 Mio. Zug-km (65 %) im Verbandsgebiet

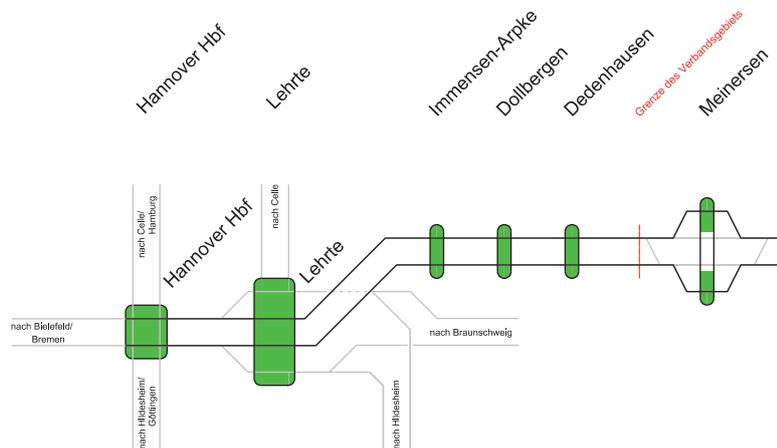


RE30 Hannover – Wolfsburg

E 2.1.7/1
Karte

Streckenband RE30

ENNO
Elektrotriebzug Coradia Continental Baureihe 1440.1



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netznoten	
Takt 2019	
Takt bis 2024 geplant	
Anzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)	
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)	
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)	

Legende

-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Seit dem 13. Dezember 2015 verkehrt der RE30 mit vierteiligen Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental aus dem Fahrzeugpool des Regionalverbandes im Stundentakt zwischen Hannover und Wolfsburg.

Die Verkehrsstation Meinersen soll barrierefrei modernisiert werden.

Für die Verkehrsstationen Leiferde (Gifhorn) und Calberlah soll untersucht werden, welche Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach gültigem Regelwerk erforderlich sind. Zur Umsetzung soll eine Finanzierungsmöglichkeit gefunden werden.

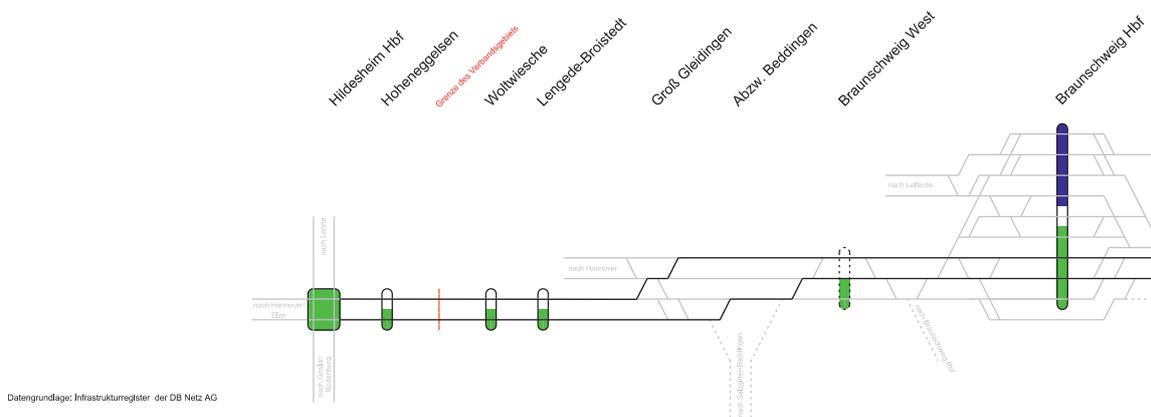
Perspektivisch soll zwischen Hannover und Wolfsburg ein Halbstundentakt eingeführt werden. Das ist derzeit wegen der zu geringen Kapazitäten im Hannoverschen Hauptbahnhof und der zu niedrigen Streckenkapazität zwischen Gifhorn und Lehrte betrieblich allerdings nicht umsetzbar.

RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg

E 2.1.7/2
Karte

Streckenband RE50

ENNO
Elektrotriebzug Coradia Continental Baureihe 1440.1



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netznoten			
Takt 2019		Stundentakt	
Takt bis 2024 geplant		Stundentakt	
Amzahl Fahrten 2019 (montags-freitags)		36	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (mo-fr)		0	
Anzahl Fahrten 2019 (samstags)		34	
Anzahl Fahrten 2019 (sonntags)		32	

Legende

-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
-  geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

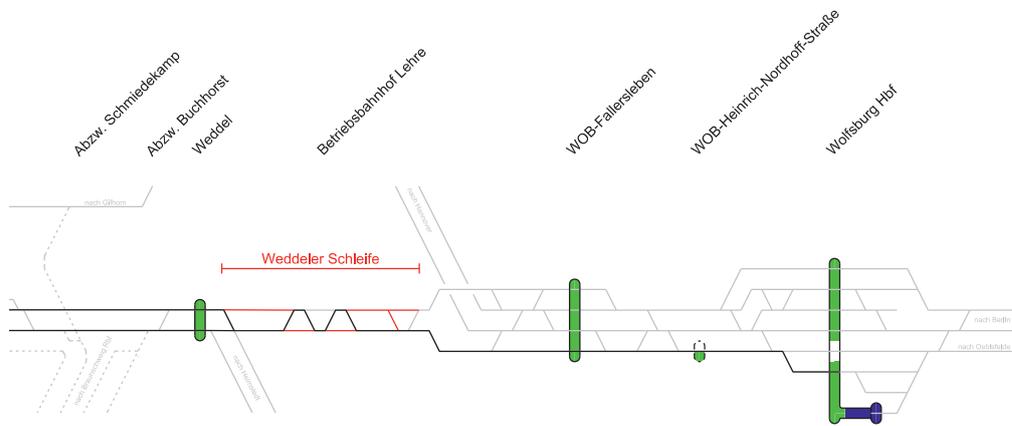
In der HVZ werden die in der Regel mit Einzelfahrzeugen verkehrenden Züge in Braunschweig gestärkt, sodass der Streckenabschnitt Braunschweig – Wolfsburg in Doppeltraktion gefahren wird. Jeweils drei Zugpaare verkehren zusätzlich als Verstärker zwischen Braunschweig und Wolfsburg.

Bis Mitte 2019 werden die Planungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zur Herstellung der Zweigleisigkeit der Weddeler Schleife (Streckenabschnitt Weddel – Fallersleben) durchgeführt. Die Zweigleisigkeit der Weddeler Schleife ist neben einigen Anpassungen des Streckenabschnitts Braunschweig – Weddel Voraussetzung für einen durchgehenden Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Wolfsburg.

Seit Ende 2018 werden Überlegungen angestellt, den Laufweg des RE50 über Hildesheim oder Wolfsburg hinaus zu verlängern. So könnte die Linie über Hildesheim hinaus bis Elze ohne Fahrzeugmehrabedarf verkehren und dort eine Verknüpfung an den metronom Göttingen – Hannover – Uelzen herstellen.

Die Verkehrsstationen Woltwiesche und Lengede-Broistedt sollen barrierefrei modernisiert werden.

Im Bereich der Braunschweiger Weststadt bzw. des Ortsteils Broitzem soll eine neue Verkehrsstation geschaffen werden.



Stundentakt mit Verstärkern				
Halbstundentakt				
46				
8				
37				
35				

— Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

... sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

— geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

— Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

Bus

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- Halbstundentakt des RE50 zwischen Braunschweig und Wolfsburg
- perspektivisch: HVZ-Verstärker bzw. Halbstundentakt zwischen Hannover und Wolfsburg

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden (E3.1.7/1):

E 2.1.7/1 Tabelle

Prüfaufträge ENNO

P1	Bis 2020	Untersuchung zu Möglichkeiten der Verlängerung der Laufwege des RE50
P2	Bis 2020	Untersuchung zu Möglichkeiten der Schaffung eines zusätzlichen Verkehrshaltes im Bereich der Gemeinde Lehre
P3	Bis 2022	Untersuchung zu möglichen Verbesserung der Verkehrsbeziehung Helmstedt – Wolfsburg
P4	Bis 2022	Untersuchung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines Halbstundentaktes zwischen Hildesheim und Braunschweig sowie der Einführung von Spätverbindungen
P5	Bis 2022	Untersuchung des betrieblichen Nutzens einer direkten Linienverbindung Hannover – Braunschweig – Wolfsburg

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden (Tabelle E2.1.7/2):

E 2.1.7/2 Tabelle

Maßnahmen ENNO

M1	Bis 2022	Modernisierung der Verkehrsstationen Woltwiesche, Lengede-Broistedt und Meinersen
M2	Bis 2024	Inbetriebnahme des 2. Streckengleises Weddel – Fallersleben (Weddeler Schleife)
M3	Bis 2025	Inbetriebnahme der Verkehrsstation Braunschweig-West
M4	Bis 2025	Inbetriebnahme der als wirtschaftlich ermittelten Verkehrsstationen der Stationsoffensive
M5	Bis 2025	Herstellung der Barrierefreiheit der Verkehrsstationen Leiferde (Gifhorn) und Calberlah

Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM“

E 2.1.8

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM

E 2.1.8
Tabelle

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
	RB32 Stendal – Salzwedel
	RB40 Braunschweig – Magdeburg – Burg – Genthin
Leistungsvolumen	rd. 6,3 Mio. Zug-km, davon
	rd. 0,5 Mio. Zug-km (8 %) im Verbandsgebiet

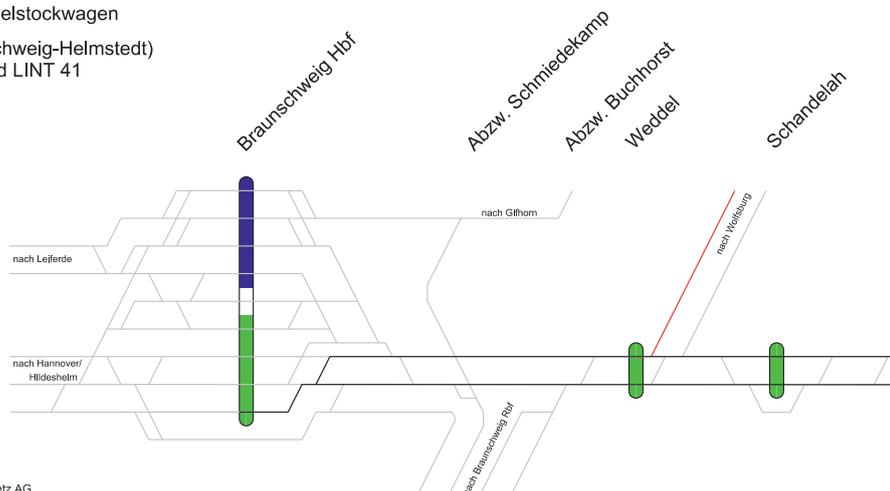


RB40 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg

E 2.1.8 Karte

Streckenband RB40

ENORM
E-Lok Baureihe 146 mit Doppelstockwagen
DINSO 1 (Verstärker Braunschweig-Helmstedt)
Dieseltriebwagen LINT 27 und LINT 41



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netznoten	
Takt 2019	Stundentakt mit Verstärkern
Takt bis 2024 geplant	Stundentakt mit Verstärkern
Fahrplanangebot 2019 (montags-freitags)	44
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2019 (montags-freitags)	8
Fahrplanangebot 2019 (samstags)	35
Fahrplanangebot 2019 (sonntags)	35

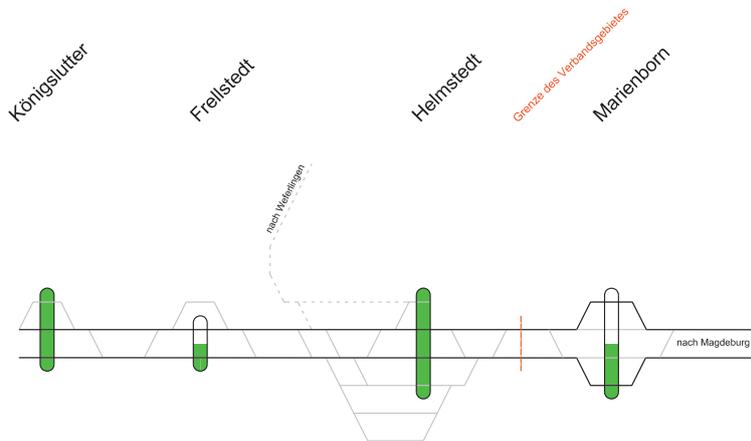
Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Seit dem 8. Dezember 2013 verkehrt die RB40 mit aus Elektrolokomotiven und Doppelstockwagen gebildeten Zügeinheiten im Stundentakt zwischen Braunschweig und Magdeburg. Der Stundentakt wird zwischen Braunschweig und Helmstedt in der HVZ mit Dieseltriebwagen aus dem DINSO 1 verstärkt.

Die Verkehrsstation Schandela soll barrierefrei modernisiert werden.

Für die Verkehrsstation Frelstedt wurde 2018 ermittelt, dass die einer Modernisierung entgegenstehenden Folgekosten an den Gleisanlagen der DB Netz AG durch notwendige Weichenerneuerungen von der DB Netz AG getragen werden können. Es ist daher das Ziel, bis Anfang 2019 eine Vereinbarung zur Modernisierung der Verkehrsstation Frelstedt abzuschließen und die Maßnahme bis 2024 umzusetzen.



🚆		🚆
		Stundentakt
		Stundentakt

- Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- - - - - sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)
- geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Linienverlauf
- Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Stadtbahn
- Bus

Die RB40 hat ein strukturelles Problem: Die Fahrgastnachfrage zwischen Helmstedt und Magdeburg ist deutlich geringer als die zwischen Braunschweig und Helmstedt. Die Spitze der Fahrgastnachfrage (Schülerverkehr morgens zwischen Helmstedt und Braunschweig) liegt in der Fahrplanlage der Verstärkerzüge, die hierfür eine viel zu kleine Kapazität aufweisen. Außerdem soll die Verkehrsbeziehung zwischen den Städten Helmstedt – Wolfsburg verbessert werden. Es ist gemeinsam mit der NASA zu prüfen, wie das Bedienungskonzept bis zur Neuausschreibung des Netzes optimiert werden kann.

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- perspektivisch: Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Helmstedt

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden (Tabelle E2.1.8/1):

E 2.1.8/1 Tabelle

Prüfaufträge ENORM

P1	Bis 2020	Optimierung der Bedienung im nächsten Verkehrsvertrag (Fahrzeuggröße und Fahrplanlage)
-----------	----------	--

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden (Tabelle E2.1.8/2):

E 2.1.8/2 Tabelle

Maßnahmen ENORM

M1	Bis 2020	Herstellung der Barrierefreiheit für die Verkehrsstation Schandelah
M2	Bis 2025	Inbetriebnahme der modernisierten Verkehrsstation Frellstedt

E 2.2

RegioBus-Angebote

RegioBusse sind Bestandteil des regionalen ÖPNV-Angebotes der Bedienungsebene 2 (s. Kapitel D2.2). Sie erschließen die Korridore zwischen den Grundzentren und den höherstufigen Zentren, einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet. Die Linienführungen sind daher aufgrund der konkreten örtlichen Situation und den sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Gesichtspunkten und dem konkreten Bedarf zu planen. Zusammen mit den ÖPNV-Angeboten der Bedienungsebene 1 bilden die RegioBus-Linien das regionale ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig.

Eine Übersicht über die derzeitigen und zukünftigen RegioBus-Linien gibt die Tabelle E2.2.

Auf Grundlage der regionalen Verkehrsbeziehungen und der Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Kapitel C6 wurde das Mindestbedienungsangebot aus Kapitel D2.2 für die einzelnen RegioBus-Linien differenzierter festgelegt. 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 beschrieben.

Die planerischen Vorstellungen zu den RegioBus-Linien sind in den Teilnetzen im Kapitel E3 aufgeführt.

E 2.2 Tabelle

RegioBus-Linien

Linie	VU	Verlauf
100	VLG	Gifhorn – Kästorf – Wesendorf
120	BBG	Wittingen – Hankensbüttel
140	BBG	Gifhorn – Meinersen – Ahnsen/Ohof
160	VOG/VB	Wolfsburg – Wendschott – Rühren – Brome
170	VLG	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn
180	VLG	Wolfsburg – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn

>>

Fortsetzung: RegioBus-Linien

Linie	VU	Verlauf
230	WVG	Wolfsburg – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – Braunschweig
360	KVG	Wolfsburg – Neindorf – Königslutter
370	KVG	Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt
380	KVG	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg
390	KVG	Helmstedt – Süplingen (Frellstedt – Königslutter)
420	BSVG	Braunschweig – Wolfenbüttel
430	BSVG	Braunschweig – Cremlingen – Destedt (Gardessen/Bornum am Elm)
440/110	BSVG/VLG	Braunschweig (Stadion) – Groß Schwülper
450	BSVG	Braunschweig – Vechelde
500	ONS	Peine – Edemissen
502	ONS	Peine – Schwicheldt – Hohenhameln (Harber)
530	ONS	Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt
560	KVM	Braunschweig – Wendeburg (Wipshausen)
610	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad
620	KVG	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	RBB	Baddeckenstedt – Salzgitter-Bad
710	KVG	Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt
730	RBS	Braunschweig – Sickte – Neu Erkerode – Evessen
740	RBS	Wolfenbüttel – Sickte (Weddel)
790	KVG	Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg
810	HarzBus	Goslar – Oker – Bad Harzburg
820	KVG	Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage – St. Andreasberg
830	HarzBus	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld
831/832	HarzBus	Goslar – Langelsheim (Lautenthal)
840	HarzBus	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg
860	HarzBus	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter Bad
440	VG Südnds.	Clausthal-Zellerfeld (Osterode)
450	RBB	Herzberg – Bad Lauterberg – St. Andreasberg
460	VG Südnds.	Osterode – Gittelde – Bad Grund – Clausthal-Zellerfeld
470	Hahne	Braunlage – Hohegeiß Zorge – Walkenried – Bad Sachsa
948	RegioBus H	Hohenhameln – Mehrum – Hämelerwald

E 2.3

Verknüpfungen

Für attraktive ÖPNV-Angebote sind direkte umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen vorzusehen. Da dies nicht in allen Relationen möglich ist, sind die regionalen ÖPNV-Angebote an ausgewählten Netzknoten miteinander und zu weitergehenden lokalen Angeboten verknüpft. Die Netzknoten sind in den einzelnen Teilnetzen im Kapitel E3 dargestellt. Vorhandene und geplante Verknüpfungen zwischen den lokalen ÖPNV-Angeboten und den regionalen ÖPNV-Angeboten der Bedienungsebenen 1 und 2 werden in den Ausführungen zu den Teilnetzen beschrieben.

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

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 den 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.

E 3

ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen

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

Die auf der Grundlage des 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 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. 3 a 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. 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. 2 a 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.

Von wesentlicher Bedeutung ist die Änderung des PBefG zum 1. Januar 2013: Durch die sogenannte Vorabbekanntmachung gem. § 13 Abs. 2 a kann der Aufgabenträger die Anforderungen an das Verkehrsangebot detailliert (Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum, Abstimmung der Fahrpläne, Barrierefreiheit) beschreiben. Wenn ein beantragter Verkehr der Vorabbekanntmachung nicht entspricht, ist der Antrag abzulehnen, wenn der Aufgabenträger nicht sein Einverständnis zu den beantragten Änderungen gegenüber der Genehmigungsbehörde erteilt. Ohne die detaillierte Vorabbekanntmachung liegt die Entscheidung über den Antrag und evtl. Abweichungen allein im Ermessen der Genehmigungsbehörde.

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. In einigen Bereichen sind Änderungen bei der Teilnetzbildung erforderlich, weil sich zwischenzeitlich materielle Voraussetzungen geändert haben und im Einzelfall die verkehrlichen Zuordnungen anders beurteilt werden als zuvor. 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 in den Kapiteln D2.2 und D3.

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 besitzen. 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 (Acht-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 Wegeketten 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 ÖSPV gebildet. Damit wird die Entwicklung der früheren NVP fortgesetzt.

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 werden 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 ertragsschwächere 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 Anschlussicherung 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 Erschließung 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 ertragsschwächerer 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 in der Regel **mindestens** 15 bis 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 in der Vergangenheit bei der Teilnetzbildung mitgewirkt. Im Einzelfall zeigt sich, dass die Teilnetze angepasst werden müssen. Das wird mit der Neuaufstellung dieses NVP umgesetzt. Auf der Grundlage der beschriebenen Kriterien und Randbedingungen wird das Verbandsgebiet in Teilnetze untergliedert. In den nachfolgenden Unterkapiteln sind die Teilnetze des Großraum Braunschweigs mit den jeweiligen Prüfaufträgen aufgezeigt. Die Datengrundlage für die Tabellen bilden die Fahrpläne, die ab Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 (Fahrplan 2019) gelten. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass bei jedem Teilnetz das geforderte Mindestangebot aus den Kapiteln D2.2 und D3 mit dem tatsächlichen Angebot zu überprüfen ist.

Aus Platzgründen wird die Legende der nachfolgenden Teilnetz Karten nur einmal dargestellt.

E 3 Abbildung

Legende zu den Teilnetzen

	Eisenbahnverbindung		RegioBus-Verbindung (Lila)		Flächenbedienung
	Lokale Busverbindung (weitere Farben)		Verkehrsstation		Verkehrsstation mit Verknüpfungsfunktion
	Lokale Busverbindung Schülerverkehr / vereinzelte Fahrten (weitere Farben)		Netz-knoten		Siedlungsflächen
	Lokale Busverbindung Saisonverkehr (weitere Farben)		Verbandsgebiet mit Gemeindegrenzen		
	Gemeinsamer Linienvverlauf mehrerer Buslinien				

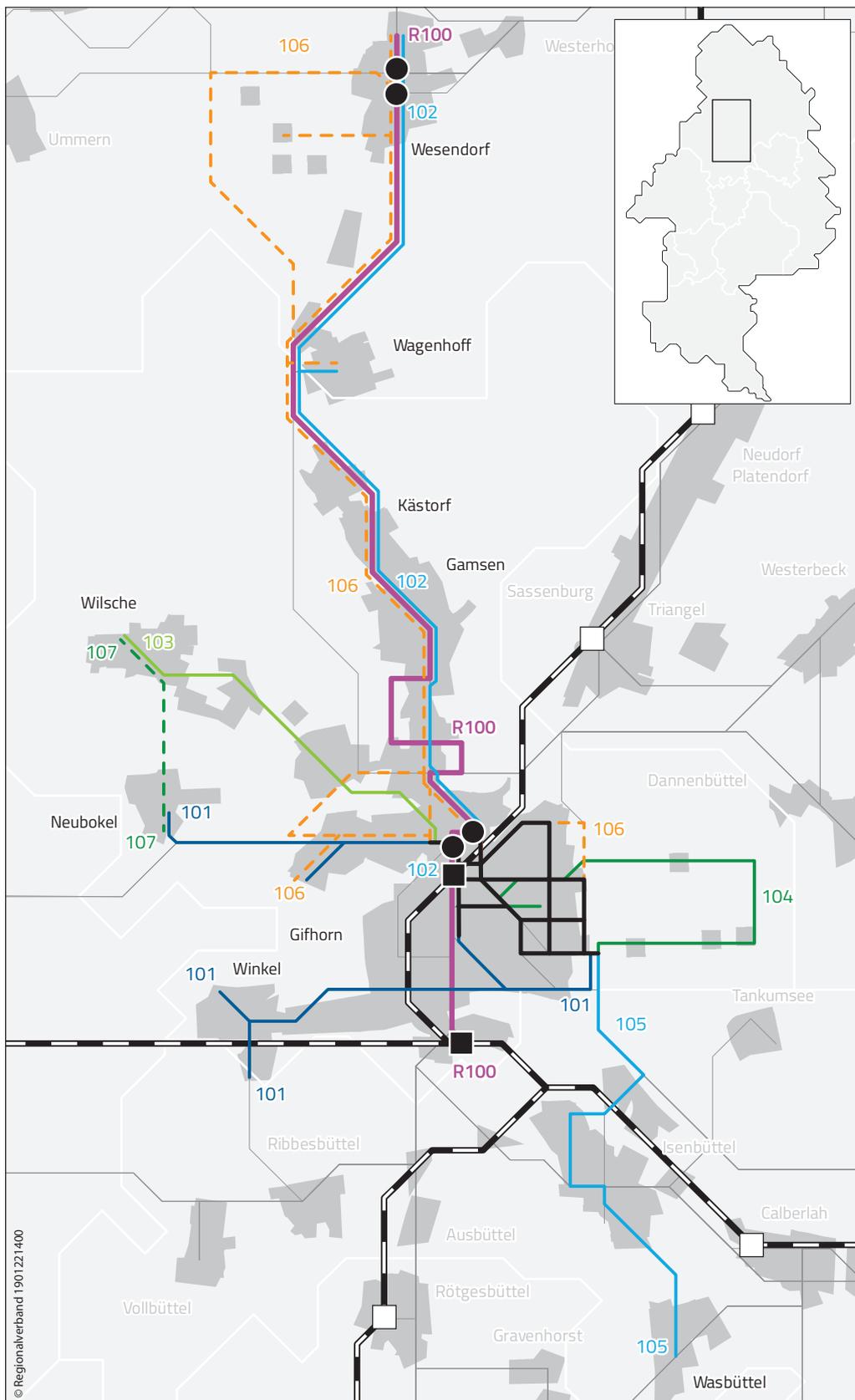
Datengrundlage

Einwohnerzahlen: Die dargestellten Einwohnerzahlen stammen aus einer Anfang 2019 vom Regionalverband durchgeführten Befragung. Stichtag der Abfrage war der 31. Januar 2019.

Hauptmobilitätsströme: Die dargestellten Mobilitätsströme stammen aus dem Verkehrsmodell. Als Datengrundlage dabei wurde u. a. die Haushaltsbefragung 2010 herangezogen. In den Teilnetzen werden nur die Ströme dargestellt, die mehr als 500 Fahrten am Tag aufweisen. Da es sich bei den dargestellten Daten um Rundungswerte handelt, kann die Gesamtsumme teilweise von der Summe aller Einzelwerte abweichen.

Teilnetz 10 Gifhorn

Teilnetz 10 Gifhorn



© Regionalverband 1901221400

E 3.1/1

Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 10

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
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–S8)	25.08.2021

E 3.1/2

Tabelle

Netzknoten Teilnetz 10

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Gifhorn	Bahnhof Stadt/ Braunschweiger Straße	Bus/Bus, Bus/Zug	100, 101, 104, 106, 111, 114, 140, 141, 155, 159, 170, 180, 184, 191, 197	RB47
Gifhorn	Bahnhof Süd	Bus/Bus, Bus/Zug	100, 170, 191, 197	RE30 RB47
Gifhorn	Schillerplatz	Bus/Bus	100, 103, 105, 106, 111, 140, 141, 156, 164, 170, 174, 180, 184, 191	
Gifhorn	Steinweg	Bus/Bus	100, 101, 102, 103, 105, 114, 156, 164, 170, 174, 180, 191	
Wesendorf	Blumenstraße	Bus/Bus, Bus/Bürgerbus	100, 102, 132, 133, 135, 139, BBW	
Wesendorf	Schule	Bus/Bus, Bus/Bürgerbus	102, 106, 132, 133, 135, 137, 139, BBW	

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 am Bahnhof Gifhorn Süd 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 nach Braunschweig verknüpft. Darüber hinaus stellt die Linie 100 am Bahnhof Gifhorn Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linie RE30 in Richtung Wolfsburg und Hannover her.

P 10.1 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 (TN 11) aus Richtung Wittingen, der Linie 135 (TN 11) aus Richtung Hankensbüttel und der Linie 133 (TN 11) aus Richtung Groß Oesingen sicherzustellen, damit die Verknüpfung nach Gifhorn erhalten bleibt. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in Richtung Braunschweig.

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

Ausweitung der RegioBus-Linien 170 und 180

Zum Dezember 2016 wurde das Angebot auf der RegioBus-Linie 170 erheblich ausgeweitet. Sie verkehrt montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr im Halbstundentakt und am Tagesrand im Stundentakt. Am Wochenende besteht ein durchgängiger Stundentakt. Eine detaillierte Beschreibung der Angebotsausweitung findet sich in den Teilnetzen 16 und 17.

Parallel zur Linie 170 wurde auch das Angebot der Linie 180, welche von Gifhorn über Isenbüttel, Calberlah, Sülfeld und Fallersleben nach Wolfsburg verkehrt, erheblich ausgeweitet. Im Rahmen dieser Leistungsmehrung erhielt sie eine Aufwertung zur RegioBus-Linie. Die Linie fährt montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr im Halbstundentakt und in den Tagesrandzeiten im Stundentakt. Am Wochenende besteht ein durchgängiger Stundentakt. Eine detaillierte Beschreibung der Angebotsausweitung findet sich im Teilnetz 16. Im Zuge der Verbesserung wurden in den Stadtbereichen Gifhorn und Wolfsburg der Linienweg teilweise geändert. Um das Gewerbegebiet Heidland besser zu erschließen, verkehrt montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr jede zweite Fahrt über die Alfred-Bessler-Straße sowie über die Winkeler Straße zum Bahnhof Stadt und im weiteren Verlauf zur Endhaltestelle Gifhorn Gesundheitsamt.

Neuer Busbahnhof Gifhorn-Stadt

Das Bahnhofsumfeld des Bahnhofs Gifhorn-Stadt wurde komplett modernisiert und umgebaut, sodass für Busverkehre deutlich mehr Kapazitäten entstanden sind. Die ursprünglichen Planungen, den Umsteigepunkt am Steinweg vollständig zum Bahnhof Gifhorn-Stadt zu verlegen, wurden aufgrund von deutlichen Verschiebungen der Fahrplanlagen und massiven Auswirkungen auf die abgestimmten Schulanfangs- und Endzeiten nicht umgesetzt. Systembedingt können zudem keine Anschlussverbesserungen zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Gifhorn-Stadt erzielt werden, solange der 30-Min-Takt zwischen Braunschweig und Gifhorn nicht umgesetzt ist. Geprüft werden sollte aus diesen Gründen keine Verlegung, sondern Maßnahmen zur Fahrplanentzerrung am zentralen Anschlussknoten Steinweg.

P 10.3 Grundsätzlich soll die Anbindung der Gifhorer Stadtteile an den Bahnhof Gifhorn verbessert werden, um attraktivere Bahnanschlüsse zu ermöglichen.

P 10.4 Bisher besteht aus Gifhorn keine direkte Verbindung in den Nachbarkreis Celle bzw. in die Kreisstadt Celle. Eine Prüfung, unter besonderer Berücksichtigung von Mobilitätsdaten, sollte durchgeführt werden.

E 3.1/3

Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 10

P10.1	Sicherstellung der Anschlüsse der RegioBus-Linie 100 und Linie 102 mit den Linien 137, 133 und 135 in Wesendorf
P10.2	Anpassung der Busverkehre im Falle einer Entzerrung der Fahrplanlagen an der Haltestelle Steinweg
P10.3	Verbesserte Anbindung der Gifhorner Stadtteile an den Bahnhof Gifhorn
P10.4	Unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten: Prüfung einer Busverbindung in den Nachbarkreis Celle

E 3.1/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 10
Stadt Gifhorn (Stand 31.01.2019)

Gifhorn-Stadt	30.981	Neubokel	878
Gamsen	5.341	Wilsche	1.918
Kästorf	3.086	Winkel	933
		Gesamt	43.137

E 3.1/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 10
Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Isenbüttel	412	344	8.597	9.352
Wolfsburg	420	106	6.945	7.471
Sassenburg	341	224	6.517	7.082
Meinersen	207	87	6.198	6.492
Braunschweig	129	174	4.834	5.137
Wesendorf	175	127	4.792	5.094
Papenteich	190	100	3.837	4.127
Region Hannover	352	4	1.074	1.430
Boldecker Land	26	15	1.147	1.188
Wittingen	50	3	566	619
Hankensbüttel	6	9	589	604
Brome	5	4	522	531

Samtgemeinde Isenbüttel
Samtgemeinde Wesendorf

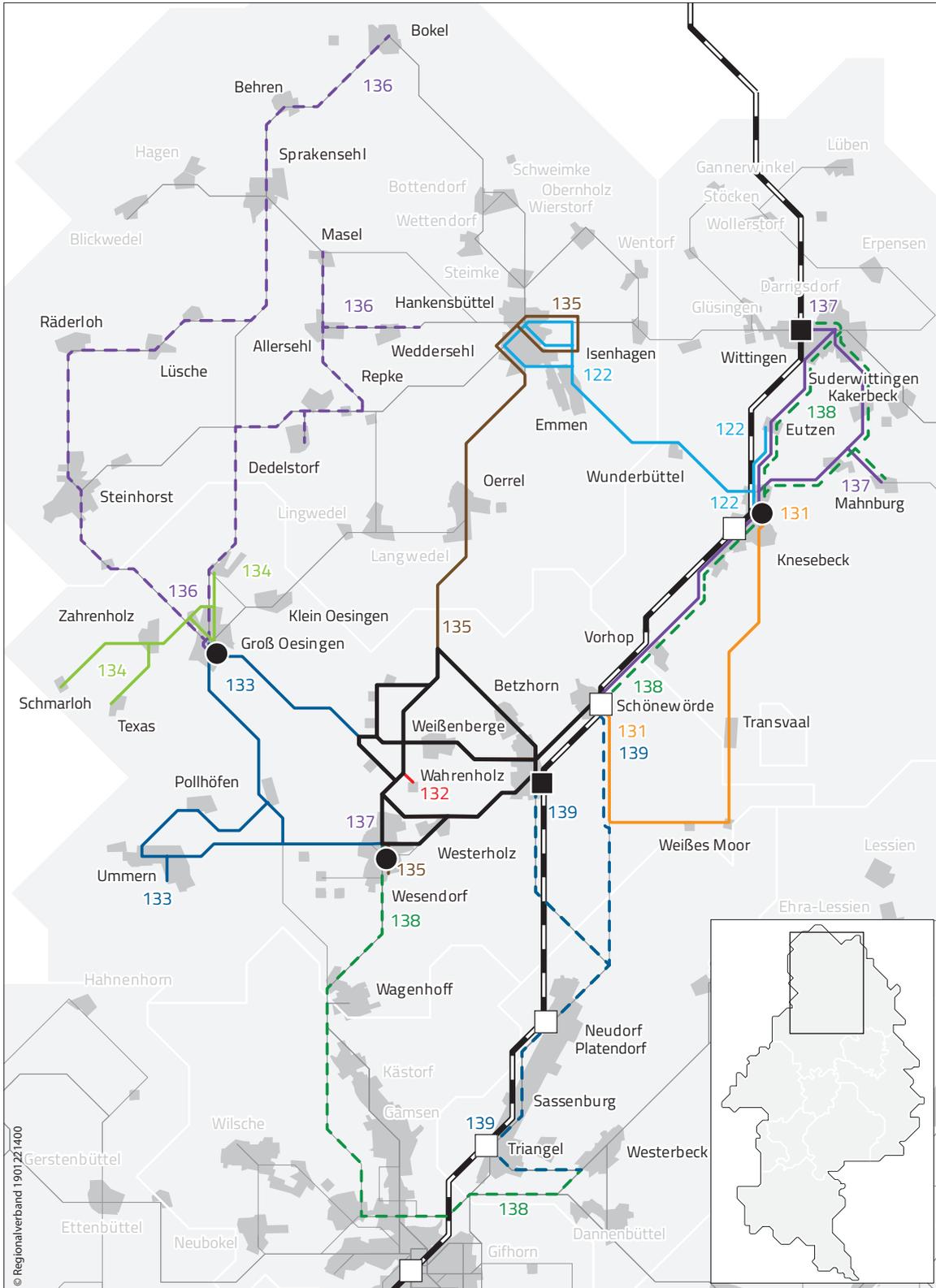
s. Teilnetz 16
s. Teilnetz 11

Teilnetz 11 Wesendorf

E 3.2

Teilnetz 11 Wesendorf

E 3.2 Karte



E 3.2/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 11

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
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

E 3.2/2
Tabelle

Netzknoten Teilnetz 11

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Groß Oesingen	Schule	Bus/Bus, Bus/Bürgerbus	123, 133, 134, BBW	
Knesebeck	Schule	Bus/Bus	122, 131, 137, 138	
Wesendorf	Am Stadion	Bus/Bus, Bus/Bürgerbus	132, 135, 137, 139, 150, BBW	
Wittingen	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	120, 121, 125, 137, 138, 151, 163, 165	RB47

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.

- P 11.1** Durch die Überlagerung der Fahrten auf der RegioBus-Linie 100 und der Linie 102 sind je nach Zeitlage die Anschlüsse in Wesendorf an die teilregionale Linie 137 in/aus Richtung Wittingen und an die Linie 135 in/aus Richtung Hankensbüttel sicherzustellen, damit die Verknüpfung nach Gifhorn erhalten bleibt. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in Richtung Braunschweig.
- P 11.2** Für Schülerinnen und Schüler aus Hankensbüttel kommend, sollte die Busverbindung 135 in den Süden Wesendorfs verbessert werden.

Umgestaltung der Bushaltestelle am Bahnhof Wahrenholz

- P 11.3** Die Umgestaltung der Bushaltestelle sieht eine Nord- sowie Süd/West-Erschließung vor. Ziel ist die Einrichtung von zwei Bushaltestellen, sodass Fahrgäste unabhängig vom Wohnort zeitnah zum und vom Zug befördert werden können. Erste Überlegungen sehen eine Mitbedienung der Linie 137 vor. Des Weiteren könnte die RegioBus-Linie 100 über Wesendorf hinaus bis zum Bahnhof Wahrenholz verlängert werden. Eine Erschließung durch die Linien 132, 133, 135 und 139 ist ebenfalls denkbar.

Einrichtung neuer flexibler Bedienungsangebote

P 11.4 Um den Herausforderungen des demographischen Wandels zu begegnen, sollen neue Strategien für die Mobilität in ländlichen Gebieten entwickelt werden. Dabei stehen insbesondere flexible Bedienungsangebote mit barrierefreien Kleinbussen im Fokus. Sie sollen verstärkt Teil des ÖPNV-Angebotes in ausgewählten Bedienegebieten werden.

Die Gebiete der Samtgemeinden Hankenbüttel und Wesendorf wurden als solche Bedienegebiete ausgewählt. Entsprechende neuartige Konzepte sollen probeweise eingeführt, ausgewertet und nach Bedarf ausgebaut werden. Insbesondere für den strukturell schwachen Norden des Landkreises Gifhorn besteht hier die Chance, die Lebensqualität auch im Hinblick der Daseinsvorsorge der Bewohner grundlegend durch flexible Bedienungsangebote zu verbessern.

Prüfaufträge Teilnetz 11

P11.1	Sicherstellung der Anschlüsse der RegioBus-Linie 100 und Linie 102 mit 137 und 135 in Wesendorf
P11.2	Verbesserung der Anschlüsse zwischen Hankensbüttel und dem Süden Wesendorfs mit den Linien 135, 100 und 102
P11.3	Entwicklung Neukonzept Bahnhof Wahrenholz
P11.4	Einrichtung flexibler Bedienungsangebote

E 3.2/3
Tabelle

Einwohnerzahlen Teilnetz 11 Samtgemeinde Wesendorf (Stand 31.01.2019)

Betzhorn	662	Wagenhoff	1.168
Groß Oesingen	1.914	Wahrenholz	3.694
Klein Oesingen	100	Weißes Berge	509
Mahrenholz	71	Weißes Moor	81
Pollhöfen	209	Wesendorf	5.323
Schönewörde	904	Westerholz	656
Teichgut	149	Zahrenholz	241
Ummern	1.570	Gesamt	17.251

E 3.2/4
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 11 Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	175	129	4.804	5.108
Wolfsburg	10	6	1.426	1.441
Hankenbüttel	17	19	1.306	1.342
Wittingen	66	21	1.216	1.302
LK Celle	1	3	609	613
Braunschweig	18	10	479	506

E 3.2/5
Tabelle

Samtgemeinde Hankensbüttel
Stadt Wittingen

s. Teilnetz 12
s. Teilnetz 12

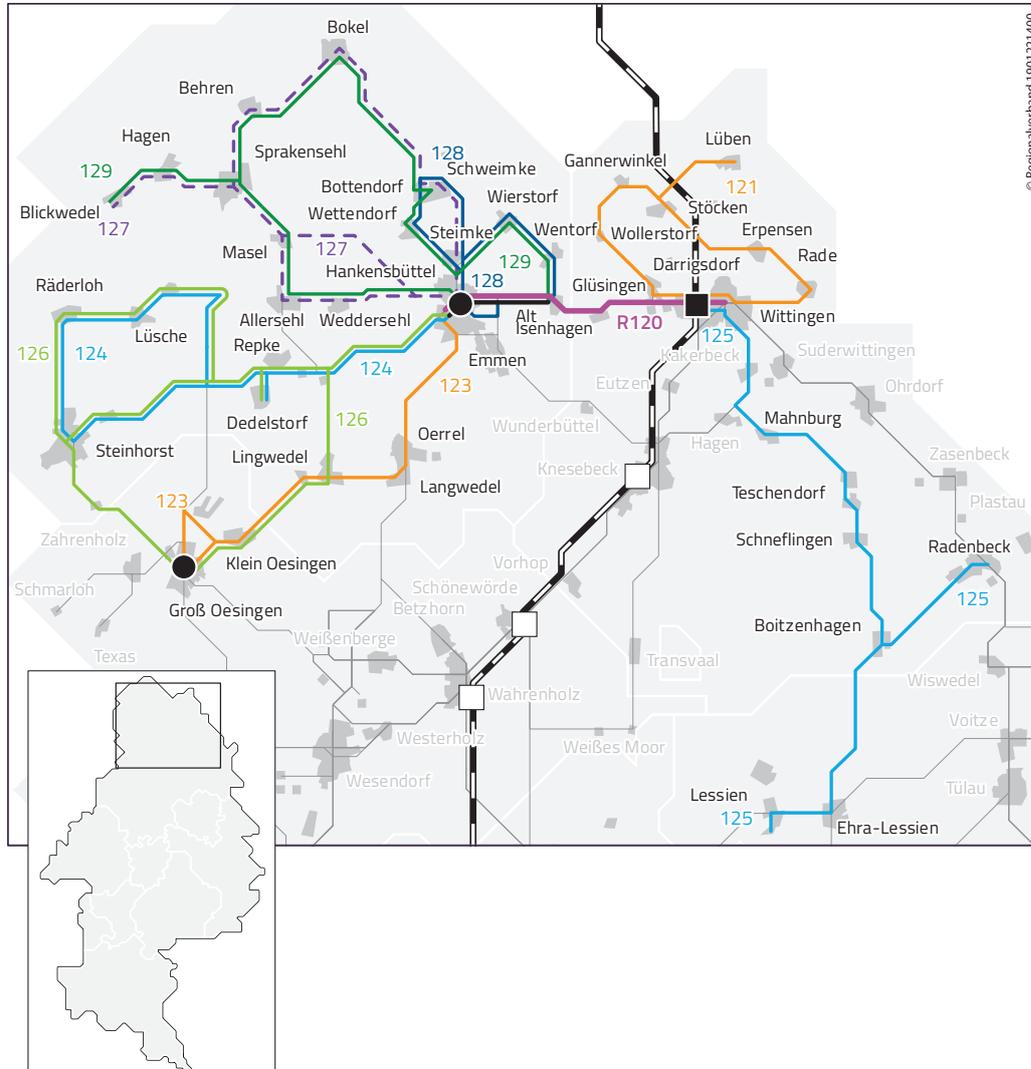
E 3.3

Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel

E 3.3

Karte

Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel



E 3.3/1

Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 12

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
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

Netzknoten Teilnetz 12

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Groß Oesingen	Schule	Bus/Bus, Bus/Bürgerbus	123, 133, 134, BBW	
Hankensbüttel	Schulzentrum	Bus/Bus	120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 135	
Wittingen	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	120, 121, 125, 137, 138, 151, 163, 165	RB47

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.

- P 12.1** Die RegioBus-Linie 120 Hankensbüttel – Wittingen bedient eine aufkommensstarke Relation und stellt Anschlüsse am Bahnhof Wittingen an die RB47 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.
- P 12.2** Auf der RB47 ist die Einführung eines Stundentaktes zwischen Braunschweig bzw. Gifhorn und Uelzen geplant. Bei Umsetzung sollte das Fahrtenangebot auf der RegioBus-Linie 120 entsprechend angepasst werden.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte D2.2 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 Richtung Braunschweig.

Die Linie 163 (TN 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.

Seit dem 1. Juli 2016 verkehrt in der Samtgemeinde Wesendorf und der Gemeinde Steinhorst von Montag bis Freitag ein Bürgerbus des Bürgerbusvereins Isenhagener Land e. V. Im Januar 2018 wurde der Fahrplan betriebswirtschaftlich angepasst, sodass ausgewählte Haltestellen nur noch auf Abruf bedient werden.

- P 12.3** Der Rufbus 802 der Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS) bedient Wittingen aus Richtung Diesdorf im Altmarkkreis Salzwedel zweimal am Tag. Um die Attraktivität dieser Linie zu erhöhen, sollen die Übergänge zur RB47 zeitnah erfolgen.
- P 12.4** Grundsätzlich könnte im Teilnetz 12 über ein flächendeckendes Anruf-Bussystem nachgedacht werden. Die ländliche Struktur sowie der Bevölkerungsrückgang im nördlichen Teil des Landkreises Gifhorn bekräftigen diesen Ansatz. Erfahrungswerte könnten hierbei aus dem benachbarten Altmarkkreis Salzwedel gewonnen werden, in dem bereits ein derartiges System besteht.
- P 12.5** Das Otterzentrum Hankensbüttel ist derzeit nicht optimal an den ÖPNV angeschlossen. Es sollte geprüft werden, ob eine Haltestelle direkt am Otterzentrum eingerichtet werden kann.

Einrichtung neuer flexibler Bedienungsangebote

- P 12.6** Um den Herausforderungen des demographischen Wandels zu begegnen, sollen neue Strategien für die Mobilität in ländlichen Gebieten entwickelt werden. Dabei stehen insbesondere flexible Bedie-

nungsangebote mit barrierefreien Kleinbussen im Fokus. Sie sollen verstärkt Teil des ÖPNV-Angebotes in ausgewählten Bedienegebieten werden.

Die Gebiete der Samtgemeinden Hankenbüttel und Wesendorf wurden als solche Bedienegebiete ausgewählt. Entsprechende neuartige Konzepte sollen probeweise eingeführt, ausgewertet und nach Bedarf ausgebaut werden. Insbesondere für den strukturell schwachen Norden des Landkreises Gifhorn besteht hier die Chance, die Lebensqualität auch im Hinblick der Daseinsvorsorge der Bewohner grundlegend durch flexible Bedienungsangebote zu verbessern.

E 3.3/3

Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 12

P12.1	Anschlussoptimierung der RegioBus-Linie 120 und der Linie RB47
P12.2	Anpassung der RegioBus-Linie 120 an den Stundentakt (RB47)
P12.3	Anschlussicherung der Verbindung Wolfsburg – Wittingen
P12.4	Einrichtung eines flächendeckenden Anruf-Bussystems
P12.5	Verbesserung der Anbindung des Otterzentrums Hankensbüttel
P12.6	Einrichtung flexibler Bedienungsangebote

E 3.3/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 12**Stadt Wittingen (Stand 31.01.2019)**

Boitzenhagen	238	Plastau	38
Darrigsdorf	230	Rade	161
Erpensen	161	Radenbeck	560
Eutzen	71	Schneflingen	144
Gannerwinkel	116	Stöcken	252
Glüsing	213	Suderwittingen	132
Hagen	115	Teschendorf	109
Kakerbeck	126	Vorhop (einschl. Transvaal)	527
Knesebeck	2.684	Wittingen	4.684
Küstorf	60	Wollerstorf	25
Lüben	114	Wunderbüttel	98
Mahnburg	83	Zasenbeck	311
Ohrdorf	389	Gesamt	11.641

>>

Fortsetzung: Einwohnerzahl Teilnetz 12

Samtgemeinde Hankensbüttel (Stand 31.01.2019)

Allersehl	119	Masel	94
Alt-Isenhagen	50	Oerrel	431
Behren	149	Räderloh	118
Blickwedel	58	Repke	156
Bokel	346	Schweimke	218
Bottendorf	58	Sprakensehl	440
Dedelstorf	91	Steimke	218
Emmen	819	Steinhorst	1.013
Hagen	135	Weddersehl	83
Hankensbüttel	3.698	Wentorf	103
Langwedel	216	Wettendorf	155
Lingwedel	88	Wierstorf	104
Lüsche	99	Gesamt	9.059

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 12

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werkgtag

E 3.3/5
Tabelle

Stadt Wittingen

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Hankensbüttel	265	70	2.375	2.709
Wolfsburg	16	4	1.793	1.814
Wesendorf	66	21	1.217	1.303
LK Uelzen	41	2	897	939
Brome	28	23	766	818
Altmarkkreis Salzwedel	1	2	618	622
Gifhorn	50	3	562	615

Samtgemeinde Hankensbüttel

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wittingen	265	70	2.370	2.704
Wesendorf	17	19	1.309	1.345
LK Uelzen	3	6	865	874
LK Celle	2	6	625	632
Gifhorn	6	9	589	604
Wolfsburg	1	6	521	527

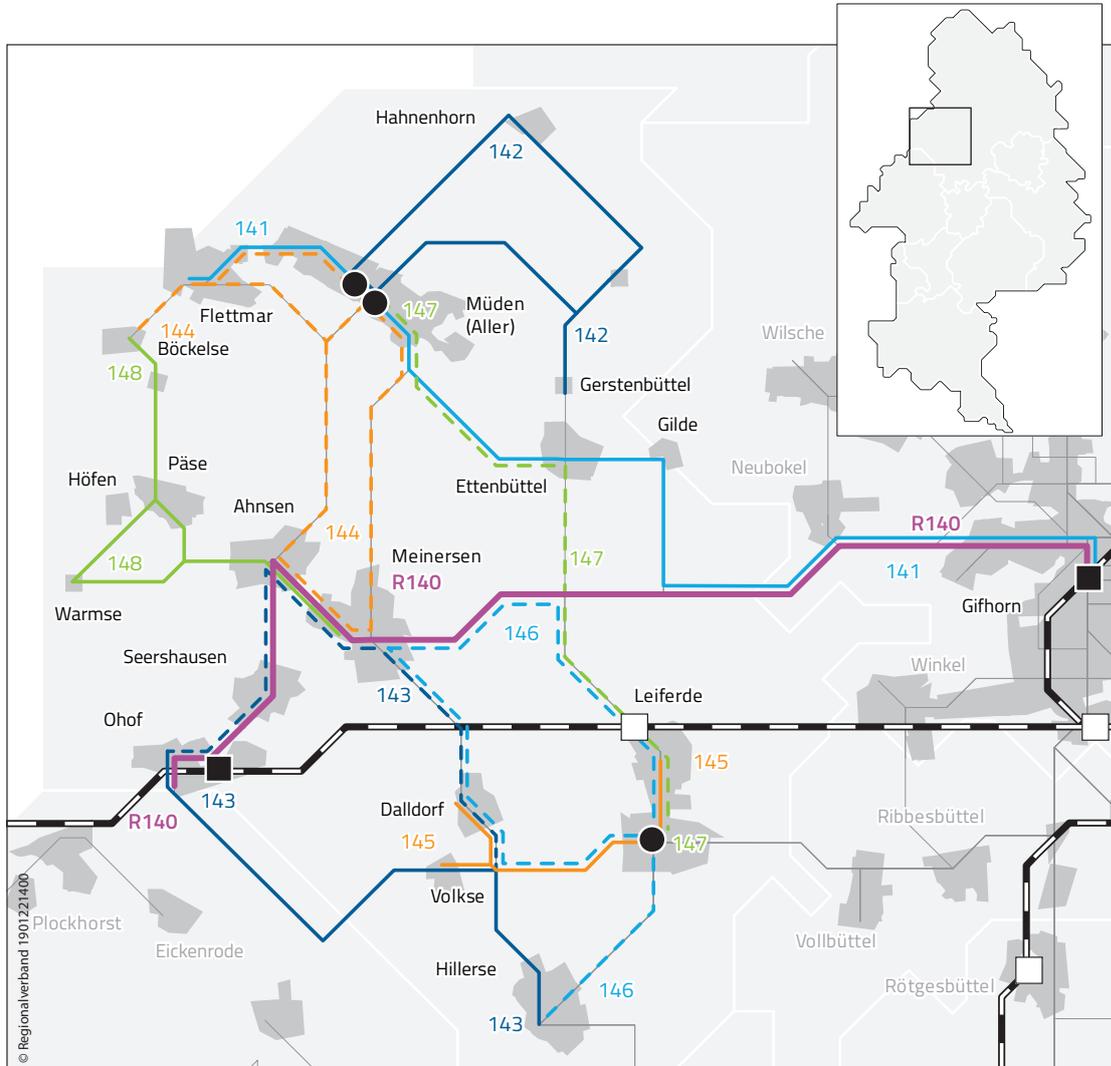
Samtgemeinde Brome
Samtgemeinde Wesendorfs. Teilnetz 14
s. Teilnetz 11

E 3.4

Teilnetz 13 Meinersen

E 3.4
Karte

Teilnetz 13 Meinersen

E 3.4/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 13

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
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 – Böckelse	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 – Pässe – Böckelse	13.07.2023

Netznoten Teilnetz 13

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Gifhorn	Bahnhof Stadt/ Braunschweiger Straße	Bus/Bus, Bus/Zug	100, 101, 104, 106, 111, 114, 140, 141, 155, 159, 170, 180, 184, 191, 197	RB47
Leiferde	Unter den Eichen	Bus/Bus	111, 114, 145, 146	
Meinersen	Ohof Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug, Bus/Bürgerbus	140, 143, 146, BB40, BB41	RE30
Müden (Aller)	Bahnhofsstraße	Bus/Bus	141, 144	
Müden (Aller)	Schule	Bus/Bus	141, 142, 144, 157	

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

- P 13.1** 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 Gifhorn-Rathaus. Sollte der zentrale Umsteigepunkt in Gifhorn vom stadtzentralen Steinweg zum Bahnhof Gifhorn-Stadt verlegt werden, muss über eine dortige Verknüpfung nachgedacht werden.
- P 13.2** 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. Dies gilt insbesondere bei Einführung eines Stundentaktes zwischen Braunschweig und Uelzen, welcher voraussichtlich im Dezember 2020 eingeführt werden könnte. Außerdem sind so weit wie möglich Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linie RE30 an den Stationen Meinersen und Leiferde sowie an der Station Gifhorn-Stadt herzustellen.
- P 13.3**
- P 13.4** Zusätzlich sollte eine bessere Anbindung Ohofs in Erwägung gezogen werden. 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).
- P 13.5** Um auf der RegioBus-Linie 140 Anschlüsse in Richtung Braunschweig herzustellen, sollte neben der Verknüpfung mit der RB47 in Gifhorn geprüft werden, den Bereich Meinersen zusätzlich besser an die Linie 110 anzubinden bzw. die Verbindung zwischen den Samtgemeinden Papenteich und Meinersen zu verbessern. Eine direkte Verbindung zwischen Meinersen und Braunschweig hätte neben dem Gemeindezentrum selbst insbesondere für die Ortschaften Dalldorf, Volkse und Hillerse eine besondere Bedeutung.
- P 13.6** 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 Richtung Gifhorn und 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. Im Rahmen der Verkehrsneuordnung zwischen Groß Schwülper und Braunschweig muss auch die Linie 145 mit entsprechende Überlegungen einbezogen werden.
- P 13.7**
- P 13.8** Die Linie 141 Langlingen – Flettmar – Müden – Gifhorn stellt an der Station Gifhorn-Stadt zum Teil Verknüpfungen zur RB47 in 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.

P 13.9 Seit dem 23. Oktober 2017 verkehren in der Samtgemeinde Meinersen von Montag bis Freitag zwei Bürgerbuslinien (40 und 41) des Bürgerbus Samtgemeinde Meinersen e. V. Angefahren werden vor allem peripher liegende Orte, welche nur eine verhältnismäßig schwache ÖPNV-Anbindung besitzen. Der Bürgerbus Meinersen hat die Aufgabe, dieses Angebot zu ergänzen. Am Bahnhof Meinersen (Ohof) bestehen auf beiden Linien Anschlüsse an den RE30 in Richtung Hannover. Zudem wurde am Rathaus Hillerse eine Verknüpfung an die Linie 111 (Gifhorn – Braunschweig) eingerichtet. Zu prüfen ist, ob das Angebot des Bürgerbusses mit der RegioBus-Linie 140 und weiteren in diesem Gebiet verkehrenden Linien ebenfalls verknüpft werden kann.

E 3.4/3

Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 13

P13.1	Schaffung einer gemeinsamen Verknüpfung der RegioBus-Linien 140, 100 und 170 im Stadtgebiet Gifhorn
P13.2	Verbesserung der Verknüpfung der RegioBus-Linie 140 und der Linie RB47 vorrangig in Richtung Braunschweig
P13.3	Verknüpfung der RegioBus-Linie 140 und Linie RE30 an den Stationen Meinersen und Leiferde
P13.4	Verbesserung der Anbindung der Ortschaft Ohof (Meinersen) an die RegioBus-Linie 140
P13.5	Verbesserung der Anbindung zwischen den Samtgemeinden Meinersen und Papenteich
P13.6	Erhaltung der Verknüpfung der Linien 111 und 145 in Leiferde
P13.7	Ausweitung des Angebotes auf der RegioBus-Linie 140 abends am Wochenende
P13.8	Verbesserung der Verknüpfung der Linie 141 und der RB47 in Richtung Braunschweig am Bahnhof Gifhorn-Stadt
P13.9	Verknüpfung der RegioBus-Linie 140 und weiteren Linien des Bereiches mit dem Bürgerbus Meinersen

E 3.4/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 13**Samtgemeinde Meinersen (Stand 31.01.2019)**

Ahnsen	1.240	Hillerse	2.253
Böckelse	160	Höfen	65
Bokelberge	21	Hünenberg	25
Brenneckenbrück	54	Leiferde	3.962
Dalldorf	416	Meinersen	4.006
Dieckhorst	711	Müden	2.569
Ettenbüttel	666	Ohof	697
Flettmar	903	Päse	463
Gerstenbüttel	185	Seershausen	1.474
Gilde	92	Siedersdamm	5
Hahnenhorn	162	Volkse	236
Hardesse	8	Warmse	36
		Gesamt	20.409

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 13

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.4/5
Tabelle

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	207	87	6.206	6.500
Region Hannover	334	14	1.655	2.003
Wolfsburg	228	5	1.654	1.887
Braunschweig	21	25	1.732	1.778
Edemissen	0	18	1.285	1.303
LK Celle	1	7	998	1.007
Peine	2	11	905	918
Papenteich	11	17	813	841
Isenbüttel	17	13	695	724

Stadt Gifhorn

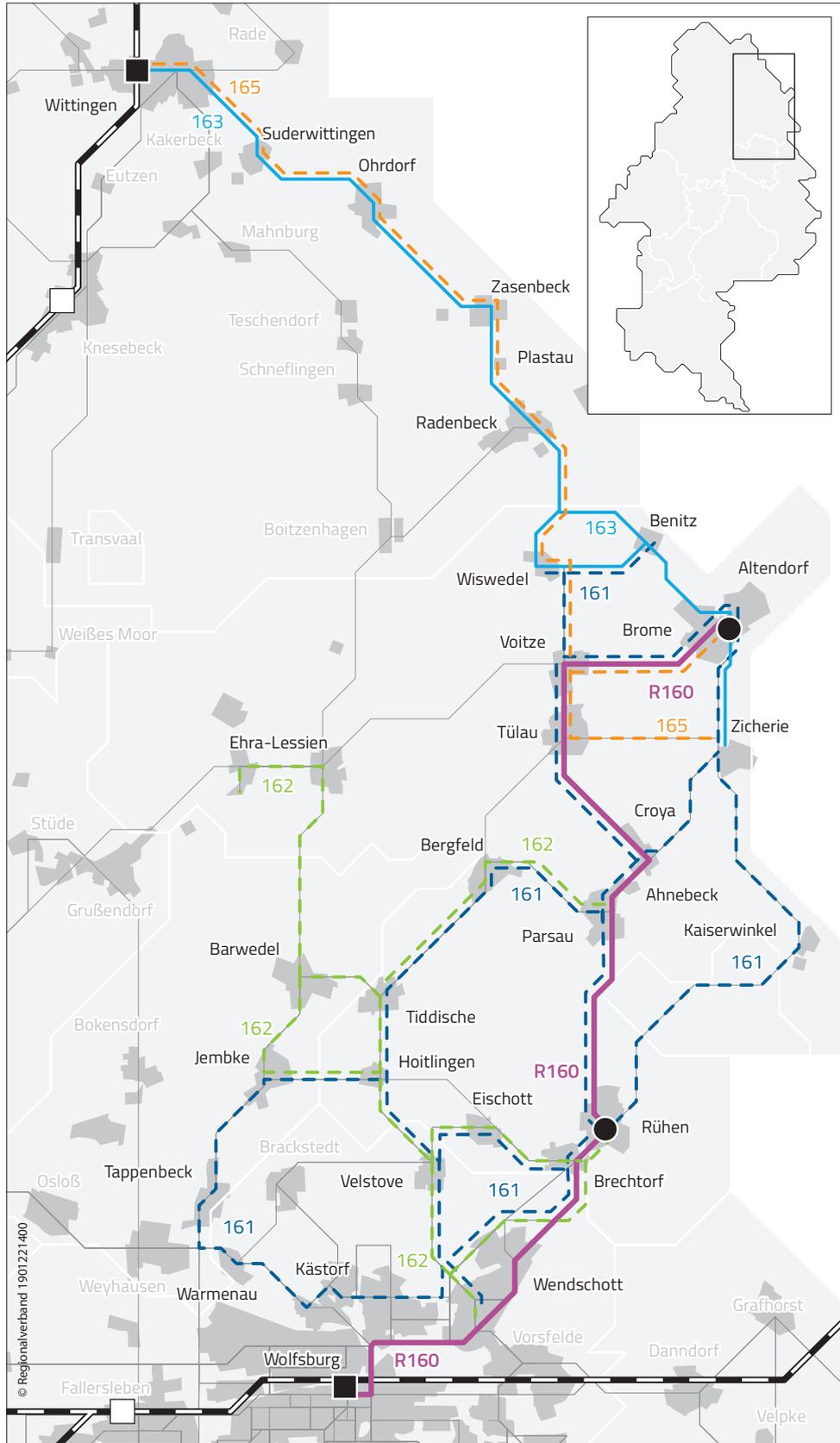
s. Teilnetz 10

E 3.5

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg

E 3.5
Karte

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg



Genehmigte Linien Teilnetz 14

E 3.5/1
Tabelle

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VOG/VB* 160	Wolfsburg – Wendschott – Rühren – Brome	06.12.2024
VOG/VB* 161	Brome – Kaiserwinkel – Rühren – Wolfsburg Kreuzheide	06.12.2024
VOG/VB* 162	Ehra-Lessien – Bergfeld – Rühren – (Vorsfelde)	06.12.2024
VOG/VB* 163	Wittingen – Brome – (Zicherie)	06.12.2024
VOG/VB* 165	Wittingen – Brome – (Zicherie; Schulbuslinie)	06.12.2024

* Genehmigung: VOG / Betreiber: VB

Netzknoten Teilnetz 14

E 3.5/2
Tabelle

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Brome	Schule	Bus/Bus	151, 153, 160, 161, 163, 164, 165	
Rühren	Schule	Bus/Bus	153, 160, 161, 162	
Wittingen	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	120, 121, 125, 137, 138, 151, 163, 165	RB47
Wolfsburg	Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	160, 170, 180, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 230, 231, 267, 360, 380, 383	RE30 RE50 RE6 RB35/36

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

Die RegioBus-Linie 160 schließt die Aufkommensschwerpunkte Brome, Parsau und Rühren nach Wolfsburg an und erfüllt, neben ihrer regionalen Funktion, auch Aufgaben im Stadtverkehr Wolfsburg und bietet eine direkte Anbindung an den Allerpark.

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 für das 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. überschneidet sich die RegioBus-Linie 160 auf dem Abschnitt Wendschott – Vorsfelde – Wolfsburg Hbf. insbesondere mit der Linie 201 des Stadtverkehrs Wolfsburg.

- P 14.1** Die Verknüpfung der RegioBus-Linie 160 mit den Nahverkehrszügen RE30 und RE50 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 D2.2.

- P 14.3** 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. 01:00 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.

Zum Oktober 2017 wurde die Linie 164 Brome – Sassenburg – Gifhorn aus dem Teilnetz 14 herausgelöst und in das Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land integriert.

Landesbus Wolfsburg – Klötze – Salzwedel

- P 14.4** Für die Relation Wolfsburg – Klötze – Salzwedel gibt es Bestrebungen, eine landesübergreifende Buslinie einzurichten. Dabei ist zu prüfen, ob Kurzläuferfahrten der RegioBus-Linie 160 bis Salzwedel verlängert werden können. Grund für eine derartige Linie sind Pendlerbeziehungen zwischen Sachsen-Anhalt und Wolfsburg, insbesondere zwischen Klötze und Wolfsburg.
- P 14.5** Zu prüfen ist, ob der OT Jembke, mit Einbeziehung der Orte Tiddische und Hoitlingen, umsteigefrei an Wolfsburg angebunden 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 an Wolfsburg angebunden 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.
- P 14.7** Des Weiteren ist dabei zu prüfen, ob eine ÖPNV Anbindung von Wolfsburg an das 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 Pendler zu schaffen.
- P 14.8** Der Rufbus 302 der PVGS bedient Brome dreimal 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.

E 3.5/3 Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 14

P14.1	Verbesserung der Anschlüsse der RegioBus-Linie 160, RE30 und RE50 in Wolfsburg
P14.2	Herstellung einer Verknüpfung der RegioBus-Linien 160, 380 und 230 in Wolfsburg
P14.3	Beibehaltung der Spätfahrten auf der RegioBus-Linie 160
P14.4	Einrichtung einer bundesländerübergreifenden Buslinie zwischen Wolfsburg, Klötze und Salzwedel
P14.5	Einrichtung einer umsteigefreien Verbindung vom OT Jembke, mit Einbeziehung der Orte Tiddische und Hoitlingen, nach Wolfsburg
P14.6	Angebotsausweitung auf der ÖPNV-Relation Wolfsburg – Jembke – Ehra-Lessien – Wittingen
P14.7	Einrichtung einer Anbindung zwischen dem VW-Testgelände Ehra-Lessien und Wolfsburg, insbesondere an das VW-Werk
P14.8	Schaffung möglichst kurzer Übergänge auf der RegioBus-Linie 160 und Linie 302 (PVGS)

Einwohnerzahl Teilnetz 14

E 3.5/4
Tabelle

Samtgemeinde Boldecker Land (Stand 31.01.2019)

Barwedel	1.006	Jembke	2.016	Tappenbeck	1.409
Bokensdorf	1.304	Osloß	1.907	Weyhausen	2.426
				Gesamt	10.068

Samtgemeinde Brome (Stand 31.01.2019)

Ahnebeck	139	Ehra	1.304	Tiddische	719
Altendorf	208	Eischott	798	Tülow-Fahrenhorst	1.013
Benitz	93	Hoitlingen	532	Voitze	389
Bergfeld	845	Kaiserwinkel	92	Wiswedel	91
Brechtorf	1.136	Lessien	363	Zicherie	286
Brome	2.555	Parsau	1.223	Gesamt	16.154
Croya	373	Rühen	3.795		

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 14

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werkgtag

E 3.5/5
Tabelle

Samtgemeinde Boldecker Land

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	358	343	9.770	10.471
Brome	37	82	1.399	1.518
Gifhorn	26	14	1.147	1.187
Sassenburg	35	16	931	982

Samtgemeinde Brome

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	473	172	10.829	11.474
Boldecker Land	37	88	1.408	1.533
Wittingen	28	24	766	818
Sassenburg	99	21	650	769
Gifhorn	5	3	518	527

Stadt Gifhorn

s. Teilnetz 10

Gemeinde Sassenburg

s. Teilnetz 17

Stadt Wittingen

s. Teilnetz 12

Stadt Wolfsburg

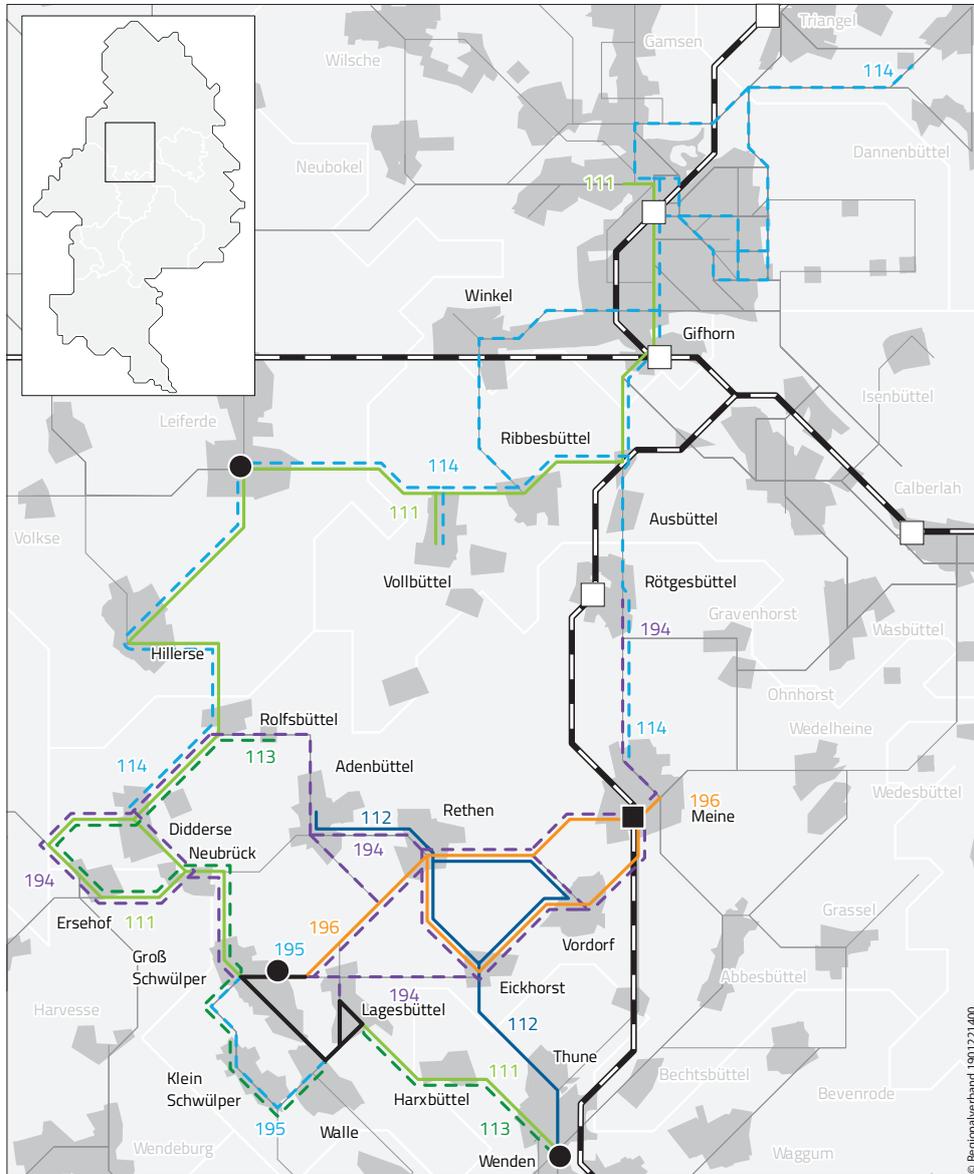
s. Teilnetz 20

E 3.6

Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

E 3.6
Karte

Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper



E 3.6/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 15

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG 111	BS-Wenden – Groß Schwülper – Leiferde – Gifhorn	01.09.2025
VLG 112	Adenbüttel – Rethen – Vordorf – Eickhorst – BS-Wenden	01.09.2025
VLG 113	Groß Schwülper – BS 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	Schwülper – Rothemühle – Walle – Schwülper (Ringlinie)	01.09.2025
VLG 196	Schwülper – Rethen – Vordorf – Meine	01.09.2025

Netznoten Teilnetz 15

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Heideblick	Bus/Bus, Bus/Tram	111, 112, 113, 191, 197, 414, 434, 464	1	
Groß Schwülper	OBS	Bus/Bus	111, 113, 194, 195, 196, 480, 484		
Leiferde	Unter den Eichen	Bus/Bus	111, 114, 145, 146		
Meine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	158, 184, 191, 192, 193, 194, 196, 197		RB47

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 – Diderse – 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 liegt das Lessinggymnasium, welches das Ziel umfangreicher Schülerverkehre ist. Es besteht eine Verknüpfung mit der Stadtbahn der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (Linie M1 Wenden – Stöckheim). Eine direkte Verkehrsbeziehung in das Zentrum Braunschweigs besteht mit der Linie 111 nicht.

Montag bis Freitag besteht zwischen Groß 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.

- P 15.1** Das Angebot 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 (siehe Unterkapitel Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig). 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 soll eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden Montag bis Freitag sowie die Einrichtung eines Angebotes ab Samstagnachmittag und am Sonntag im Rahmen der Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig erfolgen.

Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig

P 15.2 In der Laufzeit des NVP 2016 wurden verschiedene Überlegungen und Planungen zu einer Neuordnung dieses Verkehrsgebietes durchgeführt. Zusammen mit den betreffenden Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften wurden verschiedene Planungsvarianten konzeptioniert und die Vor- und Nachteile herausgearbeitet, um herauszufinden, ob und wie das Liniennetz neu gestaltet werden könnte.

Hauptziel einer Neuordnung ist es, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Dieses soll u. a. über folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Bessere Abstimmung des Linienangebotes auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger
- Fahrtenangebote zwischen der Gemeinde Schwülper und der Stadt Braunschweig besser ordnen
- Angebotsausweitung durch zusätzliche Fahrtenangebote (u. a. in Tagesrandlagen und am Wochenende)
- Taktverdichtungen bzw. Steigerung der Fahrtmöglichkeiten insgesamt
- Sicherung der Finanzierbarkeit eines neuen Nahverkehrsangebotes

Aus der Untersuchung haben sich zwei Varianten herauskristallisiert:

Variante 1: Ausweitung der direkten Verbindung Schwülper – Braunschweig sowie Durchbindung von/nach Gifhorn (Linien 111 und 480 als neue RegioBus-Linie 110). Optimierung der weiteren Linienangebote.

Variante 2: Verdichtetes und koordiniertes Fahrtenangebot über die Hansestraße mit Übergang zur Stadtbahn. Optimierung und Ausweitung der Fahrtenangebote im gesamten Liniennetz.

Diese beiden Varianten wurden gutachterlich hinsichtlich der Fahrgastpotenziale genauer untersucht und bezüglich der Mobilitätsbedürfnisse weiterentwickelt. Im Ergebnis ergibt sich derzeit folgendes Planungskonzept aus der Variante 2:

- Das heutige Angebot der RegioBus-Linie 480 entfällt in der bisherigen Form. Direkte, auf die Schulstandorte westlich der Innenstadt von Braunschweig abgestimmte Verbindungen bleiben erhalten.
- Neu werden schnelle und direkte Verbindungen über die Hansestraße eingeführt. Durch Überlagerung von zwei Linien ergibt sich ein dichtes Fahrtenangebot. Zusätzlich bleibt die Verbindung von/nach Wenden ebenfalls bestehen.
- Voraussichtlich am Stadion ist ein Umstieg zur und von der Stadtbahnlinie 1 möglich.
- Die Reisezeit zwischen Groß Schwülper und Braunschweig Rathaus mit Übergang zur und von der Stadtbahn wäre ggü. der direkten Verbindung mit der 480 geringfügig länger.
- Demgegenüber steht den Fahrgästen ein dichtes und koordiniertes Fahrtenangebot zur Verfügung.

Das Liniennetz zwischen dem Bereich Groß Schwülper und der Stadt Braunschweig würde sich folgendermaßen darstellen:

- Linie 110 (Gifhorn – Leiferde – Groß Schwülper – BS-Hansestraße – BS-Stadion)
- Linie 410 (BS-Wenden – Thune – Groß Schwülper – BS-Hansestraße – BS-Stadion)

>>

- Auf dem Abschnitt Groß Schwülper – BS-Hansestraße – BS-Stadion überlagern sich die Linien 110 und 410 Montag bis Freitag zu einem 30-Min-Takt und am Wochenende zu einem Stundentakt.
- Die Fahrtenangebote werden auf beiden Linien ausgeweitet, womit auch das Angebot in Tagesrandlagen und am Wochenende ausgeweitet werden kann.
- Die Verbindung Watenbüttel – Hülperode – Groß Schwülper wird bedarfsgerecht bedient und das Fahrtenangebot auch auf das Wochenende ausgeweitet. Anschlüsse an weiterführende Linien sollen sowohl in Watenbüttel und möglichst auch in Schwülper hergestellt werden. Direkte Durchbindungen nach Braunschweig und zurück wird es während der Schulzeiten geben.
- Linie 112 (Wenden – Thune – Adenbüttel): Die Fahrtangebote werden ebenfalls ausgeweitet (mehr Fahrten vor allem auch am Abend und am Wochenende).

Zusammengefasst ergeben sich einige Vorteile der Variante 2 ggü. der Variante 1:

- insgesamt mehr Fahrtenangebote zwischen den Ortschaften des Landkreises Gifhorn und Braunschweig (pro Stunde / pro Tag / pro Woche)
- direkte und schnelle Verbindung über die Hansestraße (Carl-Giesecke-Straße/Christian-Pommer-Straße werden möglichst zu Schichtzeiten der Unternehmen bedient)
- bessere bzw. häufigere Erreichbarkeit zahlreicher großer Arbeitgeber und Gewerbebetriebe, TU, Innenstadt, Hauptbahnhof, Schulen, Stadion etc.
- neue direkte Anbindung der Gewerbegebiete Hansestraße für die Orte nördlich von Schwülper: Neubrück, Diderse, Rolfsbüttel, Hillerse, Leiferde, Vollbüttel, Ribbesbüttel, Gifhorn
- neue direkte Anbindung der Gewerbegebiete Hansestraße für die Orte östlich von Schwülper: Lagesbüttel, Harxbüttel, Thune, Wenden.
- Die auf dem Stadtgebiet Braunschweig liegenden Ortschaften erhalten erstmals mindestens ein vergleichbares Angebot zu anderen Stadtteilen.
- Stärkung des aus ökologischer Sicht vorteilhaften Verkehrsmittels Stadtbahn

Weitergehend sollen bei den Detailplanungen auch die Verkehrsbeziehungen Meine – Schwülper sowie Meine – Braunschweig mit in die Planungen einbezogen werden. Dabei sind Verknüpfungen an der Bahnstation Meine sicherzustellen, wobei die zukünftige Taktverdichtung auf der RB47 mit berücksichtigt wird. Dabei sind u. a. die dort verkehrenden Linien 112 Adenbüttel – Braunschweig, Wenden, 196 Schwülper – Meine einzubeziehen. Der Angebotsumfang dieser Linie ist mindestens im gleichen Umfang aufrechtzuerhalten und die Verknüpfungen am Bahnhof in Meine an die Linie 191 nach Braunschweig, Heideblick bzw. Gifhorn, Steinweg sind zu sichern.

P 15.3 Die Anbindung Adenbüttels nach Wolfsburg erfolgt augenblicklich über den VW-Werksverkehr mit der Linie 158. Es ist zu prüfen, wie die Anbindung Adenbüttels in Richtung Wolfsburg verbessert werden kann.

P 15.4 Geprüft werden soll, den Bereich Meinersen zusätzlich besser an die Linie 110 anzubinden bzw. die Verbindung zwischen den Samtgemeinden Papenteich und Meinersen zu verbessern.

Bei Umsetzung der Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig sollte die Verknüpfung zur im Konzept beschriebenen Linie 110 erhalten bleiben.

P 15.5 Zur angrenzenden Gemeinde Wendeburg ist eine Anbindung sowie weitergehende Verbindung von und nach Peine zu prüfen. In Schwülper wäre eine Verknüpfung mit den Linien in und aus Richtung Gifhorn und Braunschweig zu prüfen.

E 3.6/3
Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 15

P15.1	Ausweitung des Fahrtenangebotes zwischen Schwülper und Braunschweig am Freitag- und Samstagabend
P15.2	Einführung der Neuordnung Groß Schwülper – Braunschweig
P15.3	Verbesserung der Anbindung von Adenbüttel nach Wolfsburg
P15.4	Anbindung Bereich Meinersen an die Linie 110
P15.5	Verbindung zwischen den Gemeinden Wendeburg und Groß Schwülper

E 3.6/4
TabelleEinwohnerzahl Teilnetz 15
Samtgemeinde Papenteich (Stand 31.01.2019)

Abbesbüttel	1.327	Ohnhorst	98
Adenbüttel	1.451	Rethen	1.143
Bechtsbüttel	646	Rolfsbüttel	325
Didderse	1.327	Rötgesbüttel	2.389
Eickhorst	456	Rothemühle	1.193
Grassel	807	Vordorf	1.524
Gravenhorst	292	Walle	1.537
Groß Schwülper	3.287	Wedelheine	837
Lagesbüttel	1.332	Wedesbüttel	557
Meine	4.168	Gesamt	24.696

E 3.6/5
TabelleVerkehrsbeziehungen Teilnetz 15
Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	791	591	15.427	16.809
Wolfsburg	54	27	4.454	4.534
Gifhorn	190	99	3.832	4.121
Isenbüttel	47	123	1.722	1.893
Wendeburg	64	161	1.528	1.754
Meinersen	11	16	807	834
Peine	1	7	599	607
Salzgitter	3	2	524	529

Stadt Braunschweig

s. Teilnetz 40

Stadt Gifhorn

s. Teilnetz 10

Samtgemeinde Isenbüttel

s. Teilnetz 16

Samtgemeinde Meinersen

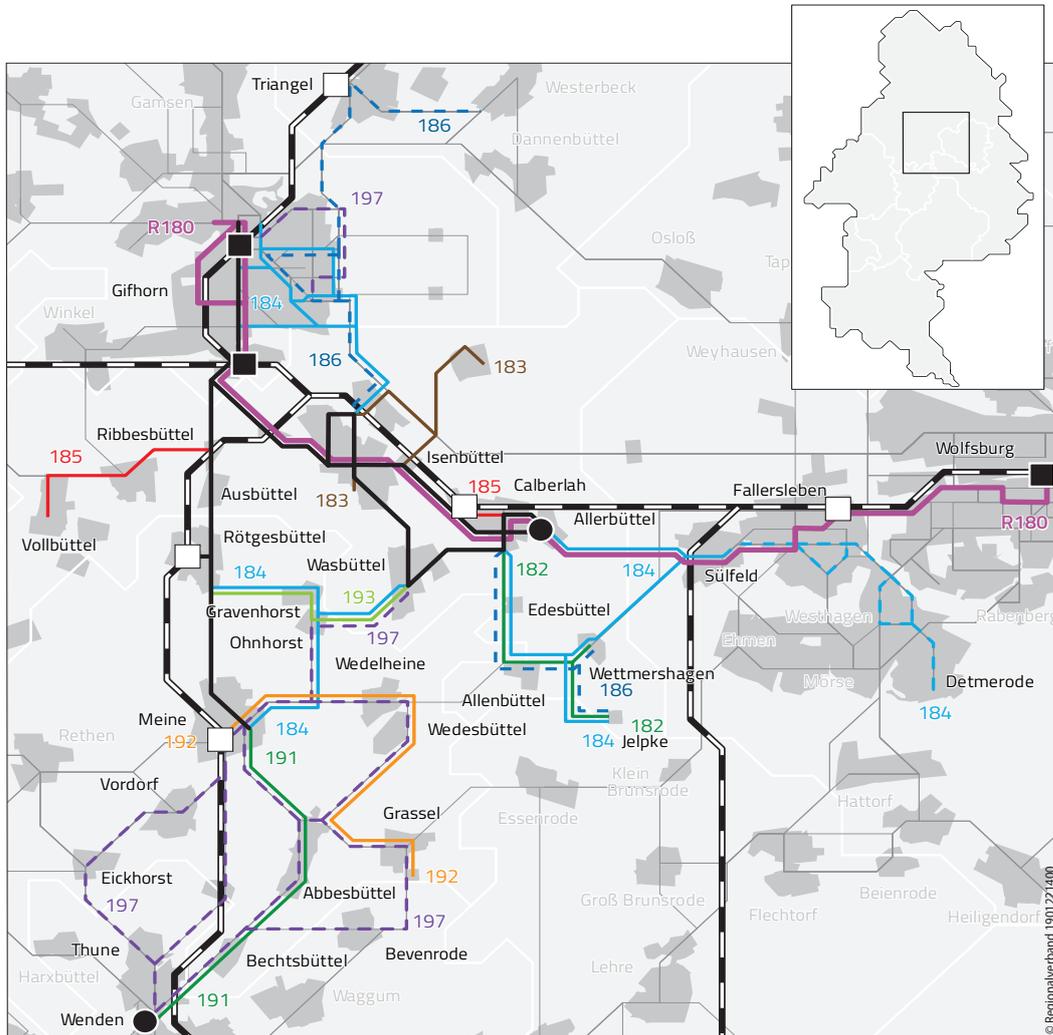
s. Teilnetz 13

Gemeinde Wendeburg

s. Teilnetz 52

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel



Genehmigte Linien Teilnetz 16

Linie	Linienerlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG 180	WOB-Hbf. – Fallersleben – Sülfeld – 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	Detmerode – Jelpke – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn	01.09.2025
VLG 185	Ausbüttel – Vollbüttel – Isenbüttel – Calberlah	01.09.2025
VLG 186	Jelpke – Wettmershagen – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn – Westerbeck Schulzentrum	01.09.2025
VLG 191	Gifhorn – Meine – Abbesbüttel – BS-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 – BS-Wenden	01.09.2025

Netznoten Teilnetz 16

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Heideblick	Bus/Bus, Bus/Tram	111, 112, 113, 191, 197, 414, 434, 464	1	
Calberlah	Berliner Straße	Bus/Bus	159, 180, 182, 183, 184, 186, 193		
Gifhorn	Bahnhof Stadt/ Braunschweiger Straße	Bus/Bus, Bus/Zug	100, 101, 104, 106, 111, 114, 140, 141, 155, 159, 170, 180, 184, 191, 197		RB47
Gifhorn	Bahnhof Süd	Bus/Bus, Bus/Zug	100, 170, 191, 197		RE30 RB47
Wolfsburg	Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	160, 170, 180, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 230, 231, 267, 360, 380, 383		RE30 RE50 RE6 RB35/36

Das Teilnetz 16 umfasst die lokalen Verbindungen der Samtgemeinde Isenbüttel und die RegioBus-Linie 180 Gifhorn – Isenbüttel – Calberlah – Wolfsburg. Es bestehen Verkehrsbeziehungen 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 von Gifhorn nach Wolfsburg konzipiert und umgesetzt. Die RegioBus-Linie 180 führt von der Haltestelle Gifhorn, Gesundheitsamt über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Allerbüttel, Süfeld, Fallersleben, 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.

- P 16.1** Die RegioBus-Linie 180 verkehrt montags bis freitags von ca. 04:30 Uhr bis 21:00 Uhr im Halbstundentakt. Am Samstag findet eine Bedienung von ca. 05:10 Uhr bis 24:00 Uhr im Stundentakt und am Sonntag zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr ebenfalls im Stundentakt statt. Das Bedienungsangebot wurde im Dezember 2016 im großen Umfang erweitert. Eingeführt wurden Spätverbindungen in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Des Weiteren wurde der Stundentakt von Montag bis Freitag auf einen Halbstundentakt verdichtet. Die Zweistundentakte am Samstag und Sonntag wurden auf einen Stundentakt ausgeweitet. Im Zuge der Angebotsausweitung wurde ab Fallersleben ein geänderter Linienweg über die Wolfsburger Landstraße/Heinrich-Nordhoff-Straße gewählt. Ob dieser gegenüber dem alten Linienweg ein größeres Fahrgastpotenzial aufweist, muss geprüft werden.

Im Zuge der Verbesserung wurde auch im Stadtbereich Gifhorn der Linienweg teilweise geändert. Um das Gewerbegebiet Heidland besser zu erschließen, verkehrt montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr jede zweite Fahrt über die Alfred-Bessler-Straße sowie Winkeler Straße zum Bahnhof Stadt und im weiteren Verlauf zur Endhaltestelle Gifhorn Gesundheitsamt. Der Linienweg sollte hinsichtlich der Fahrgastnachfrage überprüft werden.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte D2.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

- P 16.2** Die Linie 193 Isenbüttel – Wasbüttel – Meine stellt am Bahnhof Meine Verknüpfungen zur Linie 191 Gifhorn – Meine – Braunschweig, Wenden her sowie teilweise zur RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen her. Letztere sollten nach Möglichkeit verbessert werden. 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 Bahnstation Calberlah zu schaffen. Diese Anbindung könnte auch als Bedarfsverbindung eingerichtet werden. Hiervon könnte auch die Gemeinde Wasbüttel profitieren, welche in Richtung Wolfsburg nur eine unregelmäßige Anbindung besitzt.

- P 16.3** Es ist zu prüfen, wie die Gemeinde Ribbesbüttel besser an den Bahnhof Rötgesbüttel angeschlossen werden könnte, um die Reisezeit in Richtung Braunschweig zu verkürzen. Dies könnte durch Einbindung vor Ort verkehrender Linien bzw. durch die Einrichtung eines ALT-Angebotes erfolgen.
- P 16.4** Um den Bürgern aus dem Wohngebiet Tankumsee eine bessere Anbindung an Isenbüttel anzubieten, ist zu prüfen, ob der ALT-Verkehr auf der Linie 183 montags bis freitags ausgeweitet werden kann.

Prüfaufträge Teilnetz 16

P16.1	Überprüfung des Linienwegs der RegioBus-Linie 180 in Wolfsburg und Gifhorn
P16.2	Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 193 sowie Verbesserungen der Verknüpfung mit der RB47
P16.3	Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Ribbesbüttel an den Bahnhof Rötgesbüttel
P16.4	Ausweitung des ALT-Verkehrs der Linie 183

E 3.7/3
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 16 Samtgemeinde Isenbüttel (Stand 31.01.2019)

Allenbüttel	197	Edesbüttel	132	Vollbüttel	1.005
Allerbüttel	767	Isenbüttel	6.493	Wasbüttel	1.815
Ausbüttel	288	Jelpke	120	Wettmershagen	431
Calberlah	3.427	Ribbesbüttel	755	Gesamt	15.450

E 3.7/4
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 16 Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werntag

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	412	351	8.596	9.358
Wolfsburg	265	114	6.249	6.628
Braunschweig	19	31	1.893	1.943
Papenteich	47	123	1.726	1.896
Meinersen	17	13	697	727

E 3.7/5
Tabelle

- Stadt Braunschweig s. Teilnetz 40
 Stadt Gifhorn s. Teilnetz 10
 Samtgemeinde Papenteich s. Teilnetz 15
 Stadt Wolfsburg s. Teilnetz 20

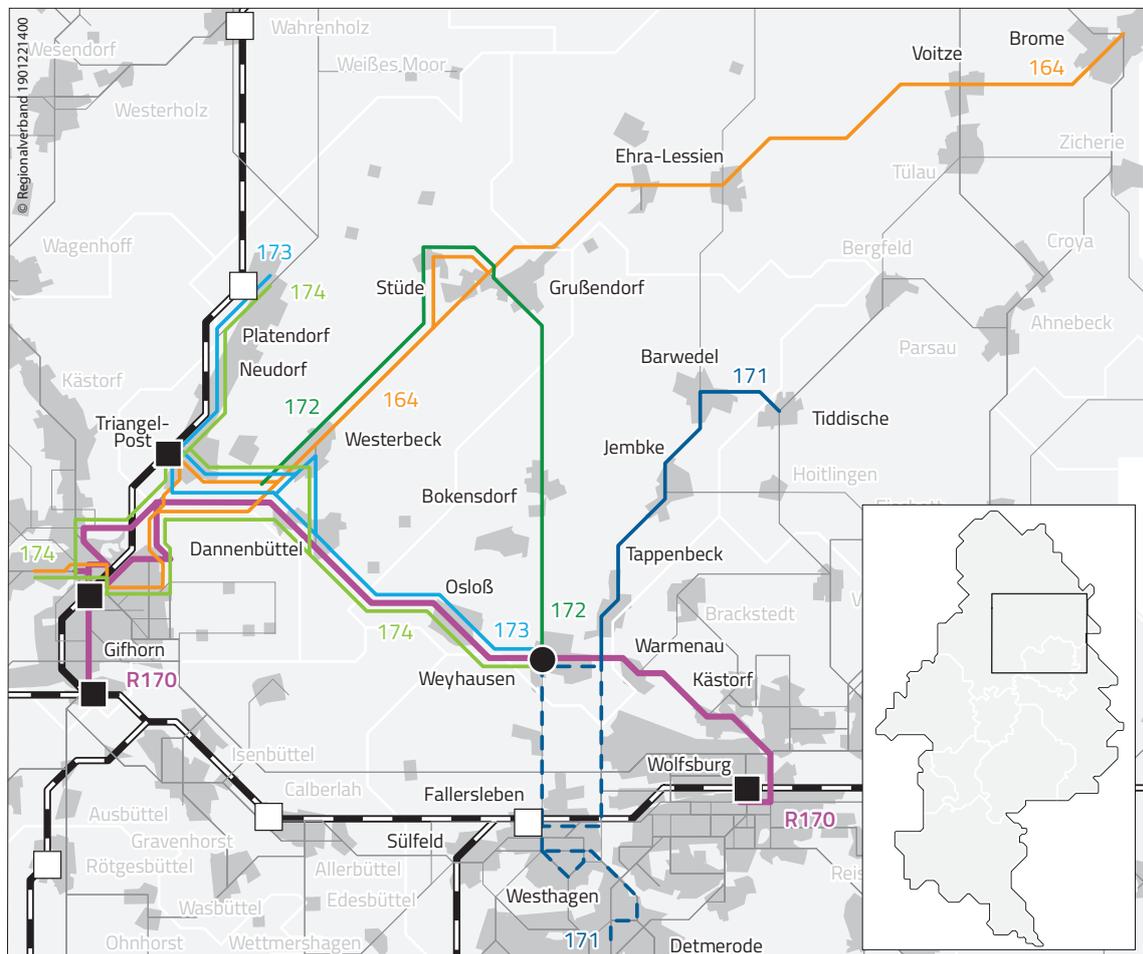
E 3.8

Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land

E 3.8

Karte

Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land



E 3.8/1

Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 17

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG 164	Brome – Sassenburg – Gifhorn	06.12.2024
VLG 170	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn	06.12.2024
VLG 171	Tiddische – Jembke – Tappenbeck – Weyhausen	06.12.2024
VLG 172	Stüde – Grußendorf – Bokensdorf – Weyhausen	06.12.2024
VLG 173	Platendorf – Westerbeck – Dannenbüttel – Weyhausen	06.12.2024
VLG 174	Westerbeck – Triangel – Platendorf – Gifhorn	06.12.2024

Netznoten Teilnetz 17

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Gifhorn	Bahnhof Stadt/ Braunschweiger Straße	Bus/Bus, Bus/Zug	100, 101, 104, 106, 111, 114, 140, 141, 155, 159, 170, 180, 184, 191, 197	RB47
Gifhorn	Bahnhof Süd	Bus/Bus, Bus/Zug	100, 170, 191, 197	RE30 RB47
Triangel	Post		164, 173, 174, 186	RB47
Weyhausen	Schule	Bus/Bus	152, 170, 171, 172, 173	
Wolfsburg	Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	160, 170, 180, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 230, 231, 267, 360, 380, 383	RE30 RE50 RE6 RB35/36

Das Teilnetz 17 besteht aus der RegioBus-Linie 170 Gifhorn – Osloß – Weyhausen – Wolfsburg und den lokalen (Zubringer-) Linien 171 bis 175 und der neu zugeordneten Linie 164.

Die RegioBus-Linie 170 führt von Wolfsburg Hauptbahnhof über Kästorf, Warmenau, Weyhausen, Osloß, Dannenbüttel und 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 Richtung Braunschweig her. Der Abschnitt wird montags bis freitags von 05:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr im Halbstundentakt bedient. Danach erfolgt eine Bedienung im Stundentakt bis 23:00 Uhr.

Der zweite Linienweg der RegioBus-Linie 170 ergibt sich dadurch, dass montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr auf jeder zweiten Fahrt der Fahrtverlauf bis zur Station Gifhorn Bahnhof Süd 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, Bahnhof – Gifhorn, Bahnhof, Stadt von 05:00 Uhr bis 23:00 Uhr im Stundentakt. Sofern Heimspiele des VfL Wolfsburgs stattfinden, erfolgen Spätfahrten bis 01:30 Uhr.

Am Sonntag bedient die RegioBus-Linie 170 den Abschnitt Wolfsburg Hbf., Gifhorn-Stadt, Bahnhof, Stadt von 10:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt. In der Gegenrichtung verkehrt die Linie ab 08:00 Uhr.

Freitags und sonnabends werden Spätfahrten ab Wolfsburg gegen 01:00 Uhr nachts angeboten.

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

- P 17.1** 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. Mittelfristig sollte geprüft werden, ob alle oder einzelne Fahrten durch das VW-Werk geführt werden könnten.

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

P 17.2 Die Fahrgastzahlen auf der RegioBus-Linie 170 sind seit der Verbesserung des Angebotes kontinuierlich gestiegen. In der Vergangenheit war ebenfalls zu beobachten, dass die RegioBus-Linie 170 eine Verspätungsanfälligkeit besitzt. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, welche Maßnahmen zur Verspätungsminderung ergriffen werden können.

P 17.3 Soweit wie möglich sind auch 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 D2.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

P 17.4 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.

P 17.6 Eine Anbindung Westerbecks in Richtung Wolfsburg besteht derzeit nur mit einem großen Zeitbedarf. Zu prüfen ist deswegen ein möglicher Anschluss in Dannenbüttel an die RegioBus-Linie 170.

P 17.7 Der Haltepunkt Triangel wird voraussichtlich zum Dezember 2019 ca. 400 m in nördlicher Richtung verlegt. Grund hierfür ist eine nähere Anbindung an das dort bestehende Einkaufszentrum sowie eine bessere Flächenverfügbarkeit für eine P+R-Fläche und eine Buswendeschleife. Im Zuge dessen ist eine Aufgabe des Haltepunktes Neudorf-Platendorf geplant. Die Bedienung der Ortschaft soll durch ein verbessertes Angebot auf den Linien 173 und 174 sichergestellt werden. Bei Einführung eines Stundentaktes auf der RB47 würde sich das ÖPNV-Angebot für die Bewohner Neudorf-Platendorfs verbessern.

Im Oktober 2017 fand im Teilnetz 14 (Brome – Boldecker Land – Sassenburg) ein Konzessionswechsel statt. Im Zuge dessen wurde die Linie 164 (Brome – Sassenburg – Gifhorn) aus dem Teilnetz 14 herausgelöst und dem Teilnetz 17 zugeordnet. Die Linie 164 erfüllt eine Zubringerfunktion an die RegioBus-Linie 160. Die Verknüpfung erfolgt an der Haltestelle Brome Schule.

E 3.8/3 Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 17

P17.1	Änderung der Linienführung der RegioBus-Linie 170 durch das VW-Werk
P17.2	Reduzierung der Verspätungsanfälligkeit der RegioBus-Linie 170
P17.3	Verbesserung der Verknüpfungen der RegioBus-Linien 170, 230 und 380 in Wolfsburg
P17.4	Stärkung der ÖPNV-Achse Ehra-Lessien
P17.5	Ausweitung der ÖPNV-Relation Wolfsburg – Jembke – Ehra-Lessien
P17.6	Verbesserung der Verbindung Westerbeck – Wolfsburg
P17.7	Sicherstellung der Bedienung Neudorf-Platendorfs mit den Linien 173 und 174 nach Aufgabe des Bahnhaltepunktes

Einwohnerzahl Teilnetz 17 Gemeinde Sassenburg (Stand 31.01.2019)

E 3.8/4
Tabelle

Dannenbüttel	1.648	Stüde	1.244
Grußendorf	2.003	Triangel	2.032
Neudorf-Platendorf	2.693	Westerbeck	2.405
		Gesamt	12.025

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 17 Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.8/5
Tabelle

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	341	226	6.526	7.093
Wolfsburg	71	10	3.621	3.701
Boldecker Land	35	17	934	985
Brome	99	20	647	765

Samtgemeinde Boldecker Land s. Teilnetz 14
 Samtgemeinde Brome s. Teilnetz 14
 Stadt Gifhorn s. Teilnetz 10
 Stadt Wolfsburg s. Teilnetz 20

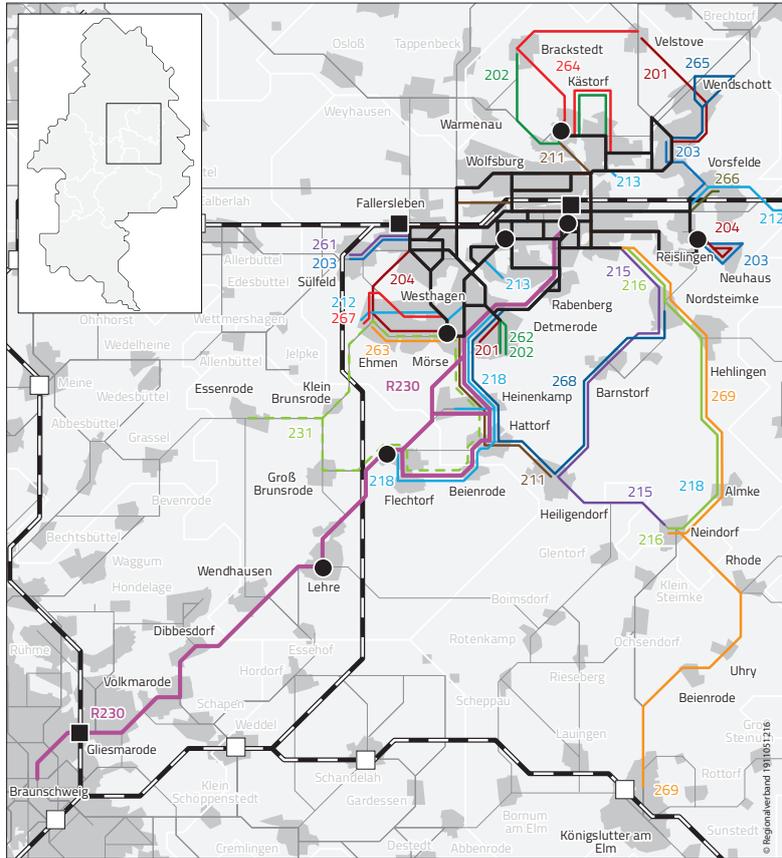
E 3.9

Teilnetz 20 Wolfsburg

E 3.9

Karte

Teilnetz 20 Wolfsburg



E 3.9/1

Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 20

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
WVG 201	Mörser Winkel – Westhagen – Stadtmitte – Wendschott – Vorsfelde	31.12.2025
WVG 202	Detmerode – Rabenberg – ZOB – Nordstadt – Brackstedt	31.12.2025
WVG 203	Vorsfelde – Reislingen – ZOB – Fallersleben – Süfeld	31.12.2025
WVG 204	Neuhaus – Reislingen – Stadtmitte – Fallersleben – Mörse	31.12.2025
WVG 211	Hauptbahnhof – Sandkamp – Fallersleben – Heiligendorf	31.12.2025
WVG 212	Vorsfelde Süd – WVG – ZOB/Hauptbahnhof – Mörse – Ehmeh	31.12.2025
WVG 213	Badeland – ZOB/Hauptbahnhof – Klinikum – Laagberg	31.12.2025
WVG 215	Hauptbahnhof – Nordsteimke – Barnstorf – Heiligendorf – Neindorf	31.12.2025
WVG 216	Hauptbahnhof – Nordsteimke – Hehlingen – Almke – Neindorf	31.12.2025
WVG 218	Hauptbahnhof – Heinenkamp – Hattorf – Flechtorf	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 261	VW-Werk – Fallersleben – Süfeld	31.12.2025



Fortsetzung: Genehmigte Linien Teilnetz 20

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
WVG 262	VW-Werk – Westhagen – Detmerode – Rabenberg	31.12.2025
WVG 263	VW-Werk – Laagberg – Westhagen – Mörse – Ehmén	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 – Nordsteimke	31.12.2025
WVG 269	VW-Werk – Nordsteimke – Hehlingen – Neindorf – Königslutter	31.12.2025
WVG AST	Theatersammeltaxenverkehr im Stadtgebiet Wolfsburg	30.05.2020
WVG ALB	Anruf-Bus Stadt Wolfsburg	31.12.2025

Netzknoten Teilnetz 20

E 3.9/2
Tabelle

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Gliesmaroder Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug, Bus/Tram	230, 433, 443	3	RB47
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 411, 412, 413, 416, 418, 420, 422, 443, 450, 480, 493, 560, 730	1, 2, 3, 4, 5	
Wolfsburg Fallersleben	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	158, 159, 211, 267		RE30 RE50
Flechtorf	Berliner Straße	Bus/Bus	218, 230, 231, 386		
Wolfsburg Kästorf	Holzkampe	Bus/Bus	170, 202		
Lehre	Rathaus	Bus/Bus	218, 230, 386, 387, 388		
Wolfsburg Reislingen	Hauptstraße	Bus/Bus	203, 204, 216, 266		
Wolfsburg	Allerpark	Bus/Bus	160, 201, 202, 264, 265, 380		
Wolfsburg	Brandenburger Platz	Bus/Bus	201, 203, 204, 213, 215, 218, 231, 263		
Wolfsburg	Halberstädter Str.	Bus/Bus	184, 201, 203, 204, 211, 212, 218, 231, 262, 263		
Wolfsburg	Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	160, 170, 180, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 230, 231, 267, 360, 380, 383		RE30 RE50 RE6 RB35/36
Wolfsburg	Kurt-Schumacher-Ring	Bus/Bus	184, 201, 202, 203, 204, 218, 262, 268		
Wolfsburg	ZOB	Bus/Bus	160, 170, 180, 201, 202, 203, 204, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 230, 231, 267, 335, 360, 380, 383		
Wolfsburg Mörse	Mörse	Bus/Bus	203, 204, 211, 212, 231, 263		

Im Teilnetz 20 sind die Linien des Stadtbusverkehrs Wolfsburg und die RegioBus-Linie 230 Wolfsburg – Braunschweig sowie die Berufsverkehre der WVG zum VW-Werk innerhalb der Stadt Wolfsburg (im Einzelfall auch darüber hinaus) 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 im dichten Takt umsteigefrei fahren kann und dass die Verknüpfungen betrieblich und im Fahrgastinteresse sind. Bei einer räumlichen Aufteilung der Teilnetze wäre die Abstimmung mit den benachbarten Netzen schwierig. Es würde zu willkürlichen Liniengestaltungen kommen, die „Zwangsumstiege“ zur Folge hätten, obwohl eine umsteigefreie Verbindung 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 1. Januar 2016 an die Wolfsburger Verkehrs GmbH mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2025.

In Folge der positiven Arbeitsmarktentwicklung in Wolfsburg seit 2010 stieg das Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Pendlerverkehre, weiter stark an. Auch in den Jahren ab 2015 bis 2018 wurden weitere Zuwächse verzeichnet. Dies stellt sowohl die Verkehrsplanung der Stadt als auch die ÖPNV-Planungen der WVG und des Regionalverbandes 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, Regionalverband und weiteren Akteuren erste spürbare Maßnahmen zur ÖPNV-Verbesserungen umgesetzt. Um mittel- bis langfristig wirksame Verbesserungen zu erreichen, bedarf es in Wolfsburg nach wie vor gesonderter und aufwendiger Lösungen, um den Modal-Split-Anteil des ÖPNV nachhaltig zu erhöhen.

Stadtverkehrsnetz

Zum 26. Oktober 2014 wurde für das Stadtgebiet Wolfsburg ein neu strukturiertes Liniennetz von der WVG umgesetzt. Aufgrund zunehmender verkehrlicher Probleme in Wolfsburg wurden zusammen mit einem externen Verkehrsplanungsbüro Untersuchungen durchgeführt, wie den negativen Entwicklungen des innerstädtischen Verkehrs entgegengewirkt 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.

Im Zuge der Anbindung neuer Wohn- und Gewerbeflächen wird das bestehende Netz stetig weiterentwickelt. Hierzu sind neben Änderungen und Ergänzungen bestehender Linien auch neue Linienverkehre und Angebotsformen möglich.

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 Verknüpfungspunkte definiert, um die Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander sicherzustellen bzw. um auf regionale sowie überregionale Verkehre umzusteigen.

Das Stadtbusnetz besteht aus den vier Haupt- bzw. Grundlinien 201, 202, 203 und 204 sowie den sechs ergänzenden Linien 211, 212, 213, 215, 216 und 218. Darüber hinaus bestehen neun Berufsverkehrslinien bzw. VW-Werksbuslinien. Die Linien im Nummernbereich 261 bis 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-Min-Takt, wobei sich zwischen den Stadtteilen Fallersleben und Reislingen diese zu einem 15-Min-Takt überlagern. So ergeben sich im Stadtkernbereich über alle Grundlinien 15-Min-Takte in der HVZ sowie 30- bis 60-Min-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.

- P20.1** Die Linie 211 fährt von Heiligendorf aus in der HVZ in einem 60-Min-Takt bis zum Bahnhof Fallersleben bzw. in einem 60-Min-Takt bis zur Station Wolfsburg Hbf. Die Fahrten zum Bürozentrum Nord (BZN) sind 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 aufzunehmen, insbesondere zum Volkswagen Werk.

RegioBus-Verbindungen

Die dem Teilnetz Wolfsburg zugeordnete RegioBus-Linie 230 verbindet die Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg. Der Linienweg verläuft über Wendhausen, Lehre und Flechtorf.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde das Angebot der RegioBus-Linie 230 mit 84 neuen Fahrten pro Woche erheblich ausgeweitet:

Montag–Freitag

- 04:00–05:00 Uhr 60-Min-Takt
- 05:00–09:00 Uhr 15-Min-Takt
- 09:00–19:00 Uhr 30-Min-Takt
- 19:00–00:00 Uhr 60-Min-Takt

Samstag

- 06:00–24:00 Uhr 60-Min-Takt

Sonntag/Feiertag

- 09:00–20:00 Uhr 60-Min-Takt
- 20:00–24:00 Uhr 120-Min-Takt

Die Gesamtmobilität ist zwischen Wolfsburg und Braunschweig sowie den weiteren Aufkommensschwerpunkten auf der Relation sehr hoch. Sie rechtfertigt und erfordert ein entsprechendes ÖPNV-Angebot, sodass der 15-Min-Takt in der HVZ sowie ein durchgängiger 30-Min-Takt an allen Wochentagen sinnvoll ist, um weitere Potenziale für den ÖPNV auszuschöpfen.

- P20.2** Um die Attraktivität der Verbindung auch am Wochenende weiter zu steigern, ist zu prüfen, ob das Fahrtenangebot der 230 samstags auf einen 30-Min-Takt zu verdichten ist sowie ob sonntagmorgens der Bedienungszeitraum zu erweitern ist. Das in Braunschweig bestehende Nachtverkehrsnetz an Wochenenden bietet auf RegioBus-Verbindungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH Spätverbindungen in das Umland. Vergleichbar zu diesem Angebot ist zu prüfen, ob Fahrtenangebote auf der RegioBus-Linie 230 Freitag- und Samstagnacht ausgeweitet werden können.

Mit der Umstellung des Stadtverkehrsnetzes verkehren alle Fahrten der Linie 230 auf einem direkten Linienweg ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf. Diese Ortsteile werden über die Stadtbuslinie 218 bedient und mit der 230 in Flechtorf verknüpft. Der Ortsteil Hattorf besitzt zusätzlich eine Anbindung durch die Linie 211. Der Linienweg der 230 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.

Die abseits gelegenen Ortschaften der Gemeinde Lehre wurden zum Fahrplanwechsel 2018/2019 durch Einführung der lokalen Linie 388 besser an die RegioBus-Linie 230 angebunden. So besteht für die Orte Essenrode, Klein- und Groß Brunsrode von montags bis sonntags eine stündliche Verbindung in das Grundzentrum Lehre. Am Rathaus besteht Anschluss an die 230 in Richtung Braunschweig und Wolfsburg.

- P20.3** Der Linienverlauf der RegioBus-Linie 230 startet in Wolfsburg an der Station Hauptbahnhof und endet in Braunschweig am Rathaus. Derzeit wird geprüft, ob eine Änderung des Linienweges im Stadtgebiet Braunschweig möglich ist, um Parallelverkehr zur Stadtbahn zu vermeiden und Potenziale im Bereich der Technischen Universität zu erschließen.

- P20.4** Mit der Umsetzung des Ausbaus der Weddeler Schleife und der damit verbundenen Einführung eines durchgängigen 30-Min-Taktes auf der Schienenstrecke RE50 Wolfsburg – Braunschweig, ist zu prüfen, ob es dadurch zu Nachfrageverschiebungen von der 230 auf die Schienenverbindung kommt und das bisherige Busangebotskonzept der direkten Verbindung in die Innenstadt von Braunschweig aufrechterhalten werden kann.

- P20.5** Derzeit verkehrt die Linie 230 von montags bis samstags auf jeder Fahrt durch das Gewerbegebiet Heinenkamp und bedient die dortige Haltestelle Wolfsburg Brandgehaege. Am Sonntag wird das Gewerbegebiet nicht bedient. Fahrgastzählungen von Ein- und Aussteigern zeigen, dass das Gewerbegebiet Heinenkamp montags bis samstags als Aufkommensschwerpunkt zwischen Braunschweig und Wolfsburg angesehen werden kann. Das Angebot sollte deshalb in diesem Zeitraum mit dem vorhandenen Fahrtenangebot bedient werden.

- P20.6** Es sollte geprüft werden, ob der Bereich Heinenkamp auf allen Fahrten am Sonntag bedient werden muss. Dabei sollten zwingend die Fahrgastzählungen berücksichtigt werden, um das Nachfragepotenzial abschätzen zu können. Sollte sich herausstellen, dass die Nachfrage hinter den Erwartungen bleibt, ist der Fahrtverlauf über die A39 zu bevorzugen.

Im Umfeld der Gewerbegebiete Heinenkamp und Nikolaus-Otto-Straße gibt es Bestrebungen, neue Haltestellen einzurichten. Eine neue Haltestelle an der Ecke L294/Lehmkuhlenfeld, östlich des Heinenkamps, erscheint für die umliegenden Gewerbebetriebe als sinnvoll. Das Gewerbegebiet Nikolaus-Otto-Straße zwischen Flechtorf und Heinenkamp ist bisher nicht durch den ÖPNV erschlossen. Es ist

deshalb ebenfalls zu prüfen, ob an der Kreuzung zur K33 eine neue Haltestelle eingerichtet werden kann.

- P20.7** In Wendhausen besteht dringender Bedarf für eine Haltestellenneueinrichtung am dortigen Autohof bzw. Kreuzung Hauptstraße/L295/Berliner Heerstraße. Hierdurch ergebe sich eine deutlich bessere Erschließung für den südlichen sowie westlichen Bereich Wendhausens.

Von Norden aus schließt die RegioBus-Linie 160 die Aufkommensschwerpunkte Brome, Parsau und Rühren nach Wolfsburg an. Die Linie ist dem Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg zugeordnet. Innerhalb Wolfsburgs führt die Linie durch die Stadtteile Wendschott und Vorsfelde und übernimmt damit zusätzlich Funktionen der innerstädtischen Nahverkehrsbedienung. Ausführungen zum geplanten Landesbus Wolfsburg – Klötze – Salzwedel finden sich unter der Überschrift „Landesbedeutsame Buslinien“.

Die Relation Gifhorn – Wolfsburg wird neben der 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 ist neu als regional bedeutsame Verbindung in das RegioBus-Netz aufgenommen worden und 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 180 dem Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel zugeordnet. Beide Linien wurden im Dezember 2019 erheblich ausgeweitet. Hauptverbesserung war die Einführung eines 30-Min-Taktes zwischen 05:00 Uhr und 21:00/22:00 Uhr. Pro Woche wurden auf der 170 71 neue Fahrten zusätzlich angeboten, auf der 180 262 neue Fahrten.

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

In der Relation Königslutter – Neindorf – Wolfsburg wurde im August 2013 die RegioBus-Linie 360 (ehemals 280) eingerichtet. Anfangs wurden sowohl der WVG als auch der KVG jeweils einstweilige Erlaubnisse für die damalige Linie 280 durch die LNVG 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.

- P20.8** 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. Aufgrund 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. Ausführungen zum geplanten Landesbus Wolfsburg – Helmstedt finden sich unter der Überschrift „Landesbedeutsame Buslinien“.

Landesbedeutsame Buslinien

Landesbedeutsame Buslinie Wolfsburg – Helmstedt

Das Land Niedersachsen fördert seit 2017 den Betrieb von landesbedeutsamen Buslinien. Diese Landesbuslinien sollen schnelle Verbindungen zwischen Aufkommensschwerpunkten aufbauen, zwischen denen keine ausreichende Schienenverbindung besteht. In einer vom Land in Auftrag gegebenen

Nachfrage-Potenzial-Analyse wurden Relationen identifiziert, auf denen die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien denkbar sind, u. a. auch die Relation Wolfsburg – Helmstedt. Eine Umwandlung der RegioBus-Linie 380 in eine Landesbuslinie ist vorgesehen. (Die Umsetzung kann jedoch nur bei positivem Förderbescheid der LNVG erfolgen.)

Der Landesbus soll im Idealfall von Montag bis Sonntag im 60-Min-Takt verkehren. Dabei soll von Montag bis Freitag ein Angebot von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr bestehen. An Samstagen ist die geplante Betriebszeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr.

Der Fahrzeugeinsatz soll durch besonders gut ausgestattete Busse erfolgen. Neben WLAN-Zugang sollen die Fahrzeuge auch über eine Klimaanlage verfügen. Weitere Ausführungen zur landesbedeutsamen Buslinie finden sich im Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke.

Länderüberschreitende Buslinie Wolfsburg – Klötze – Salzwedel

- P20.9** Es ist beabsichtigt, eine Landesbuslinie zwischen Wolfsburg, Klötze und Salzwedel in Sachsen-Anhalt einzuführen. Die Linie könnte auf der bereits bestehenden RegioBus-Linie 160 aufbauen. In diesem Falle sieht das Konzept vor, Kurzläuferfahrten der Linie, welche bisher vom Hauptbahnhof Wolfsburg zur Haltestelle Rühren Schule verkehren, nach Salzwedel über Klötze zu verlängern. Zwischen Klötze und Wolfsburg existieren umfangreiche Pendlerbeziehungen. Weitere Ausführungen finden sich im Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg.

Schiienenverkehr

- P20.10** Wolfsburg ist mit den Stationen Wolfsburg Hauptbahnhof und Wolfburg-Fallersleben in das Schienennetz eingebunden. Die Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhaltes „Wolfsburg-Heinrich-Nordhoff-Straße“ wird vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der sogenannten Stationsoffensive vorgesehen. Die zum 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. Auf dem Streckenabschnitt Braunschweig – Wolfsburg ist dabei die Einführung eines durchgehenden Halbstundentaktes vorgesehen, sobald die Infrastruktur (Weddeler Schleife) hierfür ausgebaut ist. Für die Strecke Hannover – Wolfsburg werden die Möglichkeiten zur Einführung eines Halbstundentaktes geprüft.

Des Weiteren hat Wolfsburg über die Bahnverbindungen RB35 Wolfsburg – Oebisfelde – Stendal, RB36 Wolfsburg – Oebisfelde – Magdeburg sowie RE6 Wolfsburg – Oebisfelde – 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.

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

Zwischen den RE-Linien 30 (Hannover – Wolfsburg) und 50 (Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg) und dem VW-Werk Wolfsburg bestehen zu Schichtanfangs- und -endzeiten an den Bahnhof Wolfsburg Hbf und Wolfsburg Fallersleben umfangreiche Mobilitätsbeziehungen. Die Anbindung der Züge sollte stetig weiter optimiert werden, um VW-Mitarbeitern eine möglichst gute Erreichbarkeit in das VW-Werk zu bieten.

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 Regionalverbandes im Jahr 2010 noch einmal erheblich angestiegen. In der Relation Braunschweig – Wolfsburg führt das hohe Gesamtverkehrsaufkommen in der Verkehrsspitze sowohl im MIV als auch im ÖPNV zu extremen Belastungen. Im ÖPNV kann dem erwarteten weiteren Anstieg in den kommenden Jahren zwischen diesen beiden Oberzentren vor allem mit dem Ausbau der Infrastruktur auf der Schienenstrecke auf der Weddeler Schleife begegnet werden, um so mit einer engeren Taktung und entsprechenden Kapazitäten ein Angebot machen zu können, welches der hohen Nachfrage entspricht. Eine Inbetriebnahme ist voraussichtlich im Jahr 2023 geplant. Bauvorbereitende Maßnahmen haben bereits begonnen.

Auch die Pendlerströme aus den Landkreisen Helmstedt, Wolfenbüttel und Gifhorn stellen sowohl die Straßeninfrastruktur als auch die öffentlichen Verkehrsmittel Eisenbahn und Bus vor große Probleme, weil vor allem in den morgendlichen Verkehrsspitzen 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 im erforderlichen Umfang bereitgestellt werden. Um die Verkehrsprobleme innerhalb des Volkswagen-Werkes zu lösen, wurde von VW und dem Partner Haller ein werksinterner Shuttleverkehr eingerichtet. Dieser befördert auf vier Linien die Mitarbeiter von den Pendlerparkplätzen rund um das Werksgelände zu ihren Arbeitsplätzen und reduziert darüber hinaus interne Verkehre.

- P20.11** 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 auch durch eine Erschließung mit dem ÖSPV berücksichtigt und Potenziale aus dem Individualverkehr, hin zum ÖSPV, nachhaltiger und effizienter verlagert werden. Hierzu sind neben Änderungen und Ergänzungen bestehender Linien auch neue Linienverkehre und Angebotsformen möglich. Zudem wird auch der Einsatz von Elektro- und weiteren Hybridbussen zur Verringerung von verkehrsbedingten Emissionen geprüft.
- P20.13** Neben den angebotsplanerischen Gesichtspunkten sind auch infrastrukturelle Maßnahmen wichtig, um einerseits den wachsenden Fahrgastzahlen und der dadurch bedingten steigenden Fahrzeuganzahl gerecht zu werden und andererseits auch die Attraktivität des Stadtbusverkehrs zu verbessern. Dafür wird in der Stadt Wolfsburg u. a. der flächendeckende Ausbau aller Haltestellen mit Kasseler Bord und Blindenleitstreifen weiter vorangetrieben.
- P20.14** Um die Attraktivität des städtischen ÖPNV deutlich zu steigern, wurde die Einführung von ÖV-Linien untersucht, die auf besonderen Trassen weitestgehend unabhängig vom IV geführt werden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde in einem Variantenvergleich ermittelt, dass ein Qualitätsbussystem gegenüber einem Stadtbahnssystem volkswirtschaftliche Vorteile hat. Dieses Qualitätsbussystem soll weiter optimiert und umgesetzt werden. Dafür sind die Einführung von Qualitätsschnellbustrassen erforderlich, für deren Umsetzung Fördergelder angestrebt werden.

Umsetzung der „Alternativen Grünen Route“ (AGR)

- P20.15** Im Zuge der Anbindung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete mit dem Volkswagen-Werk sowie zusätzlicher P+R-Standorte ist von der Stadt Wolfsburg bereits der Bau einer „Alternativen Grünen Route“ (AGR) geplant. Diese eigene Elektrobussstraße für den ÖPNV soll der Beschleunigung des ÖPNV

gegenüber dem motorisierten Individualverkehr dienen und kann sowohl parallel zu bestehenden Straßen als auch unabhängig davon verlaufen. Die Dimensionierung sieht eine Befahrung mit lokalem und regionalem Busverkehr (sowohl Linien- als auch Berufsverkehr) vor. Auf dieser Trasse sollen bevorzugt Elektrobusse zum Einsatz kommen. 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 Volkswagen-Werkes 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. In den kommenden Jahren sollen 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.

Entwicklung eines Mobilitätszentrums am Hauptbahnhof/ZOB sowie Verteilung von Mobilitätspunkten im Stadtgebiet

- P20.16** Im Zusammenhang mit der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofes Wolfsburg
- P20.17** an das städtische und regionale Busliniennetz wird die Stadt Wolfsburg Untersuchungen zu einer verkehrlichen und städtebaulichen Gesamtlösung des Bereiches am Willy-Brandt-Platz anstellen. Ziel ist hierbei, den zentralen Omnibusbahnhof im Rahmen der Masterplanung „Nordhoffachse“ hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Raumnutzung zu optimieren und diesen Umsteigepunkt weiter zu qualifizieren. Dazu wird geprüft, welche Funktionen und Mobilitätsangebote im Rahmen eines umfassenden Mobilitätszentrums in zentraler Lage der Stadt gekoppelt werden können, um den innerstädtischen Anteil am MIV zu verringern und damit die verkehrlich angespannte Situation in diesem Bereich abzumildern. Daran anknüpfend werden Mobilitätspunkte im Stadtgebiet geplant, konkret bereits in den Neubaugebieten im Wolfsburger Osten. Sie sollen bspw. Car- und Bikesharing-Angebote sowie Radverkehrsangebote und ÖPNV-Angebote vor Ort mit einem Gesamtnetz in der Stadt und mit einem Mobilitätszentrum am Hauptbahnhof verbinden. Bei der geplanten Einführung eines Deutschland-Taktes im Schienenpersonenverkehr sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des ÖPNV/ÖSPV am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) gegebenenfalls anzupassen, um im Sinne der Intermodalität abgestimmte Übergänge zwischen den Verkehrsträgern zu ermöglichen.

Stärkung des Hybrid- und Elektrobusverkehrs in Wolfsburg

- P20.18** Wolfsburg hat in der vom Rat beschlossenen Elektromobilitätsstrategie das Ziel formuliert, bis zum Jahre 2025 75% Hybrid- oder Elektrobusse im städtischen Liniennetz einzusetzen. Derzeit beträgt der Anteil an elektrifizierten Bussen etwa 10%. Geeignete Beschaffungsmaßnahmen sind zu prüfen. WVG und MAN haben ein Memorandum of Understanding zur Erprobung neuer E-Busse ab ca. Ende 2019 geschlossen.

Neue Angebotsformen durch Möglichkeiten der Digitalisierung und Elektromobilität

- P20.19** Wolfsburg hat ambitionierte Ziele zur Weiterentwicklung der Elektromobilität (Elektromobilitätsstrategie) und der Digitalisierung (Memorandum of Understanding mit Volkswagen) definiert. Ein zentrales Vorhaben ist die Stärkung der Multimodalität durch elektrische und neue Mobilitätsangebote mittels digitaler Lösungen. Angestrebt werden eine Elektrifizierung von Antrieben und die Schaffung attraktiver und innovativer Mobilitätsangebote wie dem Bike- und Carsharing, Echtzeitinformationen für multimodale Wegeketten oder dem autonomen Fahren im öffentlichen Verkehr mit unterschiedlichen Gefäßen.

Infrastrukturausbau – Maßnahmen zur Busbeschleunigung und Erweiterung der P+R- sowie B+R-Angebote

- P20.20** Zur Steigerung der Attraktivität und zur Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV sollen Maßnahmen zur Busbeschleunigung geprüft werden. Dies betrifft u. a. Vorrangschaltung an Ampeln, Einrichtung von separaten ÖPNV-Trassen/Busspuren, Einrichtung von Kaphaltestellen sowie moderne Steuerungstechnik und Störungsanalyse. Insbesondere neue Möglichkeiten der Digitalisierung sollen genutzt werden.
- P20.21** Zur Erleichterung der Intermodalität sowie der Stärkung des Umweltverbundes sollen an vorhandenen und neuen Haltepunkten des SPNV (Bahnhöfe) und ÖSPV (Bushaltestellen) in Wolfsburg und der Region zusätzliche P+R- sowie B+R-Anlagen hergestellt werden. Insbesondere im Zuge des steigenden Pedelecverkehrs steigt der Bedarf an hochwertigen Radabstellanlagen. Durch die vorgenannten Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und neuer Mobilitätsformen wie Sharing-Angeboten entstehen attraktive Umsteigemöglichkeiten an P+R- sowie B+R-Anlagen.

Infrastrukturausbau – Neue Haltepunkte im SPNV

- P20.22** Für die verbesserte Anbindung der Büro- und Wohnstandorte zwischen Fallersleben und Wolfsburg Hauptbahnhof (insbesondere Forum Autovision, Mobile Life Campus, Open Hybrid Lab Factory, VW-Eingang Tor Sandkamp/Verwaltungshochhaus) ist die Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes im SPNV geplant. Hierbei sind neben bestehenden Potenzialen durch Einwohner und Arbeitsplätze auch die Potenziale durch künftige Stadtentwicklungsvorhaben (z. B. entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße) zu berücksichtigen. Ziel eines neuen Haltepunktes ist die verbesserte regionale Anbindung des Bereichs, vor allem aus Braunschweig und Hannover, sowie die Reduzierung von Pendlerverkehren im motorisierten Individualverkehr.
- P20.23** Im Zusammenhang mit einem Mobilitätszentrum am Hauptbahnhof wird im Rahmen der Masterplanung „Nordhoffachse“ 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.

Einrichtung neuer flexibler Bedienungsangebote

- P20.24** Um Stadteile, die bisher nicht durch den Linienverkehr direkt miteinander verbunden sind, zu verknüpfen, und das bestehende ÖPNV-Angebot zu ergänzen und zu erweitern, ist vorgesehen, in einem oder mehreren Stadtgebieten flexible Bedienungsangebote mit barrierefreien Kleinbussen einzurichten. Dadurch kann deren Funktionalität auch in vorstädtischen/urbanen Bereichen getestet werden. Diese Angebote sollen entweder mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot intelligent vernetzt werden, sodass attraktive Umsteigebeziehungen zum regionalen und lokalen Verkehr möglich sind, oder vollflexibel verkehren. Dadurch können sich Linien- und Bedarfsverkehr gegenseitig beflügeln und Synergieeffekte geschaffen werden. Voraussetzung hierfür ist der Einsatz von einer Dispositionssoftware, welche u. a. auch Parallelverkehre zwischen Linien- und Bedarfsverkehr ausschließt.

Prüfaufträge Teilnetz 20

P20.1	Ausbau der Anbindung der Bereiche Bürozentrum Nord und IT-City, aufgrund voraussichtlich zunehmender Beschäftigungszahlen, durch die RegioBus-Linie 170 und die Linie 211
P20.2	Erweiterung des Bedienungsangebotes der RegioBus-Linie 230: Taktverdichtung Samstag, Bedienung sonntagmorgens, Nachtverkehrsangebot Freitag und Samstag vergleichbar zum Nachtverkehr in Braunschweig
P20.3	Prüfung der Änderung des Linienwegs der RegioBus-Linie 230 im Stadtgebiet Braunschweig, um Potenziale im Bereich der TU zu erschließen
P20.4	Untersuchung von Nachfrageverschiebungen nach Ausbau der Weddeler Schleife auf der RegioBus-Linie 230 und Linie RE50
P20.5	Beibehaltung des vorhandenen Fahrtenangebotes der RegioBus-Linie 230 im Bereich Wolfsburg-Heinenkamp montags bis samstags und Überprüfung des Angebotes am Sonntag
P20.6	Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Gewerbegebiet Heinenkamp Ost und im Gewerbegebiet Nikolaus-Otto-Straße
P20.7	Einrichtung einer neuen Haltestelle am Autohof Wendhausen
P20.8	Angebotsverdichtung zwischen Wolfsburg und Velpke auf der RegioBus-Linie 380
P20.9	Einführung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Wolfsburg, Klötze und Salzwedel
P20.10	Einführung eines Halbstundentaktes auf den Linien RE50 und RE30
P20.11	Beobachtung und Weiterentwicklung des bestehenden Stadtverkehrsnetzes aufgrund steigender Mobilitätsbedürfnisse
P20.12	Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung beim Entstehen künftiger Wohn- und Arbeitsstandorte unter Erwägung des Einsatzes von weiteren Elektro- und Hybridbussen
P20.13	Erweiterung des Ausbaus von Haltestellen mit Kasseler Bord
P20.14	Einführung von Schnellbuslinien mit Integration in das regionale Netz und Harmonisierung mit den vorhandenen RegioBus-Linien
P20.15	Entwicklung der „Alternativen Grünen Route“ (AGR) zur Beschleunigung des ÖPNV gegenüber dem MIV
P20.16	Weiterentwicklung des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) im Rahmen der Masterplanung Nordhoffachse
P20.17	Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten am ZOB bei Einführung eines Deutschland-Taktes im Schienenpersonenverkehr
P20.18	Stärkung des Hybrid- und Elektrobusverkehrs im Rahmen der Elektromobilitätsstrategie
P20.19	Stärkung der Multimodalität durch elektrische und neue Mobilitätsangebote mittels digitaler Lösungen sowie Erprobung und Einsatz autonomer Bus- und Shuttleverkehre
P20.20	Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung unter Nutzung neuer Möglichkeiten der Digitalisierung
P20.21	Herstellung zusätzlicher P+R- und B+R-Anlagen
P20.22	Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes zwischen Fallersleben und Wolfsburg Hbf
P20.23	Herstellung einer neuer Verbindung zum Volkswagenwerk im Rahmen der Masterplanung Nordhoffachse
P20.24	Erprobung und Einrichtung flexibler Angebotsformen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Einwohnerzahl Teilnetz 20
Stadt Wolfsburg (Stand 31.12.2019)
E 3.9/4
 Tabelle

Almke	723	Neindorf	3.787
Alt-Wolfsburg	482	Neuhaus	1.375
Barnstorf	1.297	Nordsteimke	1.584
Brackstedt	1.818	Rabenberg	2.698
Detmerode	7.441	Reisligen	2.415
Ehmen	5.756	Rothenfelde	5.919
Eichelkamp	1.872	Sandkamp	613
Fallersleben	10.924	Schillerteich	643
Hageberg	873	Stadtmitte	2.239
Hattorf	1.975	Steimker	5.583
Hehlingen	1.787	Berg	1.333
Heiligendorf	2.361	Sülfeld	2.910
Hellwinkel	3.967	Teichbreite	3.332
Heßlingen	483	Tiergartenbreite	3.998
Hohenstein	3.079	Velstove	1.244
Kästorf	1.339	Vorsfelde	12.624
Köhlerberg Klieversberg	1.107	Warmenau	484
Kreuzheide	1.553	Wendschott	3.653
Laagberg	1.928	Westhagen	9.206
Mörse	5.727	Wohltberg	3.279
		Gesamt	125.408

E 3.9/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 20

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	1.322	532	14.549	16.403
Brome	473	178	10.859	11.510
Velpke	48	101	11.248	11.396
Boldecker Land	358	336	9.781	10.474
Lehre	227	313	8.082	8.622
Gifhorn	420	103	6.956	7.478
Isenbüttel	265	116	6.264	6.645
Königslutter	195	107	4.724	5.026
Papenteich	54	28	4.464	4.546
Sassenburg	71	11	3.626	3.707
Helmstedt	221	18	3.208	3.447
Magdeburg/LK Börde	170	5	2.463	2.637
Region Hannover	1.391	1	1.214	2.605
Altmarkkreis Salzwedel	129	1	2.283	2.414
Grasleben	30	7	2.152	2.189
Salzgitter	62	13	1.892	1.967
Meinersen	228	5	1.660	1.893
Wittingen	16	4	1.792	1.812
Cremlingen	7	5	1.601	1.613
Wesendorf	10	6	1.429	1.445
Wolfenbüttel	39	13	1.265	1.317
Elm-Asse	12	5	1.085	1.102
Nord-Elm	7	3	1.074	1.084
Schöningen	2	6	929	937
Sicke	8	3	802	813
Hankensbüttel	1	6	520	526

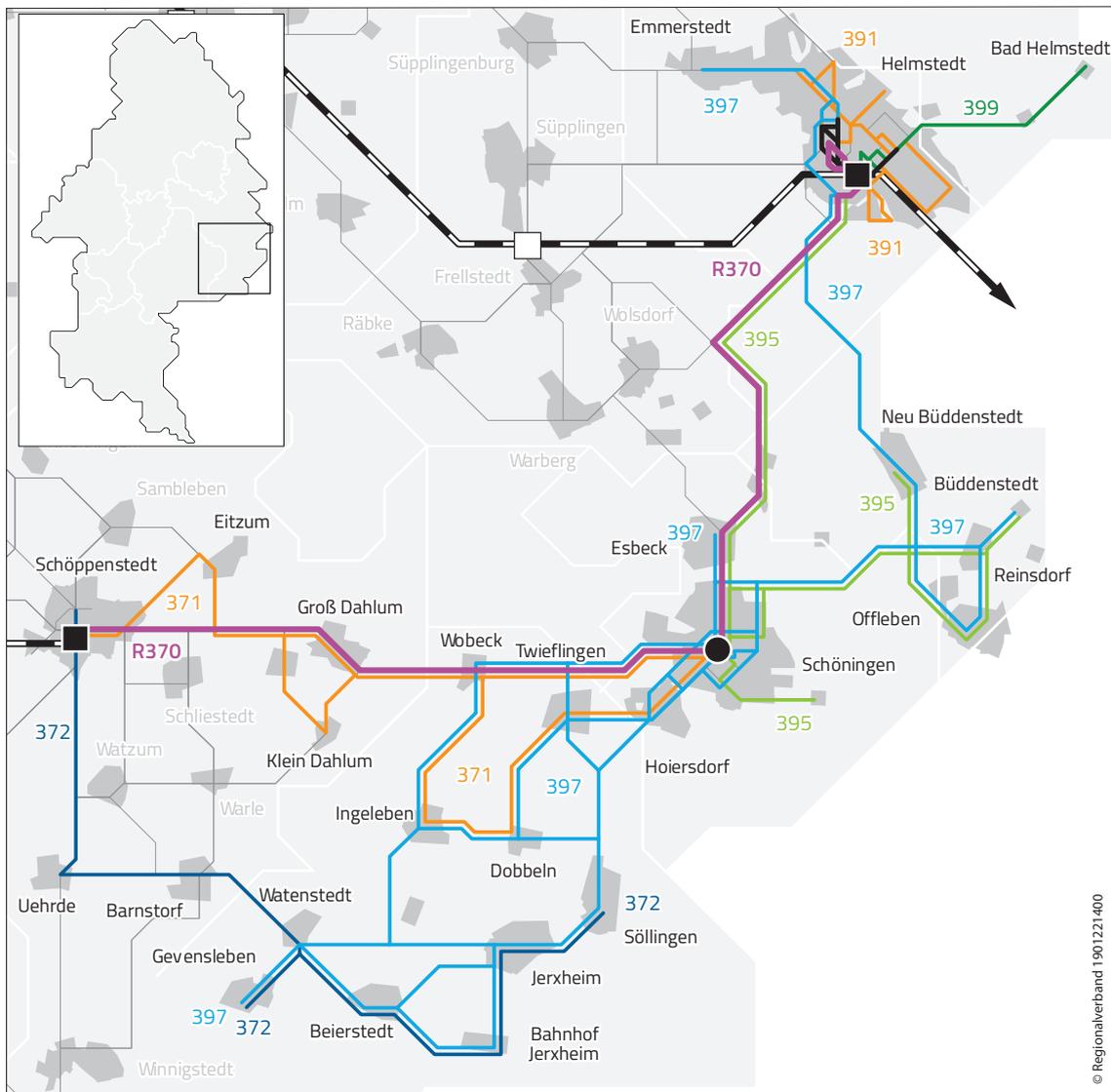
Stadt Braunschweig
 Stadt Königslutter am Elm
 Gemeinde Lehre

s. Teilnetz 40
 s. Teilnetz 32
 s. Teilnetz 32

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

E 3.10

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

E 3.10
Karte

Genehmigte Linien Teilnetz 30

E 3.10/1
Tabelle

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG 370	Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt	31.12.2021
KVG 371	Schöppenstedt – Schöningen	31.12.2021
KVG 372	Söllingen – Schöppenstedt	31.12.2021
KVG 391	Stadtverk. HE: W.-v.Siemens-Str. – Markt – Leipziger Str. – Max-Planck-Weg	31.12.2021
KVG 392	Stadtverk. HE: Emmerstedt – Markt	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

E 3.10/2

Tabelle

Netznoten Teilnetz 30

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Helmstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370, 380, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399	RB40
Schöningen	ZOB	Bus/Bus	370, 371, 395, 396, 397	
Schöppenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370, 371, 372, 730, 731, 732, 733, 746, 747, 748, 749, 752	RB45

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.

Seit Dezember 2007 besteht das Busersatzkonzept Schöppenstedt – Helmstedt, welches aufgrund der weggefallenen SPNV-Verbindung zwischen den beiden Städten entwickelt wurde und eine Neuordnung des ÖSPV erforderlich machte.

Das Ersatzkonzept beinhaltet die RegioBus-Linie 370 sowie die lokale Linie 372. Zudem erfolgte eine Anpassung bzw. Angebotsausweitung auf den Linien 371, 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 dort verkehrende RB40 von/nach Braunschweig.

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

P30.1 Die Linie 372 verkehrt überwiegend als Kleinbus im Takt des Eisenbahnangebotes der RB45 zwischen Söllingen über Jerxheim, Beierstedt, Watenstedt, Gevensleben, Barnstorf, Uehrde nach Schöppenstedt mit direkten Anschlüssen an alle Fahrten der RB45 nach bzw. aus Wolfenbüttel und Braunschweig. Am Wochenende verkehrt diese Linie als Anruf-Busverbindung. Sofern es zu einer hohen Nachfrage auf einzelnen Fahrten kommt, sollten diese Fahrten in ein festes Angebot umgewandelt werden.

Das Ersatzkonzept 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.

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.

- P30.2** Anfang 2019 werden die Ortschaften Büddenstedt, Reinsdorf, Hohnsleben und Offleben von der Tarifzone 32 Büddenstedt/Schöningen in die Tarifzone 30 Helmstedt verlegt. Die Tarifzone 32 wird in 32 Schöningen umbenannt. Grund der Verlegung ist die Fusion der Gemeinde Büddenstedt mit der Stadt Helmstedt am 1. Juli 2017. In Folge der Fusion sollte geprüft werden, ob die in Richtung Schöningen ausgerichteten Verkehrsbeziehungen den neuen Verhältnissen angepasst werden müssen.

Zum Dezember 2017 wurde das Angebot auf der Schienenverbindung Braunschweig – Schöppenstedt (RB45) erheblich ausgeweitet. So besteht von Montag bis Sonntag ein durchgängiger Studentakt. Detaillierte Ausführungen hierzu finden sich im Teilnetz 71.

Dem Teilnetz 30 ist auch der Stadtverkehr Helmstedt mit zurzeit zwei Buslinien 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.

- P30.3** Infolge dieser Verknüpfung sind die Übergangzeiten 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.

- P30.4** Zwischen Jerxheim bzw. Jerxheim Bahnhof und dem Sachsen-Anhaltinischen Dedeleben könnte eine neue ÖPNV-Verbindung geschaffen werden. Diese würde den länderübergreifenden Verkehr stärken. In diesem Zuge wäre zu überlegen, ob die Verbindung mit dem Busersatzkonzept Schöppenstedt – Helmstedt sinnvoll verknüpft werden kann.

Bei den Prüfungen von Verbesserungen von Buslinien nach Sachsen-Anhalt, insbesondere die Anbindung von Oschersleben-Hötensleben an das Busliniennetz Helmstedt betreffend, ist eine Abstimmung mit allen Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen sowie dem Verkehrsverbund magero und der NASA GmbH erforderlich.

- P30.5** Auf den Linien 370, 371 und 372 werden auch Fahrten mit dem Anruf-Linientaxi oder Anruf-Sammeltaxi durchgeführt. Sie ergänzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Zusätzlich erfüllen die Anruf-Linientaxi-Verkehre auch wichtige Zubringerfunktionen zur RB45. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die AST- und ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen. Zudem sollte geprüft werden, inwieweit bestehende AST- und ALT-Fahrten auf den Linien 371 und 372 durch fest fahrende Kleinbusse ersetzt werden können.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte D2.2 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 des öffentlichen Verkehrs, welches vor allem auch für den sonstigen ÖSPV-Nutzer zur Verfügung steht, mindestens in gleichem Umfang zu erhalten.

- P30.6** Es ist zu prüfen, ob die Verbindungen aus Richtung Oschersleben – Hötensleben besser an das Busliniennetz in Helmstedt angebunden werden können. Zudem sollte angestrebt werden, die Busverbindungen nach Sachsen-Anhalt generell zu überprüfen und ggf. auszuweiten. Möglich wären hier die Verbindungen Helmstedt – Oschersleben sowie Haldensleben – Helmstedt.
- P30.7**

E 3.10/3 Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 30

P30.1	Angebotsanpassung der Linie 372 am Wochenende
P30.2	Überprüfung der Verkehrsbeziehungen in Richtung Schöningen aufgrund der Fusion der Stadt Helmstedt mit der Gemeinde Büddenstedt
P30.3	Verbesserung der Anbindung des Paläons aus Richtung Helmstedt, vor allem am Wochenende
P30.4	Prüfung der Einrichtung einer neuen Busverbindung zwischen Jerxheim und Dedeleben
P30.5	Überprüfung von ALT- und AST-Fahrten auf den Linien 371 und 372 auf den Einsatz von Kleinbussen
P30.6	Verbesserung der Verbindungen aus Oschersleben und Hötensleben an das Busliniennetz Helmstedt
P30.7	Ausweitung der Busverbindungen nach Sachsen-Anhalt

E 3.10/4 Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 30

Stadt Helmstedt (Stand 08.03.2019)

Barmke	821	Helmstedt	21.170
Büddenstedt	1.402	Offleben	1.081
Emmerstedt	2.073	Gesamt	26.547

Stadt Schöningen (Stand 31.01.2019)

Esbeck	1.403	Schöningen	9.452
Hoiersdorf	758	Gesamt	11.613

Samtgemeinde Heeseberg (Stand 31.01.2019)

Beierstedt	401	Ingeleben	374
Dobbeln	201	Jerxheim	899
Gevensleben	411	Jerxheim-Bahnhof	268
Söllingen	630	Watenstedt	271
Twieflingen	351	Wobeck	171
		Gesamt	3.977

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 30

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.10/5

Tabelle

Helmstedt

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Magdeburg/LK Börde	85	12	4.771	4.867
Schöningen	383	127	4.242	4.752
Nord-Elm	144	70	3.444	3.658
Wolfsburg	221	18	3.192	3.431
Grasleben	213	40	2.904	3.157
Königslutter	149	58	2.474	2.681
Braunschweig	163	61	1.887	2.110
Region Hannover	182	0	390	572
Elm-Asse	4	5	495	504

Schöningen

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Helmstedt	383	127	4.252	4.762
Heeseberg	298	47	2.082	2.426
Magdeburg/LK Börde	33	44	1.664	1.740
Nord-Elm	23	16	1.014	1.053
Elm-Asse	43	18	992	1.053
Wolfsburg	2	6	929	937
Braunschweig	15	15	649	679

Samtgemeinde Heeseberg

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Schöningen	298	47	2.091	2.436
Elm-Asse	15	8	856	879
Braunschweig	4	4	496	504

Samtgemeinde Schöppenstedt s. Teilnetz 71

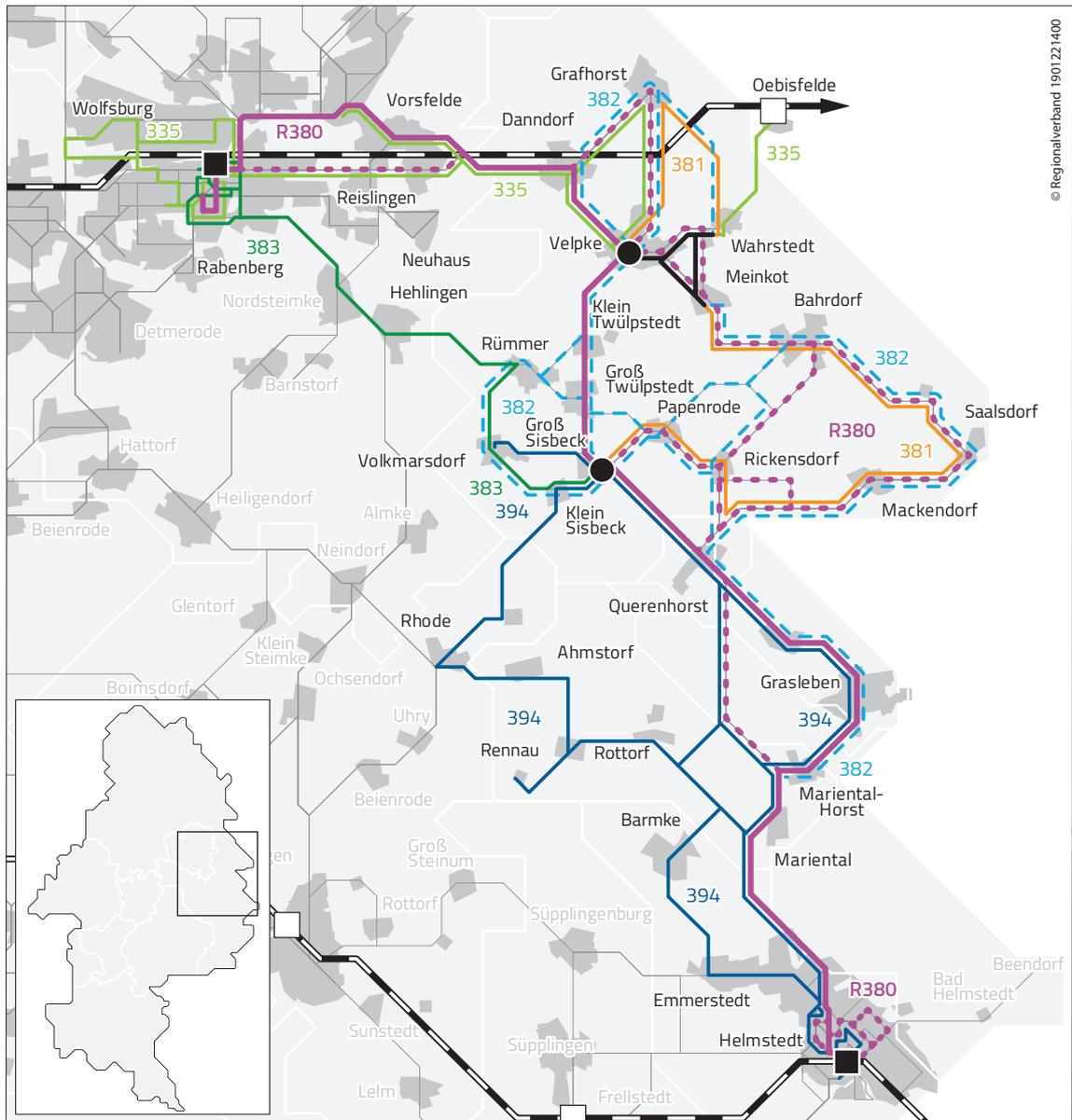
E 3.11

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

E 3.11

Karte

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke



E 3.11/1

Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 31

Linie	Linienverlauf		Genehmigungslaufzeit
VB Bachstein	335*	Wolfsburg VW Haupteing. FE – 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

* wird als Einzelkonzession beantragt und ist kein Bestandteil des Teilnetzes 31

Netznoten Teilnetz 31

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Groß Sisbeck	Dorf	Bus/Bus	380, 381, 382, 383, 394	
Helmstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370, 380, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399	RE60 RE70 RB40
Lehre	Rathaus	Bus/Bus	218, 230, 386, 387, 388	
Velpke	Markt	Bus/Bus	380, 382	
Wolfsburg	Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	160, 170, 180, 201, 202, 203, 204, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 230, 267, 360, 380, 383	RE30 RE50 RE6 RB35/36

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 an die RegioBus-Linie Wolfsburg – Braunschweig (230) her. Darüber hinaus ist die RegioBus-Linie 380 in Velpke verknüpft mit der Zubringerlinie 381.

P31.1 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.

P31.2 Der Landkreis Börde ist in Grasleben über die BördeBus-Linie 633 (Anruf-Bus) mit der RegioBus-Linie 380 verknüpft. Grundsätzlich soll angestrebt werden, die Busverbindungen nach Sachsen-Anhalt zu verbessern.

Das Land Niedersachsen fördert seit 2017 den Betrieb von landesbedeutsamen Buslinien. Diese Landesbuslinien sollen schnelle Verbindungen zwischen Aufkommensschwerpunkten aufbauen, zwischen denen keine ausreichende Schienenverbindung besteht. In einer vom Land in Auftrag gegebenen Nachfrage-Potenzial-Analyse wurden Relationen identifiziert, auf denen die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien denkbar sind, u. a. auch die Relation Wolfsburg – Helmstedt.

P31.3 Eine Umwandlung der RegioBus-Linie 380 in eine Landesbuslinie ist vorgesehen. Eine Umsetzung kann jedoch nur bei positivem Förderbescheid der LNVG erfolgen.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte D2.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln. Das betrifft die sehr starke Mobilität zwischen Velpke und Wolfsburg und die starke Mobilität zwischen Grasleben und Helmstedt.

P31.4 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. 01:00 Uhr nachts sollen deshalb für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

P31.5 Auf den Linien 380, 381, 383 werden auch Fahrten mit dem Anruf-Linientaxi oder Anruf-Sammeltaxi

P31.6 geführt. Sie ersetzen 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.

- P31.7** Die Stadt Helmstedt plant gemeinsam mit dem Landkreis Helmstedt nordwestlich von Barmke an der Anschlussstelle Rennau an der A2 ein ausgedehntes Gewerbegebiet, das voraussichtlich eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen bieten wird. Dieses Gewerbegebiet sollte auch durch den ÖPNV erschlossen werden. Für die Erschließung dieses Gewerbegebietes bieten sich entweder für einen Teil der Fahrten der Linie 394 ein alternativer Linienweg von Barmke direkt nach Rennau unter Umgehung von Rottorf oder eine Linienführung vom Barmker Gewerbegebiet über Barmke, Rottorf und Rennau an.
- P31.8** Die Ortschaften Volkmarsdorf und Rümmer sind nicht optimal durch den ÖPNV erschlossen. Hier sollte geprüft werden, das Verkehrsangebot im Sinne der Daseinsvorsorge zu verbessern.

E 3.11/3 Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 31

P31.1	Anschlussherstellung zwischen den RegioBus-Linien 380 und 370 mit Linie 397
P31.2	Verbesserung der Busverbindungen nach Sachsen-Anhalt (Weferlingen)
P31.3	Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Wolfsburg und Helmstedt (RegioBus-Linie 380)
P31.4	Angebotsausweitungen der RegioBus-Linie 380 in den Abendstunden
P31.5	Einbeziehung differenzierter Bedienungsweisen bei der RegioBus-Linie 380 und den Linien 381 und 383
P31.6	Beobachtung der Nachfrage auf der RegioBus-Linie 380 auf dem Abschnitt Grasleben – Velpke – Wolfsburg
P31.7	ÖPNV-Anbindung des geplanten Gewerbegebietes Barmke über die Linie 394
P31.8	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Ortschaften Volkmarsdorf und Rümmer

E 3.11/4 Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 31

Samtgemeinde Grasleben (Stand 07.02.2019)

Ahmstorf	196	Querenhorst	485
Grasleben	2.326	Rennau	223
Heidwinkel	70	Rottorf	285
Mariental	834	Gesamt	4.349

Samtgemeinde Velpke (Stand 31.01.2019)

Bahrdorf	1.028	Meinkot	553
Danndorf	2.405	Papenrode	345
Grafhorst	1.038	Rickensdorf	232
Groß Sisbeck	290	Rümer	475
Groß Twülpstedt	482	Saalsdorf	265
Klein Sisbeck	299	Velpke	3.706
Klein Twülpstedt	344	Volkmarsdorf	421
Mackendorf	315	Wahrstedt	527
		Gesamt	12.725

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 31

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.11/5

Tabelle

Samtgemeinde Grasleben

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Helmstedt	213	40	2.905	3.158
Wolfsburg	30	7	2.153	2.190
Magdeburg/LK Börde	26	5	516	547

Samtgemeinde Velpke

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	48	101	11.244	11.392
Magdeburg/LK Börde	12	2	538	551

Stadt Helmstedt

s. Teilnetz 30

Stadt Königslutter am Elm

s. Teilnetz 32

Stadt Wolfsburg

s. Teilnetz 20

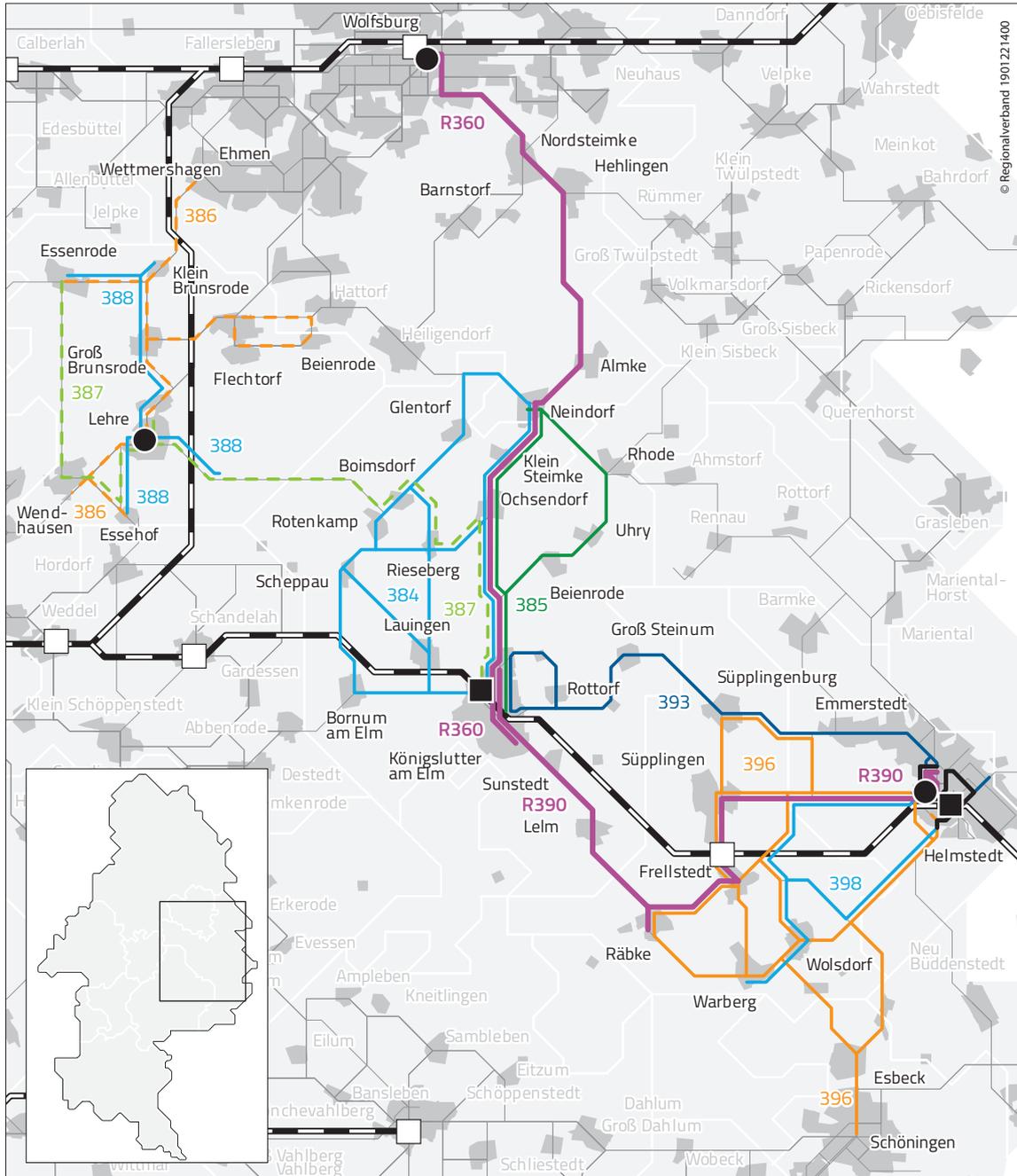
E 3.12

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

E 3.12

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

Karte



Genehmigte Linien Teilnetz 32

E 3.12/1
Tabelle

Linie	Linienverlauf		Genehmigungslaufzeit
KVG 360	Königslutter – Ochsendorf – Neindorf – Nordsteimke – 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 388	Essenrode – Lehre – Essehof/Kampstüh		31.12.2021
KVG 390	Helmstedt – Süpplingen – Königslutter		31.12.2021
KVG 393	Helmstedt – Süpplingenburg – Königslutter		31.12.2021
KVG 396	Helmstedt – Süpplingen – Warberg – Schöningen		31.12.2021
KVG 398	Helmstedt – Wolsdorf – Warberg		31.12.2021

Netzknoten Teilnetz 32

E 3.12/2
Tabelle

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Flechtorf	Berliner Straße	Bus/Bus	218, 230, 231, 386	
Helmstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370, 380, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399	RE30 RE50 RB35
Helmstedt	Braunschweiger Tor	Bus/Bus	370, 380, 390, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398	
Königslutter	ZOB/Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	360, 384, 385, 387, 390, 393	RE30 RE50 RB35
Lehre	Rathaus	Bus/Bus	218, 230, 386, 387, 388	
Wolfsburg	Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	160, 170, 180, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 230, 231, 267, 360, 380, 383	RE30 RE50 RE6 RB35/36

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, der Linien 386, 387 und die im Dezember 2018 neu eingeführte Linie 388 in der Gemeinde Lehre.

- P32.1** 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 (s. TN 40).
- P32.2**
- P32.3**

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 zwei bis sieben Minuten. In Tagesrandzeiten bestehen längere Übergangszeiten, welche der Systematik innerhalb des Stadtverkehrsnetzes von Wolfsburg geschuldet sind. Die direkte Linienführung der Linie 230 ist unbedingt zu erhalten.

Zum Dezember 2018 wurde in der Gemeinde Lehre die Linie 388 neu eingeführt. Sie verkehrt von Essenrode über Groß- und Klein-Brunnsrode in das Grundzentrum Lehre und im weiteren Verlauf im Wechsel nach Essehof und zum Kampstüh. Die Linie 388 besitzt folgende Funktionen:

- eine verbesserte Anbindung der Ortschaften Essenrode, Klein- und Groß-Brunnsrode an das Grundzentrum Lehre
- eine verbesserte Anbindung der Ortschaften Essenrode, Klein- und Groß-Brunnsrode in die Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig mit Umstieg in die RegioBus-Linie 230 am Rathaus Lehre
- eine verbesserte Anbindung der Ortschaft Essehof in das Grundzentrum Lehre
- eine verbesserte Anbindung des Bereichs Kampstüh an das Grundzentrum Lehre

P32.4 Die Linie verkehrt von Montag bis Sonntag im Stundentakt. Die Ortschaft Essehof und der Bereich Kampstüh werden in zweistündlichen Wechsel bedient. Die Fahrgastnachfrage sollte mittelfristig beobachtet werden, um mit entsprechenden Anpassungen auf Veränderungen reagieren zu können. Zudem sollte eine Vernetzung mit den Linien 386 sowie 387 geprüft werden.

P32.5 Eine innerörtliche Erschließung bzw. eine Anbindung an Braunschweig des Unterdorfes Wendhausen ist durch den Einsatz flexibler Bedienformen zu prüfen.

Das Teilnetz 32 umfasst die Verkehrsbeziehung Wolfsburg – Königslutter und damit die RegioBus-Linie 360 Königslutter – Wolfsburg (bisher RegioBus-Linie 280, Teilnetz 20). Diese Linie führt von Königslutter über Ochsendorf und Klein Steimke nach Wolfsburg, bedient dort die Stadteile Neindorf, Almke, Hehlingen sowie Nordsteimke und endet am Wolfsburger Hauptbahnhof. Es werden Anschlüsse am Bahnhof/ZOB Königslutter zwischen dem Bus und der RB40 in Richtung Helmstedt und Braunschweig hergestellt. An der Station Wolfsburg Hbf. bestehen Anschlüsse an die RegioBus-Linie 230 nach Braunschweig. Anfangs wurden sowohl der WVG als auch der KVG jeweils einstweilige Erlaubnisse für die damalige Linie 280 durch die LNVG 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 D2.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

P32.6 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.

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

Prüfaufträge Teilnetz 32

E 3.12/3

Tabelle

P32.1	Verknüpfung der RegioBus-Linien 380 und 390 mit der RB40
P32.2	Anschlussherstellung der RegioBus-Linie 390 mit der RB40 an der Station Königslutter
P32.3	Anschlussherstellung der RegioBus-Linie 390 mit der Linie 452 in Bornum
P32.4	Beobachtung der Fahrgastnachfrage auf der Linie 388 mit Einebeziehung der Linien 386 und 387 und ggf. Angebotsanpassungen
P32.5	Prüfung einer besseren innerörtlichen Erschließung Wendhausens unter Einsatz flexibler Bedienformen
P32.6	Überprüfung der Aufgaben der RegioBus-Linie 360 im Stadtgebiet Wolfsburg

Einwohnerzahl Teilnetz 32

E 3.12/4

Tabelle

Stadt Königslutter am Elm (Stand 31.01.2019)

Beienrode	523	Ochsendorf	498
Boimsdorf	385	Rhode	447
Bornum	860	Rieseberg	394
Glentorf	373	Rotenkamp	217
Groß Steinum	392	Rottorf	527
Klein Steimke	151	Scheppau	207
Königslutter	8.989	Schickelsheim	47
Lauingen	742	Sunstedt	334
Lelm	718	Uhry	141
		Gesamt	15.945

Gemeinde Lehre (Stand 31.01.2019)

Beienrode	557	Groß Brunsrode	742
Essehof	409	Klein Brunsrode	368
Essenrode	1.183	Lehre	4.289
Flechtorf	3.196	Wendhausen	1.597
		Gesamt	12.341

Samtgemeinde Nord-Elm (Stand 31.01.2019)

Frellstedt	793	Süpplingenburg	649
Räbke	692	Warberg	813
Süpplingen	1.724	Wolsdorf	931
		Gesamt	5.602

E 3.12/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 32

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Königslutter am Elm

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	195	109	4.744	5.047
Braunschweig	297	99	3.482	3.878
Helmstedt	149	57	2.469	2.676
Nord-Elm	158	92	1.229	1.479
Cremlingen	25	68	979	1.073
Elm-Asse	6	22	987	1.015

Gemeinde Lehre

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	227	320	8.078	8.625
Braunschweig	463	268	4.738	5.469
Cremlingen	11	33	538	582

Samtgemeinde Nord-Elm

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Helmstedt	144	72	3.450	3.666
Königslutter am Elm	158	97	1.245	1.500
Wolfsburg	7	1	1.068	1.076
Schöningen	23	16	1.015	1.054
Braunschweig	48	5	628	681

Gemeinde Büddenstedt

s. Teilnetz 30

Stadt Helmstedt

s. Teilnetz 30

Stadt Schöningen

s. Teilnetz 30

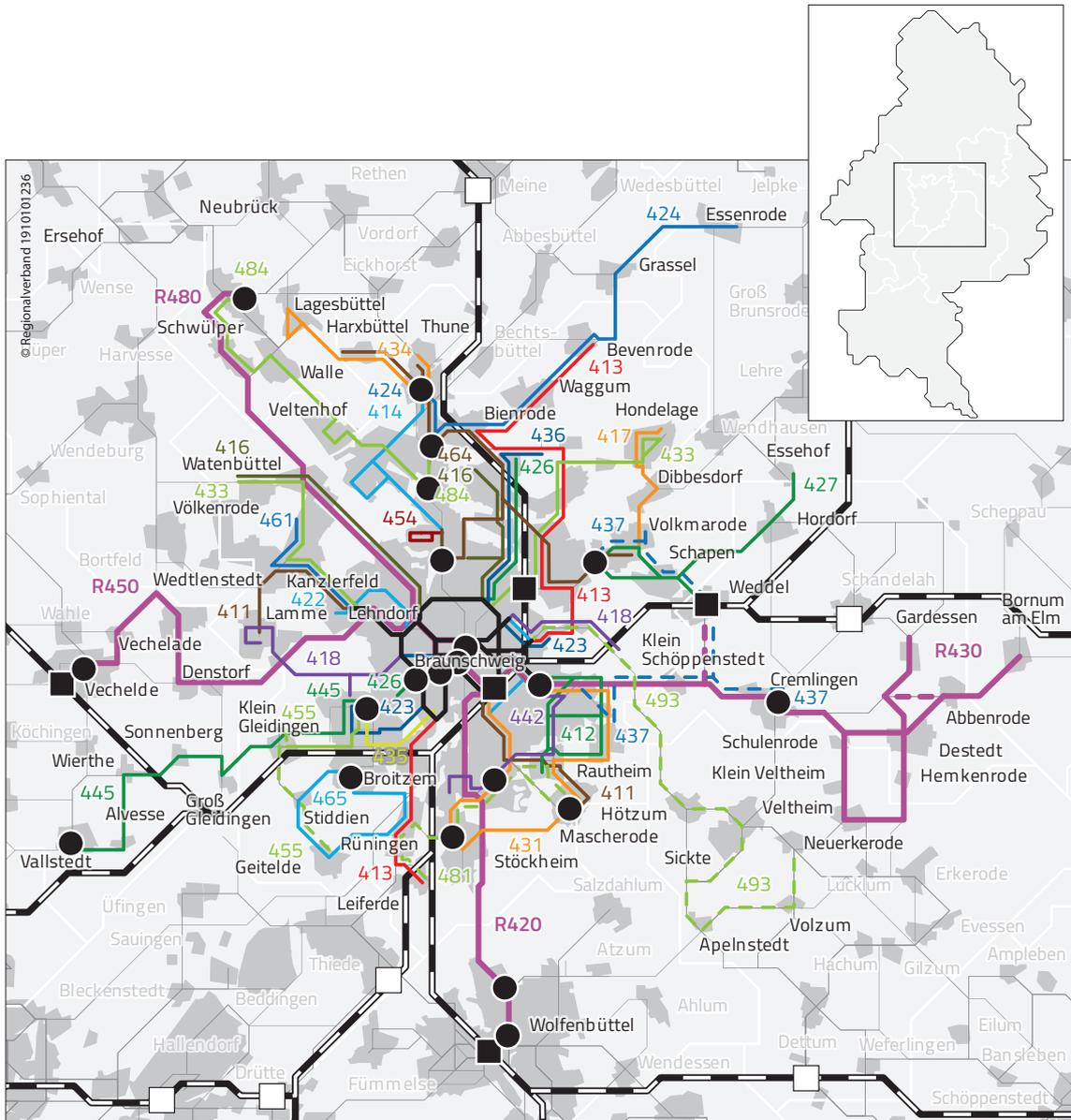
Stadt Wolfsburg

s. Teilnetz 20

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

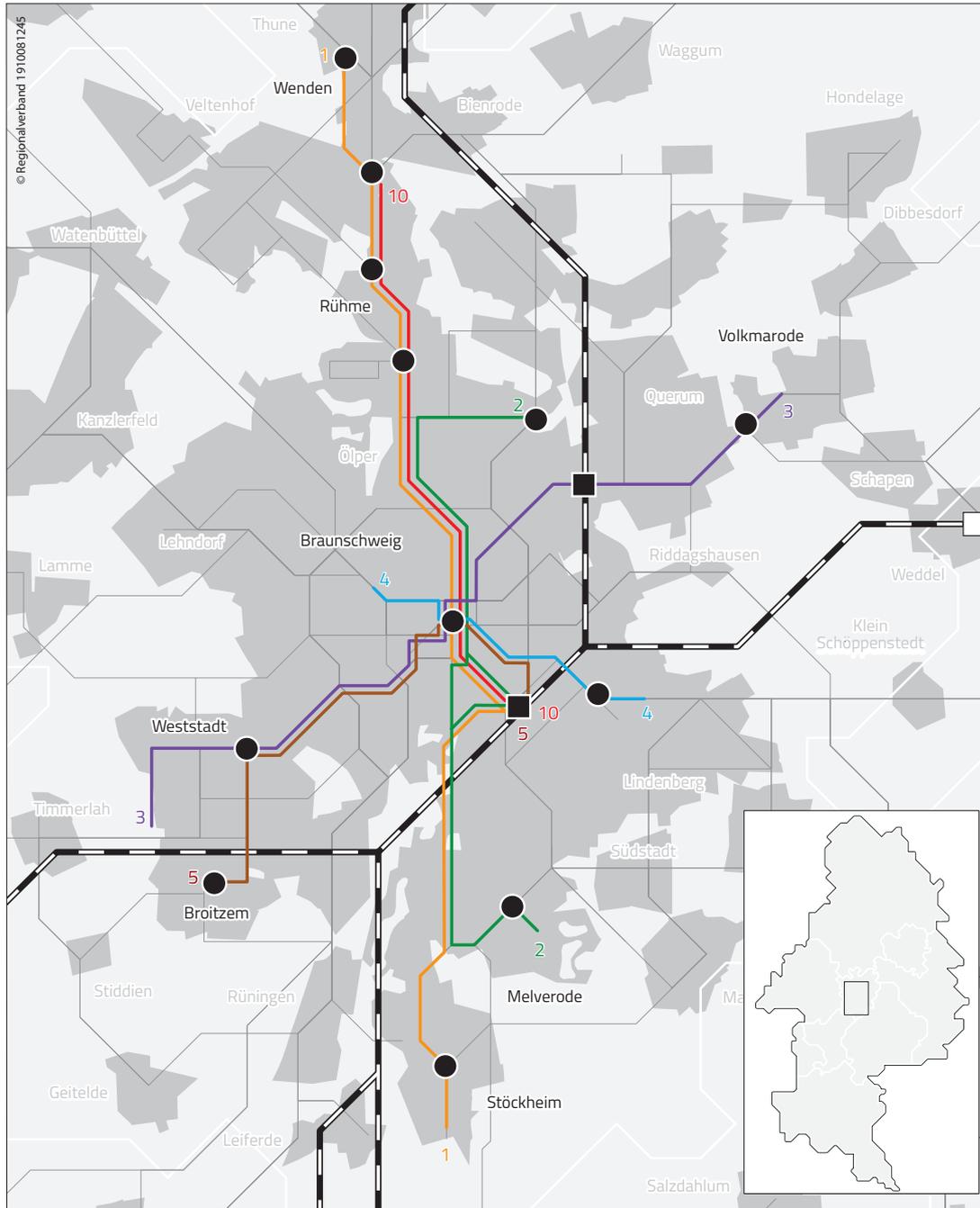
E3.13

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbus

E3.13/1
Karte

E 3.13/2
Karte

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn

E 3.13/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 40

Linie	Linienvverlauf	Genehmigungslaufzeit
BSVG 1	Stöckheim – Hauptbahnhof – Rathaus – Wenden	31.05.2028
BSVG 2	Heidberg – Hauptbahnhof oder Leisewitzstr. – Rathaus – Siegfriedviertel	31.05.2028
BSVG 3	Weststadt Weserstraße – Fr.-Wilhelm-Platz – Rathaus – Volkmarode	31.05.2028
BSVG 4	Helmstedter Str. – Rathaus – Radeklint	28.08.2024
BSVG 5	Broitzem – Fr.-Wilhelm-Platz – Leonhardplatz – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG 10	(Stöckheim –) Hauptbahnhof – Rathaus – Rühme	31.05.2028



Fortsetzung: Genehmigte Linien Teilnetz 40

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
BSVG 411	Lamme – Kanzlerfeld – Rathaus – Hauptbahnhof – Südstadt – Mascherode	31.05.2028
BSVG 412	Helmstedter Straße – Rautheim – Lindenberg – Südstadt	31.05.2028
BSVG 413	Leiferde – Rünigen – Rathaus – Querum – Bevenrode	31.05.2028
BSVG 414	(Wenden –) Veltenhof – Stadion (Schwarzer Berg)	31.05.2028
BSVG 416	Völkenrode – Ölper – Rathaus – Kralenriede	31.05.2028
BSVG 417	Hondelage – Volkmarode	31.05.2028
BSVG 418	Lamme – Raffteich – Westpark – Rathaus (– Riddagshausen)	31.05.2028
BSVG 419	Hauptbahnhof – Ost-Ring – West-Ring – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG 420	Braunschweig Rathaus – BS-Hauptbahnhof – Wolfenbüttel Bahnhof	31.05.2028
BSVG 422	Lehdorf – Rathaus – Herzogin-Elisabeth-Straße – Bebelhof	31.05.2028
BSVG 423	Weststadt Donauknoten – Am Lehmanager – Rathaus – Herzogin-Elisabeth-Straße	31.05.2028
BSVG 424	Rühme – Waggum (– Bevenrode – Essenrode)	31.05.2028
BSVG 426	Cyriaksring (Am Jödebrunnen) – Hamburger Staße – Siegfriedviertel (– Kralenriede)	31.05.2028
BSVG 427	Essehof – Weddel – Volkmarode	31.05.2028
BSVG 429	Hauptbahnhof – West-Ring – Ost-Ring – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG 430	BS Hauptbahnhof – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum	31.05.2028
BSVG 431	Hauptbahnhof – Heidberg – Stöckheim – Südstadt – Rautheim – Helmstedter Str.	31.05.2028
BSVG 433	Völkenrode – P. T. B. – Ring – Bhf. Gliesmarode – Querum – Hondelage	31.05.2028
BSVG 434	Wenden – Harxbüttel – Lagesbüttel	31.05.2028
BSVG 435	Weststadt Donauknoten – Arndtstraße (Einwohnermeldeamt) – Messiegelände Nordeingang	31.05.2021
BSVG 436	Hauptbahnhof – Siegfriedviertel – Kralenriede Ost – Flughafen	31.05.2028
BSVG 437	Volkmarode – Cremlingen	31.05.2028
BSVG 442	Helmstedter Str. – Lindenberg – Südstadt – Heidberg – Melverode	31.05.2028
BSVG 445	Vallstedt – Timmerlah – BS Weststadt Donauknoten	31.05.2028
BSVG 450	Vechelde – Wedtlenstedt – Denstorf – Braunschweig Rathaus	31.05.2028
BSVG 454	Stadion – Schwarzer Berg – Stadion	31.05.2028
BSVG 455	(Geitelde –) Timmerlah – Weststadt Donauknoten	31.05.2028
BSVG 461	PTB – Kanzlerfeld – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG 464	Harxbüttel – Querum – Volkmarode oder Rühme – Stadion	31.05.2028
BSVG 465	Broitzem – Geitelde – Rünigen	31.05.2028
BSVG 466	Broitzem – Rünigen	31.05.2028
BSVG 471	ALT: Klinikum Salzdahlumer Str. – Jägersruh	31.05.2028
BSVG 480	Groß Schwülper – Watenbüttel – Braunschweig Rathaus	31.05.2028
BSVG 481	Leiferde – Stöckheim – Südstadt	31.05.2028
BSVG 482	Hauptbahnhof – Braunschweiger Verkehrs-GmbH	31.05.2028
BSVG 484	Groß Schwülper – Hansestraße West – Rühme	31.05.2028
BSVG 493	Braunschweig Rathaus – Sickte – Neuerkerode	31.05.2028
BSVG P&R	kostenloser P&R zw. Messiegelände Nord und Innenstadt/Volkswagenhalle	31.05.2028

E 3.13/2

Tabelle

Netzknoten Teilnetz 40 Stadtbus und Stadtbahn

Stadtbus

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Cyriaksring	Bus/Bus, Bus/Tram	419, 423, 426, 429, 461, 601, 620	3, 5	
Braunschweig	Donauknoten	Bus/Bus, Bus/Tram	423, 435, 445, 455	3, 5	
Braunschweig	Erfurtplatz	Bus/Bus, Bus/Tram	431, 442, 481	2	
Braunschweig	Europaplatz (Holzhof)	Bus/Bus, Bus/Tram	413, 419, 429, 461, 601, 620	3, 5	
Braunschweig	Gliesmarode Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug, Tram/Zug	230, 433, 443	3	RB47
Braunschweig	Hansestraße Ost	Bus/Bus, Bus/Tram	484	1, 10	
Braunschweig	Heideblick	Bus/Bus, Bus/Tram	111, 112, 113, 191, 197, 434	1	
Braunschweig	Helmstedter Str.	Bus/Bus, Bus/Tram	412, 431, 442, 430, 730	4	
Braunschweig	John-F.- Kennedy-Platz	Bus/Bus, Bus/Tram	419, 420, 429, 461, 601, 620, 730	1, 2, 10	
Braunschweig	Lincolnsiedlung	Bus/Bus, Bus/Tram	424, 464, 484	1, 10	
Braunschweig	Moorhüttenweg	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 417, 427, 437	3	
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 411, 412, 413, 416, 418, 420, 422, 423, 450, 480, 493, 560, 620, 730	1, 2, 3, 4, 5, 10	
Braunschweig	Siegfriedstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	416, 426, 436	2	
Braunschweig	Stadion	Bus/Bus, Bus/Tram	414, 454, 464	1, 10	
Braunschweig	Stöckheimer Markt	Bus/Bus, Bus/Tram	431	1	
Braunschweig	Turmstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	465, 466	5	
Braunschweig	Welfenplatz	Bus/Bus	411, 412, 431, 442, 481		
Braunschweig	ZOB/ Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug, Tram/Zug	411, 419, 420, 429, 430, 431, 436, 461, 482, 730	1, 2, 5, 10	RE50 RE60 RE70 RB42 RB43 RB45 RB47
Cremlingen	Im Dorfe	Bus/Bus	430, 740		
Groß Schwülper	OBS	Bus/Bus	111, 113, 194, 195, 196, 480, 484		
Vallstedt	Sudetenstraße	Bus/Bus	445, 516		
Vechelde	Alte Post	Bus/Bus	450, 511, 513, 514, 516		



Fortsetzung: Netzknoten Teilnetz 40 Stadtbus und Stadtbahn

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Vechelde	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	450, 514, 516, 566		RE60 RE70
Weddel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	427, 740, 742		RE50
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420, 604, 710, 789, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799		RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	420, 604, 607, 630, 710, 740, 751, 752, 753, 755, 756, 789, 790, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799		
Wolfenbüttel	Mittelweg	Bus/Bus	420, 740, 793, 798		

Stadtbahn

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Donauknoten	Bus/Bus, Bus/Tram	423, 435, 445, 455	3, 5	
Braunschweig	Erfurtplatz	Bus/Bus, Bus/Tram	431, 442, 481	2	
Braunschweig	Gliesmarode Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug, Tram/Zug	230, 433, 443	3	RB47
Braunschweig	Hansestraße Ost	Bus/Bus, Bus/Tram	484	1, 10	
Braunschweig	Heideblick	Bus/Bus, Bus/Tram	111, 112, 113, 191, 197, 434	1	
Braunschweig	Helmstedter Str.	Bus/Bus, Bus/Tram	412, 431, 442, 430, 730	4	
Braunschweig	Lincolnsiedlung	Bus/Bus, Bus/Tram	424, 464, 484	1, 10	
Braunschweig	Moorhüttenweg	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 417, 427, 437	3	
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 411, 412, 413, 416, 418, 420, 422, 423, 450, 480, 493, 560, 620, 730	1, 2, 3, 4, 5, 10	
Braunschweig	Siegfriedstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	416, 426, 436	2	
Braunschweig	Stadion	Bus/Bus, Bus/Tram	414, 454, 464	1, 10	
Braunschweig	Stöckheimer Markt	Bus/Bus, Bus/Tram	431	1	
Braunschweig	Turmstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	465, 466	5	
Braunschweig	ZOB/ Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug, Tram/Zug	411, 419, 420, 429, 430, 431, 436, 461, 482, 730	1, 2, 5, 10	RB42 RB43 RB45 RB47 RE50 RE60 RE70

Das Teilnetz 40 umfasst den Stadtbahn- und Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Braunschweig. Die Verkehrssysteme sind aufgrund 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. 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.

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 Bürgerinnen und 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 Mindestbedienungsangebot zu messen.

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, sodass es im Interesse der Stadt Braunschweig liegt, den Bürgerinnen und 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 über die Stadtgrenze hinaus übernehmen.

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

Von ebenfalls hoher Bedeutung in Braunschweig ist der südlich des Zentrums gelegene Hauptbahnhof. Neben der überregionalen Bedeutung für den Schienenpersonenfern- und -nahverkehr werden hier zahlreiche Umsteigemöglichkeiten innerhalb von Braunschweig und in die Region ermöglicht. Das Stadtverkehrsnetz ist daher am Hauptbahnhof gut auf die An- und Abfahrtszeiten der Nah- und Fernverkehrszüge abgestimmt.

Der Bahnhof Gliesmarode im Osten gewinnt an Bedeutung, u. a. als Umstiegsstation zwischen Gifhorn und der Innenstadt von Braunschweig. Ein dichteres Angebot auf der Schienenstrecke Braunschweig – Gifhorn und die Modernisierung der Bahnhofsinfrastruktur sowie die Neugestaltung des Bahnhofumfeldes wird die Fahrgastfrequenz voraussichtlich zusätzlich steigern.

Weitere Verbesserungen bei den Verknüpfungen zum SPNV sind durch die Planungen weiterer Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in Leiferde, Braunschweig-West und Bienrode zu erwarten.

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. Zwischen diesen Verknüpfungspunkten stellen Busse die Verbindung zwischen den äußeren Stadtteilen Braunschweigs her. Eine Anschlusssicherung erfolgt in der Spätverkehrszeit bzw. in Zeiten geringerer Taktdichte in festgelegten Zeitlagen. Haltestellen mit

Anschlussicherung sind: Rathaus, Hauptbahnhof, Bahnhof Gliesmarode, Turmstraße, Donauknoten, Stadion, Hansestraße Ost, Lincolnsiedlung, Heideblick, Moorhüttenweg, Helmstedter Straße und Welfenplatz. Weitere Anschlüsse ergeben sich bspw. in Kreuzungsbereichen zu den Ringlinien.

Stadttakt 2019 und Zielnetz 2030

Am 3. Oktober 2019 wurde das neue Linien- und Fahrplankonzept der BSVG umgesetzt. Dieses besteht aus verschiedenen Maßnahmenpaketen, welche in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung, Verkehrs-GmbH und Regionalverband entwickelt wurden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beinhalten:

- die Einführung des Stadttakts Braunschweig mit einem 15-Minuten-Grundtakt auf allen Stadtbahn-, Hauptbus- und Ringbuslinien
- Verstärkung stark nachgefragter Streckenabschnitte durch Taktverdichtungen oder Überlagerungen mehrerer Linien
- Umverteilung der Leistung und somit eine stärkere Ausrichtung der ÖPNV-Angebote an der Nachfrage auf den Linienabschnitten
- Schaffung von gleichwertigen ÖPNV-Angeboten in allen Stadtteilen mit einer stärkeren Orientierung an der Einwohnerdichte
- die Verbesserung der Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr am Hauptbahnhof sowie dem Regionalverkehr am Bahnhof Gliesmarode und am Bahnhof Weddel

Das ÖPNV-Angebot 2019 setzt sich aus den folgenden Maßnahmen zusammen:

- Bereits ab Ende 2018 wird das Stadtquartier „Nördliches Ringgebiet“ mit der Buslinie 426 erschlossen. Mit dieser Änderung sind Angebotsanpassungen sowohl auf der Linie 426 als auch auf den Linien 413 und 424 in der NVZ und der SVZ verbunden. Mit diesen wird eine verbesserte Anbindung des Bereiches der Landesaufnahmebehörde, des Forschungsflughafens sowie der Stadtteile Waggum und Bevenrode erreicht.
- Umsetzung des Stadttakts ab Herbst 2019 mit verschiedenen Maßnahmen. Diese sind im Wesentlichen von der Taktvereinheitlichung durch die Einführung des 15-Minuten-Grundtaktes auf den Stadtbahn- und Ringbuslinien geprägt sowie die daraus resultierenden Folgemaßnahmen im ergänzenden Buslinienetz.
- An Schultagen wird der Grundtakt auf Streckenabschnitten mit hoher Einwohnerdichte bzw. hoher Fahrgastnachfrage durch zusätzliche Fahrten ergänzt. Dies wird u. a. durch eine Umverteilung der Verkehrsleistungen im Netz erreicht. Damit werden folgende Ziele verfolgt:
 - mehr Fahrten auf stark nachgefragten Streckenabschnitten
 - eine bessere Vertaktung von Linien sowie
 - Rücknahme von Fahrtenangeboten auf weniger stark nachgefragten Streckenabschnitten

P40.1 Mit diesen Maßnahmen wird der Grundstein für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Netz geschaffen, auf welche auch die infrastrukturellen Erweiterungen im Stadtbahnnetz aufbauen werden. Mit der Umsetzung wurden wesentliche Grundlagen des Ohne-Falls umgesetzt. Der Ohne-Fall beschreibt das Zielnetz für das Jahr 2030 ohne einen Stadtbahnausbau und stellt die rechnerische Vergleichsgröße für den Mit-Fall dar, also das Zielnetz mit Stadtbahnausbau. Mit der Umsetzung des Stadttaktes werden somit die Grundlagen für die Erweiterung des Stadtbahnnetzes in den nächsten Jahren geschaffen. Mit dem Ausbau des Nahverkehrsnetzes wird darüber hinaus frühzeitig und zielgerichtet auf die demographische

Entwicklung reagiert, die städtebauliche Planung mit einbezogen sowie der Umweltschutz durch CO₂-Minderung und Verringerung weiterer Verkehrsimmissionen vorangetrieben.

Zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wurden zusätzliche Maßnahmen identifiziert, deren Umsetzbarkeit in den nächsten Jahren geprüft werden sollen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- **Verlässlichkeit in der Schwachverkehrszeit in Gebieten hoher Siedlungsdichte:**
 - Stadtbahnlinie 3: Ausweitung des 15-Min-Taktes in der SVZ
 - Buslinien 426 und 436: Ausweitung des Angebotes auf dem westlichen bzw. östlichen Ring in der SVZ, an Samstagen sowie sonn- und feiertags
 - Buslinie 443: Ausweitung des Angebots im Korridor Weststadt – westlicher Ring – östlicher Ring in der SVZ, an Samstagen sowie sonn- und feiertags
- **Verlässlichkeit und Verbesserung in der Schwachverkehrszeit in Gebieten mittlerer Siedlungsdichte:**
 - um 30 Minuten früherer Beginn des 15-Min-Taktes auf diversen Linien an Samstagen
 - Ausweitung des Nachtverkehrs auf Vorfeiertage
 - Buslinien 411, 442 und 431: Ausweitung des Angebotes im südöstlichen Stadtgebiet in der SVZ und an Sonn- und Feiertagen
- **Weitere Maßnahmen im Stadtverkehr:**
 - Buslinie 443: Taktverdichtung auf dem westlichen Ring und der Weststadt
 - Buslinie 413: Leistungsverringerung Rünigen – Gartenstadt – Innenstadt in der NVZ in Ergänzung zum Leistungsangebot der Regionalbuslinie 620 von Braunschweig über Rünigen nach Salzgitter.
 - Buslinie 414: Vereinheitlichung des Linienweges in Veltenhof unter Aufgabe der Schleifenfahrt durch den Ortsteil

Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz verbindet zahlreiche Stadtteile mit der Innenstadt von Braunschweig. Die Linien sind als Durchmesserlinien konzipiert und verbinden somit auch Stadtteile untereinander. An mehreren Verknüpfungspunkten im Netz ist der Umstieg zu anderen Stadtbahnen und Bussen bzw. am Hauptbahnhof und am Bahnhof Gliesmarode zu den regionalen und überregionalen Bahnverkehren möglich.

Für das Braunschweiger Stadtgebiet stellt die Stadtbahn das leistungsfähige, verlässliche und emissionsarme Verkehrsmittel mit hohem Reisekomfort dar. Die höheren Infrastrukturkosten für die Stadtbahn rechtfertigen sich insbesondere, wenn die Verkehrsleistung auf sie konzentriert und somit die Auslastung maximiert wird. Entsprechend sollen lokale wie regionale Buslinien möglichst im geringen Umfang über längere Streckenabschnitte parallel zur Stadtbahn verkehren.

Folgende Linien bilden zum Stand Herbst 2019 das Stadtbahnnetz:

- Stöckheim – Wenden (Linie 1)
- Hauptbahnhof – Rühme (Linie 10)
- Heidberg – Siegfriedviertel (Linie 2)

>>

- Weststadt – Volkmarode (Linie 3)
- Helmstedter Straße – Radeklint (Linie 4)
- Broitzem – Hauptbahnhof (Linie 5)

Der Braunschweiger Hauptbahnhof ist über die Linien 1, 5 und 10 angebunden. Die Linie 2 verkehrt in der Nebenverkehrszeit über den Hauptbahnhof.

Alle Stadtbahnlinien verkehren im 15-Min-Takt, montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 20:30 Uhr sowie samstags von 09:00 Uhr bis 20:30 Uhr. Stark frequentierte Linienabschnitte werden durch Verstärkerfahrten ebenfalls im 15-Min-Takt verdichtet. Der Linienweg der Stadtbahnlinie 3 wird, aufgrund einer noch fehlenden Wendeschleife in Gliesmarode, auf dem gesamten Linienweg an Schultagen zwischen 06:30 Uhr und 18:00 Uhr im 15-Min-Takt verdichtet. Der Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Rühme wird mit der neuen Stadtbahnlinie 10 an Schultagen zwischen 06:30 Uhr und 18:00 Uhr im 15-Min-Takt, bis 20:00 Uhr sowie an Ferientagen ganztägig im 30-Min-Takt verdichtet.

Durch die Überlagerung mit anderen Linien ergeben sich auf den stark nachgefragten Stadtbahnabschnitten Donauknoten – Innenstadt, Gesundheitsamt – Innenstadt und Hauptbahnhof – Innenstadt Taktverdichtungen auf einen 5-, 5/10- bzw. 7/8-Minuten-Takt.

In der Frühspitze ergänzen zusätzliche Verstärkerfahrten das Angebot nachfragegerecht.

Stadtbahnausbau – Zielnetz 2030

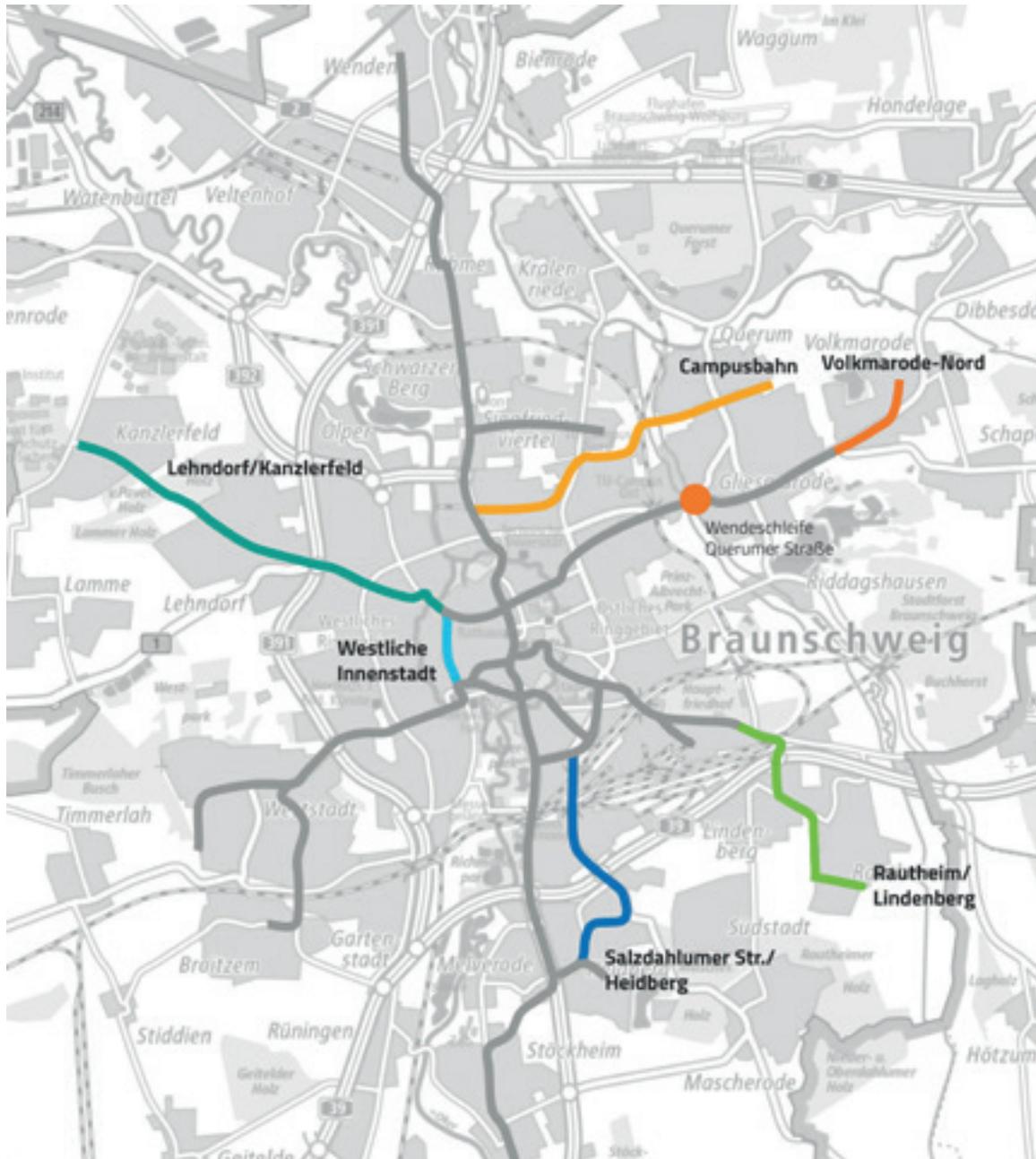
Seit 2013 wird unter der Beteiligung der Öffentlichkeit ein neues Stadtbahnausbaukonzept entwickelt. Im Ergebnis der Voruntersuchung verblieben fünf Korridore, deren Wirtschaftlichkeit durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung auf der Grundlage einer standardisierten Bewertung positiv abgeschätzt wurde. Für nachfolgende Strecken hat der Rat der Stadt Braunschweig 2017 die Fortführung der Planungen beschlossen:

- westliche Innenstadstrecke
- Nördliches Ringgebiet – Querum (Campusbahn)
- Salzdahlumer Straße – Heidberg
- Helmstedter Straße – Lindenberg – Rautheim
- Radeklint – Rudolfplatz – Lehdorf – Kanzlerfeld
- Verlängerung Volkmarode-Nord

Das angestrebte Zielnetz 2030 stellt sich folgendermaßen dar:

Linie	Fahrweg
1	Wenden – Rühme – Rathaus – Hauptbahnhof – Melverode – Stöckheim
2	Kanzlerfeld – Lehdorf – Radeklint – westliche Innenstadt – Hbf. – Bebelhof – Heidberg
3	Volkmarode – Rathaus – Fr.-Wilhelm-Platz – Donauknoten – Weststadt
4	Siegfriedviertel – Hagenmarkt – Rathaus – Leonhardplatz – Rautheim
5	Querum – Nordstadt – Hagenmarkt – westliche Innenstadt – Donauknoten – Broitzem
11	Rühme – Rathaus – Leonhardplatz – Hbf. – Bebelhof – Heidberg (– Stöckheim)
12	Lehdorf – Radeklint – Hagenmarkt – Rathaus – Leisewitzstr. – Hbf.
13	Gliesmarode – Hagenmarkt – westliche Innenstadt – Donauknoten – Weststadt

Stadtbahn 2030



Quelle: <https://www.stadt-bahn-plus.de>

Im Zusammenhang mit dem Ausbauprojekt Volkmarode Nord ist in Gliersmarode eine neue Wendeschleife im Kreuzungsbereich Berliner Straße / Querumer Straße geplant. Diese ist notwendig, um differenzierte Angebote für den stark frequentierten und dicht besiedelten Abschnitt bis Querumer Straße und den weniger dicht besiedelten Abschnitt östlich der Querumer Straße zu ermöglichen.

Auf dem geplanten Streckenabschnitt ins Kanzlerfeld ist eine zusätzliche Wendeschleife in Alt-Lehndorf an der Kreuzung Hannoversche Straße / Saarstraße vorgesehen. Der Abschnitt zwischen Innenstadt und Alt-Lehndorf soll mit zwei Linien und somit im dichteren Takt bedient werden.

Mit der Realisierung des Zielnetzes 2030 ist auch der Bau der westlichen Innenstadtstrecke verbunden. Neben der Erschließungsfunktion dieses Bereiches durch die Stadtbahn können so Kapazitätsengpässe auf der bestehenden Innenstadtstrecke über den Bohlweg vermieden werden. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass damit eine Ausweichstrecke geschaffen wird, z. B. bei Veranstaltungen, Baustellen oder Betriebsstörungen.

- P40.2** Der Planungsprozess beinhaltet eine Bürgerbeteiligung im Rahmen der Vorplanung und im Planfeststellungsverfahren. Die bauliche Umsetzung der ersten Projekte wird voraussichtlich 2022 beginnen. Im Rahmen der stufenweisen Betriebsaufnahme sind Anpassungen im Busnetz notwendig.

Mit der skizzierten Erweiterung des Netzes entstehen mehr Direktverbindungen. Darüber können mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden und so der Modal-Split-Anteil des ÖPNV erhöht werden. Bestehende und neue Wohngebiete, wie in der Nordstadt (Erschließung über die Campusbahn geplant), werden so aufgewertet.

Für eine Reihe weiterer denkbarer Stadtbahnprojekte sollen im Hinblick auf mögliche Weiterentwicklungen der Stadt Trassen offengehalten werden. Um die Option einer gleichzeitigen Nutzung der Gleistrassen von Stadtbahnen und regionalen Eisenbahnen perspektivisch zu ermöglichen, ist auf dem Abschnitt Gifhorner Straße – Braunschweig Hauptbahnhof bei Ausbaumaßnahmen bzw. Sanierungen ein Lichtraumprofil für 2,65 m breite normalspurige Fahrzeuge sowie der Bau einer dritten Schiene planerisch zu berücksichtigen.

Ausbau von Umsteigehaltstellen

- P40.3** Die Umsteigehaltstelle Helmstedter Straße wird zukünftig die letzte nicht barrierefrei ausgebaute Stadtbahnhaltestelle in Braunschweig sein. Außerdem gerät die integrierte Buswendeschleife an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Sanierung gemäß aktueller Standards für Umsteigepunkte und Stadtbahnhaltestellen am derzeitigen Standort erscheint aufgrund begrenzter Platzverhältnisse kaum möglich. Es ist zu prüfen, wie und wo der Umsteigepunkt Helmstedter Straße in Zukunft abgebildet werden kann. Die Ergebnisse zum möglichen Stadtbahnausbau sind dabei zu berücksichtigen.
- P40.4** Der Umstiegshaltstelle Erfurtplatz könnte eine höhere Bedeutung für die Verknüpfung zum regionalen wie lokalen Busverkehr zukommen. Die Wege zwischen den Bus- und Stadtbahnhaltestellen sind jedoch weit. Eine Möglichkeit zum Wenden von Bussen besteht nicht direkt vor Ort. Es ist zu prüfen, wie die Haltestelle zu einem attraktiven Umsteigepunkt optimiert und in einem nächsten Schritt zu einer zentralen Mobilitätsstation aufgewertet werden kann.

Stadtbusnetz

Entsprechend ihrer Erschließungsfunktion lassen sich die meisten Buslinien in Hauptlinien und Nebenlinien (Ergänzungs- und Anschlusslinien) einordnen. Die Hauptlinien erschließen viele Stadtteile mit der Innenstadt auf meist direktem Linienweg im 15-Min-Takt und verkehren auch am Wochenende sowie im Nachtverkehr. Ergänzend verkehren einige Nebenlinien überwiegend im 30-Min-Takt zur Feinerschließung, wodurch Zugangswege zu Haltestellen reduziert werden und auch Verbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen hergestellt werden.

Hauptbuslinien

Die Hauptbuslinien bilden, analog zum Stadtbahnnetz, vorwiegend Durchmesserlinien. Zu diesen Linien zählen die Buslinien 411, 413, 416 und die Ringbuslinien 419/429. Sie verkehren wie alle Stadtbahnlinien im 15-Min-Grundtakt. Am zentralen Umstiegspunkt Rathaus in der Innenstadt bestehen

Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Buslinien, aber auch zur Stadtbahn, sodass einwohnerstarke Stadtteile von hier aus direkt und gut erreicht werden können. Im Bereich der historischen Innenstadt werden die Buslinien im Einrichtungsverkehr nördlich und südlich der Innenstadt geführt, sodass die Erschließung in diesem eng bebauten Gebiet gegeben ist.

Angebot auf dem Wilhelminischen Ring

Auf dem dicht besiedelten wilhelminischen Ring verkehren Ringbuslinien mit dem Start- und Zielpunkt Hauptbahnhof und Tangentiallinien. Diese bieten Verknüpfungsmöglichkeiten zu den kreuzenden Durchmesserlinien und damit zwischen den Stadtteilen. Die Ringbuslinien verbinden die dicht bebauten Ringgebiete, die Technische Universität und die Hochschule für bildende Künste, Stadt- und VW-Halle, das Messegelände sowie die Gewerbestandorte Frankfurter Straße und Rebenring. Die Ringbuslinien 419/429 verkehren im 15-Min-Grundtakt und werden auf den Abschnitten Hauptbahnhof – Östliches Ringgebiet durch die Buslinien 411 und 436 zu einem 5-Min-Takt ergänzt sowie auf dem Abschnitt Hamburger Straße – Cyriaksring durch die Buslinie 426, ab Rudolfplatz zusätzlich durch die Buslinie 461 ergänzt.

Stadtteilerschließung

Die außerhalb des Wilhelminischen Rings liegenden Stadtteile ohne Stadtbahnverbindung weisen sehr unterschiedliche bauliche Siedlungsstrukturen auf. Dicht besiedelte Stadtteile sind direkt über Durchmesserlinien mit der Innenstadt verbunden. Sofern ein sinnvoller Übergang zur Stadtbahn hergestellt werden kann, stellen die Buslinien die Zubringerfunktion zur Stadtbahn her. Über eine Auswahl von Nebenbuslinien bestehen auch einzelne Querverbindungen zwischen Stadtteilen.

- P40.5** Im Südosten der Stadt Braunschweig sind mit der Ausweisung neuer Wohnungsbauflächen in den Stadtteilen Lindenberg und Rautheim Einwohnerzuwächse zu verzeichnen. Die bestehende Busbedienung hat zum Teil lange Fahrzeiten durch Schleifenfahrten. In einzelnen Abschnitten erfolgen parallele Bedienungen durch zwei Linien. Darüber hinaus sind Fahrten in Richtung Helmstedter Straße verspätungsanfällig. Unabhängig der Planungen zur Stadtbahnverlängerung Helmstedter Straße – Rautheim ist eine Neukonzeption des Buslinienetzes in diesem Raum zu prüfen, das kurze Reisezeiten und direkte Fahrverbindungen zwischen den genannten Stadtteilen sowie in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof anbietet.
- P40.6** Die Verbindungen zwischen Stadtteilen und anderen Teilnetzen sind perspektivisch zu prüfen. Bestehende Verbindungen müssen gegebenenfalls angepasst werden und neue Verbindungen eingerichtet werden. Trotz der bestehenden Stadtteilverbindungen gibt es zwischen einigen Stadtteilen nur lange und umwegige Verbindungen. Insbesondere außerhalb des wilhelminischen Rings gibt es kaum ÖPNV-Linien über den Verlauf der Oker hinweg, wodurch es zu hohen Reisezeitverhältnissen ÖV/MIV kommt. Bei der Prüfung ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die geringe Einwohnerzahl und geringe Mobilitätsnachfrage mancher Stadtteile einen Linienbetrieb unverhältnismäßig erscheinen lassen. Dies muss im Einzelfall geprüft werden.
- P40.7** Für die Bedienung in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage ist der Einsatz von flexiblen Angeboten zu prüfen, die in Kapitel D3.2 definiert sind. Diese könnten eine flächenhafte oder liniengebundene Erschließung übernehmen, welche an definierten Verknüpfungspunkten an die Hauptverbindungen des Stadtverkehrs oder auch an regionale Linien angebunden sind. Dabei wäre auch der Einsatz kleinerer Fahrzeuge anzustreben, um so die oftmals geringe Besetzung großer Fahrzeuggefäße zu vermeiden. Die Ziele eines wirtschaftlicheren sowie ökologischeren Betriebes sollten dahingehend im Vordergrund stehen. Die Attraktivität einer solchen Bedienung würde vor allem in der hohen Flexibilität und/oder einer entsprechenden Angebotsdichte liegen.

P40.8 Zu prüfen wäre der Anstoß eines Projektes zur Erprobung von autonomen Bus-/Shuttle-Verkehren, die in abgegrenzten Stadtbezirken die Erschließung übernehmen könnten. Diese könnten sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner eine gute Erreichbarkeit in die Nahversorgungszentren bieten als auch die Anbindung an die Stadtbahn- oder Stadtbusverkehre sicherstellen. Für solch experimentelle Verkehre kommen verschiedene Testfelder in strukturell unterschiedlichen Stadtbezirken in Betracht. Testfelder können in dicht besiedelten Gebieten wie Schwarzer Berg oder Weststadt, in Gewerbegebieten mit einer ausgeprägten Frequentierung und in dünn besiedelten Gebieten wie Jägersruh und weiteren Anwendung finden.

Eine Herausforderung wäre ein Shuttleverkehr innerhalb von hochverdichteten Wohnquartieren wie dem östlichen Ringgebiet. Hier besteht jedoch die Chance, dem hohen Parkplatzbedarf entgegenzuwirken und mehr Aufenthaltsqualität für die Bewohner zu gewinnen. Mit kleinen flexiblen Fahrzeugen könnten zum einen gute Anbindungen an das Hauptliniennetz ermöglicht werden und zum anderen am Rande des Gebietes liegende Shuttleparkplätze attraktiv erreicht werden. Projekte dieser Art erfordern hochtechnische Kenntnisse im Bereich des autonomen Verkehrs, weshalb eine Zusammenarbeit mit versierten Forschungseinrichtungen und Unternehmen sinnvoll und notwendig wäre.

Umlandbeziehungen

P40.9 Im Norden grenzt die Samtgemeinde Papenteich des Landkreises Gifhorn an Braunschweig. Dort bestehen Verkehrsbeziehungen in der Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Diddlese – Groß Schwülper – Braunschweig. In der Laufzeit des NVP 2016 wurden verschiedene Überlegungen und Planungen zu einer Neuordnung dieses Verkehrsgebietes durchgeführt. Zusammen mit den betreffenden Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften wurden verschiedene Planungsvarianten konzeptioniert und die Vor- und Nachteile herausgearbeitet, um herauszufinden, ob und wie das Liniennetz neu gestaltet werden könnte.

Hauptziel einer Neuordnung ist es, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Dieses soll u. a. über folgende Maßnahmen erreicht werden:

- bessere Abstimmung des Linienangebotes auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger
- Fahrtenangebote zwischen der Gemeinde Schwülper und der Stadt Braunschweig besser ordnen
- Angebotsausweitung durch zusätzliche Fahrtenangebote (u. a. in Tagesrandlagen und am Wochenende)
- Taktverdichtungen bzw. Steigerung der Fahrtmöglichkeiten insgesamt
- Sicherung der Finanzierbarkeit eines neuen Nahverkehrsangebotes

Aus der Untersuchung haben sich zwei Varianten herauskristallisiert:

Variante 1: Ausweitung der direkten Verbindung Schwülper – Braunschweig sowie Durchbindung von/nach Gifhorn (Linien 111 und 480 als neue RegioBus-Linie 110). Optimierung der weiteren Linienangebote.

Variante 2: Verdichtetes und koordiniertes Fahrtenangebot über die Hansestraße mit Übergang zur Stadtbahn. Optimierung und Ausweitung der Fahrtenangebote im gesamten Liniennetz.

Diese beiden Varianten wurden gutachterlich hinsichtlich der Fahrgastpotenziale genauer untersucht und bezüglich der Mobilitätsbedürfnisse weiterentwickelt. Im Ergebnis ergibt sich derzeit folgendes Planungskonzept aus der Variante 2:

- Das heutige Angebot der RegioBus-Linie 480 entfällt in der bisherigen Form. Direkte, auf die Schulstandorte westlich der Innenstadt von Braunschweig abgestimmte, Verbindungen bleiben erhalten.
- Neu werden schnelle und direkte Verbindungen über die Hansestraße eingeführt. Durch Überlagerung von zwei Linien ergibt sich ein dichtes Fahrtenangebot. Zusätzlich bleibt die Verbindung von/nach Wenden ebenfalls bestehen.
- Voraussichtlich am Stadion ist ein Umstieg zur und von der Stadtbahnlinie 1 möglich.
- Die Reisezeit zwischen Groß Schwülper und Braunschweig Rathaus mit Übergang zur und von der Stadtbahn wäre ggü. der direkten Verbindung mit der 480 geringfügig länger.
- Demgegenüber steht den Fahrgästen ein dichtes und koordiniertes Fahrtenangebot zur Verfügung.

Die Darstellung des sich daraus ergebenden Liniennetzes sowie die Vorteile ggü. der Variante 1 sind im Teilnetz 15 ausgeführt.

- P40.10** Die Neukonzeption sieht eine Verlängerung der Buslinien bis zum Stadion mit einer dortigen Verknüpfung zur Stadtbahn vor. Dadurch wäre eine direkte Anbindung von großen Arbeitgebern gegeben und ein Umstieg der Fahrgäste in die Stadtbahn würde für den kurzen Abschnitt entfallen. Die Attraktivität der Verbindungen könnte so vor allem für Berufspendler weiter erhöht werden. Neben der angebotsseitigen Betrachtung ist zu prüfen, ob an dem Netzknoten Stadion infrastrukturelle Erweiterungen oder Anpassungen notwendig sind.
- P40.11** Östlich von Braunschweig grenzen die Gemeinden Lehre, Cremlingen und Sickte an Braunschweig. Durch die Gemeinde Lehre führt die RegioBus-Linie 230 Wolfsburg – Lehre und Lehre – Braunschweig, welche die Ortschaften im Linienverlauf gut an Braunschweig anbindet. Der Linienverlauf startet in Wolfsburg am Hauptbahnhof und endet in Braunschweig am Rathaus. Innerhalb von Braunschweig ist eine Anpassung des Linienwegs zu überprüfen, um eine Konkurrenz zur Stadtbahn zu vermeiden und Potenziale im Bereich der Technischen Universität zu erschließen. Die Vor- und Nachteile verschiedener Linienführungen sind abzuwägen. Des Weiteren ist damit zu rechnen, dass mit der geplanten Umgestaltung des Hagenmarktes eine Verschiebung der Halteposition für die Wendezeit der 230 notwendig ist, sodass der derzeitige Linieneckpunkt in der Dankwardstraße überdacht werden müsste.
- P40.12** Das im Landkreis Wolfenbüttel gelegene Weddel wird über die Stadtbuslinie 427 von Volkmarode aus bedient. Die Verknüpfungen zu den Zügen der RE50 von/nach Wolfsburg und Braunschweig sind im Zuge der Umsetzung des Stadttaktes verbessert worden, sodass für die Stadtteile Volkmarode und Schapen eine gute Anbindung an den SPNV besteht. Weddel ist neben den Bahnverbindungen RE30 und RB40 Helmstedt – Braunschweig somit auch über den lokalen Busverkehr gut an Braunschweig angebunden. Dadurch besteht ein Überangebot zu vergleichbaren Ortschaften außerhalb des Stadtgebietes. Es ist daher zu prüfen, dort das Busangebot an den Bedarf anzupassen. Dabei ist auch zu prüfen, die RegioBus-Linie 740 Wolfenbüttel – Sickte – Cremlingen – Weddel bis nach Volkmarode zu verlängern und das Angebot der Linie 427 sowie ggf. der 417 neu zu ordnen.
- P40.13** Die Gemeinde Cremlingen wird durch die RegioBus-Linie 430 Braunschweig – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum direkt in Richtung Braunschweig erschlossen. Die regional bedeutsame Relation beschränkt sich auf den Abschnitt Braunschweig – Destedt. Die Linie übernimmt auch lokale Erschließungsfunktionen ab Cremlingen bzw. Destedt. Eine Verlängerung der Linie innerhalb

von Braunschweig zwischen Helmstedter Straße und Hauptbahnhof ist im Zuge der Umsetzung des Stadttaktes erfolgt. Weiterhin bestehen an der Helmstedter Straße Anschlüsse mit der Stadtbahnlinie 4. Mit der Verlängerung des Linienweges war eine Anpassung des gesamten Fahrtenangebotes notwendig. Die Linie 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. Mit Einführung des Stadttakts fand auch eine Neukonzeption der Erschließung dieses Bereiches statt, um die wirtschaftliche Belastung der RegioBus-Linie 430 zu verringern. Zum einen ist zu prüfen, ob sich das neue Angebot hinsichtlich der Bedürfnisse der Fahrgäste bewährt oder an entsprechenden Stellen nachgesteuert werden muss. Zum anderen ist zu prüfen, inwiefern und ob das Angebot teilweise durch Zubringerverkehre ersetzt werden kann und Verkehre in Tagesrandlagen nach Bedarf verkehren können. Grundsätzlich soll das Angebot in einem möglichst gleichen Umfang erhalten bleiben.

Die Gemeinde Sickte wird über die RegioBus-Linie 730 direkt bis ins Zentrum von Braunschweig angebunden. Am Hauptbahnhof sowie am Rathaus bestehen Übergänge zu einer Vielzahl von Linien des Stadtverkehrs und dem regionalen Verkehr.

P40.14 Im ÖPNV besteht derzeit keine Verbindung zwischen den Braunschweiger Stadtteilen im Süd-Osten (Südstadt, Mascherode) sowie dem Klinikum Salzdahlumer Straße und den östlichen Ortsteilen von Wolfenbüttel: Salzdahlum, Atzum, Ahlum und Wendessen. Hier soll eine Erschließung geprüft werden.

Das Mittelzentrum Wolfenbüttel wird über die RegioBus-Verbindung der Linie 420 an Braunschweig angebunden. Die Linie führt auf direktem und schnellem Weg über die A395 und verbindet die beiden Zentren miteinander. In Braunschweig führt der Linienweg außerdem über den Aufkommensschwerpunkt Braunschweig Hauptbahnhof. In Wolfenbüttel übernimmt die Linie im nördlichen Stadtgebiet lokale Erschließungsfunktionen und hat somit auch für den Stadtverkehr in Wolfenbüttel eine hohe Bedeutung. Mit ihrem 15-Min-Takt stellt die Linie Verknüpfungen zu allen Nahverkehrszügen am Bahnhof Wolfenbüttel her und hat daher eine hohe Bedeutung für den nördlichen Bereich Wolfenbüttels. Darüber hinaus bietet die RegioBus-Linie auf Relation Braunschweig – Wolfenbüttel eine Ergänzung zu den SPNV-Linien RB42/43 Bad Harzburg/Goslar – Braunschweig und RB45 Schöppenstedt – Braunschweig.

P40.15 Die sehr hohe Gesamtmobilität zwischen den beiden Städten erfordert ein entsprechend dicht getaktetes Fahrtenangebot, weshalb in der Laufzeit des NVP 2016 bereits umfangreiche Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen in der Neben- und Schwachverkehrszeit umgesetzt wurden. Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Mobilität ist die Einführung einer direkten Verbindung zwischen Wolfenbüttel und den südlichen Stadtteilen von Braunschweig zu prüfen, insbesondere Stöckheim, Melverode, Heidberg und Südstadt. Zu untersuchen wäre, welche Ziele im Stadtgebiet Braunschweig und in Wolfenbüttel die meisten Fahrgastpotenziale auslösen bzw. die Attraktivität für den ÖPNV stärken können. Ferner sind die Auswirkungen auf die Nachfrage der RegioBus-Verbindung zu betrachten.

P40.16 Die Aufnahme der derzeit fehlenden direkten Verbindung zwischen den Stadtteilen Leiferde und Stöckheim soll mit der Ertüchtigung der Fischerbrücke für den Kfz-Verkehr umgesetzt werden. Mit der neuen Brücke über die Oker wäre darüber hinaus eine Anbindung an die Stadtbahn in Stöckheim möglich. Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Bahnhalt punktes in Leiferde sind langfristig die Verknüpfungsfunktionen und eine Neuorganisation der Buslinien im Umfeld zu prüfen.

P40.17 Im Süden von Braunschweig verkehrt zwischen den Oberzentren Salzgitter und Braunschweig die RegioBus-Linie 620 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig, welche die Stadtteile Salzgitter-

Thiede und -Steterburg an Braunschweig anbindet. Eine Durchbindung erfolgt ab SZ-Steterburg im Wechsel als Linie 602 von/nach Salzgitter-Lebenstedt bzw. als RegioBus-Linie 790 von/nach Wolfenbüttel. Innerhalb von Braunschweig verkehrt die 620 direkt ins Zentrum bis zum Rathaus. Dieses Konzept wurde im Sommer 2019 umgesetzt. Es ist u. a. zu prüfen, ob sich der Linienverlauf innerhalb der Stadt Braunschweig bewährt. Die Verbindung zum Hauptbahnhof wurde mit der Umsetzung aufgegeben. Die angestrebten Verknüpfungsoptionen im Stadtgebiet Braunschweig zum und vom Bahnhof sind jedoch nicht optimal. Die RegioBus-Linie ist dem Teilnetz 62 zugeordnet, in dem die Verkehrsbeziehungen im Raum Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel beschrieben sind.

P40.18 Die Linie 445 verbindet die südwestlich in der Gemeinde Vechelde liegenden Ortschaften Vallstedt, Alvesse, Wierthe Sonnenberg und Groß Gleidingen mit Braunschweig. Am Donauknoten in der Weststadt bestehen Übergänge zur Stadtbahn in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Die Verbindung von/nach Lengede wird seit Ende 2016 von der Linie 516 übernommen. Das Bedienungsangebot ist hinsichtlich der Zielvorgaben in Kapitel D3.1 auszuweiten. Hierbei wäre auch der Einsatz flexibler Bedienformen zu prüfen.

P40.19 Bei der Umsetzung des Bahnhaltdepot Braunschweig-West ist zu prüfen, die Linienführung der 445 anzupassen und Übergänge zu den SPNV-Verbindungen RE30 und RE60/70 herzustellen.

Die RegioBus-Linie 450 führt von Vechelde aus über Wedtlenstedt nach Braunschweig und bietet für die in dieser Relation ausgeprägte Mobilität ein gutes Angebot. Ende 2016 wurden weitere Angebotsausweitungen umgesetzt. Durch die Taktverdichtungen an allen Wochentagen und die Ausweitung der Bedienungszeiträume konnte die Attraktivität der Verbindung nochmals gesteigert werden. In Vechelde ist der RegioBus an den Schienenverkehr der RE60/70 verknüpft. Dort bestehen Übergänge sowohl in Richtung Braunschweig als auch in Richtung Peine – Hannover – Minden – Rheine/Bielefeld.

P40.20 Zu prüfen ist eine Anbindung des Bahnhofes Vechelde mit den westlichen Stadtteilen Lamme und Kanzlerfeld, insbesondere einer Verbindung 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 mit einer solchen Verbindung besonders den Arbeitnehmern der Einrichtungen eine Alternative zum MIV geboten werden.

Über die RegioBus-Verbindung 560 Wipshausen – Wendeburg – Bortfeld – Braunschweig wird die Verbindung aus der Gemeinde Wendeburg an Braunschweig sichergestellt. Die Linie ist dem Teilnetz 52 zugeordnet.

Nachtverkehrsnetz

P40.21 In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verkehren die wichtigsten Stadtverkehrslinien in einem 70-Min-Takt ab der Haltestelle Rathaus. Die letzten Nachtverkehrsfahrten beginnen um 03:30 Uhr. Nach Einführung des Braunschweiger Nachtverkehrs Ende 2014 und einiger Angebotsanpassungen nach einer Probezeit von einem Jahr hat sich das Angebot gut etabliert. Zu prüfen ist deshalb, das Nachtverkehrsangebot auf die Nächte vor gesetzlichen Feiertagen auszuweiten. Dies könnte für folgende Feiertage gelten: Ostermontag, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Tag der Deutschen Einheit und Reformationstag. Vor dem Tag der Arbeit erfolgt bereits ein Nachtverkehrsangebot.

Weitere Verkehrsplanungen

Das Stadtbus- und Stadtbahnangebot innerhalb der Stadt Braunschweig soll fortlaufend nachfragegerecht angepasst werden. Im Rahmen der Untersuchung des Stadtbahnkonzeptes wurde ein Zielnetz

verabschiedet, welches es nun nach und nach umzusetzen gilt. Mit der Umsetzung des Stadttaktes 2019 ist der erste Schritt dahin erfolgt. Zielsetzung sollte weiterhin sein, die Stadtbahn zu stärken.

P40.22 In diesem Zusammenhang ist im Einzelfall zu prüfen, ob einbrechende Linien an festen Umsteigepunkten mit der Stadtbahn verknüpft werden können. Die Vorteile einer Brechung sollten im Fahrgastinteresse die Nachteile überwiegen und sollten gewisse Voraussetzungen erfüllen:

- Zeitvorteile für die Fahrgäste
- ausreichende Kapazitäten in den Stadtbahnen
- verkehrliche Sicherheit und Attraktivität der Umsteige-Infrastruktur
- bequemer Umstieg für die Fahrgäste; Sicherheitsgefühl muss für 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.

P40.23 Weitergehend sind dabei auch die begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen in der Braunschweiger Innenstadt zu betrachten. Im Rahmen der Stadtentwicklung ist die Zielsetzung, die Aufenthaltsqualität für die Bürger zu verbessern und deshalb die Minimierung von Aufstellflächen für ÖSPV-Fahrzeuge zu erreichen, welche für Wende- und Pausenzeiten benötigt werden. U. a. ist vor diesem Hintergrund eine Neuordnung der Abstellmöglichkeiten im Bereich der Wilhelmstraße zu prüfen und auch stadtgestalterisch abzuwägen, an welchen Stellen erforderliche Flächen erhalten, geschaffen bzw. umgewidmet werden.

P40.24 Zur Steigerung der Verlässlichkeit und Beschleunigung der Fahrzeiten ist eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen weiter auszubauen und zu verbessern. Der Einsatz dynamischer Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV ist gemäß den technischen Regelwerken für die Lichtsignalsteuerung vorzusehen. Gemäß des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Braunschweig aus dem Jahr 1998 ist eine Bevorrechtigung der Stadtbahnen und Busse an Lichtsignalanlagen sowie die Einrichtung von ÖV-Spuren an Knoten in Zufahrt zur Innenstadt dringend erforderlich. Darüber hinaus ist die Separierung des straßengebundenen ÖV auf eigene Busspuren an neuralgischen Punkten auszuweiten.

P40.25 Eine weitere Stärkung des ÖPNV kann durch die Einrichtung neuer, günstig gelegener P+R- und B+R-Anlagen erfolgen, um vor allem die Attraktivität für den ÖPNV von außerhalb zu erhöhen. Bei der Planung zum Ausbau des Stadtbahnnetzes sollte dies berücksichtigt werden. Eine zunehmende multimodale Mobilität 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. Die Fahrzeuge im Busbereich weisen eine hundertprozentige Barrierefreiheit auf. Die Stadtbahnen sind voraussichtlich ab Ende 2019 vollständig barrierefrei. Die Stadtbahnhaltestellen im Stadtgebiet sind nahezu vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Ausbauhöhe soll auf 24 cm über Schienenoberkante angehoben werden. Damit erübrigt sich der bisher noch erforderliche Einsatz der Klapprampen. Der barrierefreie Einstieg wird damit weiter verbessert und der Fahrtverlauf beschleunigt. Die Anhebung der Haltestellen soll im Zuge von anstehenden Gleissanierungen im Bereich der jeweiligen Haltestellen erfolgen. Bei der Sanierung von Bushaltestellen wird das von der Stadt Braunschweig entwickelte Ausbauprogramm angewendet. Die dort vorgenommene Priorisierung ist u. a. mit dem Behindertenbeirat abgestimmt und entspricht den Vorgaben zur Umsetzung der Barrierefreiheit an Zugängen des öffentlichen Nahverkehrs.

P40.26 Neben der reinen Barrierefreiheit ist auch die qualitative Ausstattung an Haltestellen zu verbessern, welche die Aufenthaltsqualität steigern und den Komfort für die Fahrgäste erhöht. Mit solchen infrastrukturellen Maßnahmen kann die Attraktivität des den ÖPNV weiter gesteigert werden.

Für das Stadtgebiet Braunschweig sind Planungen für neue SPNV-Zugangsstellen in Braunschweig-West (früher Broitzem), Leiferde und Bienrode in der sogenannten Stationsoffensive der DB Station&Service und des Landes Niedersachsen enthalten. Die Planungen wurden 2019 begonnen. Die Stationen werden vorbehaltlich einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung realisiert. Die Realisierung ist während der Laufzeit des NVP 2020 vorgesehen. Deshalb wurden in enger Abstimmung mit dem Regionalverband von Seiten der Stadt Aufträge für die Bahnhofsumfeldplanung ausgelöst. Zusätzlich wird es eine Station Kralenriede geben, die als Kreuzungsbahnhof für den Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Gifhorn-Stadt notwendig ist. Die Station wird nach aktuellem Stand südlich des Bahnüberganges Steinriedendamm liegen. Auch hier ist die Ausgestaltung des Umfeldes sowie die Anbindung durch den Busverkehr zu prüfen.

P40.27 Alle Stationen sind als Verknüpfungspunkte mit dem ÖSPV geplant. Planungen zur Anpassung der Stadtbahn- und Busverkehre sind deshalb frühzeitig aufzunehmen und entsprechend umzusetzen. Ziel dabei ist u. a. die nahe gelegenen Siedlungsbereiche besser und attraktiver an den regionalen Schienenverkehr anzubinden. Darüber hinaus können Fahrgastströme umgelenkt und verteilt werden, um so gewisse Streckenabschnitte besser auszulasten bzw. zu entlasten.



Prüfaufträge Teilnetz 40

P40.1	Prüfung zur Umsetzung weitergehender Maßnahmen des Stadttaktes
P40.2	Anpassungen im Busnetz im Rahmen des Stadtbahnausbau
P40.3	Zukünftiger Netzknoten Helmstedter Straße in Verbindung mit Stadtbahnausbau
P40.4	Optimierung Netzknoten Erfurtplatz zur attraktiven Umstiegsstation
P40.5	Neukonzeption Busliniennetz im Bereich Lindenberg und Rautheim
P40.6	Perspektivische Prüfung der Verbindungen zwischen den Stadtteilen und zu anderen Teilnetzen
P40.7	Einsatz von flexiblen Angeboten in Schwachlastzeiten und -räumen
P40.8	Erprobung autonomer Bus-/Shuttle-Verkehre
P40.9	Umsetzung der Neuordnung Schwülper – Braunschweig
P40.10	Infrastrukturelle Maßnahmen am Netzknoten Stadion im Zusammenhang mit der Neukonzeption Schwülper – Braunschweig
P40.11	Anpassung des Linienverlaufs der RegioBus-Linie 230 im Stadtgebiet Braunschweig
P40.12	Anpassung des Busverkehrsangebotes im Bereich Weddel an den tatsächlichen Bedarf; Neuordnung 427 / Verlängerung 740
P40.13	Überprüfung der Neukonzeption der RegioBus-Linie 430; ggf. Prüfung von Zubringer- und Bedarfsverkehren
P40.14	Einrichtung ÖPNV-Verbindung zwischen Braunschweig Süd-Ost und Wolfenbüttel Nord-Ost (Klinikum Salzdahlumer Str.)
P40.15	Einrichtung ÖPNV-Verbindung zwischen Wolfenbüttel und den südlichen Stadtteilen
P40.16	Einrichtung Direktverbindung zwischen Leiferde und Stöckheim; langfristig Anbindung der neuen Bahnstation Leiferde
P40.17	Überprüfung der Neuordnung RegioBus-Linie 620 SZ-Thiede – Braunschweig; Linienweg innerhalb von Braunschweig
P40.18	Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie 445 hinsichtlich der Zielvorgaben
P40.19	Perspektivische Anbindung der Linie 445 an neuen Bahnhofpunkt BS-West
P40.20	Errichtung einer ÖPNV-Verbindung zwischen Vechelde – Lamme – Forschungsinstitute
P40.21	Ausweitung auf Vorfeiertage des Nachtverkehrs
P40.22	Verknüpfung von einbrechenden Linien mit der Stadtbahn (Brechung)
P40.23	Prüfung von Abstellflächen am Endhaltepunkt Wilhelmstraße
P40.24	Ausweitung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen
P40.25	Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen
P40.26	Verbesserungen der qualitativen Ausstattung an den Zugangsstellen
P40.27	Bus- und Stadtbahnanbindungen an neue Bahnstationen

E 3.13/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 40

Stadt Braunschweig (Stand 31.01.2019)

Stadtkern	4.884	Hermannshöhe	4.846	Mastbruch	357
Hagen	3.255	Rothenburg	9.682	Lindenberg	2.722
Altewiek	1.884	Weinberg	8.916	Südstadt	2.767
Hohetor	1.824	Alt-Lehndorf	1.297	Heidberg	7.679
Neustadt	2.397	Siedlung Lehndorf	4.934	Melverode	3.745
Altes Hochschulv.	4.425	Ölper Holz	947	Broitzem	5.865
Am Hagenring	12.627	Kanzlerfeld	3.793	Geitelde	1.127
Prinzenpark	13.946	Bundesanstalten	130	Stiddien	214
Viewegs Garten	3.267	Völkenrode	1.741	Timmerlah	2.274
Bürgerpark	3.913	Watenbüttel	2.544	Lamme	5.023
Wilhelmitor-Süd	8.321	Ölper	1.494	Wenden	4.057
Wilhelmitor-Nord	5.825	Schwarzer Berg	4.730	Harxbüttel	683
Petritor-Ost	9.547	Veltenhof	2.730	Thune	1.539
Petritor-West	3.517	Hafen	166	Waggum	3.255
Petritor-Nord	5.904	Rühme-West	156	Bevenrode	1.617
Nordbahnhof	3.969	Rühme-Ost	1.503	Hondelage	3.729
Neues Hochschulv.	1.601	Vorwerksiedlung	1.267	Dibbesdorf	1.425
Gliesmarode	4.063	Siegfriedviertel	7.476	Volkmarode	4.077
Riddagshausen	605	Schuntersiedlung	1.689	Schapen	1.632
Hauptfriedhof	890	Kralenriede	3.633	Rautheim	3.432
Hauptbahnhof	1.027	Bienrode	1.815	Mascherode	3.835
Bebelhof	2.985	Querumer Forst	2.247	Stöckheim	6.385
Zuckerberg	995	Querum	3.973	Leiferde	1.912
Am Südsee	53	Pappelberg	2.657	Rüningen	2.940
Gartenstadt	1.967	Naturschutzgebiet	33	Gesamt	250.381

E 3.13/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	1.771	1.389	23.884	27.043
Salzgitter	1.254	903	22.641	24.798
Papenteich	790	587	15.422	16.799
Wolfsburg	1.310	525	14.539	16.373
Cremlingen	818	415	10.919	12.152

>>

Fortsetzung: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40
Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Vechelde	899	528	9.820	11.247
Region Hannover	2.141	110	5.689	7.940
Sickte	564	163	6.942	7.669
Wendeburg	341	188	5.927	6.456
Lehre	463	272	4.749	5.484
Gifhorn	129	170	4.851	5.150
Peine	329	161	4.614	5.104
Elm-Asse	204	52	4.226	4.481
Königslutter am Elm	295	99	3.522	3.915
Lengede	113	50	2.730	2.892
Helmstedt	162	61	1.896	2.119
Isenbüttel	19	35	1.906	1.961
Magdeburg/LK Börde	419	12	1.529	1.960
Ilse	41	42	1.777	1.860
LK Hildesheim	154	38	1.655	1.847
Meinersen	21	26	1.741	1.788
LK Harz	38	8	1.475	1.521
Edemissen	12	20	1.384	1.415
Oderwald	23	13	1.233	1.269
Goslar	90	27	1.008	1.125
LK Göttingen	181	4	611	795
Nord-Elm	48	7	640	695
Schöningen	15	15	653	682
LK Celle	47	19	614	680
Liebenburg	12	5	633	649
Schladen-Werla	34	7	563	603
Wesendorf	18	10	483	511
Heeseberg	4	4	500	508

Samtgemeinde Papenteich
Gemeinde Lehre
Gemeinde Vechelde
Stadt Wolfenbüttel

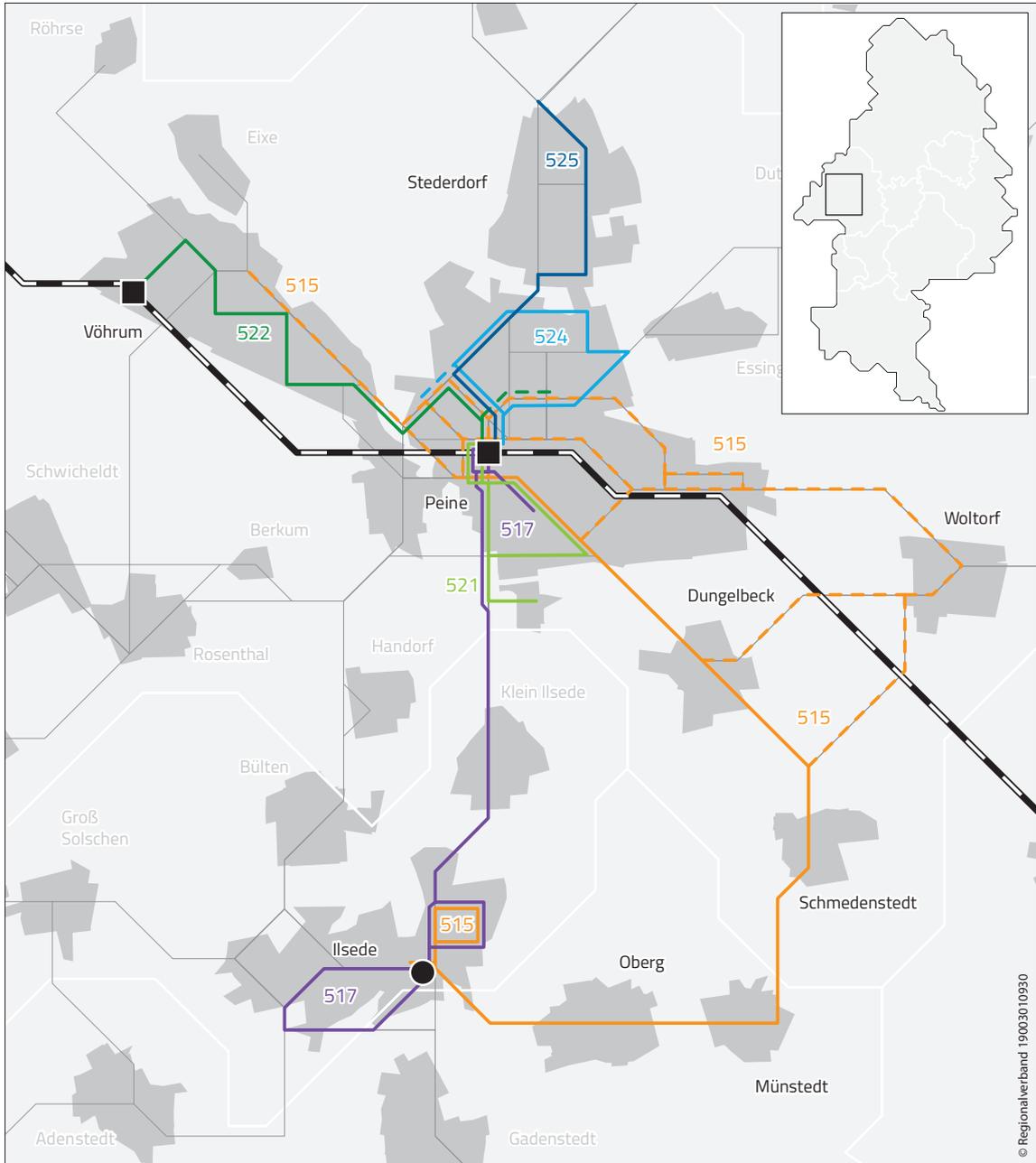
s. Teilnetz 15
s. Teilnetz 32
s. Teilnetz 52
s. Teilnetz 70

E 3.14

Teilnetz 50 Peine – Ilsede

E 3.14
Karte

Teilnetz 50 Peine – Ilsede



Genehmigte Linien Teilnetz 50

Linie	Linienverlauf		Genehmigungslaufzeit
KVM 515	Groß Ilsede – Oberg – Münstedt – Schmedenstedt – Dungenbeck (– Woltorf) – Peine		31.10.2024
KVM 517	Peine Bhf. – Ilsede – Peine Bhf.		31.10.2024
KVM 521	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Klinikum		31.10.2024
KVM 522	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Vöhrum Bahnhof		31.10.2024
KVM 524	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Oststadt – Peine Bahnhof		31.10.2024
KVM 525	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Stederdorf – Peine Bahnhof		31.10.2024

Netzknoten Teilnetz 50

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Ilsede	ZOB	Bus/Bus	501, 503, 504, 515, 517, 530, 531	
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500, 502, 505, 506, 509, 512, 514, 515, 517, 521, 522, 524, 525, 530, 531	RE60 RE70
Vöhrum	Bahnhof	Bus/Zug	522	RE60 RE70

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

- P50.1** 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 einem konsequenten Stundentakt bietet bzw. den Zielvorgaben in den Kapiteln D2.2 und D3.1 entspricht. Anzustreben ist auch eine vergleichbare Angebotsqualität für alle Stadtteile, wobei die Einwohnerdichte bzw. die Fahrgastnachfrage mit in die Angebotsgestaltung einbezogen werden sollte. In Zeiten und Räumen geringer Nachfrage ist dagegen die Einführung einer einheitlichen flexiblen Bedienung für das gesamte Stadtgebiet zu prüfen.
- P50.2**
- P50.3**
- P50.4** Die Stadt Peine liegt an der Eisenbahnstrecke RE60/70 Braunschweig – Hannover – Rheine/Bielefeld. Auf dieser Strecke wird von Montag bis Sonntag ein leicht versetzter Halbstundentakt angeboten. Im Dezember 2017 wurden dazu zunächst die bestehenden Verstärkerfahrten ganztägig und auf den Samstag ausgeweitet. Ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2018 wurde der Halbstundentakt auf den Sonntag ausgeweitet. Die Bahnstationen Peine und Vöhrum sind damit gut an den regionalen Schienenverkehr angeschlossen. Hinsichtlich dieser Angebotsausweitungen sind alle Busverkehrslinien dahingehend zu überprüfen, ob Anschlusssituationen an den SPNV optimiert werden können.

Stadtbusnetz

Das Netz des Stadtbusverkehrs in Peine umfasst vier Linien, welche die Stadtteile Vöhrum (522), Stederdorf (525) und Oststadt (524) sowie das Klinikum (521) sternförmig mit dem ZOB an der Bahnstation 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 den Stadtkern angebunden.

- P50.5** In Richtung Norden erfolgt die Anbindung der Ortsteile Stederdorf und Wendesse über die Regio-Bus-Linie 500 Peine – Edemissen. Eine wesentliche Aufgabe dieser Linie ist, die Anschlüsse an die SPNV-Verbindungen RE60/70 am Bahnhof Peine sicherzustellen. Zu prüfen ist eine Anpassung und Ausweitung des Angebotes hinsichtlich der Vorgaben des Kapitels D2.2. Außerdem sind die Verknüpfungen zu den weitergehenden Verkehren am Bahnhof Peine zu überprüfen, insbesondere an die verbesserten SPNV-Verbindungen in bzw. aus Richtung Hannover und Braunschweig.
- P50.6** Stederdorf wird neben der regionalen Linie auch durch die Stadtbuslinie 525 bedient, welche zusätzlich das Gewerbegebiet Nord erschließt. Ende 2018 erfolgte eine Änderung des Linienverlaufes. Zum einen werden zusätzliche Ziele des Gewerbegebietes erschlossen und zum anderen erfolgt die Bedienung in beide Richtungen auf dem gleichen Linienweg. Bisher erfolgte der Verlauf als Schleifenfahrt im Bereich des Gewerbegebietes und Stederdorf. Diese Angebotsänderung soll zunächst für ein Jahr erprobt werden. Bis Ende 2019 ist daher zu prüfen, ob sich das neue Bedienungskonzept bewährt und von den Fahrgästen angenommen wird. Am Bahnhof bietet die Linie Anschlüsse an die Zugverbindungen sowie den anderen Busverkehren.
- P50.7** Das nordöstliche Stadtgebiet, mit den Bezirken Gunzelnfeld, Duttonstedt und Essinghausen, wird von der lokalen Linie 509 Peine – Wipshausen bedient. Das Bedienungsangebot ist hinsichtlich der Vorgaben in Kapitel D3.1 ausbaufähig und für Pendler sowie für die Nutzung in der Freizeit attraktiver zu gestalten. Das Gunzelnfeld (Nordstadt) wird von der Stadtbuslinie 524 in einer Schleifenfahrt an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden.
- P50.8** Der nördlich des Stadtkerns liegende Bezirk Maschland ist nur peripher über die Haltestellen in der Werder Straße sowie auf der Bundestraße 444 (Celler Straße/Schwarzer Weg) an den ÖPNV angebunden. Hier fehlt es an einer direkten Erschließung des Wohngebietes, insbesondere im Bereich der Sundernstraße/Kammerwiesen, wo neben den Wohngebieten zwei Seniorenheime liegen. Da dieser Bereich nicht mit den üblichen Fahrzeugen befahren werden kann, soll hier probeweise eine Erschließung durch kleinere Fahrzeuge erfolgen.
- P50.9** Die Kernstadt von Peine ist sternförmig aus allen Stadtteilen und den umliegenden Orten angebunden und mindestens über den nahegelegenen Bahnhof südlich der Innenstadt gut zu erreichen. Kurze Wege zum Mittelpunkt der Innenstadt, rund um den Bereich des Marktplatzes, bieten die Haltestelle in der Luisenstraße im Süden sowie die Zugangsstellen in der Werderstraße (Rosenhagen, Marktstraße und Bodenstedtstraße). Eine Möglichkeit, die Innenstadt auch regional besser anzubinden, wäre eine Änderung des Linienweges der RegioBus-Linie 500 über die Werder Straße. Der Aufkommensschwerpunkt Innenstadt könnte so direkter angebunden werden. Dabei wären u. a. verschiedene Faktoren zu berücksichtigen: die Einhaltung der Umlaufzeiten für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb, Entfall der Bedienung auf dem Schwarzen Weg sowie ggf. eine Konkurrenzierung zur Stadtbuslinie 525.
- P50.10** Eine weitere Verbesserung zur Anbindung der Kernstadt könnte durch Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich des Schützenplatzes möglich sein. In der näheren Umgebung befinden sich neben dem Gymnasium „Am Silberkamp“ u. a. die Agentur für Arbeit, der Stadtpark sowie das Gewerbegebiet Woltorfer Straße. Mit den Stadtbuslinien 522, 524 und 525, dem RegioBus 500 und weiteren lokalen Linien würden sich die Wege zu diesen Zielen verkürzen. Dies bedarf jedoch einer umfangreichen Prüfung bzgl. der Verkehrssicherheit, -qualität, Umlaufzeit und des Platzbedarfes.
- P50.11** Im Osten liegen das Gewerbegebiet Peine Ost sowie der Stadtteil Woltorf. Diese sind über die lokale Linie 512 Wendeburg – Woltorf – Peine angebunden. Aufgrund der Verflechtungen des Grundzentrums Wendeburg mit der Kreisstadt ist diese Verbindung als starke lokale Achse zu sehen. Erste Planungen sehen u. a. eine Veränderung der Linienführung vor, wodurch der östliche Teil des Gewerbegebietes mit großen Arbeitgebern besser angebunden ist. Des Weiteren soll die Verbindung durch

eine einheitliche und durchgehende Taktung sowie verlässlichen Anschlüssen in Wendeburg und Peine attraktiver gestaltet werden.

- P50.12** Die Stadtteile Dungenbeck und Schmedenstedt, südöstlich von Peine, werden durch die Linie 515 Groß Ilsede – Oberg – Schmedenstedt – Peine bedient. Zusätzlich durchfährt die Linie die Südstadt und tangiert das Werksgelände der Peiner Träger GmbH, welches daher mit der 515 zu erreichen ist. Das Fahrtenangebot ist überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und bietet nur wenig getaktete Fahrtmöglichkeiten. Neben den Schülerverkehrsfahrten sind die übrigen Fahrten so gelegt, dass eine Anbindung an die Züge am Bahnhof Peine ermöglicht wird. Das Fahrtenangebot ist dahingehend zu verbessern und auszuweiten, dass die Linie für Pendler und Freizeit besser nutzbar wird.
- P50.13** Die Südstadt sowie das Klinikum sind über die Stadtbuslinie 521 angebunden. Die Linie hält von Montag bis Samstag ein gutes Fahrtenangebot im 30-Min-Takt vor. Sonntag wird ein 120-Min-Takt angeboten. Die Verbindung bietet damit für das Klinikum eine relativ gute Anbindung, sowohl für die Mitarbeiter als auch für Patienten und Besucher. Zu prüfen sind Ausweitungen Montag- bis Freitagabend sowie Sonntagvormittag. Eine bessere Erschließung der neu entstandenen Wohngebiete im Umfeld des Klinikstandortes wäre durch die Einrichtung neuer Haltestellen sinnvoll.
- P50.14** Montag bis Samstag ein gutes Fahrtenangebot im 30-Min-Takt vor. Sonntag wird ein 120-Min-Takt angeboten. Die Verbindung bietet damit für das Klinikum eine relativ gute Anbindung, sowohl für die Mitarbeiter als auch für Patienten und Besucher. Zu prüfen sind Ausweitungen Montag- bis Freitagabend sowie Sonntagvormittag. Eine bessere Erschließung der neu entstandenen Wohngebiete im Umfeld des Klinikstandortes wäre durch die Einrichtung neuer Haltestellen sinnvoll.
- P50.15** Südwestlich liegen die zu Peine gehörenden Ortschaften Schwiecheldt, Rosenthal, Berkum, Handorf sowie das Gebiet südliche Aue bzw. Horst. Diese Bereiche werden von der RegioBus-Linie 502 Hohenhameln – Peine und der lokalen Linie 503 Groß Ilsede – Peine erschlossen. Die Linien sind dem Teilnetz 53 zugeordnet. Die Bedienungsangebote sind hinsichtlich der Zielvorgaben zu überprüfen.
- P50.16** Im Westen liegen die Stadtteile Telgte, Vöhrum, Eixe und Röhre. Die Stadtverkehrslinie 522 erschließt die Wohngebiete von Telgte und Vöhrum und bindet den Bahnhof Vöhrum und Peine an. Die Fahrzeiten sind dahingehend zu überprüfen, möglichst an beiden Bahnstationen verbesserte Anschluss-situationen herzustellen. Darüber hinaus ist eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden zu prüfen, um die Linie auch für den Freizeitverkehr interessanter zu gestalten. Die lokale Buslinie 505 Röhre – Abbensen – Vöhrum – Peine ist dem Teilnetz 51 zugeordnet. Sie stellt die Verbindung zu den Ortschaften Röhre und Eixe sicher. Eine wesentliche Funktion der Linie ist darüber hinaus die Verbindung zwischen dem ZOB am Bahnhof und dem Schulzentrum in Vöhrum. Von Montag bis Samstag bietet die Linie eine ausreichende Bedienung. Sonntag hingegen ist die Einführung eines Bedienungsangebotes zu prüfen, zum Beispiel durch Bedarfsbedienungsangebote.
- P50.17** die Wohngebiete von Telgte und Vöhrum und bindet den Bahnhof Vöhrum und Peine an. Die Fahrzeiten sind dahingehend zu überprüfen, möglichst an beiden Bahnstationen verbesserte Anschluss-situationen herzustellen. Darüber hinaus ist eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden zu prüfen, um die Linie auch für den Freizeitverkehr interessanter zu gestalten. Die lokale Buslinie 505 Röhre – Abbensen – Vöhrum – Peine ist dem Teilnetz 51 zugeordnet. Sie stellt die Verbindung zu den Ortschaften Röhre und Eixe sicher. Eine wesentliche Funktion der Linie ist darüber hinaus die Verbindung zwischen dem ZOB am Bahnhof und dem Schulzentrum in Vöhrum. Von Montag bis Samstag bietet die Linie eine ausreichende Bedienung. Sonntag hingegen ist die Einführung eines Bedienungsangebotes zu prüfen, zum Beispiel durch Bedarfsbedienungsangebote.
- P50.18** 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. Die Herausforderung besteht daher darin, das ÖPNV-Angebot vor allem für Pendler, Gelegenheitsnutzer und für den Freizeitverkehr attraktiver zu gestalten. Insbesondere sind Fahrtenangebote zu den Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern zu überprüfen und möglichst nachfragegerecht an die Schichtzeiten der Betriebe anzupassen.

Zusammenfassend 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. Solch ein ausgeweitetes Bedienungsangebot könnte z. B. bei Großveranstaltungen für die An- und Abreise der Besucher getestet werden.

Ilsede – Peine

P50.19 Aufgrund der starken Verflechtung und einer ausgeprägten Mobilität zwischen Ilsede und Peine ist das Nahverkehrsangebot in dieser Relation zu optimieren. Dies erfordert eine umfassende Abstimmung der Linien 503, 515, 517 und der RegioBus-Linie 530. Diese Linien bieten auf verschiedenen Fahrtverläufen und unterschiedlichem Bedienungsangebot schon heute ein umfangreiches Angebot, welches jedoch zum Teil ausbaufähig und optimierungsfähig ist. Bei einer Neuordnung bzw. Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Bereich Ilsede sind die umfangreichen Verknüpfungsfunktionen am ZOB in Ilsede zu beachten und sicherzustellen.

Die RegioBus-Linie 530 verläuft von Broistedt, Lengede und Groß Lafferde über den ZOB in Groß Ilsede auf direkten Weg nach Peine und bietet ein getaktetes Angebot. Die Schulverkehrsfahrten auf dieser Relation sind in die Linie 531 ausgelagert. Von Groß Bülten und Ölsburg aus verkehrt die Linie 517 auf gleichen Linienweg über Groß Ilsede und Klein Ilsede nach Peine. Die Linie 515 verkehrt von Groß Ilsede aus über Oberg, Münstedt, Schmedenstedt und Dungebeck nach Peine. Über die Ortschaften Bülten und Handorf verkehrt die Linie 503 zwischen Groß Ilsede und Peine.

P50.20 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. Dabei ist außerdem die Angebotsverdichtung auf der SPNV-Verbindung RE60/70 zu berücksichtigen und ggf. Anschlüsse an die neuen Verbindungen zu ermöglichen. Insbesondere die Linien 517 und 530 sind besser aufeinander abzustimmen, sodass diese sich möglichst zu einem Halbstundentakt überlagern.

P50.21 Die Linie 517 sollte möglichst gut mit den Linien des Stadtbusverkehrs verzahnt werden, um am Bahnhof in Peine Anschlüsse zu allen Stadtteilen zu ermöglichen. Des Weiteren ist eine bessere Anbindung an das Klinikum Peine von und nach Ilsede über die Linie 517 anzustreben, um sowohl Patienten und Besuchern als auch den Mitarbeitern eine Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

E 3.14/3 Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 50

P50.1	Vertaktung des Stadtbussystems mit konsequenten Stundentakt bzw. nach Zielvorgaben
P50.2	Errichtung einer vergleichbaren Angebotsqualität für alle Stadtteile
P50.3	Aufbau von flexiblen Bedienungen in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage im gesamten Stadtgebiet
P50.4	Optimierung von Anschlusssituationen an das SPNV-Angebot
P50.5	Anpassung des Angebotes der RegioBus-Linie 500 hinsichtlich der Zielvorgaben und Überprüfung der Verknüpfungsfunktionen am Bahnhof Peine
P50.6	Überprüfung des neuen Bedienungskonzeptes der Linie 525
P50.7	Anpassung des Angebotes der Linie 509 hinsichtlich der Zielvorgaben; Verbesserungen für Pendler und Freizeitverkehre
P50.8	Probetrieb zur Erschließung des Bezirks Maschland mit Kleinfahrzeugen
P50.9	Überprüfung des Linienweges der RegioBus-Linie 500 in der Innenstadt
P50.10	Einrichtung der Haltestelle Schützenplatz

>>

Fortsetzung: Prüfaufträge Teilnetz 50

P50.11	Angebotsverbesserungen der Linie 512; bessere Anbindung des Gewerbegebietes Ost; Verknüpfungen in Peine und Wendeburg
P50.12	Verbesserung des Fahrtenangebotes auf der Linie 515; Verbesserungen für Pendler und Freizeitverkehre
P50.13	Angebotsausweitungen der Linie 521 Montag- bis Freitagabend und Sonntagvormittag
P50.14	Einrichtung neuer Haltestellen zur besseren Erschließung der Wohngebiete nahe des Klinikums
P50.15	Überprüfung des Angebotes der Linien 502 und 503 hinsichtlich der Zielvorgaben
P50.16	Verbesserung der Anschlüsse der Linie 522 an den Bahnhöfen; Ausweitung des Fahrtenangebotes in den Abendstunden
P50.17	Einführung Bedarfsverkehre auf der Linie 505 an Sonntagen
P50.18	Angebotsverbesserungen diverser Linien für Pendlerverkehre; nachfragegerechte Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern an Schichtzeiten
P50.19	Test eines ausgeweiteten Bedienungsangebotes bei Großveranstaltungen (ggf. mit differenzierter Bedienung)
P50.20	Optimierung/Abstimmung der vorhandenen Verkehre auf der Relation Peine – Ilsede; Überlagerung der Angebote der Linien 517 und 530
P50.21	Anschlussoptimierung der Linie 517 zum Stadtverkehr; Verbesserung der Anbindung an das Klinikum Peine von/nach Ilsede

Einwohnerzahl Teilnetz 50

E 3.14/4
Tabelle

Stadt Peine (Stand 31.01.2019)

Berkum	288	Röhrse	245
Dungelbeck	1.863	Schmedenstedt	981
Duttenstedt	1.030	Stederdorf	5.540
Eixe	627	Schwicheldt	1.293
Essinghausen	1.762	Vöhrum	6.927
Handorf	884	Wendesse	165
Kernstadt	26.025	Woltorf	1.988
Rosenthal	1.113	Gesamt	50.731

Gemeinde Ilsede (Stand 31.01.2019)

Adenstedt	1.947	Klein Ilsede	1.887
Bülten	1.786	Münstedt	955
Gadenstedt	2.372	Oberg	2.179
Groß Bülten	1.444	Ölsburg	2.860
Groß Ilsede	2.801	Solschen	1.066
Groß Lafferde	2.680	Gesamt	21.977

E 3.14/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 50

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Peine

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Ilsede	833	912	10.272	12.017
Region Hannover	1.008	88	7.286	8.382
Edemissen	190	278	7.684	8.152
Braunschweig	330	165	4.626	5.122
Wendeburg	47	122	3.062	3.231
Hohenhameln	60	66	2.625	2.751
Vechelde	62	59	1.960	2.081
Salzgitter	13	38	1.661	1.712
Meinersen	2	11	927	940
Lengede	16	16	798	829
LK Hildesheim	26	10	681	717
Papenteich	1	8	608	617

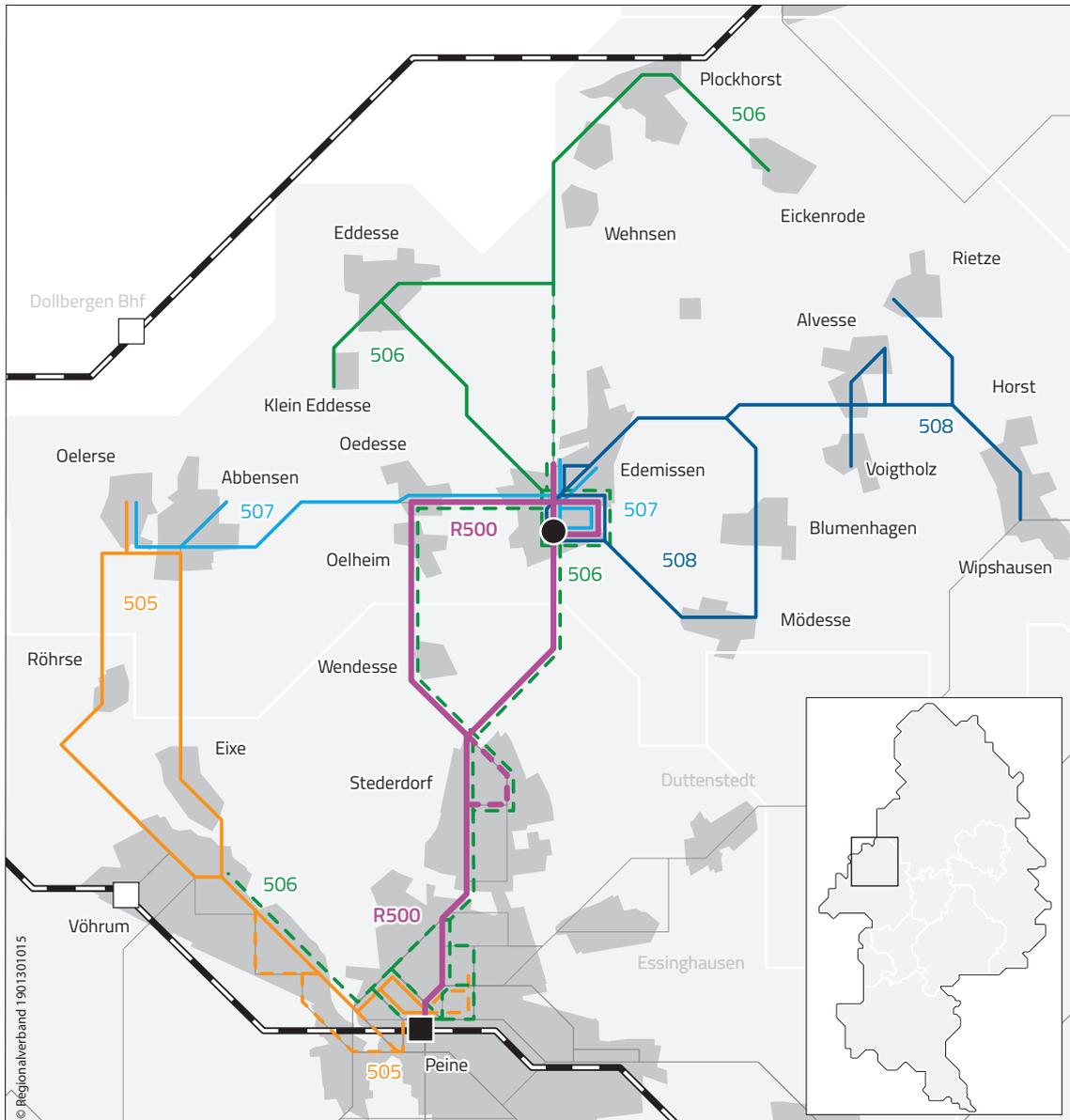
Gemeinde Ilsede

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Peine	833	928	10.279	12.039
Region Hannover	218	18	2.108	2.343
Hohenhameln	152	62	2.096	2.311
Salzgitter	6	33	1.997	2.035
Braunschweig	41	39	1.771	1.851
Lengede	86	46	1.313	1.445
LK Hildesheim	8	13	1.135	1.155
Vechelde	7	17	751	775

Teilnetz 51 Edemissen

E3.15

Teilnetz 51 Edemissen

E3.15
Karte

Genehmigte Linien Teilnetz 51

E3.15/1
Tabelle

Linie	Linienvverlauf	Genehmigungslaufzeit
ONS 500	Peine – Edemissen – Peine	31.12.2028
ONS 505	Peine – Vöhrum – Abbensen – Röhrse	31.12.2028
ONS 506	Eickenrode – Eddesse – Edemissen – Peine	31.12.2028
ONS 507	Oelerse – Edemissen (– Dollbergen)	31.12.2028
ONS 508	Edemissen – Rietze – Wipshausen	31.12.2028

E 3.15/2

Tabelle

Netzknotten Teilnetz 51

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Edemissen	Rathaus	Bus/Bus	500, 506, 507, 508	
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500, 502, 505, 506, 509, 512, 514, 515, 517, 521, 522, 524, 525, 530, 531	RE60 RE70

Das Teilnetz 51 umfasst den Bereich der Gemeinde Edemissen mit der RegioBus-Verbindung Edemissen – Peine und den lokalen Linien. Die Konzession für das Teilnetz ging zum 1. Januar 2019 an die Busgesellschaft Omnibus-Nahverkehrs-Service GmbH (ONS). Das Unternehmen hat mit der Übernahme der Verkehre auch in eine Optimierung des Bedienungsangebotes investiert, insbesondere in Tagesrandlagen sowie am Wochenende.

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.

- P51.1** Das Bedienungskonzept ist so konzipiert, dass Anschlüsse am Bahnhof Peine zum RE60/70 mit einem ausreichenden Übergang ermöglicht werden. Montag bis Freitag führt der Fahrtverlauf in der geraden Stunde 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. Am Samstag und Sonntag bzw. an Feiertagen werden die Anschlüsse lastrichtungsbezogen hergestellt. Der Fahrtverlauf ist in beiden Richtungen gleich, vormittags werden die Anschlüsse an die Züge hergestellt und nachmittags von den Zügen. Die Aufrechterhaltung dieses Bedienungskonzeptes ist zu überprüfen, da das Angebot insbesondere für Gelegenheitsnutzer dieser Verbindung schwierig nachzuvollziehen ist. Im Zusammenhang der Angebotsausweitungen auf der Schienenstrecke Braunschweig – Hannover ist eine Änderung des Bedienungskonzeptes und der Anschlussbedienung an den RE60/70 zu prüfen. Weitergehend ist auch eine Ausweitung des Fahrtenangebotes hinsichtlich der Vorgaben des Kapitels D2.1 zu prüfen sowie die Verknüpfungen zu den anderen lokalen und regionalen Buslinien zu berücksichtigen.
- P51.2** Die Möglichkeit einer besseren Anbindung der Innenstadt könnte durch eine Änderung des Linienweges der RegioBus-Linie über die Werder Straße erreicht werden. Der Aufkommenschwerpunkt Innenstadt könnte so direkter angebunden werden. Dabei wären u. a. verschiedene Faktoren zu berücksichtigen: Die Einhaltung der Umlaufzeiten für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb, Entfall der Bedienung auf dem Schwarzen Weg sowie ggf. eine Konkurrenzierung zur Stadtbuslinie 525.

Lokales Bedienungskonzept

- P51.3** 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 ist in und aus Richtung Peine mit einem festen Verknüpfungspunkt in Edemissen anzustreben. Dies ist sowohl über feste lokale Linienverkehre als auch über differenzierte Bedienungsweisen zu erreichen. Dabei sind die Zielvorgaben für die Bedienungsebene 3 in Kapitel D3.1 zu beachten.
- P51.4** Analog zur Linie 531 im Teilnetz 53 ist zu prüfen, den Schülerverkehr zwischen der Gemeinde Edemissen und der Stadt Peine in eine oder mehrere Linien auszulagern, um die Fahrplanangebote über-

sichtlicher darzustellen und eine verstärkte Einheitlichkeit der Bedienungsangebote auf den Linien zu erreichen.

- P51.5** Die Buslinie 505 Rörse – Abbensen – Vöhrum – Peine stellt die Verbindung zu den Ortschaften Rörse und Eixe sicher. Eine wesentliche Funktion der Linie ist darüber hinaus die Verbindung zwischen dem ZOB am Bahnhof Peine und dem Schulzentrum in Vöhrum. Von Montag bis Samstag bietet die Linie eine ausreichende Bedienung. Sonntags hingegen ist die Einführung eines Bedienungsangebotes zu prüfen, zum Beispiel durch Bedarfsbedienungsangebote.

Wipshausen – Braunschweig

- P51.6** Die dem Teilnetz 52 zugeordnete RegioBus-Linie 560 verbindet den OT Wipshausen der Gemeinde Edemissen mit dem Oberzentrum Braunschweig. Der Abschnitt Wipshausen – Wendeburg ist als lokale Verbindung eingestuft. Gemeinsam mit dem Landkreis Peine und dem Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, ob die vorhandenen Verkehre in gleicher Form über die RegioBus-Verbindung weiter aufrechtzuerhalten sind oder ein neues lokales Angebotskonzept zu entwickeln ist. Im Kapitel E3.16 wird darauf genauer eingegangen.

Anbindung an den Schienenpersonenverkehr

Die Anbindung der Gemeinde Edemissen an den Schienenpersonennahverkehr erfolgt nur über die RegioBus-Linie 500 am Bahnhof Peine an die Strecke des RE60/70 Braunschweig – Peine – Hannover. Eine Verbindung zur Schienenstrecke RE30 Wolfsburg – Gifhorn – Hannover erfolgt derzeit nicht. Diese Anbindung bestand mit einigen wenigen Fahrten bis zum Dezember 2018 über die Linie 507 von und zur Station Dollbergen. Aufgrund geringer Fahrgastnachfrage, welche vermutlich auf die geringe Angebots- und Tarifattraktivität zurückzuführen ist, wurde das Fahrtenangebot mit der Übernahme der Verkehre durch des Verkehrsunternehmen ONS-Melskotte eingestellt.

- P51.7** Zusammen mit dem Verkehrsunternehmen soll gesamtheitlich geprüft werden, wie Verbindungen zu den Bahnstrecken einzurichten bzw. zu verbessern sind. Dabei sollen die nahegelegenen Bahnstationen auf beiden Strecken in die Prüfung einbezogen werden:

- RE60/70: Peine, Vöhrum, Hämelerwald
- RE30: Dollbergen, Dedenhausen, Meinersen

- P51.8** Die tarifliche Attraktivität für Anschlussfahrten mit dem RE30 in/aus Richtung Hannover ist zurzeit dadurch beschränkt, dass dafür eine weitere Fahrkarte des GVH-Tarifes benötigt wird. Voraussetzung für eine Anbindung der Gemeinde Edemissen an die Schienenstrecke RE30 ist daher eine attraktivere Tarifierung. In Kapitel E9.4 sind dahingehend Prüfaufträge beschrieben, welche die Anerkennung des GVH-Regionaltarifes sowie eines neuen VRB-Regionaltarifes auch im ÖSPV beinhalten.

E 3.15/3

Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 51

P51.1	Überprüfung des Bedienungskonzeptes der RegioBus-Linie 500 im Zusammenhang mit Anschlussherstellung RE60/70; Anpassung des Angebotes hinsichtlich der Zielvorgaben
P51.2	Überprüfung des Linienweges der RegioBus-Linie 500 in der Innenstadt
P51.3	Verbesserung der Verknüpfung der Linien 506, 507 und 508 an die RegioBus-Linie 500; Ausweitung des Fahrtenangebotes hinsichtlich der Zielvorgaben; Einrichtung von Bedarfsverkehren
P51.4	Auslagerung der Fahrtenangebote der Schülerbeförderung in separate Linien
P51.5	Einführung Bedarfsverkehre auf der Linie 505 an Sonntagen
P51.6	Überprüfung des Angebotskonzeptes der RegioBus-Linie 560 auf dem lokalen Abschnitt Wendeburg – Wipshausen
P51.7	Prüfung neuer/verbesserter Anbindungen zu den Schienenstrecken
P51.8	Schaffung übertariflicher Regelungen im ÖSPV zum GVH

E 3.15/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 51

Gemeinde Edemissen (Stand 31.01.2019)

Abbensen	2.220	Oedesse	707
Alvesse	438	Oelerse	516
Blumenhagen	461	Plockhorst	767
Eddesse	879	Rietze	250
Edemissen	3.288	Voigtholz-Ahlemissen	160
Eickenrode	341	Wehnsen	485
Mödesse	432	Wipshausen	1.653
		Gesamt	12.597

E 3.15/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 51

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Peine	190	278	7.673	8.141
Region Hannover	270	14	3.015	3.300
Braunschweig	12	19	1.390	1.421
Meinersen	0	18	1.289	1.307
Wendeburg	12	23	994	1.028

Stadt Peine

Gemeinde Wendeburg

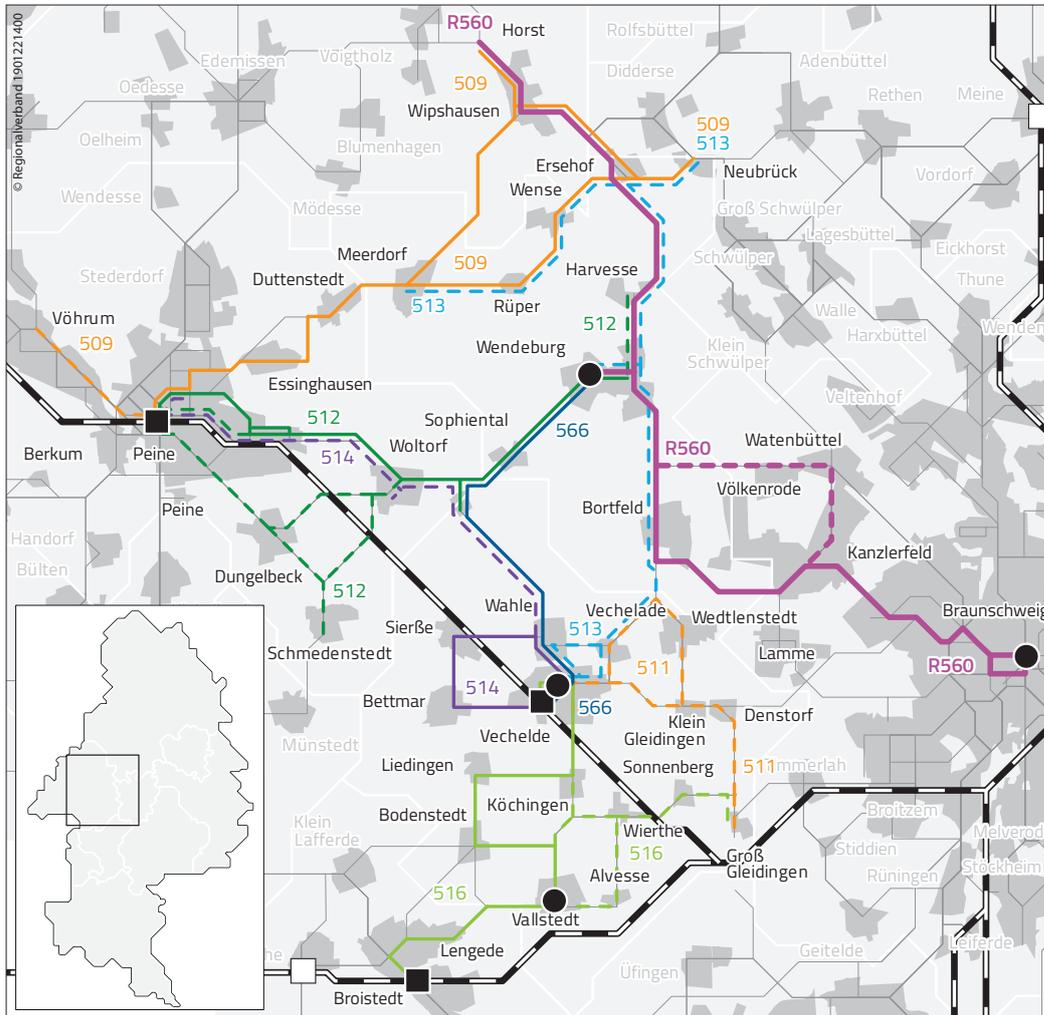
s. Teilnetz 50

s. Teilnetz 52

Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg

E3.16

Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg

E3.16
Karte

Genehmigte Linien Teilnetz 52

E3.16/1
Tabelle

Linie	Linienerlauf	Genehmigungslaufzeit
KVM 509	Peine – Essinghausen – Duttonstedt – Meerdorf – Rüper – Wense – Ersehof – Wipshausen	31.10.2024
KVM 511	Vechelde – Wedtlenstedt – Denstorf – Klein Gleidingen – Groß Gleidingen	31.10.2024
KVM 512	Peine – Woltorf – Sophiental – Wendeburg	31.10.2024
KVM 513	Vechelde – Bortfeld – Wendeburg – Harvesse – Ersehof – Neubrück – Wense – Rüper – Meerdorf	31.10.2024
KVM 514	Peine – Woltorf – Fürstenau – Vechelde – Bettmar – Sierße – Wahle – Vechelde	31.10.2024
KVM 516	Vechelde – Köchingen – Liedingen – Bodenstedt – Vallstedt – Lengede (– Alvesse – Wierthe – Sonnenberg – Groß Gleidingen)	31.10.2024
KVM 560	Wipshausen – Ersehof – Harvesse – Bortfeld – Wendeburg – Bortfeld – Braunschweig, Rathaus	31.10.2024
KVM 566	Zweidorf – Sophiental – Fürstenau – Wahle – Vechelde	31.10.2024

E 3.16/2

Tabelle

Netznoten Teilnetz 52

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 411, 412, 413, 416, 418, 420, 422, 423, 450, 480, 493, 560, 620, 730	1, 2, 3, 4, 5, 10	
Broistedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	516, 530, 640		RE50
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500, 502, 505, 506, 509, 512, 514, 515, 517, 521, 522, 524, 525, 530, 531		RE60 RE70
Vallstedt	Sudetenstraße	Bus/Bus	445, 516		
Vechelde	Alte Post	Bus/Bus	450, 511, 513, 514, 516		
Vechelde	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	450, 514, 516, 566		RE60 RE70
Zweidorf	Denkmal	Bus/Bus	512, 513, 560, 566		

Das Teilnetz 52 umfasst die Bedienungsgebiete der Gemeinden Lengede, Vechelde und Wendeburg mit den Verkehrsbeziehungen zueinander sowie Richtung Peine und Braunschweig.

ÖPNV-Angebot der Gemeinden Vechelde und Lengede

Die Gemeinde Vechelde wird über die Linie 445 und die RegioBus-Linie 450 an Braunschweig angebunden. Diese Linien sind dem Teilnetz 40 Braunschweig zugeordnet. Zwischen den beiden Gemeinden Lengede und Vechelde verkehrt die Linie 516.

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. Ende 2016 konnten weitere Angebotsausweitungen umgesetzt werden, womit die Vorgaben des NVP erfüllt werden. In Vechelde werden Verknüpfungen zur Schienenstrecke RE60/70 von/nach Braunschweig und Peine – Hannover – Minden – Bielefeld/Rheine hergestellt. Dieses Angebot ist so aufrechtzuerhalten.

- P52.1** Zu prüfen ist eine Anbindung des Bahnhofes Vechelde mit den westlichen Stadtteilen von Braunschweig Lamme und Kanzlerfeld, insbesondere eine Verbindung 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 mit einer solchen Verbindung besonders den Arbeitnehmern der Einrichtungen eine Alternative zum MIV geboten werden.

Die Linie 445 verbindet die südwestlich in der Gemeinde Vechelde liegenden Ortschaften Vallstedt, Alvesse, Wierthe Sonnenberg und Groß Gleidingen mit Braunschweig. Am Donauknoten in der Weststadt bestehen Übergänge zur Stadtbahn in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Die Verbindung von/nach Lengede wird seit Ende 2016 von der Linie 516 übernommen. Der umwegige Linienverlauf der 445 zwischen Vallstedt und Lengede wurde aufgelöst und eine Verbindung zwischen den beiden Gemeinden Vechelde und Lengede hergestellt. Die Umsetzung des „Regionalbahnkonzeptes 2014+“ auf der Schienenverbindung des RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg (ENNO) im Dezember 2015 hat für die Gemeinde Lengede für eine spürbare Attraktivität im SPNV-Angebot gesorgt, u. a. durch eine engere Taktung und eine durchgängige Verbindung nach Wolfsburg. Dadurch hat vor allem die Verbindung nach Braunschweig über die Schiene stark an Bedeutung gewonnen.

- P52.2** Bei der Umsetzung des Bahnhalt punktes Braunschweig-West ist zu prüfen, wie die Linienführung
- P52.3** der 445 angepasst werden kann und wie Übergänge zu den SPNV-Verbindungen RE30 und RE60/70 hergestellt werden können. Außerdem ist das Bedienungsangebot hinsichtlich der Zielvorgaben in Kapitel D3.1 auszuweiten. Hierbei wäre auch der Einsatz flexibler Bedienformen zu prüfen.
- P52.4** Zwischen den beiden Grundzentren bindet die Linie 516 die Ortschaften Köchingen, Liedingen, Bodenstedt und Vallstedt an. Am Bahnhof Broistedt bestehen Verknüpfungen zu den Zügen des RE30 von/nach Braunschweig und am Bahnhof Vechelde zu den Zügen des RE60/70 von/nach Hannover und Braunschweig. Darüber hinaus gibt es in Vechelde Anschlüsse an die RegioBus-Linie 450, die eine direkte Anbindung an die Innenstadt von Braunschweig herstellt. Zu prüfen ist eine Optimierung der Verknüpfungen zwischen den Linien 445 und 516 in Vallstedt.
- P52.5** Das Fahrtenangebot auf der Linie 516 wird in Tagesrandlagen bzw. in Zeiten geringer Nachfrage bedarfsgerecht durchgeführt. Bei entsprechend ausreichender Nachfrage ist zu prüfen, weitere feste Fahrtangebote in den Fahrplan aufzunehmen. Des Weiteren ist das Bedienungskonzept dahingehend zu überprüfen, wie die Übergänge am Bahnhof Vechelde von und zu den Zügen sicherer gestaltet werden können, um so auch bei leichten Verspätungen Anschlüsse zu gewährleisten.
- P52.6** 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 450 sowie den Eisenbahnverbindungen von und nach Braunschweig und Hannover. Dieses Angebot ist mindestens im heutigen Umfang und der Funktion beizubehalten. In Zeiten schwacher Nachfrage ist das Fahrtenangebot jedoch hinsichtlich einer bedarfsgerechten Bedienung zu überprüfen.

ÖPNV-Angebot der Gemeinde Wendeburg

- P52.7** Die regional bedeutsame 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. Das Fahrtenangebot entspricht im Wesentlichen den Vorgaben des NVP, wobei weitere Fahrtenangebote in Tagesrandlagen zu prüfen wären. Das in Braunschweig bestehende Nachtverkehrsnetz an Wochenenden bietet auf RegioBus-Verbindungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH Spätverbindungen in das Umland. Vergleichbar zu diesem Angebot ist zu prüfen, ob Fahrtenangebote auf der RegioBus-Linie 560 Freitag- und Samstagnacht ausgeweitet werden können.
- P52.8** Der als lokale Verbindung eingestufte Abschnitt Wendeburg – Wipshausen wird über die Linie 560 durchgeführt. Bisherige Prüfungen ergaben keine umlauftechnisch günstigere Variante für die Bedienung dieser Relation. In Verbindung mit einer Überprüfung der Anbindung der Ortschaften Meerdorf, Wense und Rüper ist jedoch eine Veränderung der Bedienung für die gesamte nördliche Gemeinde zu prüfen. Dabei sind die lokalen Linien 509 und 513 inbegriffen, welche diesen Bereich erschließen. Darüber hinaus ist der Einsatz flexibler Bedienungsangebote zu prüfen. Eine Anbindung von Wipshausen an Braunschweig ist dabei in jedem Fall zu gewährleisten. Für die Orte Meerdorf, Wense und Rüper soll eine verbesserte Anbindung an Wendeburg sowie nach Braunschweig erreicht werden.
- P52.10** Zur angrenzenden Samtgemeinde Papenteich ist eine Anbindung an Groß Schwülper und die dort verkehrenden Linien von und nach Braunschweig sowie in und aus Richtung Gifhorn zu prüfen. Entgegengesetzt ist eine Anbindung in Wendeburg von und nach Peine zu prüfen.

Wendeburg – Peine

- P52.11** 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 Woltorf. Die Mobilität des Ortes ist in erster Linie auf Peine ausgerichtet. In Peine bedient die Linie 512 die westlichen Gewerbe- und Wohngebiete Peines sowie den Bahnhof im Zentrum der Kreisstadt Peine. Erste Planungen sehen u. a. eine Veränderung der Linienführung vor, wodurch der östliche Teil des Gewerbegebietes Peine West mit großen Arbeitgebern besser angebunden ist. Des Weiteren soll die Verbindung durch eine einheitliche und durchgehende Taktung sowie verlässlichen Anschlüssen in Wendeburg und Peine attraktiver gestaltet werden. In Wendeburg sind Anschlüsse an die RegioBus-Linie 560 herzustellen, um so Woltorf und Sophiental besser an das Oberzentrum Braunschweig anzubinden. Am Bahnhof Peine sind Verknüpfungen zum SPNV in und aus Richtung Braunschweig und/oder Hannover umzusetzen. Um die Bedeutung der Linie als starke lokale Verbindung zu verdeutlichen, ist zu prüfen, ob eine Umbenennung zur Linie 510 möglich ist.
- P52.12** In der Relation Peine – Meerdorf – Wipshausen verkehrt die Linie 509. Das Fahrtenangebot ist insgesamt gemäß der Bedienungsstufe 3 zu überprüfen. Die auf dem Linienweg liegenden Orte Essinghausen und Duttonstedt liegen im Stadtgebiet von Peine und sollten daher intensiver in das Stadtbusnetz eingebunden werden. U. a. durch eine bessere Taktung der Fahrten und eine Ausweitung des Angebotes in Tagesrandzeiten sowie am Wochenende könnte die Fahrgastnachfrage auf dieser Linie steigern.
- P52.13** Die Linien 509 und 512 sind dahingehend zu prüfen, welche Bedürfnisse diese Linien in Zukunft vorrangig abdecken sollen. Verknüpfungen mit dem RE60/70 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 oder den Schichtzeiten der Gewerbebetriebe, von den Fahrgästen gewünscht sind. Insgesamt ist das Bedienungsangebot auszuweiten, um vor allem die Linien für die Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehre attraktiver zu machen.

Vechelde – Wendeburg

- P52.14** Die Relation zwischen den Gemeinden Wendeburg und Vechelde bedienen die Linien 513 und 566. Das Angebot der 513 ist vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet und bietet den Bürgern kaum Möglichkeiten, den ÖPNV z. B. für Freizeitaktivitäten zu nutzen. Das Angebot der Linie ist deshalb hinsichtlich der Vorgaben der Bedienungsstufe 3 zu überprüfen und auch ein Fahrtenangebot am Wochenende mit differenzierten Bedienungsweisen einzurichten. Das Angebot der Linie 566 ist in die Überlegungen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen Wendeburg und Vechelde einzubeziehen. Die Linie bietet derzeit einige Fahrten von Montag bis Samstag auf der Relation Zweidorf – Sophiental – Fürstenau – Walle – Vechelde zum und vom Bahnhof in Vechelde mit Anschluss an die Züge. Das Fahrtenangebot besteht fast ausschließlich aus Anruf-Linientaxen.

Prüfaufträge Teilnetz 52

E 3.16/3

Tabelle

P52.1	Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung Vechelde Bahnhof – Lamme – Kanzlerfeld (Forschungseinrichtungen)
P52.2	Anbindung der Station BS-West Anbindung durch die Linie 445 bei Umsetzung
P52.3	Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 445 hinsichtlich der Zielvorgaben ggf. differenzierte Bedienung
P52.4	Optimierung der Verknüpfungen der Linien 445 und 516 in Vallstedt
P52.5	Umwandlung Anruf-Linienfahrten in feste Fahrtenangebote bei ausreichender Nachfrage auf der Linie 516; Überprüfung des Bedienungskonzeptes hinsichtlich sicherer Anschlüsse
P52.6	Prüfung des Bedienungsangebotes der Linie 514 hinsichtlich einer bedarfsgerechten Bedienung und hinsichtlich des Wegfalls einzelner Fahrten aufgrund der Angebotsverbesserungen auf der Linie 512
P52.7	Ausweitung des Bedienungsangebotes der RegioBus-Linie 560 in Tagesrandlagen; Anpassung der Fahrtenangebote an den Nachtverkehr in Braunschweig
P52.8	Überprüfung des Angebotskonzept der RegioBus-Linie 560 auf dem lokalen Abschnitt Wendeburg – Wipshausen
P52.9	Neuordnung des ÖPNV-Angebotes der Linien 509, 512 und 513 im nördlichen Teil der Gemeinde Wendeburg; verbesserte Anbindung von Meerdorf, Wense und Rüper
P52.10	Verbindung zwischen den Gemeinden Wendeburg und Groß Schwülper; Anschlüsse in Wendeburg von/nach Peine; Anschlüsse in Schwülper von/nach Braunschweig
P52.11	Angebotsverbesserungen der Linie 512 zwischen Wendeburg und Peine; Verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Ost; Verknüpfungen in Peine und Wendeburg; Umbenennung in Linie 510
P52.12	Anpassung des Angebotes der Linie 509 hinsichtlich der Zielvorgaben
P52.13	Anpassung der Angebote der Linien 509 und 512 an Schicht- und Geschäftszeiten des Einzelhandels und Gewerbebetriebe
P52.14	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes Vechelde – Wendeburg auf der Linie 513 (566)

Einwohnerzahl Teilnetz 52

E 3.16/4

Tabelle

Gemeinde Wendeburg (Stand 31.01.2019)

Bortfeld	2.647	Rüper	204
Harvesse	381	Sophiental	480
Meerdorf	1.110	Wendeburg	4.462
Neubrück	1.330	Wense	291
		Gesamt	10.905

Gemeinde Vechelde (Stand 31.01.2019)

Alvesse	242	Sierße	798
Bettmar	966	Sonnenberg	707
Bodenstedt	657	Vallstedt	1.277
Denstorf	884	Vechelade	554
Fürstenau	89	Vechelde	6.097
Groß Gleidingen	710	Wahle	1.431
Klein Gleidingen	404	Wedtlenstedt	1.684
Köchingen	205	Wierthe	365
Liedingen	393	Gesamt	17.463

E 3.16/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 52**Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag****Wendeburg**

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	341	185	5.924	6.450
Wendeburg	635	715	2.140	3.490
Peine	47	121	3.059	3.227
Papenteich	64	163	1.530	1.757
Vechelde	71	81	1.018	1.170
Edemissen	12	22	992	1.026

Vechelde

nach Gemeinde/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	900	530	9.804	11.235
Salzgitter	11	49	2.896	2.956
Peine	62	59	1.951	2.071
Lengede	81	96	1.397	1.574
Wendeburg	71	78	1.015	1.164
Ilsede	7	18	745	770
Wolfenbüttel	7	8	502	518
Region Hannover	152	2	360	514

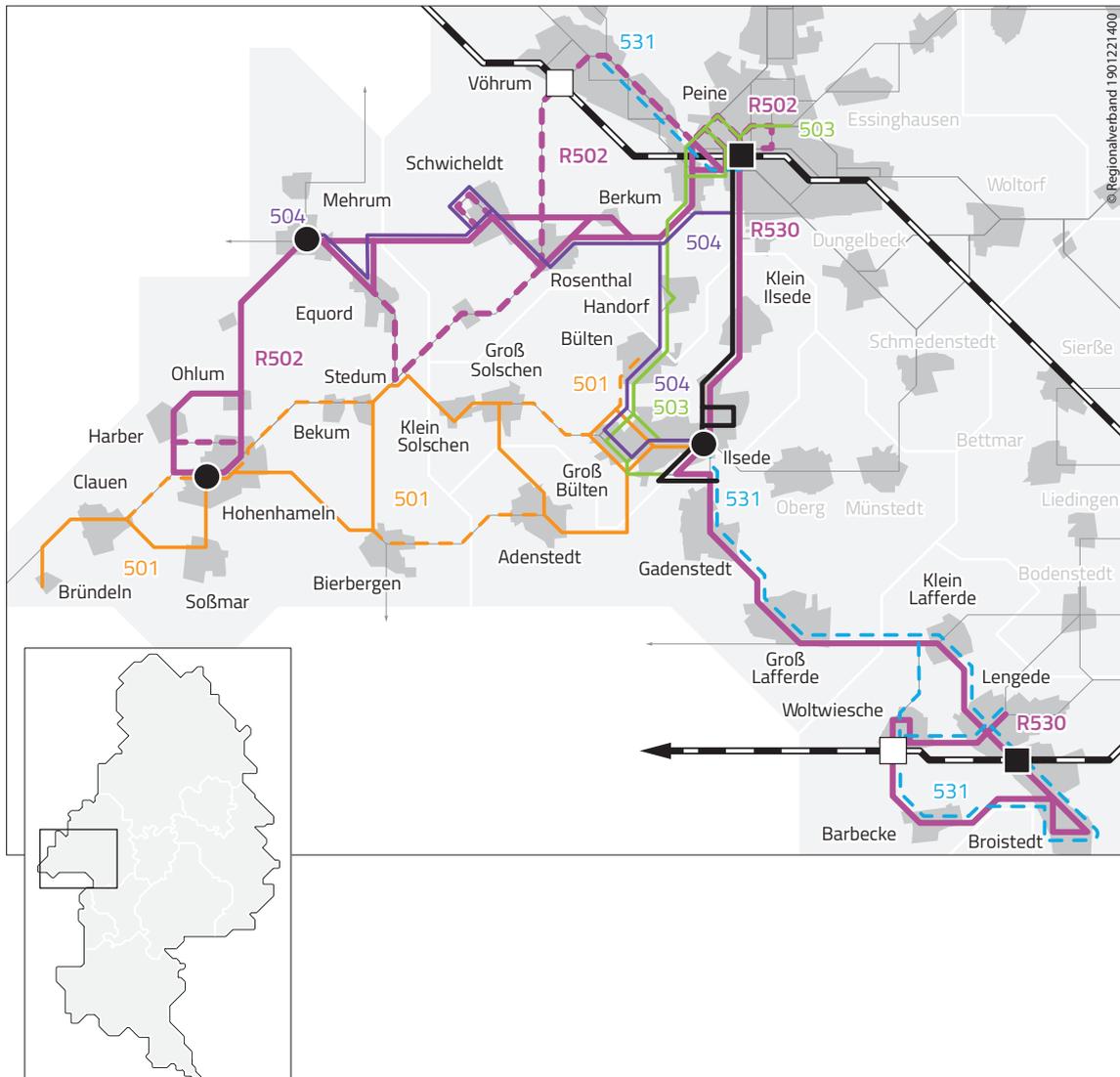
Stadt Braunschweig
Gemeinde Edemissen
Stadt Peine

s. Teilnetz 40
s. Teilnetz 51
s. Teilnetz 50

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

E 3.17

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

E 3.17
Karte

Genehmigte Linien Teilnetz 53

E 3.17/1
Tabelle

Linie	Linienvverlauf	Genehmigungslaufzeit
ONS 501	Peine – Ilsede – Hohenhameln – Bründeln	31.12.2028
ONS 502	Peine – Schwicheldt – Hohenhameln – Harber	31.12.2028
ONS 503	Peine – Handorf – Groß Ilsede	31.12.2028
ONS 504	Groß Ilsede – Rosenthal – Mehrum	31.12.2028
ONS 530	Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt	31.12.2028
ONS 531	Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt	31.12.2028

E 3.17/2

Tabelle

Netznoten Teilnetz 53

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Broistedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	516, 530, 640	RE50
Hohenhameln	Zimmerplatz	Bus/Bus	25, 501, 502, 948, N3	
Ilse	ZOB	Bus/Bus	501, 503, 504, 515, 517, 530, 531	
Mehrum	Ortsmitte	Bus/Bus	370, 502, 504, 948	
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500, 502, 505, 506, 509, 512, 514, 515, 517, 521, 522, 524, 525, 530, 531	RE60 RE70

Das Teilnetz 53 umfasst die Bereiche der Gemeinden Hohenhameln, Ilse und Lengede mit den RegioBus-Verbindungen Peine – Hohenhameln und Peine – Ilse – Lengede – Broistedt sowie die lokalen Verbindungen des Teilnetzes. Die Konzession für das Teilnetz ging zum 1. Januar 2019 an die Busgesellschaft Omnibus-Nahverkehrs-Service GmbH (ONS). Das Unternehmen hat mit der Übernahme der Verkehre auch in eine Optimierung des Bedienungsangebotes investiert, insbesondere in Tagesrandlagen sowie am Wochenende.

RegioBus 530 Broistedt – Lengede – Ilse – Peine

Zwischen Peine und Broistedt besteht die RegioBus-Verbindung Linie 530. Die Linie führt von Peine, Bahnhof über Klein Ilse, Groß Ilse, Gadenstedt, Groß Lafferde, Klein Lafferde, Lengede, Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und endet dort am Bahnhof. Die Fahrten, die in dieser Relation der Schülerbeförderung dienen, sind in der Linie 531 dargestellt. In Peine ist die Linie 530 verknüpft mit den Zügen von und nach Hannover und Braunschweig.

Um für die Fahrgäste die Übergänge zu und von den Zügen in Peine sicherer zu gestalten, wurde zum Schuljahresbeginn 2017 ein beschleunigendes Betriebskonzept umgesetzt und der Linienverlauf im Bereich der Gemeinde Lengede geändert. An allen Wochentagen werden die Ortschaften Lengede, Woltwiesche, Barbecke und Broistedt lastrichtungsbezogen in einem Schleifenverkehr angebunden. Vormittags verkehrt die Linie 530 von Peine aus kommend ab Lengede auf direktem Weg nach Broistedt, weiter nach Barbecke, Woltwiesche und Lengede und wieder zurück Richtung Peine. Ab mittags bis abends verkehrt die Linie von Peine aus ab Lengede in entgegengesetzter Richtung über Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und von dort wieder direkt über Lengede nach Peine. Verknüpfungen an den Stationen Woltwiesche bzw. Lengede-Broistedt sind nach und von Hildesheim möglich, jedoch mit zum Teil langen und unattraktiven Übergängen. Anschlüsse in und aus Richtung Braunschweig sind nicht gegeben.

- P53.1** Durch das neue Betriebskonzept konnten die Fahrzeiten gestrafft werden und die Verknüpfungsfunktion am Bahnhof Peine sicherer gestaltet werden. Für einen Großteil der Fahrgäste konnte das Angebot dadurch an Zuverlässigkeit und Attraktivität gewinnen. Für einige Bürgerinnen und Bürger aus der Gemeinde Lengede ist das Angebotskonzept jedoch nicht zufriedenstellend bzw. nicht plausibel. Aus diesem Grund ist zu überprüfen, ob im Zusammenhang mit der Verdichtung des Angebotes auf der RE60/70 ein anderes Angebotskonzept umgesetzt werden könnte, welches dann sowohl attraktive Anschlüsse in Peine als auch in Broistedt an den Schienenverkehr bieten könnte. Diesbezüglich sind jedoch auch weitere Randbedingungen zu bedenken. So ist in der Relation Ilse – Peine das Angebot der Linie 517 mit einzubeziehen und am ZOB in Ilse die umfangreichen Verknüpfungsfunktionen zu berücksichtigen und sicherzustellen.

- P53.2** Die Relation Ilsede – Peine ist aufgrund der hohen Mobilität besonders zu betrachten. Das ÖSPV-Angebot auf diesem Abschnitt könnte durch eine bessere Überlagerung der Fahrtenangebote der RegioBus-Linie 530 und der lokalen Linie 517 zu einem 30-Min-Takt an Attraktivität gewinnen. Durch eine bessere Koordinierung können die hohen Mobilitätspotenziale ausgeschöpft werden. Neben den Linien 517 und 530 existieren auf dieser Relation weitere lokale ÖSPV-Angebote auf den Linien 501, 503 und 515. Die Bedienungsangebote sind hinsichtlich der Zielvorgaben zu überprüfen.

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 möglichst auf allen Linien realisiert werden. Durch die engere Taktung auf der Schienenstrecke Braunschweig – Hannover könnte dies mindestens von Montag bis Samstag erreicht werden. An Sonn- und Feiertagen sollten Anschlüsse vorzugsweise über die RegioBus-Verbindung bestehen bleiben.

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 der RE50 angepasst. An den Bahnhöfen Broistedt und Salzgitter-Lebenstedt bietet das neue Angebotskonzept jeweils in Lastrichtung bzw. nach dem Schwerpunkt der Pendlerausrichtung Anschlüsse an die Züge. In Broistedt werden vormittags Anschlüsse in Richtung Hildesheim und in Salzgitter-Lebenstedt in Richtung Braunschweig hergestellt. Ab mittags findet ein Taktwechsel statt und die 640 fungiert als Abbringer vom jeweiligen Bahnhof. Die Linien 530 und 640 überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt. Aufgrund der oben beschriebenen Zwangspunkte der beiden RegioBus-Linien an den Bahnhöfen bestehen keine Verknüpfungsfunktionen zueinander.

Hohenhameln – Peine

- P53.4** 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. Aufgrund der geografischen Lage der Ortschaften verlaufen die Fahrten oft indirekt, haben deshalb eine lange Fahrzeit und sind dadurch teils 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. 05:45 Uhr und 07:15 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. An der Station Peine ist die Linie 502 über die indirekten Fahrten mit dem RE60/70 nach Braunschweig und Hannover verknüpft.
- P53.5** Mit der Übernahme des Teilnetzes durch die ONS konnte das lokale bzw. regionale Nahverkehrsangebot über die Linien 501 und 502 verbessert werden. Montag bis Freitag werden einige neue Fahrten an Ferientagen bzw. in Tagesrandlagen angeboten. Samstags gibt es auf beiden Linien von morgens bis abends einen durchgängigen 120-Min-Takt. Auf der 502 werden neu auch am Sonntag Fahrten angeboten. Diese Erweiterung ist auch für die Linie 501 zu prüfen. Montag bis Freitag ist eine weitere Verbesserung durch eine Neuordnung der Verkehre zu prüfen. Neben einer verbesserten Vertaktung und einem möglichst dichten Fahrtenangebot ist eine Ausweitung der Verkehre in den Abendstunden, mindestens Freitag- und Samstagabend, zu prüfen. Die starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr ist möglichst aufzulösen bzw. durch spezielle Fahrtenangebote außerhalb der Schülerbeförderung zu ergänzen. Weitergehend könnte eine Abgrenzung der Fahrtzwecke durch die Herauslösung der Schülerverkehrsfahrten in einen bzw. mehrere Fahrpläne sinnvoll sein.
- P53.6**

P53.7 Für die zu prüfenden Erweiterungen und auch für die bestehenden Angebote ist der Einsatz von differenzierten Bedienungsweisen zu untersuchen. Diese können speziell in dem Bereich Hohenhameln/Ilse/Peine ein Instrument sein, um ein nachfragegerechtes Angebot zu ermöglichen. An festgelegten Verknüpfungspunkten in Hohenhameln, Ilse sowie weiteren Punkten können die differenzierten, lokalen und regionalen Verkehre miteinander verbunden werden.

P53.8 Soweit möglich sind bei einer Neuordnung des Verkehrsangebotes Anschlüsse an die Linien 25, 31 und 32 der Regionalverkehr Hildesheim, die Linie 800 der ÜSTRA und die Linie 948 der RegioBus Hannover herzustellen bzw. zu verbessern.

Systematische Anschlüsse in Hohenhameln mit dem Umstieg von der Linie 502 auf die Linie 25 der RVHi sind bisher nicht gewährleistet. Dadurch müsste der Zimmerplatz in Hohenhameln regelmäßig von der Linie 502 bedient werden. Es ist zu prüfen, ob die Buslinie 502 auf die SPNV-Linien RE60/RE70 am Bahnhof in Peine (Abfahrt und Ankunft aus Braunschweig) und auf die RVHi-Linie 25 in Hohenhameln Zimmerplatz ausgerichtet werden könnten. Für Pendler aus dem Raum Peine stünde damit eine Verbindung in den Landkreis Hildesheim zur Verfügung. Bisher kann diese Relation nur über Lehrte (RE60/RE70 und S-Bahn) erfolgen.

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 freitagmorgens Anschlüsse an die Züge nach Hannover bzw. nachmittags von den Zügen zurück nach Hohenhameln. Der Schwerpunkt der Fahrten liegt daher 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 Linienbündel Umland Hannover Bus der Region Hannover zugeordnet und deshalb hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Ebenfalls nachrichtlich wird auf die Buslinie 800 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. Die Linie ist dem Linienbündel Stadt Hannover der Region Hannover zugeordnet.

P53.9 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. Voraussetzung für eine Umsetzung ist ein Mehrwert für die Fahrgäste. Weitergehend hätte diese Verbindung keine regionale Bedeutsamkeit, weshalb die Finanzierung zu klären ist.

E3.17/3 Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 53

P53.1	Änderung des Betriebskonzeptes der RegioBus-Linie 530; Abstimmung zur Linie 517; Abstimmung auf neues Fahrtenangebot des RE60/70; Verknüpfungen in Broistedt
P53.2	Verbesserung der Koordinierung der vorhandenen Busverkehrsangebote auf der Relation Peine – Ilse
P53.3	Überprüfung des Angebotes der Linie 503 hinsichtlich der Zielvorgaben
P53.4	RegioBus-Linie 502 Überprüfung des Bedienungskonzeptes



Fortsetzung: Prüfaufträge Teilnetz 53

P53.5	Neuordnung der Angebote der Linien 501 und 502; Verbesserte Taktung Mo–Fr außerhalb der Schülerbeförderung; Ausweitung der Bedienungsangebote Freitag- und Samstagabend; Linie 501 auch sonn- und feiertags
P53.6	Auslagerung der Fahrtenangebote der Schülerbeförderung in separate Linien
P53.7	Einführung differenzierter Bedienung im Zusammenhang mit P53.4
P53.8	Anschlussherstellung an die Linien der RVHi, ÜSTRA und RegioBus
P53.9	Neue Verbindung Hohenhameln – Algermissen mit Verknüpfung an S-Bahn

Einwohnerzahl Teilnetz 53E 3.17/4
Tabelle**Gemeinde Hohenhameln (Stand 31.01.2019)**

Bierbergen	843	Harber	423	Rötzum	61
Bründeln	156	Hohenhameln	3.342	Soßmar	701
Clauen	982	Mehrum	1.115	Stedum	500
Equord	804	Ohlum	256	Gesamt	9.183

Gemeinde Lengede (Stand 31.01.2019)

Barbecke	630	Klein Lafferde	1.227	Woltwiesche	2.107
Broistedt	4.000	Lengede	5.598	Gesamt	13.562

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 53

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.17/5
Tabelle**Gemeinde Hohenhameln**

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Region Hannover	234	23	2.553	2.810
Peine	60	64	2.614	2.738
Ilse	152	63	2.123	2.339
LK Hildesheim	68	34	2.115	2.216

Gemeinde Lengede

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Salzgitter	127	703	9.292	10.123
Braunschweig	113	41	2.709	2.863
Vechelde	81	93	1.393	1.567
Ilse	86	46	1.314	1.447
Peine	16	15	790	821
Wolfenbüttel	7	9	681	697
LK Hildesheim	13	3	511	526

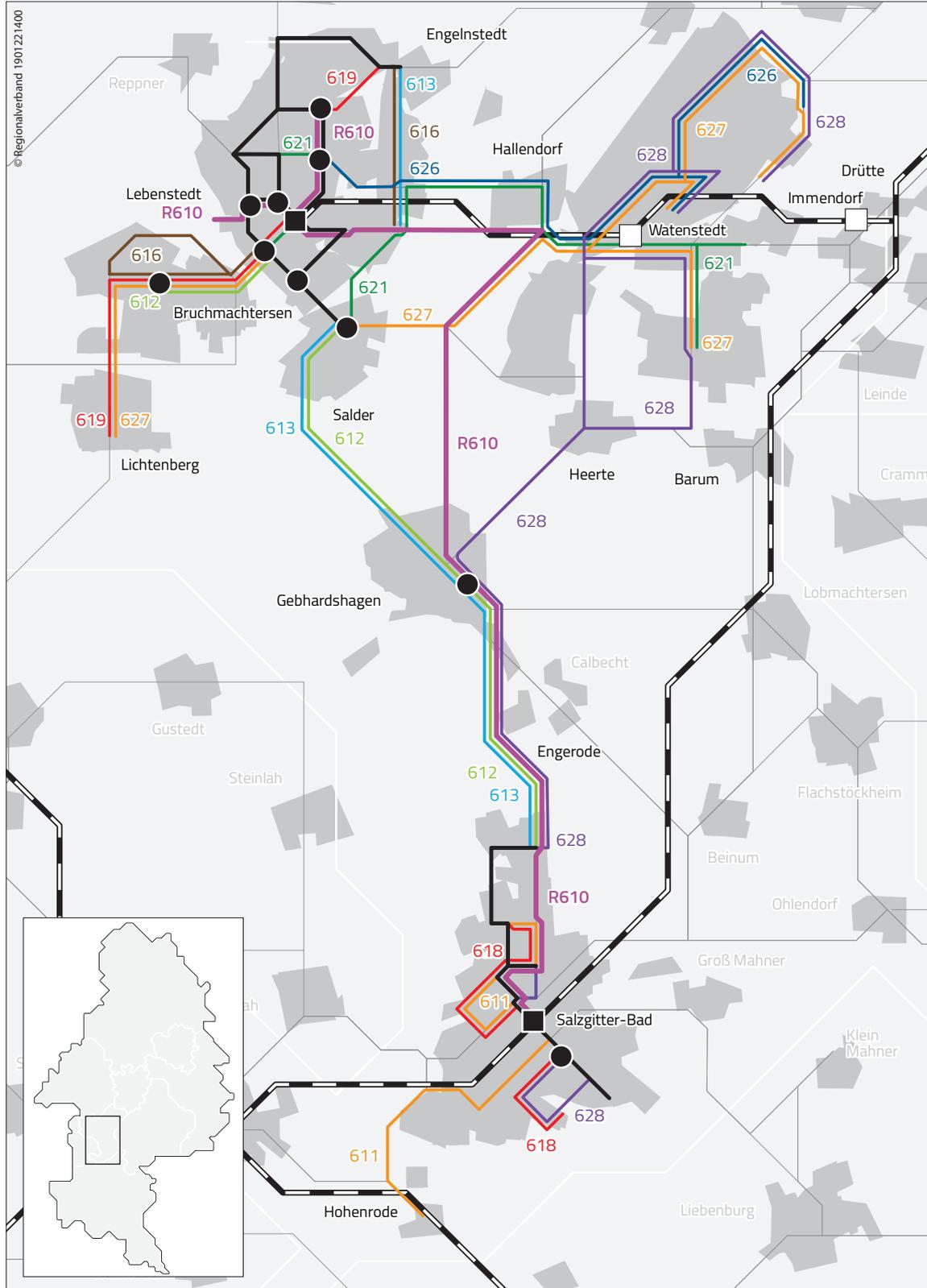
Stadt Peine
Gemeinde Ilses. Teilnetz 50
s. Teilnetz 50

E 3.18

Teilnetz 60 Salzgitter

E 3.18
Karte

Teilnetz 60 Salzgitter



Genehmigte Linien Teilnetz 60

Linie	Linienverlauf		Genehmigungslaufzeit
KVG 610	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad		31.12.2021
KVG 611	Salzgitter-Bad – SZ-Gitter – SZ-Hohenrode		31.12.2021
KVG 612	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Salder – SZ-Gebhardshagen – SZ-Bad (Mo-Fr)		31.12.2021
KVG 613	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Salder – SZ-Gebhardshagen – SZ-Bad (Sa+So)		31.12.2021
KVG 615	Salzgitter-Bad – SZ-Calbecht, FH		31.12.2021
KVG 616	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Fredenber		31.12.2021
KVG 618	Salzgitter-Bad: Waldfriedhof – Bahnhof – Thermoalbad		31.12.2021
KVG 619	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Fredenber – SZ-Lichtenber		31.12.2021
KVG 621	Salzgitter-Lebenstedt – MAN/Alstom		31.12.2021
KVG 626	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Hallendorf – Salzgitter AG		31.12.2021
KVG 627	Salzgitter-Lichtenber – SZ-Lebenstedt – Salzgitter AG		31.12.2021
KVG 628	Salzgitter-Bad – SZ-Gebhardshagen – Salzgitter AG		31.12.2021
KVG AST	Anruf-Sammeltaxi Stadt Salzgitter		31.12.2021

Netzknoten Teilnetz 60

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
SZ-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603, 610, 611, 612, 613, 615, 618, 628, 650, 656, 660, 860	RB46
SZ-Bad	Gemeindehaus	Bus/Bus	611, 612, 613, 618, 628	
SZ-Fredenber	Schule	Bus/Bus	606, 608, 609, 612, 616, 619, 627	
SZ-Gebhardshagen	Süd	Bus/Bus	603, 607, 612, 613, 615, 628	
SZ-Lebenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	601, 604, 606, 607, 608, 609, 610, 612, 613, 616, 619, 620, 621, 626, 627, 630, 640	RB44 RB48
SZ-Lebenstedt	Bruchmachersenstr.	Bus/Bus	606, 607, 608, 609, 612, 616, 619, 620, 627, 630	
SZ-Lebenstedt	Hirschgraben	Bus/Bus	601, 612, 619, 620, 621, 626	
SZ-Lebenstedt	Lutherkirche	Bus/Bus	601, 603, 608, 609, 610, 612, 619, 620, 627, 630	
SZ-Lebenstedt	Rathaus	Bus/Bus	601, 608, 609, 610, 612, 613, 616, 619, 620	
SZ-Lebenstedt	Süd	Bus/Bus	607, 612, 613, 616, 620, 621, 627	
SZ-Salder	Vor dem Dorfe	Bus/Bus	607, 612, 613, 621, 627	

Das Teilnetz 60 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt sowie die RegioBus-Linie 610 zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad. Dem Teilnetz Salzgitter sind die Berufsverkehrslinien zum Bosch-, MAN- und Alstom-Werk und Stahlwerk der Salzgitter AG zugeordnet sowie die Linie zur Anbindung der Fachhochschule.

Direktvergabe KVG

Sämtliche Verkehrsleistungen, die von der KVG Braunschweig durchgeführt werden, sind von einer Behördengruppe, die sich aus Gesellschaftern der KVG Braunschweig und dem Regionalverband Großraum Braunschweig 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 Fahrtmöglichkeiten 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.

Aufgrund der geografischen 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/oder 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.

Zum Fahrplanwechsel 2017/2018 im Dezember 2017 wurde das Angebot der RegioBus-Linie 610 ausgeweitet. Pro Woche wurden 34 neue Fahrten eingeführt. Somit besteht Montag bis Freitag von ca. 05:30 Uhr bis 20:00 Uhr ein 30-Min-Takt.

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 einen verkürzten Linienverlauf in Gebhardshagen aufweist. 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 aufrechtzuerhalten.

Stadtverkehr Salzgitter-Lebenstedt

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 Fredenberg im Westen und dem Stadtteil Hallendorf bzw. das Gewerbegebiet Peiner Straße im Osten. Die Linie 619 bindet den Stadtteil Lichtenberg und Fredenberg an Salzgitter-Lebenstedt an. An der Bahnstation Salzgitter-Lebenstedt sind die Linien sowohl mit den Nahverkehrszügen als auch mit regionalen und lokalen Buslinien verknüpft. Die Linien ergänzen sich auf einigen Linienabschnitten, sodass 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.

Seit August 2019 wurden die Busverkehre von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Thiede nach Braunschweig neu geordnet. Neben Taktverdichtungen wurde das Linienkonzept, vor allem in Thiede, vereinfacht. Genauere Ausführungen sind im Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel dargelegt.

Stadtverkehr 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 Bahnstation von Salzgitter-Bad an. Das Angebot dieser Linien ist mindestens im gleichen Umfang aufrechtzuerhalten.

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, trotz defizitären Betriebs, möglichst im gleichen Rahmen aufrechtzuerhalten.

Nachrichtlich sei an dieser Stelle erwähnt, dass auch die Linie 603 einen Teil des Berufsverkehrs abdeckt, die jedoch dem Teilnetz 62 zugeordnet ist.

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 einen Teil der Verbindungen 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. zehn Minuten. Eine direkte Verbindung ab Salzgitter-Lebenstedt über Gebhardshagen wurde im Juni 2013 aufgrund geringer Nachfrage eingestellt. Eine Wiederaufnahme ist bei weiterwachsenden Studierendenzahlen wünschenswert. Dabei kommen auch differenzierte Bedienungsweisen in Betracht.

- P60.1** Zu prüfen ist, ob die ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel verbessert werden kann, damit 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

P60.2 Dem Teilnetz 60 ist das Anruf-Sammeltaxi (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 wichtig, welche im Berufsverkehr auf spätere Verbindungen angewiesen sind. Im Freizeitverkehr bietet es den Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit, auf private Pkw-Fahrten zu verzichten. Das Angebot ist deshalb bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Es ist zu prüfen, ob das komfortzugschlagpflichtige AST Angebot in das eher kundenfreundlichere Anruf-Linientaxi-Angebot umgewandelt werden kann, da der Fahrgast hierfür keinen zusätzlichen Fahrschein benötigt. Bei einer Umsetzung eines standardisierten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen im Großraum sind die AST-Verkehre in Salzgitter einzubeziehen

E 3.18/3
Tabelle**Prüfaufträge Teilnetz 60**

P60.1	Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia-Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel
P60.2	Umwandlung der AST-Verkehre in ALT-Verkehre; bedarfsgerechte Weiterentwicklung

E 3.18/4
Tabelle**Einwohnerzahl Teilnetz 60**
Stadt Salzgitter (Stand 31.01.2019)

Bad	21.290	Hohenrode	182
Barum	713	Immendorf	411
Beddingen	434	Lebenstedt	45.658
Beinum	503	Lesse	1.107
Bleckenstedt	622	Lichtenberg	3.304
Bruchmachtersen	771	Lobmachtersen	837
Calbecht	303	Ohlendorf	517
Drütte	409	Osterlinde	400
Engelnstedt	749	Reppner	652
Engerode	231	Ringelheim	1.976
Flachstöckheim	1.022	Salder	1.436
Gebhardshagen	7.006	Sauingen	424
Gitter	769	Thiede	11.138
Groß Mahner	538	Üfingen	823
Hallendorf	1.688	Watenstedt	426
Heerte	1.078	Gesamt	107.417

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 60

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.18/5

Tabelle

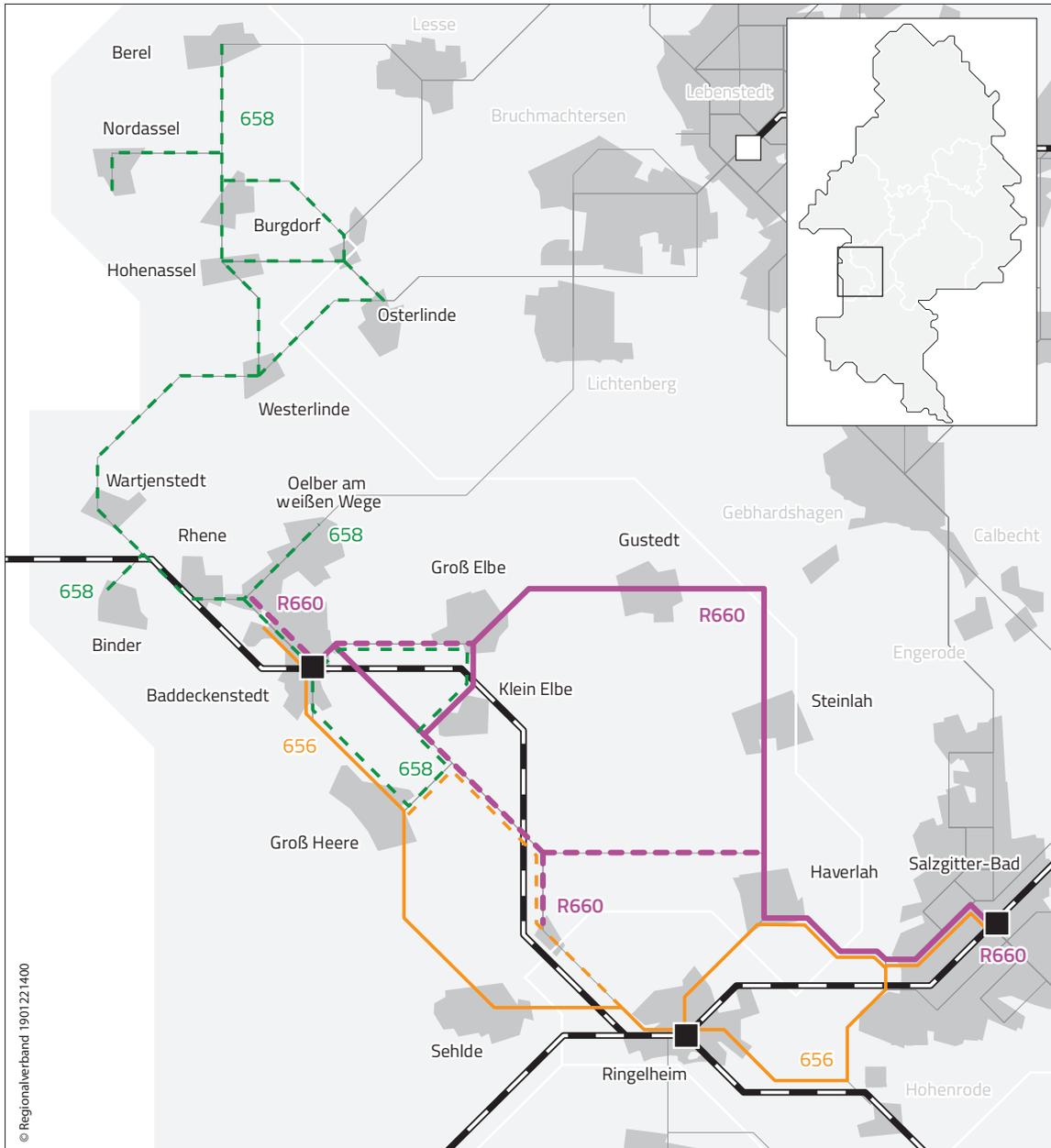
nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	1.254	902	22.585	24.741
Wolfenbüttel	761	702	13.345	14.808
Lengede	127	685	9.261	10.072
Baddeckenstedt	231	316	8.621	9.167
LK Hildesheim	16	28	6.488	6.532
Liebenburg	189	125	3.757	4.071
Goslar	65	69	3.358	3.492
Vechede	11	51	2.903	2.964
Oderwald	71	137	2.302	2.511
Lutter am Barenberge	76	35	2.324	2.435
Ilse	6	34	1.994	2.034
Wolfsburg	62	15	1.885	1.962
Region Hannover	90	5	1.839	1.934
Peine	13	37	1.640	1.690
Schladen-Werla	19	20	1.549	1.588
Seesen	6	7	1.318	1.330
Elm-Asse	6	8	899	913
LK Harz	6	1	820	828
Langersheim	2	11	748	761
Papenteich	3	2	522	527

E 3.19

Teilnetz 61 Baddeckenstedt

E 3.19
Karte

Teilnetz 61 Baddeckenstedt

E 3.19/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 61

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
RBB 656	Salzgitter-Bad – Sehlde – Heere – Baddeckenstedt	31.01.2024
RBB 658	Groß Elbe – Baddeckenstedt – Hohenassel – Berel	31.01.2024
RBB 660	Baddeckenstedt – Groß Elbe – Steinlah – Salzgitter-Bad	31.01.2024

Netzknoten Teilnetz 61

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Baddeckenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	606, 656, 658, 660	RE10
Salzgitter-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603, 610, 611, 612, 613, 615, 618, 628, 650, 656, 660, 860	RB46
Salzgitter-Ringelheim	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	650, 656	RE10 RB46

Dem Teilnetz 61 sind die Linien in der Samtgemeinde Baddeckenstedt – des westlich von Salzgitter gelegenen Teils des Landkreises Wolfenbüttel – zugeordnet. Die RegioBus-Linie 660 und die Linie 656 stellen die Verbindungen zwischen Baddeckenstedt und Salzgitter-Bad her. Weiterhin bindet die Linie 658 den nördlichen Teil der Gemeinde an Baddeckenstedt an.

- P61.1** Verbindungen nach Salzgitter-Lebenstedt sind daraufhin 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 Bahnstation Baddeckenstedt von Salzgitter-Lebenstedt verbessert werden. Des Weiteren ist zu prüfen, wie die Erreichbarkeit des Stadtteils Salzgitter-Gebhardshagen in das Bedienungskonzept einbezogen werden kann.
- P61.2** Es ist zu prüfen, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. auch durch ALT-Fahrten, eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde im Jahr 2016 ein Achsen- und Erschließungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans 2016 ist und im NVP 2020 fortgeführt wird. Dieses Bedienungskonzept bildet die ÖPNV-Achsenverbindungen ab, gliedert Orte zu einem Erschließungsraum (zugeordnete Verkehrsräume) und zeigt auf, wie diese Räume mit Ergänzungs- oder Zubringerverkehren an definierten Verknüpfungspunkten an die ÖPNV-Achsenverbindungen anschließen.

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 Regionalverband wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Die Achsen bestehen aus

- regionalen Schienenverbindungen
- regionalen Busverbindungen
- Busverbindungen, die als lokale Verbindungen für den Landkreis Achsencharakter haben, aber formal nicht dem regionalen ÖPNV-Netz zugeordnet werden

Die Erschließungsräume werden über Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an die ÖPNV-Achsen angeschlossen. Durchgeführt werden diese Verkehre mit

- lokalen Buslinien
- Anrufverkehren
- ggf. Bürgerbussen
- ggf. weiteren alternativen Bedienformen

Im Teilnetz 61 gibt es folgende Achsenverbindungen:

1. SPNV RE10 Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg
2. RegioBus Linie 660 Baddeckenstedt – Groß Elbe – Steinlah – Salzgitter Bad

Erschließungsräume:

- Berel, Nordassel, Burgdorf, Hohenassel, Westerlinde (s. auch Teilnetz 62).
- Wartjenstedt, Rhene, Binder (s. auch Teilnetz 62).
- Klein Elbe, Groß Elbe, Klein Heere, Groß Heere, Gustedt, Gut Söderhof, Steinlah, Haverlah, Sehlide

Achsenverbindung SPNV RE10 Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg

Die Samtgemeinde verfügt mit der Station Baddeckenstedt über einen Anschluss an die SPNV-Verbindung 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 aufgrund langer Übergänge zeitlich nicht sehr attraktiv.

Achsenverbindung RegioBus 660 Baddeckenstedt – Klein Elbe – Groß Elbe – Gustedt – Steinlah – Haverlah – Salzgitter Bad

Auf dem Abschnitt Baddeckenstedt und Salzgitter-Bad ist ein Bedienungsangebot der Bedienungsebene 2 vorgesehen. Da eine attraktive Verbindung über die Eisenbahn mit kurzen Umsteigezeiten in Salzgitter-Ringelheim kurz- und mittelfristig nicht umsetzbar ist, wurde zum 11. Dezember 2016 die RegioBus-Linie 660 eingeführt. Es handelt sich hierbei um eine neue Verbindung, die das ursprüngliche Angebot der Linie 657 erheblich ausgeweitet hat.

Montag bis Freitag fährt die Linie 660 von 05:00 Uhr bis 20:00 Uhr im 60-Min-Takt, von 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr im 120-Min-Takt. Samstags besteht zwischen 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr ein 60-Min-Takt und von 09:00 Uhr bis 22:00 Uhr ein 120-Min-Takt. An Sonn- und Feiertagen fährt der RegioBus zwischen 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr im 120-Min-Takt als Anruf-Linientaxi (ALT).

Die RegioBus-Linie 660 hat gute Verknüpfungen zum Schienenpersonennahverkehr. In Baddeckenstedt bestehen Anschlussmöglichkeiten an den RE10 von und nach Hildesheim und Hannover. Am Bahnhof Salzgitter-Bad bestehen Verknüpfungen mit der Regionalbahn RB46 der DB Regio von und nach Braunschweig.

Erschließungsraum Baddeckenstedt – Klein Heere – Groß Heere – Sehlde – Söderhof – Heere

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Relation Baddeckenstedt – Klein Heere – Groß Heere – Sehlde – Söderhof – Heere einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr an den Bahnhöfen Baddeckenstedt und Salzgitter-Ringelheim vor. Diese Funktion übernimmt die Linie 656.

- P61.3** Das Angebot der Linie 656 wurde zum 11. Dezember 2016 deutlich ausgeweitet, vor allem am Wochenende. In der Verbindung Baddeckenstedt – Heere – Sehlde – SZ-Ringelheim – SZ-Bad wird das Fahrtenangebot an Wochentagen auf das Angebot der RegioBus-Linie 660 abgestimmt. Am Bahnhof Baddeckenstedt sind die Linien 656 und 660 miteinander verknüpft. Außerdem besteht dort Übergang zum RE10 von/nach Hildesheim und Hannover. Am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim hat die Linie 656 Anschluss an den RE10 von und nach Goslar sowie an die RB46 von und nach Braunschweig. Es ist zu überprüfen, inwiefern die Übergangszeiten zu den Zügen verkürzt werden können.

Erschließungsraum Wartjenstedt, Rhene, Binder (s. auch Teilnetz 62)

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Wartjenstedt, Rhene und Binder einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Baddeckenstedt vor. Die Anbindung nach Salzgitter – Lebenstedt soll über eine Verknüpfung in die Linie 606 in Baddeckenstedt erfolgen.

Die Orte Wartjenstedt, Rhene und Binder sind heute montags bis freitags über die Linie 658 an Baddeckenstedt angebunden. Fahrten finden jedoch nur montags bis freitags statt, welche außerdem überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Einige dieser Fahrten sind – eher zufällig – mit dem Bahnangebot der RE10 (Hildesheim) verknüpft. Insgesamt ist das Angebot auf der Linie für den normalen Fahrgast unattraktiv.

- P61.4** Um die Attraktivität der Linie 658 zu erhöhen, sollte diese hinsichtlich der Häufigkeit und kurzer Übergangszeiten zur RE10 an der Station Baddeckenstedt einer genauen Prüfung unterzogen werden. Ein verbessertes Angebot könnte auch über alternative Bedienformen erfolgen. Neben der Verknüpfung mit der RE10 muss auch geprüft werden, wie die Orte über eine Verknüpfung in Baddeckenstedt in Richtung Lebenstedt angebunden werden können.

Erschließungsraum Berel, Nordassel, Burgdorf, Hohenassel, Westerlinde (s. auch Teilnetz 62)

- P61.5** Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Berel, Nordassel, Burgdorf, Hohenassel, und Westerlinde eine direkte Verbindung in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die Linien 608/609 vor. Die Linien 608 und 609 sind gegenläufig als Ringlinie konzipiert. Die Linie 609 verkehrt am Wochenende als AST-Verkehr. Es ist zu prüfen, ob die zuschlagspflichtigen Verbindungen in ALT-Verkehr umgewandelt werden können und ob dieses Angebot in Schwachlastzeiten ausgeweitet werden kann. Da diese Linien dem Teilnetz 62 zugeordnet sind, sind dort weitere Ausführungen zu finden.

Übergangsverkehr Hildesheim

- P61.6** Die Samtgemeinde Baddeckenstedt ist verkehrlich auch in Richtung Hildesheim ausgerichtet. Es ist deshalb zu prüfen, wie die Samtgemeinde Baddeckenstedt besser an Hildesheim angebunden werden kann. Dies betrifft insbesondere die Anbindung an den Bahnhof Hoheneggelsen und an die Haltestelle Nettlingen.

AUNO DOMO – Autonome Dorfmobilität

Die Gemeinde Burgdorf ist Teilnehmer des Projektes „AUNO DOMO – Autonome Dorfmobilität“. Dieses Projekt wird vom Land Niedersachsen über das Zukunftsforum Niedersachsen sowie durch die Stiftung Zukunftsfonds Asse gefördert und hat das Ziel, Lösungen zur nachhaltigen Mobilität für alle im ländlichen Raum mit „Hilfe zur Selbsthilfe“ zu finden. Der Fokus des Vorhabens liegt auf dem koordinierten Einsatz un- oder untergenutzter Fahrzeug-, Beförderungs- und Transportkapazitäten aus öffentlichem und privatem Eigentum. Diese Mobilitätsressourcen sollen für ein dörfliches Mitnehm- und Mitbringsystem genutzt und mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert werden.

E 3.19/3

Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 61

P61.1	Überprüfung der Verbindungsmöglichkeiten nach Salzgitter–Lebenstedt aus der Samtgemeinde Baddeckenstedt
P61.2	Prüfung, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. durch ALT-Fahrten, eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist
P61.3	Verbesserung der Übergangszeiten zwischen den Linien 650 und 656 und den Bahnverbindungen der RE10 und der RB46
P61.4	Überprüfung des Fahrtangebotes und der Verknüpfung der Linie 658 an die RE10, einschließlich der Anbindung in Richtung Salzgitter–Lebenstedt
P61.5	Umwandlung der AST-Verkehre in ALT-Verkehre
P61.6	Überprüfung der Verbindungsmöglichkeiten nach Hildesheim

E 3.19/4

Tabelle

Einwohnerzahlen Teilnetz 61**Samtgemeinde Baddeckenstedt (Stand 31.01.2019)**

Baddeckenstedt	807	Klein Elbe	246
Berel	573	Nordassel	464
Binder	190	Oelber am weißen Wege	1.407
Burgdorf	676	Rhene	316
Groß Elbe	687	Sehlde	877
Heere	1.100	Steinlah	552
Gustedt	595	Wartjenstedt	355
Haverlah	1.089	Westerlinde	253
Hohenassel	331	Gesamt	10.518

E 3.19/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 61**Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag**

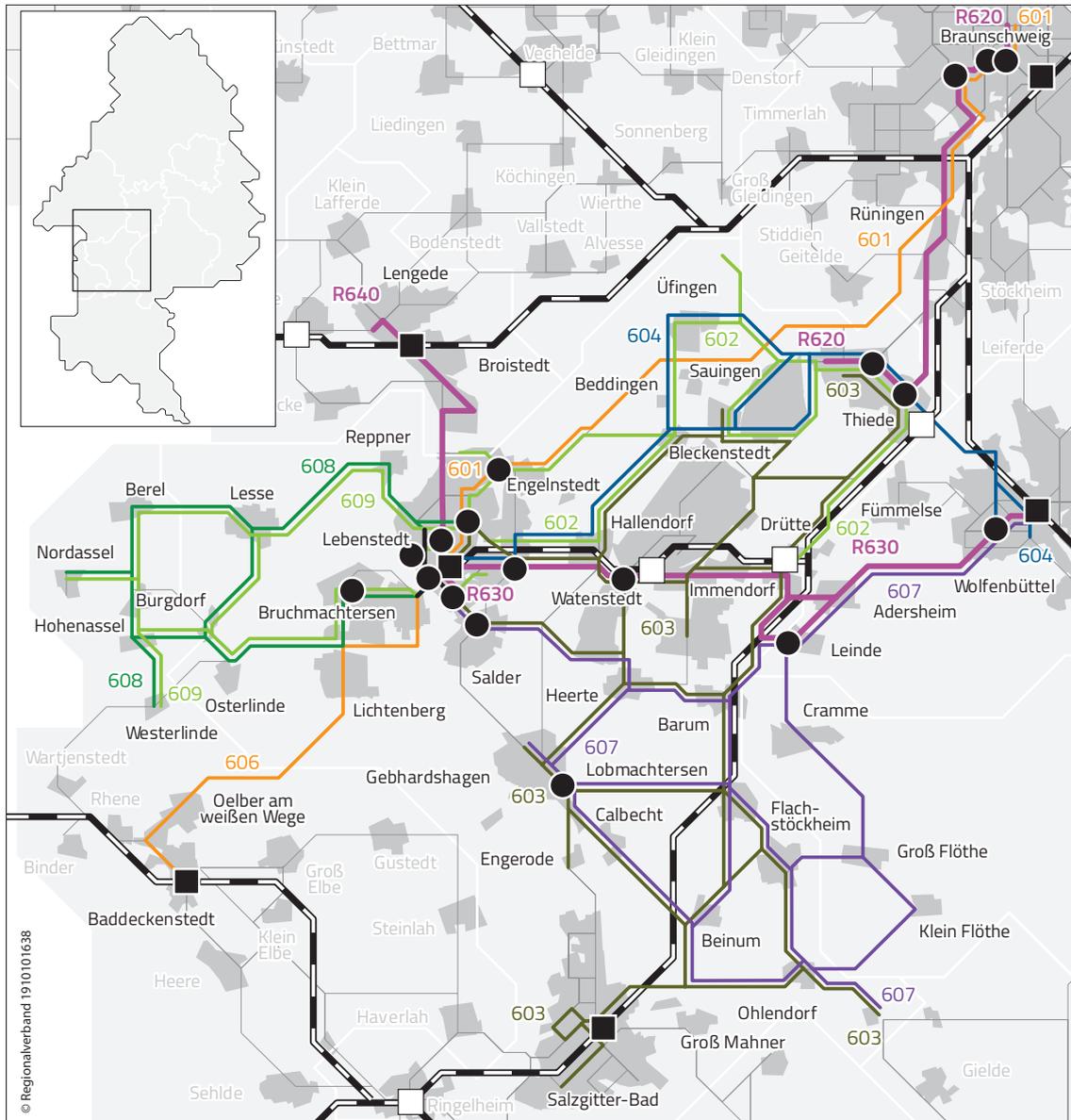
nach Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Salzgitter	231	322	8.646	9.199
LK Hildesheim	81	12	1.053	1.146

Stadt Salzgitter**s. Teilnetz 60**

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

E 3.20

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

E 3.20
Karte

E 3.20/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 62

Linie	Linienverlauf		Genehmigungslaufzeit
KVG 601	Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig		31.10.2020
KVG 602	Salzgitter-Thiede/Steterburg – SZ-Bleckenstedt – SZ-Lebenstedt		31.10.2020
KVG 603	SZ-Bad – SZ-Flachstöckheim – SZ-Immendorf – SZ-Thiede/Steterburg		31.10.2020
KVG 604	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Thiede/Steterburg – Wolfenbüttel		31.10.2020
KVG 606	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg – Oelber a. w. W. – Baddeckenstedt		31.10.2020
KVG 607	Salzgitter-Lebenstedt/Wolfenbüttel – Cramme – Klein Flöthe		31.10.2020
KVG 608	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Fredenberg – SZ-Berel – SZ-Lebenstedt		31.10.2020
KVG 609	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Lesse – SZ-Berel – SZ-Lebenstedt		31.10.2020
KVG 620	SZ-Thiede/Steterburg – Braunschweig		31.10.2020
KVG 630	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Hallendorf – WF-Adersheim – Wolfenbüttel		31.10.2020
KVG 640	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede		31.10.2020
KVG AST	Anruf-Sammeltaxi Salzgitter-Lebenstedt – Lengede		31.10.2020

E 3.20/2
Tabelle

Netzknoten Teilnetz 62

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Baddeckenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	606, 656, 658, 660		RE10
Braunschweig	Cyriaksring	Bus/Bus, Bus/Tram	419, 423, 426, 429, 461, 601, 620	3, 5	
Braunschweig	Europaplatz	Bus/Bus, Bus/Tram	461, 601, 620	3, 5	
Braunschweig	John-F.-Kennedy- Platz	Bus/Bus, Bus/Tram	419, 420, 429, 461, 601, 620, 730	1, 2, 10	
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 411, 412, 413, 416, 418, 420, 422, 423, 450, 480, 493, 560, 620, 730	1, 2, 3, 4, 5, 10	
Braunschweig	ZOB/Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug	411, 419, 420, 429, 430, 431, 436, 461, 482, 730	1, 2, 5, 10	RE50 RE60 RE70 RB42 RB43 RB45 RB47
SZ-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603, 610, 611, 612, 613, 615, 618, 628, 650, 656, 660, 860		RB46
SZ-Fredenberg	Schule	Bus/Bus	606, 608, 609, 612, 616, 619, 627		
SZ-Lebenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	601, 602, 604, 606, 607, 608, 609, 610, 612, 613, 616, 619, 620, 621, 626, 627, 630, 640		RB44 RB48



Fortsetzung: Netzknoten Teilnetz 62

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
SZ-Lebenstedt	Bruchmachersenstr.	Bus/Bus	606, 607, 608, 609, 612, 616, 619, 620, 627, 630		
SZ-Lebenstedt	Krankenhaus	Bus/Bus	601, 608, 609, 610, 612, 613, 616, 619, 620, 621, 627		
SZ-Lebenstedt	Lutherkirche	Bus/Bus	601, 603, 608, 609, 610, 612, 619, 620, 627, 630		
SZ-Lebenstedt	Rathaus	Bus/Bus	601, 602, 608, 609, 610, 612, 613, 616, 619, 620		
SZ-Lebenstedt	Süd	Bus/Bus	607, 612, 613, 616, 620, 621, 627		
SZ-Salder	Vor dem Dorfe	Bus/Bus	607, 612, 613, 621, 627		
SZ-Steterburg	Gemeindehaus	Bus/Bus	603, 604, 620, 790		
SZ-Thiede	G.-Hauptmann-Str.	Bus/Bus	602, 603, 604, 620, 790		
SZ-Thiede	Sportzentrum	Bus/Bus	602, 603, 604, 620, 790		
SZ-Watenstedt	ZOB	Bus/Bus	603, 630		
WF-Leinde	Hasseltrift	Bus/Bus	607, 630		
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	604, 710, 740, 791, 792, 794, 795, 796, 798, 799		RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Westring	Bus/Bus	604, 607, 630, 791, 792, 795, 797, 799		

Das Teilnetz 62 umfasst die Buslinien, die die Verbindungen im Raum Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel herstellen. Dazu gehören die RegioBus-Linien 620 Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig, 630 Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel und 640 Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede sowie die Linien des lokalen Netzes.

Salzgitter – Braunschweig

Die Verbindungen zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig bzw. Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig werden über die RB44/RB48 hergestellt.

Das Angebot auf der Linie RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 durch Einführung eines 30-Min-Taktes deutlich verbessert und kann deshalb stärker als zuvor dazu beitragen, die hohe Mobilität zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig auf den ÖPNV zu leiten. Neu eingeführt wurde die Linie RB48, welche zwischen Braunschweig Hbf. und Salzgitter-Lebenstedt nur in Salzgitter-Thiede hält und somit vier Minuten schneller als die RB44 ist.

Die Linie 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.

Daneben stellen verschiedene Buslinien von Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Thiede/Steterburg Anschlüsse nach Braunschweig her. Die Buslinien sind so geordnet, dass sie sich zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig zu einem dichten, attraktiven Takt überlagern. Das dichte Angebote ist für Salzgitter-Thiede und Steterburg trotz der bestehenden Eisen-

bahnverbindung über die Station Salzgitter-Thiede sinnvoll. 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 Eisenbahnverbindungen. Durch die Buslinien wird flächenhaft Salzgitter-Thiede/Steterburg erschlossen. Ein weiterer Vorteil ist die umsteigefreie Erreichbarkeit von wichtigen Zielen im Verlauf der Linien, insbesondere von Braunschweig.

Im August 2019 wurde das Fahrtangebot zwischen Salzgitter-Lebenstedt, Salzgitter-Thiede und Braunschweig neu geordnet. Ziel dieser Veränderung war es, das Verkehrsangebot zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig besser zu koordinieren und das aus verschiedenen Buslinien bestehende und zuvor wenig übersichtliche Busangebot klarer zu gestalten und zu verbessern.

P62.1 Auf der RegioBus-Linie 620 wurde ein einheitlicher, vertakteter Linienfahrplan zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg, Rünigen und Braunschweig umgesetzt, der für die Fahrgäste besser verständlich ist. Die RegioBus-Linie 620 bildet sich im Wechsel aus den Linien 602 ab Salzgitter-Steterburg von/nach Salzgitter-Lebenstedt bzw. aus der RegioBus-Linie 790 von/nach Wolfenbüttel. Das bedeutet, dass Fahrgäste aus den Linien 602 und 790 mit Fahrtziel Braunschweig im Bus sitzen bleiben können. Die Linie verkehrt von Montag bis Freitag tagsüber im 30-Min-Takt. Zu späterer Stunde sowie am Samstag und Sonntag hat sie einen 60-Min-Takt. Insgesamt wurde das Fahrtenangebot ausgeweitet und der Linienweg in Braunschweig verändert. Die RegioBus-Linie 620 bedient nicht mehr den Braunschweiger Hauptbahnhof, sondern fährt direkt in die Braunschweiger Innenstadt. Sie bedient neu die Haltestellen Braunschweig, Schloss und Braunschweig, Rathaus.

Es ist zu prüfen, ob das Gesamtkonzept der durchgebundenen Fahrten 602, 790/620 sowie die neuen Linienverläufe den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechen bzw. ob die betriebliche Sicherheit gewährleistet werden kann.

P62.2 Das in Braunschweig bestehende Nachtverkehrsnetz an Wochenenden bietet auf RegioBus-Verbindungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH Spätverbindungen in das Umland. Vergleichbar zu diesem Angebot ist zu prüfen, ob Fahrtenangebote auf der RegioBus-Linie 620 Freitag- und Samstagnacht ausgeweitet werden können.

P62.3 Perspektivisch ist mit Realisierung des Bahnhofepunktes Braunschweig-West eine Anbindung von Salzgitter-Thiede/-Steterburg aus zu prüfen. Verknüpfungen zu den Bahnverbindungen von/nach Hannover und/oder Hildesheim sowie in Braunschweig-Broitzem mit der Stadtbahn wären zu schaffen.

Die Fahrten der Expresslinie 601 sind erhalten geblieben. Die Linie bedient ebenfalls nicht mehr den Braunschweiger Hauptbahnhof, sondern fährt direkt in die Braunschweiger Innenstadt und bedient neu die Haltestellen Braunschweig, Schloss und Braunschweig, Rathaus.

Im Zusammenhang mit der Neuordnung bedient die Linie 602 die Relation Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bleckenstedt – Salzgitter-Thiede/Steterburg. Dieser Abschnitt wurde bislang von der Linie 620 bedient. In SZ-Lebenstedt ändert sich der Fahrweg der Linie 602 im Vergleich zur alten Linie 620. Der neue Start- und Endpunkt ist „An der Feuerwache“. Von dort verkehrt die Linie 602 über die Swindonstraße, bedient zusätzlich die Haltestellen „Krankenhaus“ sowie „Rathaus“ und fährt zum Bahnhof. An der zentralen Haltestelle „Salzgitter-Lebenstedt, Bahnhof“ gestaltet sich der Umstieg von/zu anderen Buslinien aufgrund kürzerer Fußwege deutlich komfortabler als bisher. Ab der Berliner Straße verkehrt die Linie 602 wie die bisherige Linie 620 bis nach SZ-Thiede. Die Linie 602 wird ab der Haltestelle „Salzgitter-Steterburg, Danziger Straße“ zur RegioBus-Linie 620. Das bedeutet, dass die Fahrgäste aus dem Raum Salzgitter-Lebenstedt mit Fahrtziel Braunschweig im Bus sitzenbleiben und Braunschweig umsteigefrei erreichen können.

In der Relation Salzgitter-Bad – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig verkehrt die Linie 603. Diese Linie 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. Zu Gunsten einer einheitlichen Erschließung und eines identischen Fahrweges wurden die bisherigen Fahrten der Linie 631 in den Fahrplan der Linie 603 integriert. An der Haltestelle „Salzgitter-Thiede, Sportplatz“ besteht stündlich ein Übergang von der 620 zur Linie 603 aus/in Richtung Salzgitter-Bad.

- P62.4** Die Linien 603 ist hoch defizitär, weshalb ein wirtschaftlicheres Angebot zu prüfen und zu gestalten ist. Die Linie 603 bedient zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-Thiede/Steterburg die Ortschaften Salzgitter-Ohlendorf, -Beinum, -Flachstökheim, -Lobmachersen, -Barum, -Drütte, -Im mendorf und -Watenstedt. Die ÖPNV-Erschließungsqualität dieser Orte sollte jedoch möglichst erhalten bleiben bzw. über die Ausweitung differenzierter Verkehre bedarfsgerechter gestaltet werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob das Angebot auf der Linie 603 auf dem Abschnitt Salzgitter-Watenstedt Bahnhof zu den Unternehmen Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom verbessert werden könnte, um Arbeitnehmern aus Braunschweig attraktivere Verbindungen zu ermöglichen.

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, -Im mendorf 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.

- P62.6** Generell sind die Anschlüsse an der Station Wolfenbüttel zu verbessern. Bei den derzeitigen Fahrplananlagen 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 den Bahnhof 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.

Die RegioBus-Linie 790 bedient die Relation Wolfenbüttel – Groß Stökheim – Salzgitter-Thiede/Steterburg. Die Linie ist dem Teilnetz 70 zugeordnet.

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.

- P62.7** 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 Lebenstedt sowie Wolfenbüttel wird im Rahmen des Erschließungskonzeptes des Landkreises Wolfenbüttels derzeit geprüft.

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 und befindet sich aktuell in der Prüfung. Denkbar sind neue Fahrten montags bis freitags am Vormittag und in den Abendstunden sowie samstagsabends. Am Sonntag könnte ein neues Bedienungsangebot eingeführt werden. Dabei sollen flexible Bedienformen zum Einsatz kommen.

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. Am besten für die Kunden wäre eine direkte Verbindung nach Salzgitter-Bad, die allerdings höhere Kosten verursachen würde.

- P62.8** Das Achsen- und Erschließungskonzept (siehe weitere Beschreibungen im TN 72) sieht für die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald ein „Beispiel- und Experimentiergebiet“ vor, um innovative Lösungen für die 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 der Linie RE50 angepasst. An den Bahnhöfen 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 (TN 53) und 640 überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt. An der Haltestelle Lengede, Ortsmitte ergeben sich Verknüpfungen, die folglich aus dem Lastrichtungs-konzept auf der 640 entstehen. Vormittags wird die Verbindung in Richtung Peine und nachmittags in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die beiden Linien ermöglicht.

- P62.9** Zwischen Lengede und Salzgitter besteht eine hohe Gesamtmobilität. Diese spiegelt sich jedoch nicht in der ÖPNV-Nachfrage wieder. Es ist zu prüfen, ob dieses Problem im Zusammenhang mit der kurzen Reiseweite und der vergleichsweise hohen Tarifierung besteht.

Salzgitter-Lebenstedt – Samtgemeinde Baddeckenstedt

- P62.10** 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, 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 Söhldede 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.
- P62.12** Zu prüfen ist auch eine verbesserte Anbindung über die Linie 606 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Fredenberg und Salzgitter-Lichtenberg an die Bahnstation 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.

Prüfaufträge Teilnetz 62

E 3.20/3
Tabelle

P62.1	Überprüfung des Gesamtkonzeptes der RegioBus-Linien 620, 790 und 602 hinsichtlich der Bedürfnisse der Fahrgäste und der betrieblichen Sicherheit
P62.2	Ausweitung/Anpassung der Fahrtenangebote auf der RegioBus-Linie 620 an den Nachtverkehr in Braunschweig
P62.3	Perspektivische Anbindung von SZ-Thiede/-Steterburg an die Bahnstation BS-West
P62.4	Umsetzung einer bedarfsgerechten Anbindung auf der Linie 603
P62.5	Verbesserung der Anbindung der Linie 603 für die Berufstätigen aus Richtung Braunschweig zu den Unternehmen Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom
P62.6	Bedienung der Station Wolfenbüttel durch die Linie 630
P62.7	Verbesserung der Anbindung von Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe durch die Linie 607 in Richtung Salzgitter-Bad, -Lebenstedt und Wolfenbüttel
P62.8	Überprüfung, inwiefern innovative Lösungen in der SG Oderwald umgesetzt werden können
P62.9	Überprüfung der geringen ÖPNV-Nachfrage zwischen Legede und Salzgitter
P62.10	Verstärkung des Einsatzes von differenzierten Bedienungsformen auf den Linien 608 und 609
P62.11	Einbindung der Ortschaft Söhlde auf den Linien 608 und 609; Verbindung Richtung Salzgitter-Lebenstedt
P62.12	Verknüpfung der Linie 606 mit der RE10 an der Station Baddeckenstedt

Stadt Braunschweig

s. Teilnetz 40

Gemeinde Legede

s. Teilnetz 53

Stadt Salzgitter

s. Teilnetz 60

Stadt Wolfenbüttel

s. Teilnetz 70

Samtgemeinde Oderwald

s. Teilnetz 72

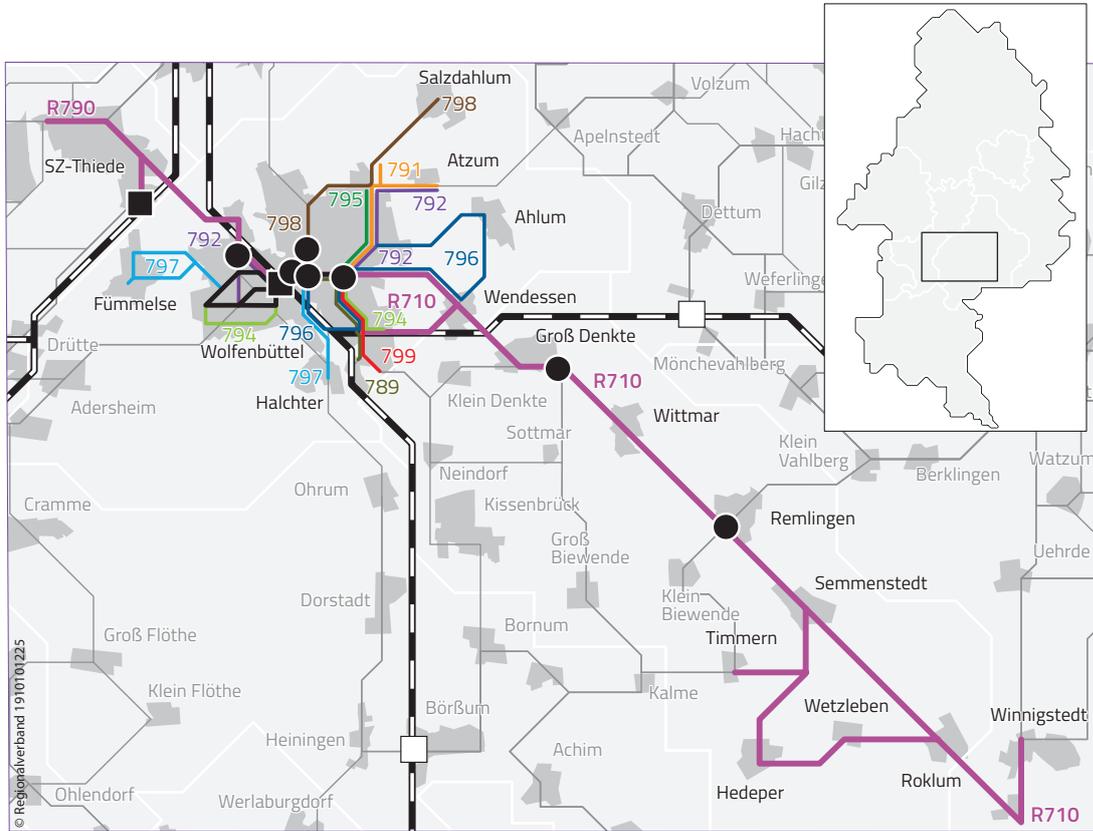
E 3.21

Teilnetz 70 Wolfenbüttel

E 3.21

Karte

Teilnetz 70 Wolfenbüttel



E 3.21/1

Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 70

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG 710	Wolfenbüttel – Winnigstedt	30.09.2020
KVG 789	Wolfenbüttel-Okertalsiedlung – Kornmarkt	31.05.2021
KVG 790	Kornmarkt – Groß Stöckheim – SZ-Thiede/Steterburg	31.05.2021
KVG 791	Wolfenbüttel Lebenshilfe/Atzum – Kornmarkt – Westring	31.05.2021
KVG 792	Wolfenbüttel Atzum – Kornmarkt – Westring	31.05.2021
KVG 793	Neuer Weg – Fachhochschule – Exer	31.05.2021
KVG 794	Wolfenbüttel-Linden – Bahnhof – Kaltes Tal – Pfungstanger	31.05.2021
KVG 795	Salzdahlumer Straße – Kornmarkt – W.-Raabe-Schule	31.05.2021
KVG 796	Schweigerstr. – Ahlum – Wendessen – Bahnhof	31.05.2021
KVG 797	Halchter – Kornmarkt – Füllmelse	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 Wolfenbüttel	31.05.2021
KVG P+R	kostenloser P+R zu verschiedenen Anlässen in Wolfenbüttel	31.05.2021

Netzknoten Teilnetz 70

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
SZ-Steterburg	Gemeindehaus	Bus/Bus	603, 604, 620, 790	
SZ-Thiede	Bahnhof	Bus/Zug	790	RB44
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420, 604, 710, 740, 751, 752, 753, 755, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	604, 710, 740, 791, 792, 794, 795, 796, 798, 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Breite-Herzog-Str.	Bus/Bus	420, 607, 710, 740, 790, 791, 792, 794, 795, 798, 799	
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	710, 740, 751, 752, 753, 755, 756, 790, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799	
Wolfenbüttel	Neuer Weg	Bus/Bus	420, 740, 793, 798	
Wolfenbüttel	Westring	Bus/Bus	604, 607, 630, 791, 792, 795, 797, 799	

Im Teilnetz 70 sind die RegioBus-Linie 710 Stadt Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt, die RegioBus-Linie 790 Stadt Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg und die Linien des Stadtverkehrs Wolfenbüttel zusammengefasst.

Relation Wolfenbüttel – Braunschweig

Im Teilnetz 70 muss die hohe Gesamtmobilität zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig besondere Beachtung finden. Die Verkehrsbeziehung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig ist die stärkste im gesamten Verbandsgebiet.

RB42/43 und RB45

Der Abschnitt Wolfenbüttel – Braunschweig wird auf der Schienenstrecke von den Linien RB42/43 und RB45 bedient. Im Zusammenhang mit dem „Regionalbahnkonzept 2014+“ wurde das Angebot auf der RB45 deutlich verbessert. Auf dieser Strecke gibt es von Montag bis Sonntag einen Stundentakt zwischen 05:30 Uhr und 23:30 Uhr, am Freitag und am Samstag bis 00:30 Uhr. Weiterhin wurde zum Dezember 2018 eine weitere Spätverbindung auf der RB43 eingeführt.

RegioBus-Linie 420

Neben den Schienenverbindungen bedient die RegioBus-Linie 420 die Relation Braunschweig – Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 420, die dem Teilnetz 40 zugeordnet ist, hat für die Bedienung Wolfenbüttels eine hohe Bedeutung. Sie bedient die zentralen, östlichen und südlichen Stadtbereiche und bindet diese an Braunschweig an. Die Linie führt auf direkten und schnellen Weg über die A395 und verbindet so 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 am Bahnhof Wolfenbüttel. Daneben übernimmt die Regio-

Bus-Linie 420 Aufgaben der Schülerbeförderung aus den nördlichen Teilen der Stadt Wolfenbüttel, insbesondere zu den weiterführenden Schulen im südwestlichen Stadtgebiet. Die RegioBus-Linie 420 dient auch als Zubringer zum Hochschulstandort Ostfalia am Exer aus Richtung Braunschweig bis zur Haltestelle Wolfenbüttel, Mittelweg.

Zum Dezember 2017 wurde das Angebot auf der RegioBus-Linie 420 durch umfangreiche Taktverdichtungen verbessert.

Relation Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt

Die Bedienung der Relation Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt übernimmt die RegioBus-Linie 710, die diesem Teilnetz zugeordnet ist.

Die RegioBus-Linie 710 übernimmt zum einen die Bedienung des Stadtgebietes auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Wendessen und zum anderen die regionale Bedienung des Abschnitts Wendessen – Remlingen – Winnigstedt.

Die RegioBus-Linie 710 bietet an der Bahnstation Wolfenbüttel Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig, Bad Harzburg und Goslar. An den Haltestellen Kornmarkt und Breite Herzogstraße werden Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel hergestellt. Im weiteren Verlauf fährt die RegioBus-Linie über den Grünen Platz und Juliusstraße nach Wendessen in Richtung Winnigstedt.

An der Haltestelle Groß Denkte, Asseweg werden Anschlüsse an die Buslinie 756 Denkte – Biewende – Remlingen hergestellt. Darüber hinaus stellt sie in Remlingen an der Haltestelle Ehrenmal Anschlüsse an die Buslinie 748 von und in Richtung Schöppenstedt her.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie 710 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 erweitert. Auf dem Abschnitt Remlingen – Wolfenbüttel wurde das Angebot Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit lastrichtungsbezogen verdichtet. Am Samstag wurde das Angebot auf dem Abschnitt Winnigstedt – Wolfenbüttel am Nachmittag und am Abend erweitert.

Relation Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg

Die Bedienung der Relation Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg übernimmt die RegioBus-Linie 790, die diesem Teilnetz zugeordnet ist. Zum Dezember 2017 wurde das Angebot auf der RegioBus-Linie 790 durch zusätzliche Fahrten auf dem Abschnitt Salzgitter Steterburg– Groß Stöckheim verbessert. Montags bis freitags besteht auf diesem Abschnitt in der Hauptverkehrszeit ein 30-Min-Takt.

Zum August 2019 wurde das Verkehrsangebot auf der RegioBus-Linie 790 im Zusammenhang mit der Neuordnung der Verkehre zwischen Thiede und Braunschweig und der anstehenden Überarbeitung des Stadtverkehrs Wolfenbüttel verändert.

Der Linienabschnitt WF–Linden – WF, Kornmarkt wurde von der RegioBus-Linie 790 entkoppelt und der Linie 789 zugeordnet. Der Abschnitt Wolfenbüttel – Groß Stöckheim – Salzgitter–Thiede/Steterburg bleibt im Linienverlauf der RegioBus-Linie 790 enthalten. Im Rahmen dieser Fahrplanänderungen wurde auch der Linienverlauf innerhalb von Salzgitter-Thiede verkürzt, sodass die Aufkommensschwerpunkte schneller und direkter bedient werden. Die RegioBus-Linie 790 entspricht so eher dem Charakter einer regionalen ÖPNV-Verbindung der Bedienungsebene 2. Darüber hinaus wurden die Fahrzeiten so koordiniert, dass die RegioBus-Linie 790 ab Salzgitter-Thiede als RegioBus-Linie 620 weitergeführt wird. So wird es möglich, dass Fahrgäste aus Wolfenbüttel über Thiede umsteigefrei nach Braunschweig fahren können, um die südwestlichen Teile Braunschweigs zu erreichen.

Auf der RegioBus-Linie 790 ist der Angebotsumfang in der Relation Stadt Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg erhalten geblieben. Dieser ist in der bestehenden Form weiterzuführen.

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot entsprechend Kapitel D2.2.

Stadtverkehrsnetz Wolfenbüttel

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 Fahrmöglichkeiten 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.

Im Sommer 2016 wurden die Umbauarbeiten des Kornmarktes abgeschlossen und der zentrale innerstädtische Platz wurde für alle Busse zu einer Rendezvous-Haltestelle umgewandelt. Der Kornmarkt verfügt über acht barrierefreie Bussteige, die mit einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige ausgestattet sind.

Mit Beendigung der Baumaßnahmen sollte auch das in den vergangenen Jahren entwickelte Stadtverkehrskonzept in Betrieb gehen. Bislang konnte das Stadtverkehrskonzept, welches über einem übersichtlicheren Liniennetz, dichtem Takt und einem flächendeckenden Angebot mit Einbindung der bislang freigestellten Schülerverkehre verfügen sollte, noch nicht umgesetzt werden. Eine Umsetzung ist für das Jahr 2020 geplant.

- P70.1** Es ist zu prüfen, wie ein neues Stadtbuskonzept sowohl ein Rendezvous am Kornmarkt als auch einer guten Anschlussstation am Bahnhof Wolfenbüttel gerecht werden kann. Bei der Umsetzung eines neuen Stadtbuskonzepts sind auch die Anschlüsse in und aus Richtung Bad Harzburg/Goslar und Schöppenstedt wichtig, vor allem für die Schülerbeförderung. Aus diesem Grund sollten diese Anschlüsse nicht vernachlässigt werden; die Übergangszeiten zum SPNV können bei einem Konflikt mit den Anschlüssen von/nach Braunschweig aber länger sein, wenn nicht beide Richtungen gleich gut angebunden werden können.
- P70.2** Infolge der hohen Gesamtmobilität zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig erscheint es sinnvoll, nicht kompatible Anforderungen an die Rendezvousituation am Kornmarkt und an die Anschlusssituation am Bahnhof durch differenzierte Anschlussherstellungen zu lösen. So müssten insbesondere die westlichen Stadtbereiche vorrangig am Bahnhof mit dem SPNV in und aus Richtung Braunschweig verknüpft werden, da von dort gute und schnelle Verbindungen zur A395 nach Braunschweig bestehen und zeitlich konkurrenzfähige ÖPNV-Verbindungen die stärkere Nutzung des ÖPNV fördern würden.

Fachhochschule

Die Anbindung des Hochschulstandortes 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. Weiterhin bedient die RegioBus-Linie 740 die Ostfalia. Die RegioBus-Linie 740 bedient den Abschnitt Weddel, Bahnhof – Cremlingen – Sickte – Apelnstedt – Atzum – Ostfalia – Wolfenbüttel, Bahnhof. Am Bahnhof Weddel werden Anschlüsse in und aus Richtung Wolfsburg hergestellt und am Bahnhof Wolfenbüttel bestehen gute Übergangsmöglichkeiten in die Züge in und aus Richtung Braunschweig und Goslar.

- P70.3** Zu prüfen ist, ob die ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia-Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel verbessert werden kann, damit ein verbesserter Wissenstransfer für die Studenten und Mitarbeiter

möglich wird. Die Reisezeiten könnten durch entsprechende Verknüpfungen von Linien reduziert werden.

Weitere Anbindungen

- P70.4** Zur Beschleunigung des ÖPNV-Angebotes sollte geprüft werden, ob Wolfenbüttel-Groß Stöckheim zukünftig besser an Braunschweig angebunden werden könnte. Dies könnte 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 geschehen.
- P70.5** Im ÖPNV besteht derzeit keine Verbindung zwischen den Braunschweiger Stadtteilen im Südosten (Südstadt, Mascherode) sowie den östlichen Ortsteilen von Wolfenbüttel: Salzdahlum, Atzum, Ahlum und Wendessen. Hier soll eine Erschließung geprüft werden.
- P70.6** Aufgrund der Nähe und der vorhandenen Mobilität ist die Einführung einer direkten Verbindung zwischen Wolfenbüttel und den südlichen Stadtteilen von Braunschweig, insbesondere Stöckheim, Meverode, Heidberg und Südstadt, zu prüfen. Zu untersuchen wäre, welche Ziele im Stadtgebiet Braunschweig und in Wolfenbüttel die meisten Fahrgastpotenziale auslösen bzw. die Attraktivität für den ÖPNV stärken können. Ferner sind die Auswirkungen auf die Nachfrage der RegioBus-Verbindung zu betrachten. Es ist zu prüfen, inwiefern die ÖPNV-Erschließung zu den Großbetrieben in Salzgitter verbessert werden kann.
- P70.8** Das „Regionalbahnkonzept 2014+“ beinhaltet neben Angebotsverbesserungen auch den Ausbau der Infrastruktur, insbesondere der Zugangsstellen. Geplant sind auch neue Verkehrsstationen. In Wolfenbüttel ist dies die Station Wolfenbüttel-Wendessen. Weiterhin ist zu prüfen, ob die Bahnstationen Wolfenbüttel-Linden und Wolfenbüttel-Groß Stöckheim eingerichtet werden können.

Anruf-Sammeltaxi Stadt Wolfenbüttel

- P70.9** Dem Teilnetz 70 ist das Anruf-Sammeltaxi für die Stadt Wolfenbüttel zugeordnet. Es ergänzt den Buslinienverkehr in den Abend- und Nachtstunden und bietet den Fahrgästen die Möglichkeit der Beförderung innerhalb des Stadtgebietes und in die umliegenden Stadtteile von Wolfenbüttel und umgekehrt. Die Vorhaltung dieses Angebots ist für Fahrgäste wichtig, welche im Berufsverkehr auf spätere Verbindungen angewiesen sind. Im Freizeitverkehr bietet es den Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit, auf private Pkw-Fahrten zu verzichten. Das Angebot ist deshalb aufrechtzuerhalten. Es ist zu prüfen, ob das komfortzugschlagpflichtige AST-Angebot in das eher kundenfreundlichere Anruf-Linientaxi-Angebot umgewandelt werden kann, da der Fahrgast hierfür keinen zusätzlichen Fahrschein benötigt. Entsprechende Überlegungen sind bereits in das neue Stadtbuskonzept eingeflossen, welches für das Jahr 2020 geplant ist. Bei einer Umsetzung eines standardisierten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen im Großraum sind die AST-Verkehre in Wolfenbüttel einzubeziehen.

Baumaßnahmen

Erneuerung des Brückenbauwerks im Kreuz Süd A39/B4 (A395)

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel (NLStBV-WF) hat angekündigt, ab Ende 2019 das zentrale Brückenbauwerk im Kreuz Süd zu erneuern. Zeitlich parallel zum Umbau des Kreuzes Süd wird auch die Brücke der Anschlussstelle Meverode, die den Verkehr von der Leipziger Straße auf die B4 Richtung Norden aufnimmt, erneuert und dafür voll gesperrt.

Die eingeschränkte Leistungsfähigkeit im Kreuz Süd A39/B4 während der Bauphase wird zu umfangreichen Ausweichverkehren im näheren und weiteren Umfeld des Kreuzes Süd führen. Es kann erwartet werden, dass selbst noch im Bereich Wolfenbüttel, Salzgitter-Thiede, Salzgitter-Drütte durch großräumige Ausweichfahrten Änderungen in den Verkehrsbelastungen erfolgen werden.

Das Autobahnkreuz BS-Süd ist neben dem Dreieck Südwest der wichtigste Verkehrsknotenpunkt im Süden der Stadt Braunschweig und heute bereits hoch ausgelastet. Geringe Störungen zu den Spitzenzeiten führen bereits zu Stausituationen, besonders morgens auf der Süd-Nord- und Süd-West- und am Nachmittag auf der Nord-Süd- bzw. West-Süd-Richtung.

- P70.10** Da von einer dreijährigen Bauzeit auszugehen ist, ist zu prüfen, welche ÖPNV-Maßnahmen ergriffen werden können, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Hierzu sollten auch Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung in die Überlegungen einfließen.

Prüfaufträge Teilnetz 70

P70.1	Prüfung Bedienungsangebot Stadtverkehr
P70.2	Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Schiene am Bahnhof Wolfenbüttel
P70.3	Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia-Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel
P70.4	Einrichtung einer verbesserten Anbindung von Groß Stöckheim an Braunschweig
P70.5	Verbesserung der Anbindung der östlichen Ortsteile Wolfenbüttels (Salzdahlum, Atzum, Ahlum und Wendessen) an Braunschweig
P70.6	Direkte Anbindung der Braunschweiger Stadtteile Stöckheim, Melverode, Heidberg und Südstadt an Wolfenbüttel
P70.7	Es ist zu prüfen, inwiefern die ÖPNV-Erschließung zu den Großbetrieben in Salzgitter verbessert werden kann.
P70.8	Einrichtung der Bahnstationen Wolfenbüttel-Linden und Wolfenbüttel-Groß Stöckheim
P70.9	Umwandlung der AST-Verkehr in ALT-Verkehre
P70.10	Prüfung von ÖPNV-Maßnahmen bezüglich der Baustelle durch Erneuerung des Brückenbauwerks im Kreuz Süd A39/B4 (A 395)

E 3.21/3
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 70 Stadt Wolfenbüttel (Stand 31.01.2019)

Adersheim	829	Leinde	714
Ahlum	1.098	Linden	3.733
Atzum	202	Salzdahlum	1.631
Fümmelse	2.718	Wendessen	1.037
Groß Stöckheim	1.392	Wolfenbüttel	38.534
Halchter	1.427	Gesamt	53.315

E 3.21/4
Tabelle

E 3.21/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 70

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

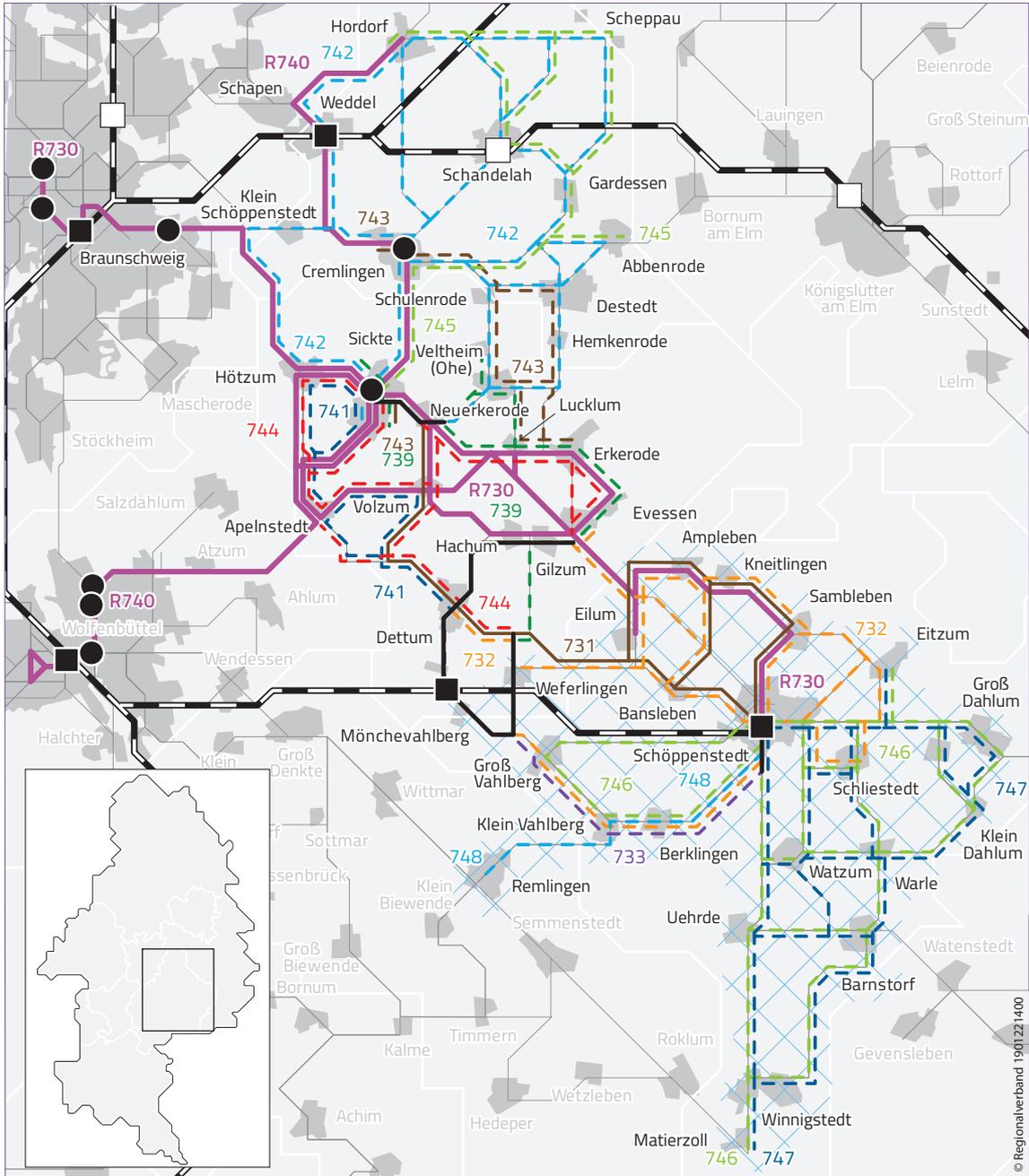
nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	1.772	1.406	23.898	27.076
Salzgitter	760	688	13.282	14.729
Elm-Asse	654	269	6.808	7.731
Oderwald	201	120	3.828	4.150
Sickte	148	97	3.347	3.592
Schladen-Werla	154	18	1.629	1.801
Wolfsburg	38	15	1.261	1.313
LK Harz	16	1	881	898
Region Hannover	33	1	862	896
Cremlingen	7	9	751	766
Lengede	7	13	688	708
Vechede	7	9	515	531

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickinge – Elm-Asse

E 3.22

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickinge – Elm-Asse

E 3.22
Karte



E 3.22/1

Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 71

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
RBS/VB Bachstein	730	Evensen – Sickte – Braunschweig	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	731	Schöppenstedt – Kneitlingen – Dettum – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	732	Evensen – Bansleben – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	733	Dettum – Weferlingen – Berklingen – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	739	Dettum/Hachum – Gilzum – Evessen – Veltheim – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	740	Wolfenbüttel – Sickte – Cremlingen – Weddel	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	741	Weferlingen/Dettum – Apelnstedt – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	742	Weddel/Hordorf – Schandelah – Cremlingen – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	743	Cremlingen – Veltheim/Schulenrode – Destedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	744	Sickte – Apelnstedt/Evensen – Dettum	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	745	Schandelah – Gardessen – Abbenrode	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	746	Winnigstedt – Barnstorf – Watzum – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	747	Winnigstedt – Barnstorf – Warle – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	748	Remlingen – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	ALT	Anruf-Linientaxi zum Bahnhof Dettum	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	ALT	Anruf-Linientaxi zum Bahnhof Schöppenstedt	31.12.2029

E 3.22/2

Tabelle

Netzknoten Teilnetz 71

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	John-F.-Kennedy-Platz	Bus/Bus, Bus/Tram	419, 420, 429, 461, 601, 620, 730	1, 2, 10	
Braunschweig	Helmstedter Str.	Bus/Bus, Bus/Tram	412, 431, 442, 430, 730	4	
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230, 411, 412, 413, 416, 418, 420, 422, 423, 450, 480, 493, 560, 620, 730	1, 2, 3, 4, 5, 10	
Braunschweig	ZOB/Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug	411, 419, 420, 429, 430, 431, 436, 461, 482, 730	1, 2, 5, 10	RE50 RE60 RE70 RB42 RB43 RB45 RB47
Cremlingen	Im Dorfe	BU/Bus	430, 730, 742, 743		
Dettum	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	733, 739, 741, 744		RB45
Schöppenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370, 371, 372, 730, 731, 732, 733, 746, 747, 748, 749, 752		RB45
Sickte	Am Birkenweg	Bus/Bus	730, 731, 739, 742, 744		

>>

Fortsetzung: Netzknoten Teilnetz 71

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Weddel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	427, 437, 740, 742		RE50
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420, 604, 710, 740, 751, 752, 753, 755, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799		RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	420, 604, 630, 710, 740, 791, 792, 794, 795, 796, 798, 799		RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Breite-Herzog-Str.	Bus/Bus	420, 607, 710, 740, 790, 791, 792, 794, 795, 798, 799		
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	420, 710, 740, 751, 752, 753, 755, 756, 790, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799		

Das Teilnetz 71 umfasst die Buslinien in den Bereichen der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte sowie den nördlichen Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Ortsteilen Amleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Samleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehrde. Der südlich gelegene Teil der Samtgemeinde Elm-Asse ist dem Teilnetz 72 zugeordnet. Die Linien der Braunschweiger Verkehrs-GmbH sind dem Teilnetz 40 (Braunschweig) aus den dort erläuterten Gründen zugeordnet.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde im Jahr 2016 ein Achsen- und Erschließungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans 2016 ist und im NVP 2020 fortgeführt wird. Dieses Bedienungskonzept bildet die ÖPNV-Achsenverbindungen ab, gliedert Orte zu einem Erschließungsraum (zugeordnete Verkehrsräume) und zeigt auf, wie diese Räume mit Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an definierten Verknüpfungspunkten an die ÖPNV-Achsenverbindungen anschließen.

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 Regionalverband wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Die Achsen bestehen aus:

- regionalen Schienenverbindungen
- regionalen Busverbindungen und
- Busverbindungen, die als lokale Verbindungen für den Landkreis Achsencharakter haben, aber formal nicht dem regionalen ÖPNV-Netz zugeordnet werden

Die Erschließungsräume werden über Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an die ÖPNV-Achsen angeschlossen. Durchgeführt werden diese Verkehre mit:

- lokalen Buslinien
- Anrufverkehren
- ggf. Bürgerbussen
- ggf. weiteren alternativen Bedienformen

Im Teilnetz 71 gibt es folgende Achsenverbindungen:

- | | | |
|------------|-------------|---|
| ▪ SPNV | RE50 | Braunschweig – Weddel – Wolfsburg |
| ▪ SPNV | RB40 | Braunschweig – Weddel – Schandelah – Königslutter – Helmstedt |
| ▪ SPNV | RB45 | Braunschweig – Wolfenbüttel – Dettum – Schöppenstedt |
| ▪ RegioBus | 452 | Braunschweig – Cremlingen |
| ▪ RegioBus | 730 | Braunschweig – Sickte |
| ▪ RegioBus | 740 | Wolfenbüttel – Sickte – (Weddel) |
| ▪ RegioBus | 370 (TN 30) | Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt |
| ▪ Buslinie | 948 | Remlingen – (Semmenstedt) – Schöppenstedt |
| ▪ Buslinie | 731 | Schöppenstedt – Sickte |

Erschließungsräume:

- Gemeinde Cremlingen
 - Hordorf, Wohld
 - Schandelah, Gardessen, Abbenrode, Schulenrode, Destedt, Hemkenrode, Cremlingen, Klein Schöppenstedt
- Samtgemeinde Sickte
 - Klein Veltheim, Veltheim
 - Klein Veltheim, Veltheim, Neuerkerode, Lucklum, Erkerode, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt
 - Dettum, Weferlingen, Mönchevahlberg
- Samtgemeinde Elm-Asse
 - Samleben, Kneitlingen, Amleben, Eitzum
 - Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg, Klein Vahlberg
 - Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum, Uehrde, Barnstorf

Das Achsen- und Erschließungskonzept wurde unter der Berücksichtigung der jeweiligen Hauptmobilitätsströme entwickelt.

Die Mobilität aus der Gemeinde Cremlingen ist überwiegend auf Braunschweig, Wolfsburg und Sickte ausgerichtet. Der Schülerverkehr ist auf Braunschweig, Wolfenbüttel und Sickte ausgerichtet.

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Sickte ist überwiegend auf Braunschweig und Wolfenbüttel sowie Cremlingen und Wolfsburg ausgerichtet.

Achsenverbindungen RE50/RB40

Innerhalb der Gemeinde Cremlingen liegen die Haltepunkte Weddel und Schandelah. Der Haltepunkt Weddel wird von zwei Schienenverbindungen, der RB40 (Helmstedt – Königslutter – Schandelah – Weddel – Braunschweig) und der RE50 (Braunschweig – Weddel – Fallersleben – Wolfsburg) bedient.

Da es aus der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte eine nicht unerhebliche Mobilität nach Wolfsburg gibt, hat die Linie RE50 (Braunschweig – Wolfsburg) mit dem Halt in Weddel auch für den Landkreis Wolfenbüttel eine erhebliche Bedeutung.

Seit dem 11. Dezember 2016 bedient die RegioBus-Linie 740 den Abschnitt Wolfenbüttel – Sickte – Weddel und stellt gute Anschlüsse an die Linie RE50 aus und in Richtung Wolfsburg her.

Trotzdem ist die Bedienung der Station Weddel durch lokale Busverkehre verbesserungsbedürftig, da mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 nur Cremlingen Anschlüsse an die Linie RE50 in Richtung Braunschweig und Wolfsburg hat. Die Relation von Cremlingen zum Bahnhof Weddel wird durch die lokale Linie 437 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH bedient; die Linie führt von Cremlingen über Weddel, Bahnhof nach Volkmarode. Die Linie 437 stellt fast keine Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linien RB40 und RE50 her.

- P71.1** 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 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 Anruf-Bus oder ALT eine bessere Anbindung der Haltepunkte Weddel und auch Schandelah aus möglichst vielen Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen erreicht werden kann.

Achsenverbindung RB45

Die SPNV-Linie RB45 bedient die Bahnhöfe/Haltepunkte 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 und der Stadt Braunschweig. Hinzu kommen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig die SPNV-Linie 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.

Im Zusammenhang mit dem „Regionalbahnkonzept 2014+“ wurde das Angebot auf der RB45 deutlich verbessert. Auf dieser Strecke gibt es von Montag bis Sonntag einen Stundentakt von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr. Am Freitag und am Samstag bis 00:30 Uhr.

- P71.2** Auf der SPNV-Linie RB45 ist die geplante zusätzliche Station Wolfenbüttel-Wendessen vorgesehen. Die Einbindung weiterer neuer Stationen, wie z. B. Wolfenbüttel-Linden, soll geprüft werden. Sofern neue Stationen eingerichtet werden, sollten diese durch Zubringerverkehre angeschlossen werden.

Achsenverbindung RegioBus 452

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 – Destedt. Über Cremlingen hinaus gehört die Linie zur sogenannten Bedienungsebene 3 und ist damit eine lokale Buslinie.

P71.3 Viele Fahrgäste aus dem Raum Cremlingen wünschen sich eine bessere Anbindung an den Braunschweiger Hauptbahnhof, um von dort in die Regionalbahnen umzusteigen. Es ist deshalb geplant, die Linie 452 im Zuge der Umsetzung des Stadttaktes (siehe TN 40) bis zum Bahnhof zu führen. Mit dieser Verbesserung ist auch eine Veränderung der Nummerierung verbunden. Zur besseren Wahrnehmung als RegioBus-Verbindung soll die Linie die Nummer 430 erhalten. Es ist zu prüfen, ob auf dem Abschnitt Schöppenstedter Turm – Braunschweig Hauptbahnhof eine koordinierte Bedienung mit der RegioBus-Linie 730 stattfinden kann.

P71.4 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 Tagesrandlagen nach Bedarf verkehren können. 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 Haltepunkte Schandelah und Weddel könnte dadurch erfolgen.

P71.5 Zu prüfen ist auch, ob Gardessen zukünftig durch differenzierte Bedienungsweisen an die RegioBus-Linie 452 angebunden wird.

Achsenverbindung RegioBus 730

Die RegioBus-Linie 730 bedient die Relation Braunschweig – Sickte. Für diesen Abschnitt sieht der NVP 2016 Montag bis Freitag einen Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit vor. Im Zusammenhang mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 Wolfenbüttel – Sickte wurde das Angebot der RegioBus-Linie 730 zum 11. Dezember 2016 erweitert und im Linienverlauf bereinigt.

Große Fahrgastpotenziale kommen aus Sickte und Neuerkerode. Deshalb wurden zum 11. Dezember 2016 zusätzlichen Fahrten auf der RegioBus-Linie 730 in der Hauptverkehrszeit als Expresslinien auf dem Abschnitt Neuerkerode – Sickte – Braunschweig eingeführt, um eine attraktive, schnelle Verbindung nach Braunschweig zu realisieren. In der Hauptverkehrszeit besteht auf diesem Abschnitt in Kombination mit den bisherigen Fahrten der RegioBus-Linie 730 ein Halbstundentakt.

Die RegioBus-Linie 730 bedient in Braunschweig die Station Braunschweig Hauptbahnhof und stellt gute Anbindungen an die Regionalbahnen her.

Weiterhin ist die RegioBus-Linie 730 in Sickte, Birkenweg mit der RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel verknüpft. Etwas längere Umsteigeverbindungen bestehen an die RegioBus-Linie 740 in Richtung Weddel.

Ab Sickte übernimmt die Linie auch die lokale Erschließungsfunktion für die östlich liegenden Orte der Samtgemeinde Sickte. Die Linie wird ab Neuerkerode als Ringlinie über Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum – Neuerkerode geführt. Da ein großer Teil des Fahrgastpotenzials aus

Schülerinnen und Schülern aus der Samtgemeinde Sickte besteht, die die Schulen in Braunschweig besuchen, wurden auch auf dem Abschnitt Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum zusätzliche Fahrten eingeführt, die für die Schülerbedienung notwendig sind.

- P71.6** Augenblicklich ist die Anbindung an die Tram 4 an der Helmstedter Straße nicht zu allen Fahrzeiten der RegioBus-Linie 730 optimal. Es ist zu prüfen, inwiefern diese Anschlüsse, unter Berücksichtigung der bestehenden Verknüpfungen in Sickte, Birkenweg, verbessert werden können.
- P71.7** Das in Braunschweig bestehende Nachtverkehrsnetz an Wochenenden bietet auf RegioBus-Verbindungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH Spätverbindungen in das Umland. Vergleichbar zu diesem Angebot ist zu prüfen, ob Fahrtenangebote auf der RegioBus-Linie 730 Freitag- und Samstagnacht ausgeweitet werden können.

Achsenverbindung RegioBus 740

Auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Cremlingen sieht der NVP 2016 ein Bedienungsangebot der Bedienungsebene 2 vor. Deshalb wurde zum 11. Dezember 2016 die RegioBus-Linie 740 eingeführt, die den Abschnitt Wolfenbüttel – Sickte bedient. Es handelt sich hierbei um eine neue Verbindung, die das ursprüngliche Angebot der Linie 731 erheblich ausgeweitet hat. Die RegioBus-Linie 740 ist montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt unterwegs, am Samstag besteht zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr ein Zweistundentakt und am Sonntag besteht zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr ebenfalls ein Zweistundentakt.

Die RegioBus-Linie 740 wird ab Sickte über Cremlingen nach Weddel als lokale Verbindung weitergeführt. Die Finanzierung für den Abschnitt Sickte – Cremlingen wird vom Landkreis Wolfenbüttel übernommen. Die Weiterführung bis zum Bahnhof Weddel ist für Fahrgäste aus Sickte und Cremlingen besonders attraktiv, da dort Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linie RE50 in Richtung Braunschweig und Wolfsburg hergestellt werden.

Die RegioBus-Linie 740 ist in Sickte, Birkenweg mit der RegioBus-Linie 730 in und aus Richtung Evessen verknüpft, um Verbindungen aus dem Raum Sickte von und nach Wolfenbüttel herzustellen.

Daneben bedient diese Linie in Wolfenbüttel beide Haltestellen Fachhochschule Ostfalia (Salzdahlumer Straße und Exer) und den Bahnhof in Wolfenbüttel. Am Bahnhof Wolfenbüttel bestehen gute Umsteigemöglichkeiten in die Züge der RB42/43 von und nach Braunschweig und Goslar, wodurch der Fachhochschulstandort sehr gut angebunden wird.

- P71.8** Derzeit gibt es keine Verknüpfungen zwischen der RegioBus-Linie 740 aus Richtung Wolfenbüttel mit der Linie 452 in Richtung Veltheim. Es ist zu prüfen, ob diese Anschlüsse zukünftig hergestellt werden können, um Verbindungsmöglichkeiten aus dem östlichen Bereich der Gemeinde Cremlingen nach Wolfenbüttel herzustellen.
- P71.9** Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Verkehre durch die Verkehrs-GmbH im Bereich Weddel und Volkmarode ist auch zu überprüfen, ob die RegioBus-Linie 740 bis Volkmarode geführt werden könnte.

Achsenverbindung RegioBus 370 Ersatzkonzept Schöppenstedt – Helmstedt

Eine ausführliche Darstellung enthält das Kapitel E3.10 (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 Bahn 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 der zwei neuen Linien 370 und 372 sowie einer Anpassung oder Angebotsverbreiterung auf den Linien 371 (der früheren Linie 399), 395 und 397.

Die Linie 370 verkehrt als RegioBus-Linie auf direktem 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 über Hoiersdorf, Twieflingen, Dobbeln, Ingeleben, Wobeck, Groß Dahlum, Klein Dahlum und Eitzum nach Schöppenstedt.

Die Linie 372 verkehrt als Kleinbus im überwiegend stündlichen Takt zwischen Söllingen über Jerxheim, Beierstedt, Watenstedt, Gevensleben, Barnstorf, Uerde nach Schöppenstedt mit direkten Anschlüssen an die RB45 nach bzw. aus Braunschweig. Am Wochenende verkehrt diese Linie als Anruf-Busverbindung. Sofern es zu einer hohen Nachfrage nach 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.

Achsenverbindung Bus 731

Mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 wurde auch das Fahrtangebot der Buslinie 731 erheblich aufgewertet. Die Buslinie 731 bedient den Abschnitt Schöppenstedt – Samleben – Kneitlingen – Amleben – Bansleben – Eilum – Weferlingen – Mönchevahlberg – Dettum – Volzum – Neuerkerode – Sickte. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die Züge in und aus Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig her und in Sickte Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in Richtung Wolfenbüttel. Die Linie 731 fährt montags bis freitags im Stundentakt und hat am Wochenende ein geringeres Fahrtangebot, da auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Mönchevahlberg ein umfangreiches ALT-Angebot der Buslinie 749 besteht, welches als Zubringerlinie zum Bahnhof Dettum und Schöppenstedt nach vorheriger Anmeldung fährt.

Achsenverbindung Bus 748

Im Zusammenhang mit der Fusion der Samtgemeinden Asse und Schöppenstedt zur Samtgemeinde Elm-Asse und der Einrichtung der IGS Schöppenstedt wurde im Sommer 2017 die Buslinie 748 Remlingen – Schöppenstedt eingeführt. Die Linie fährt Montag bis Sonntag im Zweistundentakt und stellt in Remlingen an der Haltestelle Ehrenmal Anschlüsse an die RegioBus-Linie 710 von und nach Wolfenbüttel her. In Schöppenstedt werden sowohl Anschlüsse an die RB45 von und nach Wolfenbüttel/Braunschweig als auch an die RegioBus-Linie 370 von und nach Helmstedt hergestellt.

Die Buslinie 748 wird außerhalb des Schülerverkehrs als Anruf-Linientaxi nach vorheriger Anmeldung geführt. Fahrten, die für den Schülerverkehr für die Bedienung der IGS Schöppenstedt notwendig sind, werden mit Kleinbussen oder Bussen durchgeführt.

Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Einheitsgemeinde Cremlingen

Cremlingen

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 den RegioBus 452 sichergestellt.

Mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 Wolfenbüttel – Sickte und der Weiterführung über Cremlingen nach Weddel, Bahnhof wurden einerseits Verbindungen von Cremlingen nach Sickte geschaffen und andererseits Bahnanschlüsse nach Wolfsburg und Braunschweig hergestellt. Davon können jedoch nur die Fahrgäste aus dem Ortsteil Cremlingen profitieren. Die weiteren Ortsteile der Gemeinde Cremlingen sind nicht an den Bahnhof Weddel angebunden. Die Linien 427 und 437, die den östlichen Bereich von Braunschweig bedienen, stellen nicht oder kaum Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der RB40 und RB50 her.

Es besteht somit ein Bedarf für Verbindungen aus der Gemeinde Cremlingen nach Weddel, um Anschlüsse, vor allem in Richtung Wolfsburg und Königslutter/Helmstedt, aber auch nach Braunschweig zu ermöglichen, allerdings werden die Wege nach Braunschweig vorwiegend mit der Linie 452 bzw. Stadtbahnlinie 4 zurückgelegt.

P71.10 Da eine Anbindung an die Züge von und in Richtung Braunschweig und Wolfsburg aufgrund der Mobilität der Gemeinde Cremlingen von Bedeutung ist, ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen, neue Verknüpfungen oder flexible Bedienungsformen, wie Anruf-Bus oder ALT, eine bessere Anbindung der Station Weddel und Schandelah aus möglichst vielen Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen erreicht werden kann.

P71.11 Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald ein „Beispiel- und Experimentiergebiet“ vor, um innovative Lösungen für die 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 untereinander

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-Linienverkehr zu integrieren. Ebenso sollten die Schülerverkehre der Haupt- und Realschule Sickte in die Überlegungen einbezogen werden.

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.

P71.12 Es ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexible Bedienungsformen, wie Anruf-Bus oder ALT, eine bessere Anbindungen der Orte in der Einheitsgemeinde Cremlingen untereinander möglich sind.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Hordorf, Wohld

- P71.13** Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Hordorf und Wohld eine Anbindung nach Braunschweig über Cremlingen und über die Bahnhöfe Schandelah oder Weddel nach Braunschweig und Wolfsburg vor. Da die Buslinie 427 heute nur einige Zuganschlüsse am Bahnhof Weddel herstellt, ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexiblen Bedienungsformen eine bessere Anbindung der Station Weddel oder Schandelah erreicht werden kann.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Schandelah, Gardessen, Abbenrode, Schulenrode, Destedt, Hemkenrode, Klein Schöppenstedt

- P71.14** Neben dem Schülerverkehr ist Schandelah nur über die Schienenstrecke RB40 (Helmstedt – Königslutter – Schandelah – Weddel – Braunschweig) an den ÖPNV angebunden. Das bedeutet, dass Fahrgäste aus Schandelah alle weiteren Zielpunkte nur über einen Umstieg an der Station Braunschweig erreichen können. Es ist deshalb zu prüfen, wie Schandelah besser an Cremlingen, Wolfenbüttel und Wolfsburg angebunden werden kann.

Klein Schöppenstedt, Schulenrode, Veltheim, Hemkenrode, Destedt, Abbenrode, Gardessen werden von der Linie 452 Braunschweig – Cremlingen bedient. 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 Borum, 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.

- P71.15** Dabei soll das Angebot in einem möglichst gleichen Umfang erhalten bleiben. Es ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot durch Zubringerverkehre, die in Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren, ersetzt werden könnte. In diesem Zusammenhang muss auch die Anbindung nach Braunschweig und Wolfsburg über Weddel, Bahnhof berücksichtigt werden, um Anschlüsse nach Braunschweig, Wolfsburg und Helmstedt herzustellen. Dies ist auch im Achsen- und Erschließungskonzept vorgesehen.

Samtgemeinde Sickte

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Sickte ist überwiegend auf Braunschweig und Wolfenbüttel sowie Cremlingen und Wolfsburg ausgerichtet.

Mit der Aufnahme zusätzlicher Expressfahrten und der Bereinigung des Linienweges der RegioBus-Linie 730 wurde die Anbindung von Sickte an Braunschweig verbessert. Darüber hinaus findet seit der Einführung der RegioBus-Linie 740 (Wolfenbüttel – Sickte) eine koordinierte Bedienung aus der Samtgemeinde Sickte nach Wolfenbüttel statt.

- P71.16** Des Weiteren erhielt die Buslinie 731 im Zusammenhang mit der Einführung des RegioBusses 740 ein besseres Fahrtangebot. Neben zusätzlichen Fahrten wurde der Linienverlauf bereinigt und Anbindungen am Bahnhof Dettum an die Züge von und nach Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt. In Sickte stellt die Buslinie 731 Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 nach Wolfenbüttel her. Es ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot auf der Linie 731 zu schwach nachgefragten Zeiten durch Bedarfsverkehre ersetzt werden kann.

Anbindung der Orte in der Samtgemeinde Sickte untereinander

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 kein ÖPNV zur Verfügung. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist daher keine Erreichbarkeit der Ortschaften untereinander sichergestellt.

- P71.17** Es ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexible Bedienungsformen, wie Anruf-Bus oder ALT, eine bessere Anbindungen der Orte in der Samtgemeinde Sickte untereinander möglich sind.

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 Linienverkehr zu überführen.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Klein Veltheim, Veltheim

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Braunschweig für die Orte Klein Veltheim und Veltheim einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr in Cremlingen vor. Diese Funktion übernimmt heute die RegioBus-Linie 452, die die lokale Erschließungsfunktion ab Cremlingen für die östlich liegenden Orte der Einheitsgemeinde Cremlingen übernimmt.

- P71.18** Es ist zu prüfen, ob Klein Veltheim und Veltheim zu einigen Tageszeiten an die RegioBus-Linie 730 angebunden werden können um die Verbindungen nach Sickte, Braunschweig und Wolfenbüttel zu verbessern. Zudem ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot durch Zubringerverkehre, die in gewissen Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren, ersetzt werden könnte.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Neuerkerode, Lucklum, Erkerode, Evessen, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt, Hötzum

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Braunschweig und Wolfenbüttel für die Orte Lucklum, Erkerode, Evessen, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr an die RegioBus-Linien 730 und 740 in Sickte vor.

In Richtung Braunschweig übernimmt die RegioBus-Linie 730 für die östlich liegenden Orte der Samtgemeinde Sickte diese lokale Erschließungsfunktion. Die Linie wird ab Neuerkerode als Ringlinie über Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum – Neuerkerode geführt. Von da aus fährt die Linie 730 als RegioBus-Linie 730 weiter in Richtung Braunschweig. Da ein großer Teil des Fahrgastpotenzials aus Schülerinnen und Schülern aus der Samtgemeinde Sickte besteht, die die Schulen in Braunschweig besuchen, wurden auch auf dem Abschnitt Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum zusätzliche Fahrten eingeführt, die für die Schülerbedienung notwendig sind.

Apelnstedt ist über die RegioBus-Linie 740 an Sickte angebunden. Die RegioBus-Linien 740 und 730 sind an der Haltestelle Sickte, Birkenweg miteinander verknüpft. Fahrgäste aus Apelnstedt erreichen Braunschweig mit einem Umstieg von der RegioBus-Linie 740 in die RegioBus-Linie 730.

Hötzum wird direkt über die RegioBus-Linie 730 bedient und ist somit an Braunschweig angebunden.

In Richtung Wolfenbüttel übernimmt die RegioBus-Linie 740 diesen Erschließungsverkehr. Die östlich gelegenen Ortsteile Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum erreichen Wolfenbüttel mit einem Umstieg an der Haltestelle Sickte, Birkenweg von der RegioBus-Linie 730 in die RegioBus-Linie 740 in Richtung Wolfenbüttel.

Apelnstedt wird direkt mit die RegioBus-Linie 740 bedient und ist somit an Wolfenbüttel angebunden.

Fahrgäste aus Hötzum erreichen Wolfenbüttel über einen Umstieg am Hauptbahnhof Braunschweig in die RegioBus-Linie 420.

- P71.19** Es ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot durch Zubringerverkehre, die in gewissen Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren, ersetzt werden könnte.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Dettum, Weferlingen, Mönchevahlberg

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Dettum, Weferlingen und Mönchevahlberg einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Dettum vor. Dort sollen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Diese Funktion übernimmt die Buslinie 731, die den Abschnitt Schöppenstedt – Sickte bedient. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die RB45 zu den Zügen in und aus Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig her. Weiterhin stellt die Linie in Sickte Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel her.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Weferlingen und Mönchevahlberg montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel Braunschweig an. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 00:30 Uhr und sonntags bis 23:30 Uhr, sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT-Linie 749 fährt bedarfsorientiert nach telefonischer Voranmeldung.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

- P71.20** Weferlingen und Mönchevahlberg werden insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient. Es ist zu prüfen, ob Dettum in den Zubringerverkehr der ALT-Linie 749 aufgenommen wird.

Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals SG Schöppenstedt)

Diesem Teilbereich wurde der nördliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Ortsteilen Ampleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Sambleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehrde zugeordnet. Der südliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse wurde dem Teilnetz 72 (Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen) zugeordnet.

Die Mobilität der oben gelisteten Mitgliedsgemeinden ist nicht deutlich ausgerichtet. Die meisten Fahrten führen – bei relativ geringen Unterschieden – nach Braunschweig und Schöningen, nach Wolfenbüttel und in die Samtgemeinden Heeseberg und Sickte.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Sambleben, Kneitlingen, Ampleben, Eitzum

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Sambleben, Kneitlingen, Ampleben einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Dettum oder Schöppenstedt vor. Dort sollen Anschlüsse an die RB45 in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Diese Funktion übernimmt die Buslinie 731, für die Orte Sambleben, Kneitlingen, und Ampleben. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die Züge in und aus Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig her. Weiterhin stellt die Linie in Sickte Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel her.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Sambleben, Kneitlingen, Ampleben, Eitzum montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel

Braunschweig bereit. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 00:30 Uhr und sonntags bis 23:30 Uhr, sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT-Linie 749 fährt bei Bedarf nach telefonischer Voranmeldung.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg, Klein Vahlberg

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg und Klein Vahlberg einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Schöppenstedt oder Dettum vor. Dort sollen Anschlüsse an die RB45 in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Diese Funktion übernimmt die Buslinie 731, für die Orte Eilum und Bansleben. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die Züge in und aus Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig her. Weiterhin stellt die Linie in Sickinge Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel her.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg, Klein Vahlberg montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel/Braunschweig am Bahnhof Schöppenstedt an. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 00:30 Uhr und sonntags bis 23:30 Uhr, sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT-Linie 749 fährt bei Bedarf nach telefonischer Voranmeldung.

Die Buslinie 748 Remlingen – Schöppenstedt stellt für Klein Vahlberg und Berklingen Verbindungen nach Schöppenstedt und Remlingen her. Der Großteil der Fahrten wird als ALT angeboten.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum, Uehrde, Barnstorf

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum, Uehrde, Barnstorf einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr zum Bahnhof Schöppenstedt vor. Dort sollen Anschlüsse an die RB45 in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Für Groß Dahlum übernimmt die RegioBus-Linie 370 die Zubringerfunktion zum Bahnhof Schöppenstedt. Für Barnstorf und Uehrde übernimmt die Linie 372 die Zubringerfunktion zum Bahnhof Schöppenstedt.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel/Braunschweig am Bahnhof Schöppenstedt dar. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 00:30 Uhr und sonntags bis 23:30 Uhr, sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT-Linie 749 fährt bei Bedarf nach telefonischer Voranmeldung.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Winnigstedt

Die Verbindung nach Wolfenbüttel/Braunschweig erfolgt über die RegioBus-Linie 710.

Die Verbindungen von Winnigstedt nach Schöppenstedt werden, neben den Schülerverkehren, durch das Anruf-Linientaxi Mattierzoll – Winnigstedt – Schöppenstedt abgewickelt. Die ALT-Linie fährt nach Bedarf und telefonischer Voranmeldung montags bis freitags von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt und am Wochenende von 09:30 Uhr bis 22:00 Uhr im Zwei-Stunden-Takt nach Schöppenstedt, Markt, sofern kein Linienbusangebot besteht. Ein Umstieg in die Nahverkehrszüge nach Wolfenbüttel und Braunschweig soll nicht erfolgen, um den Aufwand in Grenzen zu halten.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Anruf-Linientaxi

- P71.21** Mit der Umsetzung des „Regionalbahnkonzeptes 2014+“ wurde auch das Anruf-Linientaxi der Samtgemeinde Schöppenstedt verbessert. Mit dem Anruf-Linientaxi werden die Orte Schöppenstedt, Amleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Samleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehde zu allen bestehenden Bahnverbindungen der RB45 angebunden, sofern kein Linienbusangebot zur Verfügung steht. Es ist zu prüfen, inwieweit dieses Angebot beim Fahrgast bekannt ist. Eine weitere Bewerbung der ALT-Angebote ist zu prüfen. 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 SG Schöppenstedt) untereinander

Bei den im NVP-Entwurf tabellarisch aufgeführten 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 Sickinge, 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.

- P71.22** Es ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexible Bedienungsformen, wie Anruf-Bus oder ALT, eine bessere Anbindungen der Orte in der Samtgemeinde Elm-Asse untereinander möglich sind.
- P71.23** 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.

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.

P71.24 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.

Prüfaufträge Teilnetz 71

E 3.22/3
Tabelle

P71.1	Anpassung der Busanschlüsse an der Station Weddel an die Züge in Richtung Braunschweig und Wolfsburg
P71.2	Zubringerverkehre für die eventuell neuen Stationen in Wolfenbüttel-Linden und Wolfenbüttel-Wendessen
P71.3	Prüfung einer koordinierten Bedienung der Linien 730 und 452 (430) auf dem Abschnitt Schöppenstedter Turm – Braunschweig Hauptbahnhof
P71.4	Neukonzeption der RegioBus-Linie 452 (430) zur Reduzierung der wirtschaftlichen Belastung
P71.5	Anbindung von Gardessen mit differenzierten Bedienungsweisen auf der RegioBus-Linie 452
P71.6	Anschlussverbesserung zwischen der Linie 730 und der Straßenbahnlinie 4 in Braunschweig
P71.7	Ausweitung des Fahrtenangebotes Freitag- und Samstagnacht, vergleichbar zum Nachtverkehr in Braunschweig
P71.8	Verknüpfung der RegioBus-Linie 430 mit der RegioBus-Linie 740
P71.9	Erweiterung des Streckenverlaufes der RegioBus-Linie 740 bis Volkmarode
P71.10	Errichtung einer neuen Linienverbindung zwischen der Gemeinde Cremlingen und den Stationen Weddel und Schandelah
P71.11	Ermittlung von innovative Lösungen für die erschließende Mobilität in der Samtgemeinde Oderwald im Rahmen des „Beispiel- und Experimentiergebietes“ des Achsen- und Erschließungskonzepts
P71.12	Verbesserung der Bedienung der einzelnen Ortsteile Cremlingens
P71.13	Verbesserung der Anbindung von Hordorf und Wohld an die Stationen Weddel oder Schandelah
P71.14	Anbindung von Schandelah an Cremlingen und Wolfenbüttel verbessern
P71.15	Einrichtung von bedarfsorientierten Bedienungsweisen in Tagesrandlagen auf der Linie 452
P71.16	Einrichtung von bedarfsorientierten Bedienungsweisen in Tagesrandlagen auf der Linie 731
P71.17	Prüfung, ob die einzelnen Ortsteile Sicktes untereinander besser bedient werden können
P71.18	Ersetzung des bestehenden Angebotes in Veltheim und Klein Veltheim durch Zubringerverkehre, die nach Bedarf verkehren
P71.19	Ersetzung des bestehenden Angebotes Lucklum, Erkerode, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt durch Zubringerverkehre, die nach Bedarf verkehren
P71.20	Prüfung, ob Dettum in den Zubringerverkehr der ALT-Linie 749 aufgenommen werden kann
P71.21	Prüfung, ob das ALT-Angebot bekannt ist und weiter beworben werden soll
P71.22	Prüfung, ob die einzelnen Ortsteile Schöppenstedts untereinander besser bedient werden können
P71.23	Überführung der Schulfahrten, die im freigestellten Verkehr fahren, in den Linienverkehr
P71.24	Verbindung zwischen Wolfenbüttel und dem Harzgebiet

Einwohnerzahl Teilnetz 71

Gemeinde Cremlingen (Stand 31.01.2019)

Abbenrode	499	Hordorf	1.054
Cremlingen	2.842	Klein Schöppenstedt	667
Destedt	1.491	Schandelah	2.295
Gardessen	586	Schulenrode	288
Hemkenrode	377	Weddel	3.050
		Gesamt	13.149

Samtgemeinde Elm-Asse (Stand 31.01.2019)

Amleben	271	Kneitlingen	133
Bansleben	195	Neindorf	326
Barnstorf	232	Remlingen	1.254
Berklingen	169	Roklum	442
Eilum	188	Sambleben	396
Eitzum	352	Schliestedt	285
Groß Bienwende	310	Schöppenstedt	4.428
Groß Dahlum	570	Semmenstedt	463
Groß Denkte	1.824	Sottmar	258
Groß Vahlberg	330	Timmern	188
Hedeper	369	Uehrde	277
Hedwigsburg	52	Warle	163
Kissenbrück	1.702	Watzum	221
Klein Bienwende	198	Wetzleben	123
Klein Dahlum	77	Winnigstedt	680
Klein Denkte	445	Wittmar	1.111
Klein Vahlberg	207	Gesamt	18.239

Samtgemeinde Sickte (Stand 31.01.2019)

Apelnstedt	487	Lucklum	299
Dettum	922	Mönchevahlberg	175
Erkerode	593	Neuerkerode	720
Evensen	892	Sickte	3.623
Gilzum	177	Veltheim	993
Hachum	204	Volzum	385
Hötzum	907	Weferlingen	72
		Gesamt	10.449

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 71

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.22/5

Tabelle

Gemeinde Cremlingen

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	819	418	10.895	12.132
Sicke	105	104	1.587	1.796
Wolfsburg	7	4	1.596	1.607
Königslutter am Elm	25	66	969	1.060
Region Hannover	9	0	759	768
Wolfenbüttel	7	7	740	754
Lehre	11	35	540	586

Samtgemeinde Elm-Asse

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	654	280	6.873	7.807
Braunschweig	205	43	4.140	4.388
Sicke	41	24	1.166	1.231
Wolfsburg	12	4	1.082	1.098
Schöningen	43	18	989	1.049
Königslutter am Elm	6	22	996	1.024
Salzgitter	6	6	891	903
Heeseberg	15	8	853	875
Oderwald	13	61	634	708

Samtgemeinde Sickinge

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	564	162	6.932	7.657
Wolfenbüttel	147	98	3.364	3.609
Cremlingen	105	103	1.574	1.782
Elm-Asse	41	24	1.156	1.221
Wolfsburg	8	3	802	812

Stadt Braunschweig

Stadt Königslutter am Elm

Gemeinde Lehre

Stadt Wolfenbüttel

s. Teilnetz 40

s. Teilnetz 32

s. Teilnetz 32

s. Teilnetz 70

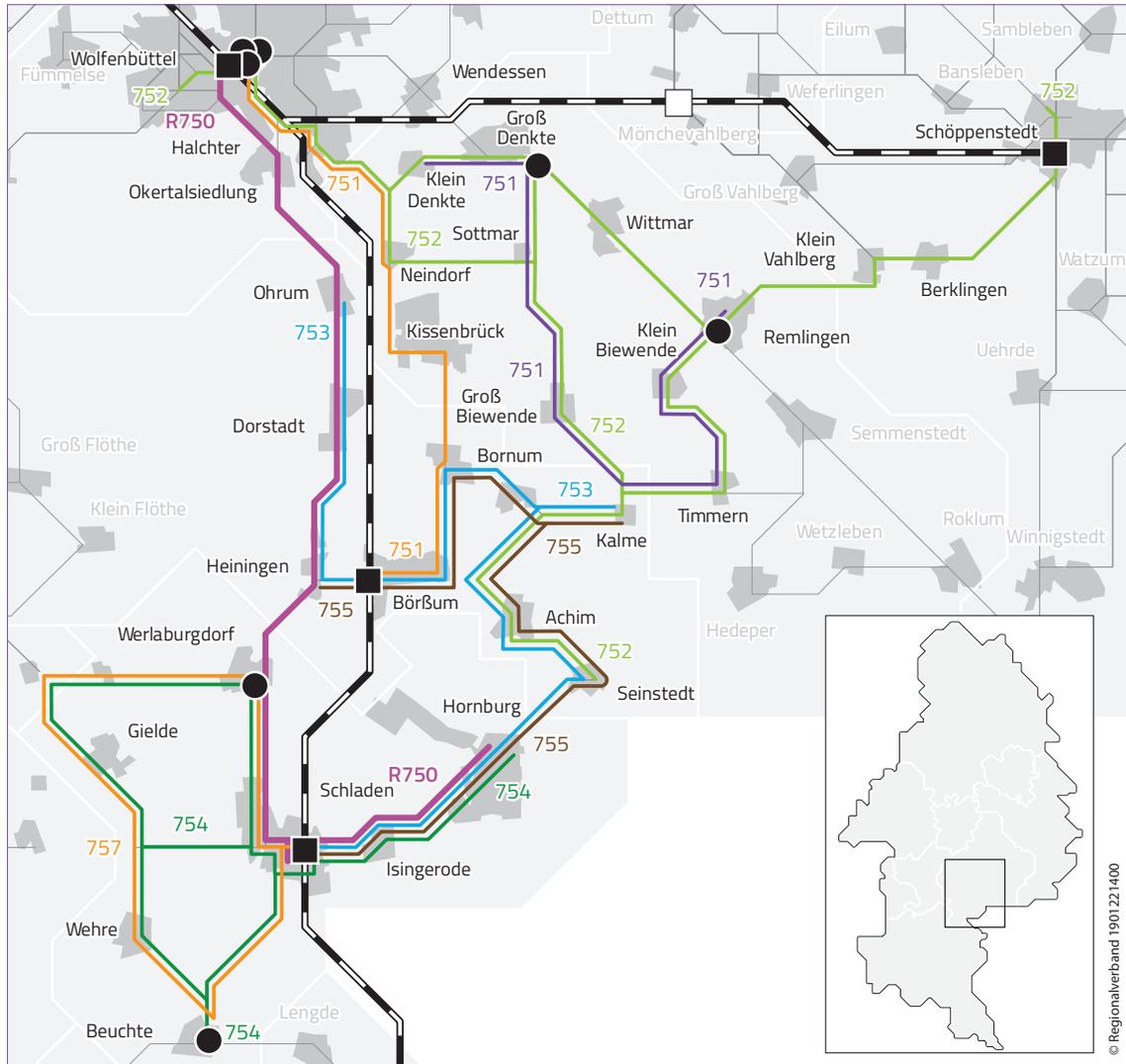
E 3.23

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

E 3.23

Karte

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla



E 3.23/1

Tabelle

Genehmigte Teiletz 72

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG 710	Wolfenbüttel – Winnigstedt	30.09.2020
VB Bachstein 750	Hornburg – Schladen – Dorstadt – Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein 751	Börßum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein 752	Remlingen – Groß Biewende – Groß Denkte – Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein 753	Ohrum – Börßum – Hornburg – Schladen	30.09.2020
VB Bachstein 754	Hornburg – Schladen – Beuchte – Gielde	30.09.2020
VB Bachstein 755	Schladen – Hornburg – Achim – Börßum	30.09.2020
VB Bachstein 756	Remlingen – Biewende – Denkte	30.09.2020
VB Bachstein 757	Schladen – Gielde – Beuchte – Schladen	30.09.2020

Netzknoten Teilnetz 72

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Börßum	Bahnhof	Bus/Zug	755	RB42 RB43
Schladen	Bahnhof	Bus/Zug	753, 784	RB42 RB43
Schöppenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370, 371, 372, 730, 731, 732, 733, 746, 747, 748, 749, 752	RB45
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420, 604, 710, 740, 751, 752, 753, 755, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	604, 710, 740, 791, 792, 794, 795, 796, 798, 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Breite-Herzog-Str.	Bus/Bus	420, 607, 710, 740, 790, 791, 792, 794, 795, 798, 799	
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	710, 740, 751, 752, 753, 755, 756, 790, 791, 792, 794, 795, 796, 797, 798, 799	

Zum Teilnetz 72 gehören die Gemeinde Schladen-Werla, die Samtgemeinde Oderwald und der südlich gelegene Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Mitgliedsgemeinden Denkte, Hedeper, Kissenbrück, Remlingen, Roklum, Semmenstedt, Wittmar und Winnigstedt. Der nördliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse wurde dem Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickinge – Elm-Asse zugeordnet.

Dem Teilnetz 72 ist der westlich des Oderwaldes gelegene Teil der Samtgemeinde Oderwald zugeordnet. Der östlich des Oderwaldes gelegene Teil mit den Ortsteilen Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe wurde dem Teilnetz 62 zugeordnet.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde im Jahr 2016 ein Achsen- und Erschließungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans 2016 ist und im NVP 2020 fortgeführt wird. Dieses Bedienungskonzept bildet die ÖPNV-Achsenverbindungen ab, gliedert Orte zu einem Erschließungsraum (zugeordnete Verkehrsräume) und zeigt auf, wie diese Räume mit Ergänzungs- oder Zubringerverkehren an definierten Verknüpfungspunkten an die ÖPNV-Achsenverbindungen anschließen.

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 Regionalverband wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Die Achsen bestehen aus:

- regionalen Schienenverbindungen
- regionalen Busverbindungen
- Busverbindungen, die als lokale Verbindungen für den Landkreis Achsencharakter haben, aber formal nicht dem regionalen ÖPNV-Netz (Seite) zugeordnet werden

Die Erschließungsräume werden über Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an die ÖPNV-Achsen angeschlossen. Durchgeführt werden diese Verkehre mit:

- lokalen Buslinien
- Anrufverkehren
- ggf. Bürgerbussen
- ggf. weiteren alternativen Bedienformen

Im Teilnetz 72 gibt es folgende Achsenverbindungen:

- SPNV RB42/43 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg/Goslar
- RegioBus Linie 710 Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt
- RegioBus Linie 750 Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter – Wolfenbüttel

Ergänzungs- oder Zubringerverkehre:

- Bus Linie 751 Börßum, Bahnhof – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel
- Bus Linie 755 Börßum – Achim – Hornburg – Schladen
- Bus Linie 756 Remlingen – Biewende – Denkte
- Bus Linie 752/748 Remlingen – (Semmenstedt –) Schöppenstedt
- Bus Linie 754/757 Schladen – Gielde – Beuchte – Schladen

Erschließungsräume:

- Samtgemeinde Elm-Asse:
 - Winnigstedt, Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte
 - Timmern, Klein Biewende, Groß Biewende, Sottmar, Klein Denkte
 - Börßum (Bahnhof), Bornum, Kissenbrück, Neindorf, Wolfenbüttel
- Gemeinde Schladen-Werla:
 - Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre, Beuchte
 - Schladen, Isingerode, Hornburg
- Samtgemeinde Oderwald:
 - Seinstedt, Achim, Kalme, Bornum, Börßum
 - Ohrum, Dorstadt, Heiningen, (Werlaburgdorf, Schladen, Isingerode, Hornburg)
 - Bereich Groß Flöthe, Klein Flöthe, Cramme

Das Achsen- und Erschließungskonzept wurde unter der Berücksichtigung der jeweiligen Hauptmobilitätsströme entwickelt. So sind die südlichen Ortsteile der Samtgemeinde Elm-Asse überwiegend nach Wolfenbüttel ausgerichtet und schwächer nach Braunschweig und Schöppenstedt.

Die Hauptmobilitätsströme aus der Samtgemeinde Oderwald sind nach Schladen, Wolfenbüttel, Salzgitter und Braunschweig gerichtet.

Die Mobilität aus der Gemeinde Schladen-Werla verteilt sich auf die SG Oderwald, Vienenburg, Wolfenbüttel, Goslar, Bad Harzburg und Braunschweig.

Darüber hinaus werden die im Teilnetz 72 liegenden Bahnhöfe Schladen und Börßum zentral in das Achsen- und Erschließungskonzept eingebunden.

Achsenverbindung RB42/43

Die SPNV-Linie RB42/43 bedient im Landkreis Wolfenbüttel die Bahnhöfe/Haltestellen Schladen, Börßum und Wolfenbüttel. Sie ist damit eine wesentliche Verkehrsachse innerhalb des Landkreises und zudem Teil der ÖPNV-Achse zwischen der Stadt und dem Landkreis Wolfenbüttel und der Stadt Braunschweig. Hinzu kommen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig die SPNV-Linie RB45 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 der SPNV-Linie RB45 ist die geplante zusätzliche Station Wolfenbüttel-Wendessen vorgesehen. Die Einbindung weiterer neuer Stationen, wie z. B. Wolfenbüttel-Linden, soll geprüft werden.

Die Zubringerverkehre zu den Haltestellen Schladen, Börßum und Wolfenbüttel haben eine erhebliche Bedeutung. Aus diesem Grund wurde im Herbst 2018 ein neues Buslinienkonzept für die Bereiche Oderwald, Schladen-Werla und Elm-Asse (Bedienungsgebiet Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH) umgesetzt. Das neue Buslinienkonzept bindet die Bahnhöfe Schladen und Börßum ein und bietet gute Umsteigeverbindungen zur Bahn.

- P72.1** Sollte das Bedienungsangebot auf der RB42/43 erweitert werden, muss geprüft werden, ob auch eine erweiterte Bedienung auf den Zubringerlinien stattfinden sollte.

Seit dem Jahr 2017 wird das Umfeld der Station Börßum neugestaltet. Dabei wird der Wendebereich so erweitert, dass die Befahrung für dreiachsige 15-m-Busse möglich wird. Durch die Erweiterung des ehemaligen Empfangsgebäudes können die Busse direkte Anschlüsse an die RB42/43 herstellen. Die dort verkehrenden Buslinien werden über die Station Börßum geführt.

Achsenverbindung RegioBus-Linie 710

Die RegioBus-Linie 710 verkehrt zwischen Winnigstedt- Remlingen – Wendessen und Wolfenbüttel und ist dem Teilnetz 70 zugeordnet. Die RegioBus-Linie 710 übernimmt zum einen die Bedienung des Abschnitts Winnigstedt – Wendessen und zum anderen die Bedienung des Stadtgebietes auf der Relation Wendessen – Wolfenbüttel.

Die RegioBus-Linie 710 stellt an der Haltestelle Remlingen, Ehrenmal Anschlüsse an die Buslinie 748 von und in Richtung Schöppenstedt her. Darüber hinaus stellt sie in Groß Denkte an der Haltestelle Asseweg Anschlüsse an die Buslinie 756 Denkte – Biewende – Remlingen her. In Wolfenbüttel bedient die Linie u. a. Haltestellen am Grünen Platz und im Zentrum (Breite Herzogstraße, Kornmarkt) und endet am Bahnhof Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 710 bietet an der Bahnstation Wolfenbüttel Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig, Bad Harzburg und Goslar. An den Haltestellen Kornmarkt und Breite Herzogstraße werden Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel hergestellt.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 erweitert. Auf dem Abschnitt Remlingen – Wolfenbüttel wurde das Angebot Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit lastrichtungsbezogen verdichtet. Am Samstag wurde das Angebot auf dem Abschnitt Winnigstedt – Wolfenbüttel am Nachmittag und am Abend erweitert.

Achsenverbindung RegioBus-Linie 750

Seit dem 30. September 2018 verkehrt die RegioBus-Linie 750 zwischen Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter und Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 750 wurde aus der Linie 753 entwickelt. Das Angebot der bisherigen Buslinie 753 wurde am Abend und am Wochenende erweitert. Die Linie erfüllt somit in ihrem Angebotsumfang den Standard einer RegioBus-Linie der Bedienungsebene 2, weshalb die Linie 753 im Rahmen der Einführung des neuen Buskonzepts in die Liniennummer 750 umgewandelt wurde.

Die RegioBus-Linie 750 fährt von Montag bis Samstag im Stundentakt und am Sonntag im Zweistundentakt. Sie stellt am Bahnhof Wolfenbüttel Anschlüsse an die Züge nach Braunschweig und am Kornmarkt in Wolfenbüttel an die RegioBus-Linie 420 her. Weiterhin stellt die Linie 750 am Bahnhof Schladen für Hornburg und Isingerode Anschlüsse an die Züge in/aus Richtung Goslar her.

Die RegioBus-Linie 750 fährt zwar auf dem Abschnitt Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter räumlich parallel zur SPNV-Linie RB42/43, tatsächlich handelt es sich aber nicht um Bedienung mit der gleichen Hauptaufgabe, da die Schienenverbindung keine Halte in Heiningen, Dorstadt, Ohrum und Halchter hat und für diese Orte eine Busbedienung erforderlich ist.

Sollten zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 2 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Winnigstedt, Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte

RegioBus-Linie 710

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Winnigstedt, Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte Verbindungen von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig eine unmittelbare Bedienung durch die RegioBus-Linie 710 vor, die dem heutigen Linienverlauf entspricht. Sie bedient Mattierzoll, Winnigstedt, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt und führt von dort auf der B79 über Remlingen, Wittmar, Groß Denkte und Wendessen nach Wolfenbüttel. Weitere Ausführungen dazu sind in der Achsenverbindung RegioBus-Linie 710 Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt vorzufinden.

Buslinie 748

Diese Verbindung ist im Kapitel E2.22 Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickinge – Elm-Asse dargestellt.

Erschließungsraum: Schladen, Isingerode, Hornburg

Die Mobilität aus dem Raum Schladen, Isingerode und Hornburg verteilt sich auf die SG Oderwald, Vienenburg, Wolfenbüttel, Goslar, Bad Harzburg und Braunschweig. Deshalb sieht das Achsen- und

Erschließungskonzept sowohl eine Anbindung in Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig als auch in Richtung Bad Harzburg vor.

In Richtung Wolfenbüttel ist Hornburg, Isingerode und Schladen direkt mit der RegioBus-Linie 750 an Wolfenbüttel angebunden.

Darüber hinaus stellt die Linie 755 Börßum – Achim – Hornburg – Isingerode – Schladen am Bahnhof Schladen Anschlüsse an die Züge aus/nach Braunschweig her. Die Linie 755 fährt Montag bis Freitag von ca. 06:00 Uhr bis 21:00 Uhr im Zweistudentakt mit Verstärkerfahrten. Am Samstag findet zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr und am Sonntag zwischen 10:00 Uhr und 21:00 Uhr eine zweistündliche Bedienung als ALT-Verkehr statt.

In Richtung Vienenburg stellt die RegioBus-Linie 750 am Bahnhof Schladen Anschlüsse an die Züge nach Vienenburg her.

- P72.2** Das neue Bedienungskonzept, welches zum Herbst 2018 eingeführt wurde, sollte hinsichtlich des Angebotes überprüft werden. Es ist insbesondere dahingehend zu überprüfen, ob die Zubringerverkehre zum Bahnhof Schladen der Fahrgastnachfrage entsprechen. Hier ist auch der Einsatz flexibler Bedienungsangebote zu überprüfen.
- P72.3** Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden. Weiterhin ist eine weitere Bewerbung der ALT-Angebote zu prüfen.

Erschließungsraum: Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre, Beuchte

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre, Beuchte für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Goslar einen Zubringerverkehr zum Bahnhof Schladen und zur Linie 750 vor. Diese Funktion wird von den Linien 754 und 757 übernommen.

Erschließungsraum: Ohrum, Dorstadt, Heiningen, (Werlaburgdorf, Schladen, Isingerode, Hornburg)

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Ohrum, Dorstadt und Heiningen für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Schladen eine unmittelbare Bedienung durch die Linie 750 vor. Die Linie 750 hat am Bahnhof Wolfenbüttel Anschlüsse an die Züge nach Braunschweig und am Kornmarkt an die RegioBus-Linie 420 von und nach Braunschweig.

Ergänzend dazu bedient die Buslinie 753 den Abschnitt Heiningen – Börßum, Bahnhof. Die Bus-Linie 753 bedient den Bahnhof Börßum, jeweils in Lastrichtung in der Hauptverkehrszeit, um direkte Anschlüsse an die Züge aus/in Richtung Wolfenbüttel herzustellen. Die Fahrten finden als ALT-Verkehr statt.

Erschließungsraum: Börßum, Bahnhof – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Relation Börßum – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Börßum vor.

Auf dieser Relation fuhr bis zum Herbst 2018 die Buslinie 751 von Montag bis Freitag zweistündlich. Das Angebot wurde auf dem Abschnitt Kissenbrück-Wolfenbüttel durch die Linie 756 ergänzt, wobei die beiden Linien nach Wolfenbüttel unterschiedliche Linienwege vorzuweisen haben (751 über

Hedwigsburg, Ohrum; 756 über Neindorf, Klein Denkte). Um eine Achsenverbindung im Sinne des o. g. Konzeptes zu entwickeln, wurde der Linienverlauf der Buslinie 751 zum Herbst 2018 im Rahmen des neuen Bedienungskonzepts geändert.

Die Buslinie 751 bedient den Abschnitt Börßum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel und stellt in Börßum Anschlüsse an die Züge in/aus Richtung Wolfenbüttel her. Durch die Kombination direkt geführter Fahrten nach Wolfenbüttel und des Zubringerverkehrs in Börßum an die Züge nach/aus Wolfenbüttel, ergibt sich für die Orte Bornum, Kissenbrück und Neindorf ein Stundentakt nach/von Wolfenbüttel.

Am Samstag und am Sonntag werden die Fahrten mit Anruf-Linientaxis durchgeführt, die als Ersatz für den Bus unterwegs sind und nach vorheriger telefonischer Anmeldung fahren. Die eher kundenunfreundlichen Anruf-Sammeltaxi-Angebote (mit Komfortzuschlag) entfallen.

Die Linie 751 fährt zwar auf dem Abschnitt Börßum – Kissenbrück – Wolfenbüttel räumlich parallel zur SPNV-Linie RB42/43, tatsächlich handelt es sich aber nicht um Bedienungen mit der gleichen Hauptaufgabe, weil die Schienenverbindung zwischen Börßum und Wolfenbüttel keine Halte hat und für diese Orte eine Busbedienung erforderlich ist.

Die Abwicklung des Schülerverkehrs übernimmt die Linie 752 für die Orte Kissenbrück und Neindorf von/in Richtung Wolfenbüttel. Die Linie 756 übernimmt die Bedienung des Schülerverkehrs zur IGS Schöppenstedt.

P72.4 Das neue Bedienungskonzept, welches zum Herbst 2018 eingeführt wurde, sollte hinsichtlich des Angebotes überprüft werden. Es ist insbesondere dahingehend zu überprüfen, ob die Zubringerverkehre zum Bahnhof Börßum der Fahrgastnachfrage entsprechen. Hier ist auch der Einsatz flexibler Bedienungsangebote zu überprüfen.

Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden.

Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Seinstedt, Achim, Kalme, Bornum, Börßum

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Vienenburg für die Orte Seinstedt, Achim, Kalme und Bornum einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Börßum vor. Dort sollen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge in Richtung Wolfenbüttel und in Richtung Vienenburg hergestellt werden.

Mit der Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Herbst 2018 hat die Buslinie 755 die Zubringerfunktion an die Nahverkehrszüge in Richtung Wolfenbüttel und Vienenburg übernommen. Die Linie 755 bedient die Relation Börßum – Achim – Hornburg – Schladen.

Da die Züge der RB42/43 am Bahnhof Börßum in Richtung Wolfenbüttel zur Minute „16“ und nach Vienenburg zur Minute „43“ fahren, ist ein gleichzeitiger Zubringerverkehr (mit einem Bus) mit Anschlüssen in beide Richtungen am Bahnhof Börßum nicht möglich. Da die Linie 755 sowohl den Bahnhof Börßum als auch den Bahnhof Schladen bedient, stellt sie am Bahnhof Börßum die Anschlüsse aus/in Richtung Vienenburg her und in Schladen aus/in Richtung Wolfenbüttel. Eine umgekehrte Zubringerfunktion ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich.

Die Linie 755 fährt Montag bis Freitag von ca. 06:00 Uhr bis 21:00 Uhr im Zweistundentakt mit Verstärkerfahrten, sodass in den wichtigsten Zeiten stündliche Verbindungen bestehen. Am Samstag und am Sonntag besteht auf der Linie 755 ein Anruf-Linientaxi-Verkehr, der als Ersatz für den Bus unterwegs ist und nach vorheriger telefonischer Anmeldung fährt. Die eher kundenunfreundlichen Anruf-Sammeltaxi-Angebote (mit Komfortzuschlag) entfallen.

Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden.

Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Timmern, Klein Biewende, Groß Biewende, Sottmar, Klein Denkte

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Orte Timmern, Klein Biewende, Groß Biewende, Sottmar, Klein Denkte für Verbindungen von/nach Wolfenbüttel einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr in Remlingen an die RegioBus-Linie 710 vor.

Mit der Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Herbst 2018 hat die Buslinie 756 Remlingen – Biewende – Denkte die Zubringerfunktion an die RegioBus Linie 710 von/nach Wolfenbüttel und Winnigstedt übernommen.

Die Buslinie 756 verkehrt als Anruf-Linientaxi nach vorheriger Anmeldung ohne zusätzliche Kosten für den Fahrgast. Sie stellt Montag bis Freitag von ca. 05:30 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt Anschlüsse an die 710 in Groß Denkte, Asseweg her. Am Samstag erfolgt eine stündliche Anbindung und am Abend eine zweistündliche Bedienung. Am Sonntag findet eine zweistündliche Bedienung an die RegioBus Linie 710 statt.

Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden. Weiterhin ist eine weitere Bewerbung der ALT-Angebote zu prüfen.

Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre, Beuchte

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre und Beuchte Verbindungen von/nach Wolfenbüttel über Verknüpfungen mit dem SPNV am Bahnhof Schladen vor. Mit der Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Herbst 2018 stellt die neue Linie 757 morgens in der Hauptverkehrszeit in Schladen Anschlüsse an die Züge in Richtung Wolfenbüttel her. In der Rückrichtung stellt die Linie 754 ab nachmittags Anschlüsse an die Züge aus Richtung Wolfenbüttel her. Die Linie 754 bietet daneben in Schladen, Markt Anschlüsse an die Linie 750 von/nach Wolfenbüttel.

Die Linie 757 hat morgens in Beuchte Anschlüsse an die Linie 822 nach Goslar. Die Linie 754 bietet morgens einen Anschluss an den Zug nach Goslar und stellt ab mittags am Bahnhof Schladen Anschlüsse an die Züge in Richtung Goslar her. Die Linie 754 hat mittags und am Nachmittag Anschlüsse am

Bahnhof Schladen an die Züge aus Goslar. Am Abend stellt die Linie 754 einen Anschluss an die Linie 822 aus Goslar her. Am Samstag und am Sonntag bestehen auf den Linien 754 und 757 Anruf-Liniens-taxi-Verkehre, die als Ersatz für den Bus unterwegs sind, und nach vorheriger, telefonischer Anmeldung fahren. Die eher kundenunfreundlichen Anruf-Sammeltaxi-Angebote mit Komfortzuschlag entfallen.

Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden. Weiterhin ist eine weitere Bewerbung der ALT-Angebote zu prüfen.

Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

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.

- P72.5** 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.
- P72.6** Darüber hinaus ist zu prüfen, ob das Verkehrsangebot auf den Verbindungen zwischen Osterwiek und Hornburg/Schladen der Verkehrsnachfrage entsprechen.

Erschließungsraum: 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.

- P72.7** 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 Lebenstedt sowie Wolfenbüttel wird im Rahmen des Erschließungskonzeptes des Landkreises Wolfenbüttels derzeit geprüft.

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 und befindet sich aktuell in der Prüfung. Denkbar sind neue Fahrten montags bis freitags am Vormittag und in den Abendstunden sowie samstagsabends. Am Sonntag könnte ein neues Bedienungsangebot eingeführt werden. Dabei sollen flexible Bedienformen zum Einsatz kommen.

- P72.8** 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.
- P72.9** Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald ein „Beispiel- und Experimentiergebiet“ vor, um innovative Lösungen für die 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 Ganztags schulbetrieb, 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.

Prüfaufträge Teilnetz 72

P72.1	Erweiterung der Zubringer, sofern das Angebot der RB42/43 verdichtet wird
P72.2	Überprüfung der Zubringerverkehre am Bahnhof Schladen
P72.3	Überprüfung der Annahme der der ALT-Angebote
P72.4	Überprüfung der Zubringerverkehre am Bahnhof Börßum
P72.5	Einführung einer Verbindung zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel
P72.6	Überprüfung des Verkehrsangebotes zwischen Osterwiek und Schladen/Hornburg
P72.7	Verkürzung der Übergangszeiten der 607 in Richtung Salzgitter-Bad, -Lebenstedt und Wolfenbüttel
P72.8	Vereinheitlichung der Verknüpfung der 607 in Richtung Salzgitter-Bad
P72.9	Ermittlung von innovativen Lösungen für die erschließende Mobilität in der Samtgemeinde Oderwald im Rahmen des „Beispiel- und Experimentiergebietes“ des Achsen- und Erschließungskonzepts

E 3.23/3
Tabelle

E 3.23/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 72

Samtgemeinde Oderwald (Stand 31.01.2019)

Achim	323	Heiningen	663
Bornum	475	Kalme	76
Börßum	1.713	Klein Flöthe	327
Cramme	863	Ohrum	642
Dorstadt	711	Seinstedt	243
Groß Flöthe	768	Gesamt	6.804

Gemeinde Schladen-Werla (Stand 31.01.2019)

Beuchte	367	Gielde	772
Hornburg	2.448	Isingerode	327
Schladen	3.920	Wehre	230
Werlaburgdorf	745	Gesamt	8.809

E 3.23/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 72

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Oderwald

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	201	124	3.857	4.183
Salzgitter	71	138	2.305	2.514
Schladen-Werla	109	41	1.218	1.367
Braunschweig	23	9	1.200	1.232
Elm-Asse	13	61	635	709

Gemeinde Schladen-Werla

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	59	36	3.290	3.384
Wolfenbüttel	154	18	1.639	1.810
Salzgitter	19	20	1.552	1.590
Oderwald	109	41	1.215	1.364
Liebenburg	1	13	855	869
Braunschweig	34	7	541	582
LK Harz	2	2	514	518

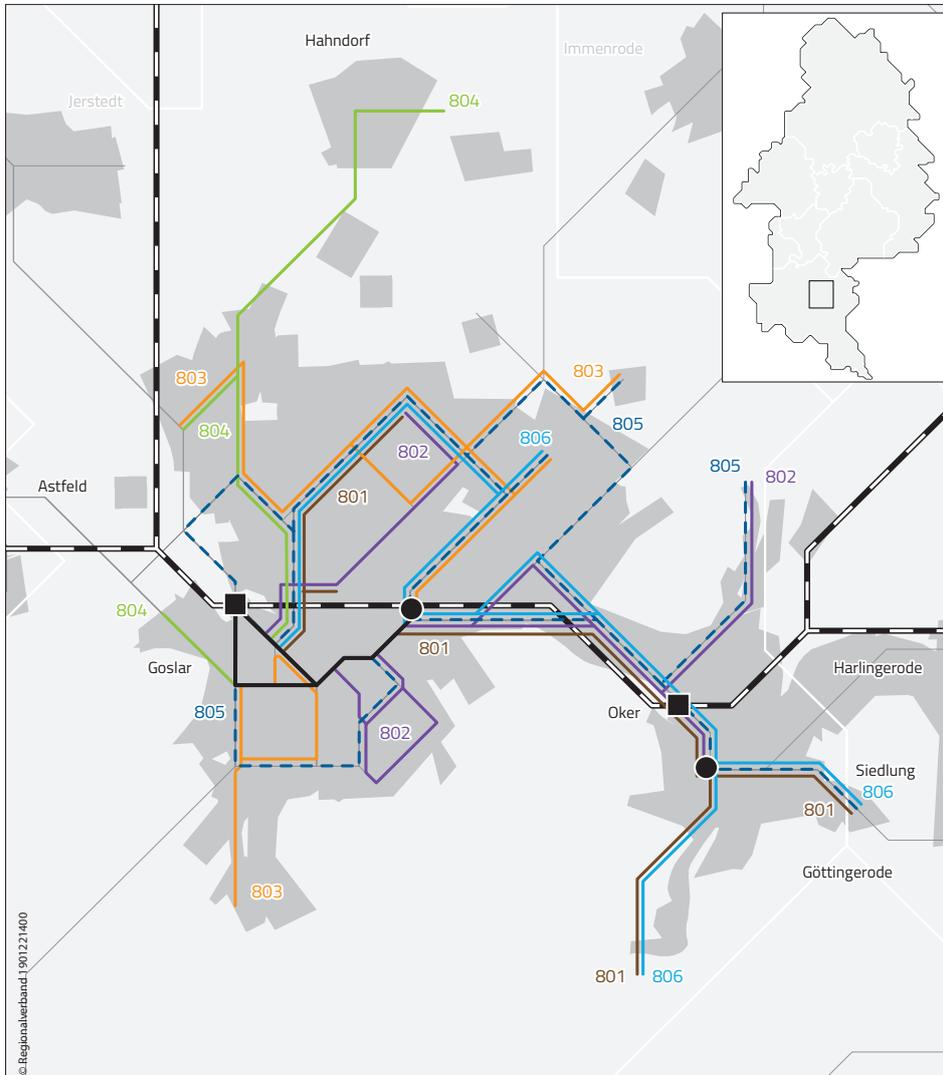
Samtgemeinde Elm-Asse
Stadt Wolfenbüttel

s. Teilnetz 71
s. Teilnetz 70

Teilnetz 80 Goslar

E 3.24

Teilnetz 80 Goslar

E 3.24
Karte

Genehmigte Linien Teilnetz 80

E 3.24/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
Stadtwerke Goslar	801	Oker – Innenstadt – Bahnhof – Jürgenohl – Krankenhaus	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	802	Oker – Sudmerberg – Aquantic – Innenstadt – Bahnhof – Kramerswinkel – Krankenhaus	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	803	Baßgeige – Jürgenohl – Krankenhaus – Ohlhof – Bahnhof – Kaiserpfalz – Bergbaumuseum	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	804	Bahnhof – Nordberg/Innenstadt – Bahnhof Nordseite/Odeon – Baßgeige – Hahndorf	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	805	Oker – Sudmerberg – Gut Ohlhof – Ohlhof – Breites Tor – Bahnhof Nordseite – Schulzentrum	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	806	Bahnhof – Jürgenohl – Ohlhof – Oker	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	P+R	kostenloser Park+Ride zu verschiedenen Anlässen in Goslar	14.12.2028

E 3.24/2

Tabelle

Netznoten Teilnetz 80

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Goslar	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801, 802, 803, 804, 805, 806, 810, 822, 830, 831, 832, 860, 861	RE 4 RE10 RE21 RB43 RB82
Goslar	Okerstraße	Bus/Bus	801, 802, 803, 805, 806, 810, 822, 861	
Oker	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801, 805, 806, 810, 861	RB43 RB82
Oker	Kirchenbrücke	Bus/Bus	801, 805, 806, 810, 861	

Dem Teilnetz 80 sind die Linien des Stadtverkehrs in Goslar 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 Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Goslar nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Stadtverkehrsnetz

Das Stadtverkehrsnetz Goslar besteht aus den fünf Linien 801 bis 805 sowie aus der Abendlinie 806. Die Linien erschließen weite Teile des Stadtgebietes von Goslar. Bis auf die Verbindung zwischen Goslar und Vienenburg sowie die Anbindung von Jerstedt und Hahnenklee wird Goslar durch das Angebot der Stadtbuslinien erschlossen.

- P80.1** Alle Linien binden den Bahnhof in Goslar an. Dort werden Umsteigemöglichkeiten von und zu den Regionalbahnlinien ermöglicht. Infolge der unterschiedlichen An- und Abfahrtszeiten der im Takt verkehrenden Nahverkehrszüge sowie aus umlauftechnischen Gründen und wegen der internen Vernetzung der Stadtverkehrslinien ist es jedoch problematisch, über alle Wochentage bzw. den ganzen Tagesverlauf hinweg die Verknüpfungen sicherzustellen. Nach Möglichkeit sind deshalb Nachbesserungen bei den Verknüpfungsfunktionen anzustreben.
- P80.2** Das Stadtbusangebot 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 im Zusammenhang mit den Zielvorgaben für den Stadtbusverkehr in Mittelzentren zu überprüfen bzw. mindestens in derzeitiger Quantität aufrechtzuerhalten.

Mit der Umsetzung des neuen Stadtbusnetzes im Jahr 2014 wurde die zentrale Haltestelle „Jakobikirchhof“ eingeführt. Damit wurde ein zentraler Anlaufpunkt geschaffen, an welchem im Regelfall in einem einheitlichen Takt alle Stadtbuslinien an- und abfahren. Vom Jakobikirchhof sind nahezu alle Stadtteile mit dem Bus erreichbar und daher für viele Fahrgäste ein Attraktivitätsgewinn. Demgegenüber stehen aber auch negative Auswirkungen. Durch die Änderung werden die Haltestellen „Stephaniekirche“ und „Rathaus“ nicht mehr bedient, wodurch sich längere Fußwege, insbesondere zu den Bereichen der Stadtverwaltung und des Marktplatzes, ergeben. Insgesamt ist das Konzept der zentralen Haltestelle positiv zu beurteilen und aufrechtzuerhalten.

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.

Verkehrsstationen und ZOB Goslar

- P80.3** Seitens der Stadt Goslar und des Verkehrsträgers ist ein Umbau des Bahnhofvorplatzes in Planung. Die Planungen sehen fünf Abfahrthaltestellen in Sägezahnaufstellung ausschließlich für den Stadtbusverkehr vor. Damit bleibt die bisherige Situation der Trennung zwischen Regionalverkehr und Stadtbusverkehr bestehen. Ergänzend ist deshalb eine verbesserte und eindeutige Wegführung für das gesamte Bahnhofsumfeld durch entsprechende Beschilderungen und Umgebungspläne umzusetzen. Dadurch kann insbesondere Gästen ohne Ortskenntnis eine sichere und schnelle Orientierung zu den Haltestellen des Stadtbusverkehrs oder in Richtung Stadtmitte gegeben werden.

Verbindung Goslar – Vienenburg

Vienenburg ist über die Bahnverbindungen RB42/43 (Braunschweig – Vienenburg – Goslar/Bad Harzburg) sowie über den RE4/HEX21 (Halle –) Halberstadt – Vienenburg – Goslar)) jeweils stündlich an den SPNV angeschlossen. Zusätzlich zur Bahnverbindung besteht über die Linie 822 der RBB eine lokale Busverbindung, welche zwischen Vienenburg und Goslar weitere Ortschaften bzw. Aufkommensschwerpunkte bedient.

- P80.4** Zeitgleich zur Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes wird von der Regionalbus Braunschweig und dem Regionalverband geprüft, das ÖPNV-Angebot im Bereich zwischen Vienenburg und Goslar bedarfsorientiert zu gestalten. Dies soll durch einen überwiegenden Einsatz differenzierter Verkehre erreicht werden, welche das Gebiet flächenhaft oder als Anruf-Linienverkehr flexibel bedienen sollen. Weitere Aufkommensschwerpunkte, wie beispielsweise Wöltingerode, könnten ggf. in das Bedienungsangebot mit aufgenommen werden. Die Lebenshilfe Goslar Probsteiburg soll weiterhin durch ein festes Linienverkehrsangebot von Vienenburg und Goslar aus angebunden werden.
- P80.5** Die geplanten Änderungen sind im Teilnetz 82 beschrieben. Der Schülerverkehr bleibt von der bedarfsgerechten Bedienung aufgrund des temporär hohen Fahrgastaufkommens unberührt, soll jedoch auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht werden. Um die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre zu steigern, sollen auch Umstiege auf dem Schulweg in Betracht gezogen werden. Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Goslar findet dabei Beachtung.

Prüfaufträge Teilnetz 80

P80.1	Verbesserungen bei den Verknüpfungsfunktionen aller Linien am Bahnhof Goslar
P80.2	Überprüfung des Bedienungsangebotes hinsichtlich der Zielvorgaben (Spätverkehr)
P80.3	Verbesserung der Wegführung im Umfeld des Bahnhofs Goslar
P80.4	Umsetzung neues Angebotskonzept zwischen Goslar und Vienenburg
P80.5	Optimierung der Schülerbeförderung im Bereich Goslar/Vienenburg/Bad Harzburg

E 3.24/3
Tabelle

E 3.24/4

Tabelle

**Einwohnerzahl Teilnetz 80
Stadt Goslar (Stand 31.01.2019)**

Baßgeige	145	Lochtum	599
Georgenberg	4.535	Ohlhof	2.921
Goslar (Altstadt)	8.001	Oker	5.870
Grauhof	68	Rammelsberg	2.414
Hahndorf	1.463	Steinberg	1.436
Hahnenklee	1.223	Sudmerberg	1.790
Immenrode	1.522	Vienenburg	5.388
Jerstedt	1.969	Weddingen	590
Jürgenohl	8.331	Wiedelah	1.370
Lengde	581	Gesamt	50.214

E 3.24/5

Tabelle

**Verkehrsbeziehungen Teilnetz 80
Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag****Stadt Goslar**

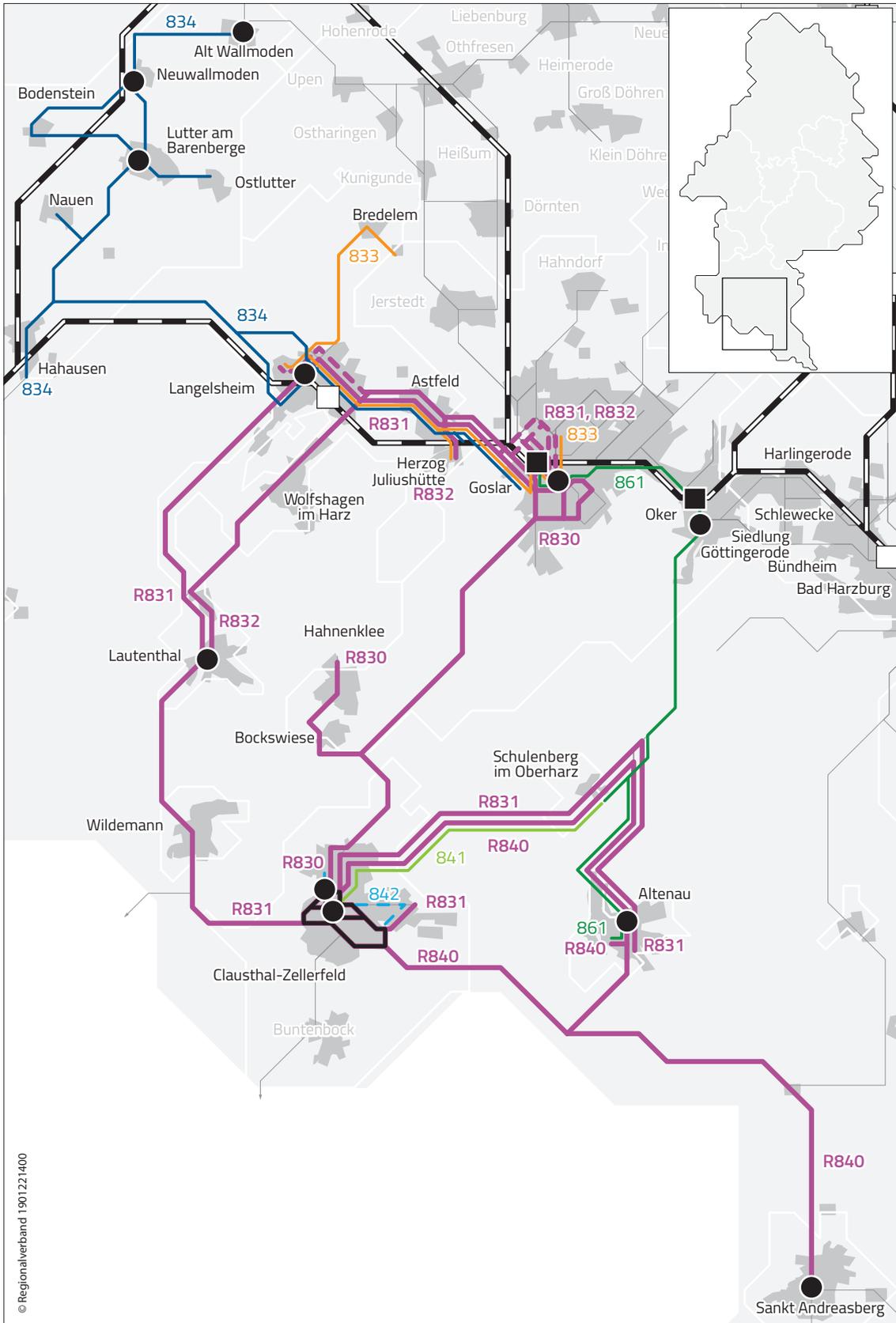
nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Bad Harzburg	831	274	11.319	12.424
Langelshiem	527	122	8.267	8.915
Liebenburg	149	35	5.012	5.196
Clausthal-Zellerfeld	450	16	4.600	5.066
Salzgitter	65	68	3.389	3.523
Schladen-Werla	59	35	3.287	3.381
LK Harz	23	4	3.335	3.361
Seesen	106	14	2.320	2.441
Braunschweig	90	27	1.012	1.129
Region Hannover	329	0	604	933
Braunlage	2	5	777	784
LK Göttingen	53	2	575	630
Lutter am Barenberge	10	4	609	623
LK Hildesheim	63	1	491	555

Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim

E 3.25

Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim

E 3.25
Karte



© Regionalverband 1901221400

E 3.25/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 81

Linie	Linienverlauf		Genehmigungslaufzeit
HarzBus	830	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld	31.03.2029*
HarzBus	831	Goslar – Lautenthal – Clausthal-Zellerfeld – Altenau	31.03.2029*
HarzBus	832	Goslar – Wolfshagen – Lautenthal	31.03.2029*
HarzBus	833	Goslar – Langelsheim – Bredelem	31.03.2029*
HarzBus	834	Goslar – Langelsheim – Lutter – Neuwallmoden	31.03.2029*
HarzBus	840	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg	31.03.2029*
HarzBus	841	Schulenberg – Clausthal-Zellerfeld	31.03.2029*
HarzBus	842	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	31.03.2029*

* voraussichtliche Genehmigungslaufzeit

E 3.25/2
Tabelle

Netzknoten Teilnetz 81

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn	Drittverkehrsunternehmen
Alt Wallmoden	Kapellenweg	Bus/Bus	650, 834, 852		
Altenau	Markt	Bus/Bus	831, 840, 861		
Clausthal-Zellerfeld	Kronenplatz	Bus/Bus	830, 831, 840, 841, 842, 861		440, 460
Clausthal-Zellerfeld	ZOB	Bus/Bus	830, 831, 840, 841, 842, 861		440, 460
Goslar	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801, 802, 803, 804, 805, 806, 810, 822, 830, 831, 832, 860, 861	RE4 RE10 RE21 RB43 RB82	
Goslar	Okerstraße	Bus/Bus	801, 802, 803, 805, 806, 810, 822, 861		
Langelsheim	Harzstraße	Bus/Bus	831, 832, 833, 834		
Lautenthal	Silberhütte	Bus/Bus	831, 832		
Lutter am Barenberge	Marktplatz	Bus/Bus	650, 834		
Neu Wallmoden	Dorfplatz	Bus/Bus	650, 834		
Oker	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801, 805, 806, 810, 861	RB43 RB82	
Oker	Kirchenbrücke	Bus/Bus	801, 805, 806, 810861		
St. Andreasberg	Am Glockenberg	Bus/Bus	820, 840		450

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 Anreise und/oder ihren Aufenthalt zu nutzen. Gegenüber dem Nahverkehrsplan 2016 wurde das Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim aufgelöst und die darin bestehenden Linienverkehre sind in die Teilnetze 81 und 82

übergegangen. Aus diesem Grund sind diesem Teilnetz zusätzlich die Relationen von Goslar aus über Langelsheim in den Oberharz zugeordnet.

Die Anpassungen der Teilnetzzuordnung erfolgen im Zusammenhang einer Neuordnung der Verkehrsangebote im Bereich des Oberharzes und dem Harzvorland, zusammen mit dem hier tätigen Verkehrsunternehmen HarzBus GbR. Diese Neuordnung beinhaltet eine komplette Überprüfung und Neukonzeption der bestehenden Angebote. Im Kern soll das Verkehrsangebot zu einem Achsenkonzept ausgebaut werden. Bei starken Verkehrsbeziehungen sollen die vorhandenen Angebote bestehen bzw. ausgeweitet werden. In Bereichen geringerer Fahrgastnachfrage sollen hingegen verstärkt differenzierte Bedienungen zur Anwendung kommen, die im Nachfolgenden als „Bedarfsverkehrssektoren“ bzw. kurz „Sektoren“ bezeichnet werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten ist entweder eine flächenhafte Bedienung vorgesehen oder auch konventioneller Bedarfslinienverkehr.

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 besteht derzeit aus zwei unterschiedlichen Linienwegen: 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. Daraus ergibt sich folgendes Angebot zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld:

- Montag bis Freitag Halbstundentakt
- Samstag Stundentakt
- Sonntag Stunden- bzw. Zweistundentakt (Iastrichtungsbezogene Verstärkung)

In Goslar ist die 830 mit den Nahverkehrszügen verknüpft. Problematisch ist jedoch die Anschlusssituation zur RB43 Goslar – Braunschweig, was die Erreichbarkeit des Oberharzes aus und in Richtung Wolfenbüttel, Börßum, Schladen und Vienenburg beeinträchtigt. Fahrgäste aus Braunschweig können auf die Verbindung der RB46 und RE10 über Salzgitter-Ringelheim ausweichen. Die Verknüpfungen zwischen der 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 Netzknoten herstellen. Dies sind die Linien 831 (Altenau), 840 (Altenau, St. Andreasberg), 841 (Schulenberg), 440 (Osterode) und 460 (Bad Grund, Osterode). Die RegioBus-Linie 830 ist damit ein wichtiger Teil eines Gesamtsystems innerhalb des Harzes. Fahrzeitveränderungen sind aufgrund der Anschlussbeziehungen an beiden Linienenden schwierig. Dennoch ist die Erreichbarkeit des Oberharzes über die RB43 nach Möglichkeit wieder zu verbessern. Dies kann aber nur in Verbindung durch ein Zusammenrücken der An- und Abfahrtszeiten der Nahverkehrszüge in Goslar realisiert werden.

Die Linie 831 stellt neben der RegioBus-Linie 830 ebenfalls die Verbindung zwischen Goslar und Zielen im Oberharz her. Von Goslar aus verkehrt die Linie über Langelsheim, Lautenthal und Wildemann nach Clausthal-Zellerfeld sowie auf einigen Fahrten bis nach Altenau. Die Fahrten zwischen Clausthal-Zellerfeld und Altenau ergänzen das Angebot der RegioBus-Linie 840 auf diesem Abschnitt. Das Angebot der 831 ist darüber hinaus eng mit der Linie 832 verflochten. Die Linie 832 verkehrt auf der Relation Goslar – Langelsheim – Wolfshagen – Lautenthal. Die Verbindung Goslar – Langelsheim – Lutter – Neuwahlmoden wird von der Linie 834 erbracht. Eine weitere Verbindung von Goslar

über Langelsheim nach Bredelem ist durch die Linie 833 gegeben. Zwischen Langelsheim und Goslar überlagern sich somit die Fahrtenangebote der Linien 831, 832, 833 und 834. Die Fahrten sind jedoch auf diesem Abschnitt nur zum Teil koordiniert und damit für die Fahrgäste nicht optimal nachvollziehbar.

Die RegioBus-Linie 840 Clausthal-Zellerfeld – Altenau – 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 mit der Linie 440 in Richtung Osterode am Harz verknüpft. Fahrgäste in Richtung Seesen haben eine Verbindung von Clausthal-Zellerfeld nach Osterode am Harz mit der Linie 460 und können am Bahnhof Gittelde umsteigen.

- P81.1** Im Sommer 2018 wurde die Linie 861 durch das Okertal wieder eingeführt. Zusätzlich zu einer Integration von vorher freigestellten Schulverkehren konnten zusätzliche Fahrten auf der Verbindung Goslar – Oker – Schulenberg – Altenau umgesetzt werden. Diese Fahrtenangebote werden zunächst für zwei Jahre probeweise angeboten. Es ist abzuwarten, wie das Fahrtenangebot von Touristen und Anwohnern angenommen wird. Das Fahrtenangebot soll jedoch möglichst aufrechterhalten bleiben. Zu prüfen ist deshalb eine differenzierte Bedienung, die sich in das neue Angebotskonzept einfügt. Denkbar ist zudem eine Weiterführung bis nach St. Andreasberg. Das Fahrtenangebot der Linie 840 könnte auf dem Abschnitt ersetzt werden und St. Andreasberg würde eine direkte Anbindung an Goslar erhalten. In Altenau wären Verknüpfungen in/aus Richtung Clausthal-Zellerfeld herzustellen.

Achsen- und Sektorenkonzept

- P81.2** Im Rahmen der Neukonzeption des Netzes ist eine engere Verzahnung der oben beschriebenen Angebote zwischen Goslar und dem Oberharz vorgesehen. So werden zum aktuellen Zeitpunkt die nachfolgenden Grundplanungen für ein Achsen- und Sektorenkonzept geprüft und beraten, welche vorbehaltlich der endgültigen Detailplanung und Zustimmung aller Beteiligten in 2019 umgesetzt werden sollen. Die Änderungen sind dabei auch von noch auszuwertenden Daten wie Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen abhängig. Die folgenden Ausführungen beruhen daher auf dem Stand der Beratungen Dezember 2018. Der Schülerverkehr bleibt von einer bedarfsgerechten Bedienung aufgrund des temporär hohen Fahrgastaufkommens unberührt, soll jedoch auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht werden. Um die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre zu verbessern, sollen auch Umstiege auf dem Schulweg in Betracht gezogen werden. Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Goslar findet dabei Beachtung.

ÖPNV-Achsen

Relationen, die eine hohe Mobilitätsnachfrage aufweisen und/oder wichtige Verkehrsbeziehungen sicherstellen müssen, sollen durch attraktive Taktangebote gestärkt werden. Im Teilnetz 81 ergeben sich folgende Achsen, welche durch RegioBus-Verbindungen bzw. einen strukturierten lokalen Verkehr bedient werden sollen:

- Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld
- Clausthal-Zellerfeld – Altenau und
- Goslar – Langelsheim – Lautenthal

Achse Goslar – Clausthal-Zellerfeld

Die direkte Verbindung zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld mit der RegioBus-Linie 830 soll von Montag bis Samstag im 60-Min-Takt verkehren. Sonntags erfolgt neu eine direkte Bedienung im 120-Min-Takt. Die Anbindung von Hahnenklee soll über eine neue Linie (835) erfolgen, die versetzt zur RegioBus-Linie 830 nur zwischen Goslar und Hahnenklee verkehrt. In Hahnenklee wird eine Verknüpfung zur Linie 831 Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld sowie 832 Hahnenklee – Lautenthal – Wolfshagen – Langelsheim – Goslar ermöglicht. Somit wäre mit einem Umstieg in Hahnenklee sowohl eine Weiterfahrt in/aus Richtung Clausthal-Zellerfeld sichergestellt als auch die Fahrtbeziehung von/nach Lautenthal und Langelsheim.

Achse Clausthal-Zellerfeld – Altenau

- P81.4** Auf der Achse Clausthal-Zellerfeld – Altenau ist zu prüfen, ob eine Durchbindung der RegioBus-Linie 830 erfolgen kann. So könnte eine direkte Verbindung zwischen Goslar und Altenau ermöglicht werden. In Altenau könnten Verknüpfungen zur Okertal-Linie 861 hergestellt werden, womit sich weitere attraktive Verbindungen ergeben. Für die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Altenau kommt zu bestimmten Zeiten ein Bedarfsverkehr in Betracht.

Achse Goslar – Langelsheim – Lautenthal

- P81.5** Die Achse Goslar – Langelsheim ist ggü. dem bestehenden Angebot neu zu ordnen. Im Kern sollen sich die Angebote der Linien 832 und 834 in ihrer Taktung ergänzen. Von Montag bis Sonntag würden die Linien jeweils im 120-Min-Takt verkehren, sodass sich durch die Überlagerung zwischen Langelsheim und Goslar ein 60-Min-Takt ergibt. Die 831 verkehrt von Langelsheim aus weiter über Wolfshagen und Lautenthal nach Hahnenklee und ist dort von/nach Clausthal-Zellerfeld und Goslar verknüpft. Das Angebot der Linie 834 würde sich auf die Bedienung der Achse Langelsheim – Goslar beschränken. Neben zusätzlichen Fahrten für die Schülerbeförderung ist zu prüfen, die Taktung in den Hauptverkehrszeiten durch weitere Fahrtangebote zu verdichten.

Bedarfssektoren

Das angestrebte Angebot in den Bedarfssektoren soll sich so gestalten, dass sich im Fahrtenumfang und Bedienungszeitraum Vorteile gegenüber dem derzeitigen Fahrtenangebot ergeben. Die Attraktivität soll darüber hinaus durch ein einfaches und flexibles Bestellungs- bzw. Buchungssystem unterstützt werden. Neben der klassischen telefonischen Bestellung soll verstärkt die Möglichkeit einer Internet- und APP-basierten Fahrtbuchung genutzt werden. Zusätzlich ist zu prüfen, Buchungen an virtuellen Haltestellen bzw. festzulegenden Halteorten zu ermöglichen, um so neben den vorhandenen Haltestelleninfrastrukturen weitere Zugangsmöglichkeiten zu den flexiblen Angeboten zu schaffen.

Im Bedienungsgebiet des Teilnetzes ergeben sich aus dem Achsenkonzept folgende Bedarfsverkehrssektoren:

- Langelsheim – Lautenthal (Innerstetal)
- Lautenthal – Wildemann – Clausthal-Zellerfeld
- Clausthal-Zellerfeld – Schulenberg
- Altenau – Sankt Andreasberg

Das ÖPNV-Angebot in den Bereichen Langelsheim – Bredelem sowie Langelsheim – Lutter soll ebenfalls bedarfsgesteuert erbracht werden. Diese Sektoren sind aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen im Teilnetz 82 beschrieben.

Sektor Langelsheim – Lautenthal

- P81.6** Neben einer differenzierten Bedienung soll im Sektor Langelsheim – Lautenthal möglichst die Anbindung der großen Arbeitgeber in Langelsheim verbessert werden. Neben Anschlussfunktionen zur Linie 832 in Lautenthal sowie in Langelsheim an die Linien 832 und 834 ist eine Anbindung an den Bahnhof Langelsheim zu prüfen. Mit Anschluss an die RB82 Bad Harzburg – Kreiensen – Göttingen könnten so Verbindungen zu den Gewerbegebieten im Süden von Langelsheim sowie in das Innerstetal geschaffen werden.

Sektor Lautenthal – Wildemann – Clausthal-Zellerfeld

- P81.7** Im Bereich der Relation Lautenthal – Wildemann – Clausthal-Zellerfeld liegt der Schwerpunkt in der Sicherstellung der Verbindung zwischen Wildemann – Langelsheim – Goslar. In Lautenthal sind daher Anschlüsse mit der Linie 832 sicherzustellen. In Clausthal-Zellerfeld sind nach Möglichkeit Verknüpfungen zu den Verbindungen von/nach Goslar, Schulenberg, Altenau und Osterode zu schaffen. Zu prüfen wäre eine bessere Erschließung der Bergstadt Wildemann im Bereich des Spiegeltals, um hier sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für Touristen den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

Sektor Clausthal-Zellerfeld – Schulenberg

Die heutige Verbindung der Linie 841 soll durch eine bedarfsgerechte Bedienung ersetzt werden und möglichst auf das Angebot der direkten Fahrten der RegioBus-Verbindung 830 abgestimmt sein.

Sektor Altenau – Sonnenberg – St. Andreasberg

Die Relation zwischen Altenau und St. Andreasberg wird derzeit über die RegioBus-Linie 840 bedient. Jedoch ist auf dieser Verbindung eine schwache Nachfrage zu verzeichnen, weshalb eine bedarfsgerechte Bedienung in diesem Bereich geprüft wird. Zu beachten ist dabei, dass die RegioBus-Linie 840 Teil des untereinander verknüpften regionalen ÖPNV-Angebotes im Oberharz ist. Die bestehenden Verknüpfungen in St. Andreasberg zur RegioBus-Verbindung 820 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg sowie die Anschlussverbindungen an die Linie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg sind daher bei den Planungen zu beachten und nach Möglichkeit zu optimieren. In Altenau würde der sektorale Bedarfsverkehr von/nach Clausthal-Zellerfeld verknüpft werden sowie zur Oker-tal-Linie 861 von/nach Schulenberg, Oker und Goslar.

Erschließung der Stadt Clausthal-Zellerfeld

Verbindungen innerhalb der Stadt Clausthal-Zellerfeld könnten – neben den festen Angeboten durch die Achsenverkehre – bedarfsgerecht erfolgen. Eine differenzierte Erschließung der Stadtgebiete könnte ggf. durch die Angebote der Bedarfsbedienung der oben beschriebenen Sektoren Altenau – Clausthal-Zellerfeld und Lautenthal – Wildemann – Clausthal-Zellerfeld integriert werden.

Möglicher Sektor Seesen – Lautenthal

- P81.8** Perspektivisch zu prüfen ist die Einführung einer bedarfsgerechten Bedienung zwischen Seesen und Lautenthal, wodurch neben einer touristischen Erschließung eine direkte Verbindung zwischen Seesen und den Orten im Oberharz geschaffen werden könnte.

Möglicher Sektor Altenau – Torfhaus

- P81.9** Im Zusammenhang der Stärkung touristischer Verkehre ist zu prüfen die Verbindung zwischen den touristischen Aufkommensschwerpunkten Altenau und Torfhaus wiedereinzuführen.

Infrastrukturmaßnahmen

- P81.10** Langfristig ist ein Netzknoten im Bereich Kreuzeck zu prüfen. Dadurch würden Umsteigemöglichkeiten von und zur RegioBus-Linie 830 und einer Linie in und aus Richtung Hahnenklee geschaffen sowie weitergehend nach Lautenthal und ggf. Langelsheim – Goslar. Damit wäre der Bau einer Verknüpfungshaltestelle im Bereich der Kreuzung L516 und B241 verbunden. An dieser Stelle würde die Anforderung bestehen, Übergänge zwischen drei Busverbindungen zu ermöglichen.
- P81.11** Infrastrukturell ist in St. Andreasberg zu prüfen, den Endpunkt Glockenberg aufzulösen und im Bereich des Matthias-Schmidt-Berges eine neue Endhaltestelle mit einer Wendemöglichkeit einzurichten. Dieser Bereich ist besonders für den Tourismus ein attraktives Ziel und deshalb über den öffentlichen Nahverkehr besser anzubinden.
- P81.12** Im Verlauf der wiedereingeführten Verbindung der Okertal-Linie 861 ist die Wiederaufnahme ehemaliger Haltestellen (z. B. „Windbeutelkönig“ und/oder „Okerseeschiffahrt“) zu prüfen. Hierzu wären infrastrukturelle Maßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit für die Fahrgäste zu gewährleisten.

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 von den Aufgabenträgern ZVSN und Regionalverband gemeinsam entwickelt.

Die Buslinie 440 Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz ist dem Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen (früher: 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 im Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, 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 Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen (früher 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 Regionalverbandes 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 so weit wie möglich aufrechtzuerhalten.

Die Buslinie 460 Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Osterode am Harz ist dem derzeitigen Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen (früher 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 RB46 von/nach Seesen, Salzgitter und Braunschweig

sowie von/nach Osterode und Herzberg angeboten. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. In Clausthal-Zellerfeld sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar aufrechtzuerhalten.

E 3.25/3

Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 81

P81.1	Überprüfung des Angebotskonzeptes nach dem Probezeitraum bis Sommer 2020 auf der Linie 861; Prüfung Weiterführung von/nach St. Andreasberg
P81.2	Erarbeitung und Umsetzung eines Achsen- und Sektorenkonzeptes im Teilnetz 81
P81.3	Optimierung des Schülerverkehrsangebotes im Teilnetz 81
P81.4	Durchbindung der 830 auf der Achse Clausthal-Zellerfeld – Altenau
P81.5	Verdichtung des Fahrtangebotes der 834 in der Hauptverkehrszeit
P81.6	Anbindungsoptimierung der größeren Arbeitgeber in Langelsheim
P81.7	Erschließung der Bergstadt Wildemann im Bereich des Spiegeltals
P81.8	Einführung einer bedarfsgerechten Bedienung zwischen Seesen – Lautenthal
P81.9	Wiedereinführung einer touristischen Verbindung Altenau – Torfhaus
P81.10	Prüfung der Einrichtung eines Netzknotens Kreuzeck
P81.11	Umsetzung der neuen Endhaltestelle Matthias-Schmidt-Berg in St. Andreasberg
P81.12	Wiederaufnahme der ehem. Haltestellen auf der Linie 861

E 3.25/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 81

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld (Stand 31.01.2019)

Clausthal-Zellerfeld	13.287	Wildemann	853
Altenau/Schulenberg i. O.	1.870	Gesamt	16.010

Stadt Langelsheim (Stand 31.01.2019)

Astfeld	2.140	Langelsheim	5.181
Bredelem	454	Wolfshagen im Harz	2.246
Bergstadt Lautenthal	1.547	Gesamt	11.568

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 81

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.25/5

Tabelle

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	450	16	4.610	5.076
LK Göttingen	62	10	2.500	2.572
Bad Harzburg	68	5	1.127	1.200
Seesen	31	4	969	1.004
Langelsheim	34	4	798	836
Braunlage	26	9	766	802

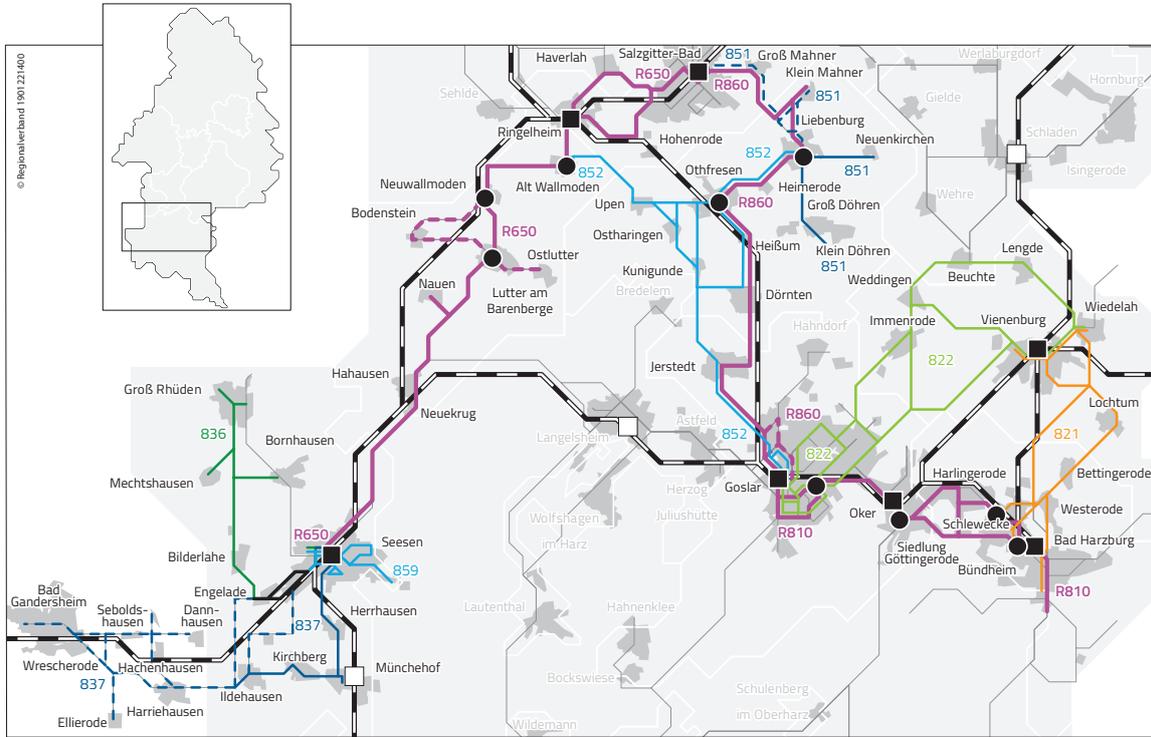
Stadt Langelsheim

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	527	123	8.286	8.936
Seesen	17	6	1.214	1.237
Clausthal-Zellerfeld	34	4	797	835
Salzgitter	2	10	743	755
Liebenburg	3	3	734	740
Lutter am Barenberge	25	3	515	543

Stadt Goslar**s. Teilnetz 80****Stadt Braunlage****s. Teilnetz 83**

E 3.26 Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter

E 3.26 Karte Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter



E 3.26/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 82

Linie	Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
HarzBus 650	Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter – Seesen	31.03.2029*
HarzBus 810	Goslar – Oker – Harlingerode/Göttingerode – Bad Harzburg	31.03.2029*
HarzBus 821	Bad Harzburg – Westerode – Lochtum – Vienenburg	31.03.2029*
HarzBus 822	Goslar – Vienenburg – Lengde – Beuchte	31.03.2029*
Pülm 836	Seesen – Rhüden	31.08.2023
Pülm 837	Seesen – (Bad Gandersheim)	31.07.2022
HarzBus 851	Salzgitter Bad – Liebenburg – Klein Döhren/Neuenkirchen	31.03.2029*
HarzBus 852	Goslar – Upen – Alt Wallmoden – Liebenburg	31.03.2029*
HarzBus 859	Seesen Bhf – Hochstraße – Sehusa-Therme – Bahnhof (Lila Linie)	31.03.2029*
HarzBus 860	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter Bad	31.03.2029*

* voraussichtliche Genehmigungslaufzeit

Netznoten Teilnetz 82

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn
Alt Wallmoden	Kapellenweg	Bus/Bus	650, 834, 852	
Bad Harzburg	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	810, 820, 821, 866, 871, 873, 874, 875	RE10 RB42 RB43
Bündheim	Feuerwehr	Bus/Bus	810, 821, 871, 873	
Goslar	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801, 802, 803, 804, 805, 806, 810, 822, 830, 831, 832, 860, 861	RE4 RE10 RE21 RB43 RB82
Goslar	Okerstraße	Bus/Bus	801, 802, 803, 805, 806, 810, 822, 861	
Liebenburg	Post	Bus/Bus	851, 852, 860	
Lutter am Barenberge	Marktplatz	Bus/Bus	650, 834	
Neu Wallmoden	Dorfplatz	Bus/Bus	650, 834	
Oker	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801, 805, 806, 810, 861	RB43 RB82
Oker	Kirchenbrücke	Bus/Bus	801, 805, 806, 810, 861	
Othfresen	Bossebrink	Bus/Bus	852, 860	
Schlewecke	Gemeindergarten	Bus/Bus	810, 821, 871	
Seesen	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	650, 836, 837, 859	RB46 RB82
SZ-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603, 610, 611, 612, 613, 615, 618, 628, 631, 650, 656, 660, 860	RB46
SZ-Ringelheim	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	650, 656	RE10 RB46
Vienenburg	Rathaus	Bus/Bus, Bus/Zug	821, 822	RB42 RB43 RE4 RE21

Im Teilnetz 82 sind die RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Oker – Goslar, die RegioBus-Linie 860 Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad und die Linien der Stadt Vienenburg mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar, Bad Harzburg und in die Samtgemeinde Schladen-Werla zusammengefasst. Gegenüber dem Nahverkehrsplan 2016 wurde das Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim aufgelöst, und die darin bestehenden Linienverkehre sind in die Teilnetze 81 und 82 übergegangen. Aus diesem Grund sind diesem Teilnetz zusätzlich die Bereiche Seesen und Lutter zugeordnet worden mit den Verbindungen in und um Seesen sowie von Seesen über Lutter nach Salzgitter-Bad. Ebenfalls wird in diesem Teilnetz die Verkehrsbeziehung zwischen Lutter und Langelsheim beschrieben. Somit umfasst dieses Teilnetz einen Großteil der Erschließungsfunktionen im nordwestlichen Harzvorland.

Die Anpassungen der Teilnetzzuordnung erfolgen im Zusammenhang einer Neuordnung der Verkehrsangebote im Bereich des Oberharzes und dem Harzvorland, zusammen mit dem hier tätigen Verkehrsunternehmen HarzBus GbR. Diese Neuordnung beinhaltet eine komplette Überprüfung und Neukonzeption der bestehenden Angebote. Im Kern soll das Verkehrsangebot zu einem Achsenkonzept ausgebaut werden. Bei starken Verkehrsbeziehungen sollen die vorhandenen Angebote bestehen bzw. ausgeweitet werden. In Bereichen geringerer Fahrgastnachfrage sollen hingegen verstärkt differenzierte Bedienungen zur Anwendung kommen, die im Nachfolgenden als „Bedarfsverkehrssektoren“ bzw. kurz „Sektoren“ bezeichnet werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten ist entweder eine flächenhafte Bedienung vorgesehen oder auch konventioneller Bedarfslinienverkehr.

Seesen – Lutter – Salzgitter und Lutter – Langelsheim

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.

Die Linie 834 bedient die Relation Neuwallmoden – Lutter – Langelsheim – Goslar. Nicht durchgehende Fahrten zwischen Neuwallmoden und Goslar sind in Langelsheim mit der Linie 832 verknüpft. Die Erreichbarkeit der Kreisstadt Goslar ist bei der Umsetzung des unten beschriebenen Achsen- und Sektorenkonzeptes zu beachten.

Der Bereich Seesen wird von den Linien 836 Seesen – Rhüden, 837 Bad Gandersheim – Ildehausen – Seesen, 859 Stadtverkehr Seesen sowie der Linie 35 Seesen – Bockenem – Derneburg bedient.

- P82.1** Die Linien 836 und 837 binden die Ortschaften an das Mittelzentrum Seesen an und enden dort an der Bahnstation Seesen. An dieser verkehren die Regionalbahnen RB46 Herzberg – Seesen – Salzgitter-Bad – Braunschweig und RB82 Göttingen – Kreiensen – Seesen – Goslar – Bad Harzburg. Das Bedienungsangebot sowie die Anschlussmöglichkeiten der Buslinien mit dem Regionalbahnverkehr weisen Verbesserungspotenzial auf. Aus diesem Grund sind die Verkehre auf ihre gesamte Bedienungs- und Angebotsstruktur hin zu untersuchen. Weitergehend in Abstimmung mit dem derzeitigen Konzessionsinhaber Pülm Reisen GmbH zu prüfen, ob die Linienverkehre im Bereich Seesen in das unten beschriebene Achsen- und Sektorenkonzept integriert werden können.
- P82.3** Innerhalb des Stadtgebietes Seesen verbindet die „Lila Linie“ 859 die Stadtteile mit dem Bahnhof und dem Zentrum sowie teilweise untereinander. Die innerstädtische Bedienung soll voraussichtlich in das Achsen- und Sektorenkonzept integriert werden. Auch unabhängig davon sind Verbesserungen im Bedienungsangebot wünschenswert, besonders Montag bis Freitagabend sowie am Wochenende. Die Erreichbarkeit des Klinikums und des Kurparks sollte vor allem für Besucher verbessert werden. Des Weiteren sind der Linienverlauf und die Verkehrsstation als Anfangs- und Endpunkt zu überprüfen, um so ggf. weitere Aufkommensschwerpunkte, wie z. B. das Gewerbegebiet im Norden, besser zu erschließen.
- P82.4** Die Linie 35 ist im Teilnetz 82 nur nachrichtlich erwähnt. Sie 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. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes ist zu prüfen, ob das Angebot in das umzusetzende Achsen- und Sektorenkonzept integriert werden kann. Unabhängig davon gelten hinsichtlich des Angebotes die Zielvorgaben in Kapitel D3.1. An der Station Seesen sind soweit wie möglich Anschlüsse an Nahverkehrszüge von/nach Salzgitter-Bad/Braunschweig (RB46) und Goslar/Bad Harzburg (RB82) herzustellen.

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, Heißen, 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.

- P82.5** Auf der Regionalbahnverbindung RB46 soll langfristig ein Halbstundentakt zwischen Salzgitter-Ringelheim, Salzgitter-Bad und Braunschweig umgesetzt werden. Die Einrichtung von Anschlussverbindungen von/zur RegioBus-Linie 860 sind in diesem Zusammenhang bei einer möglichen Umsetzung zu prüfen.

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. 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.

Vienenburg

Die Mobilität aus der Stadt Vienenburg ist zu einem großen Teil nach Goslar und schwächer nach Bad Harzburg, Braunschweig und Schladen ausgerichtet. Vienenburg ist über die Bahnverbindungen RB42/43 (Braunschweig – Vienenburg – Goslar/Bad Harzburg) sowie über den RE4/RE21 ((Halle –) Halberstadt – Vienenburg – Goslar) jeweils stündlich an den SPNV angeschlossen. Zusätzlich zur Bahnverbindung besteht über die Linie 822 der RBB eine lokale Busverbindung, welche zwischen Vienenburg und Goslar weitere Ortschaften bzw. Aufkommensschwerpunkte bedient. Ergänzend zur Bahnverbindung bedient die Linie 821 die Ortschaften zwischen Vienenburg und Bad Harzburg.

- P82.6** Die zum Landkreis Harz zugehörige Linie 210 bedient die Relation Halberstadt – Osterwieck – Vienenburg und ist hier nur nachrichtlich erwähnt. Die Linie ist Teil des im Land Sachsen-Anhalt bestehenden Landesbusnetzes und weist daher ein entsprechend dichtes Fahrtenangebot auf. Die Fahrtenangebote sind in Halberstadt auf die dort verkehrenden An- und Abfahrtszeiten der Bahnverbindungen ausgerichtet. Eine gleichzeitige Herstellung von attraktiven Übergängen von und zu den Zügen in Vienenburg ist deshalb schwierig umzusetzen, jedoch nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Bad Harzburg – Goslar

- P82.7** Das Bedienungskonzept der RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Goslar besteht aus vertakteten und sich überlagernden Fahrten über Harlingerode und über Göttingerode. Anschlüsse am ZOB in Goslar an die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad sind weiterhin zu sichern. Eine Kürzung im Angebot würde sich, aufgrund der abwechselnden Fahrten über Harlingerode und Göttingerode, negativ auf die Erschließung der Ortsteile auswirken. Aus diesem Grund ist das Fahrtenangebot 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.

Achsen- und Sektorenkonzept

- P82.8** Im Rahmen der Neukonzeption des Netzes ist eine engere Verzahnung der oben beschriebenen Angebote im Harzvorland vorgesehen. So werden zum aktuellen Zeitpunkt folgende Grundplanungen für ein Achsen- und Sektorenkonzept geprüft und beraten, welche vorbehaltlich der endgültigen
- P82.9**

Detailplanung und Zustimmung aller Beteiligten 2019 umgesetzt werden sollen. Die Änderungen sind dabei auch von noch auszuwertenden Daten wie Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen abhängig. Die folgenden Ausführungen beruhen daher auf dem Stand der Beratungen Dezember 2018. Der Schülerverkehr bleibt von einer bedarfsgerechten Bedienung auf Grund des temporär hohen Fahrgastaufkommens unberührt, soll jedoch auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht werden. Um die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre zu verbessern, sollen auch Umstiege auf dem Schulweg in Betracht gezogen werden. Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Goslar findet dabei Beachtung.

ÖPNV-Achsen

Relationen, die eine hohe Mobilitätsnachfrage aufweisen und/oder wichtige Verkehrsbeziehungen sicherstellen müssen, sollen durch attraktive Taktangebote gestärkt werden. Im Teilnetz 82 ergeben sich folgende Achsen, welche durch RegioBus-Verbindungen bzw. einen strukturierten lokalen Verkehr bedient werden sollen:

- Lutter – Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter-Bad
- Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad
- Goslar – Oker – Bad Harzburg

Achse Lutter – Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter-Bad

Die Verteilung der oben beschriebenen Mobilität im Bereich Lutter spiegelt sich auch in der Fahrgastnachfrage auf der RegioBus-Verbindung 650 wieder. Die Achsenbedienung konzentriert sich daher auf den Abschnitt Lutter – Salzgitter-Bad. Die bestehenden Anschlussbeziehungen an die Nahverkehrszüge an den Stationen Salzgitter-Ringelheim und Salzgitter-Bad sollen weiterhin sichergestellt werden. In Lutter bzw. Wallmoden ist die Achsenverbindung mit den Bedarfsverkehrssektoren Lutter – Seesen und Lutter – Langelsheim zu verknüpfen.

Achse Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad

Das Bedienungskonzept RegioBus-Verbindung 860 soll wie bisher bestehen bleiben. In Liebenburg sind Verknüpfungen zum Sektor Döhren – Liebenburg – Neuenkirchen – Schladen herzustellen. In Othfresen könnten Anschlüsse zum Bedarfssektor Langelsheim – Bredelem – Ostharingen – Upen – Othfresen erfolgen.

Achse Goslar – Oker – Bad Harzburg

Das Bedienungskonzept auf der Achse Goslar – Bad Harzburg soll in ihren Grundzügen weitergeführt werden. Geprüft wird, die Linie aufzuteilen und die Linienverläufe über Göttingerode und Harlingerode anzupassen:

- Linienverlauf 810: Goslar – Oker – Göttingerode – Harlingerode – Schlewecke – Bündheim – Bad Harzburg Stadtmitte/Bahnhof
- Linienverlauf 811: Goslar – Oker – Harlingerode – Göttingerode – Bündheim – Bad Harzburg Burgbergbahn

In Goslar sind die vorhandenen Anschlussbeziehungen zur RegioBus-Linie 860 aufrechtzuerhalten. In Bad Harzburg sind möglichst Anschlüsse zum Bedarfsverkehrssektor Bad Harzburg – Vienenburg zu schaffen. Übergänge zur RegioBus-Linie 820 sind nach Möglichkeit ebenfalls zu berücksichtigen.

Bedarfssektoren

Das angestrebte Angebot in den Bedarfssektoren soll sich so gestalten, dass sich im Fahrtenumfang und Bedienungszeitraum Vorteile gegenüber dem derzeitigen Fahrtenangebot ergeben. Die Attraktivität soll darüber hinaus durch ein einfaches und flexibles Bestells- bzw. Buchungssystem unterstützt werden. Neben der klassischen telefonischen Bestellung soll verstärkt die Möglichkeit einer Internet- und APP-basierten Fahrtbuchung genutzt werden. Zusätzlich ist zu prüfen, Buchungen an virtuellen Haltestellen bzw. festzulegenden Halteorten zu ermöglichen, um so neben den vorhandenen Haltestelleninfrastrukturen weitere Zugangsmöglichkeiten zu den flexiblen Angeboten zu schaffen.

Im Bedienungsgebiet des Teilnetzes ergeben sich aus dem Achsenkonzept folgende Bedarfsverkehrssektoren:

- Seesen – Lutter
- Seesen Stadtverkehr
- Lutter – Langelsheim
- Langelsheim – Bredelem – Ostharingen – Upen – Othfresen
- Döhren – Liebenburg – Neuenkirchen – Schladen
- Goslar – Vienenburg
- Vienenburg – Bad Harzburg

Sektor Seesen – Lutter

Aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage zwischen Seesen und Lutter soll das bisherige Bedienungskonzept der RegioBus-Linie 650 durch ein bedarfsgerechtes Angebot ersetzt werden. In Lutter erfolgen Anschlüsse an die Achse Lutter – Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter-Bad. In Seesen sind nach Möglichkeit Übergänge zu den Nahverkehrszügen RB82 und RB46 zu berücksichtigen.

Sektor Seesen Stadtverkehr

Die Bedienung innerhalb der Stadt Seesen könnte ebenfalls durch eine sektorale Bedarfsbedienung erfolgen. Das bestehende Angebot der „Lila Linie“ würde damit ersetzt werden und könnte gegenüber dem statischen Fahrtenangebot flexiblere Fahrten innerhalb des gesamten Stadtgebietes ermöglichen. Die Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander kann dadurch direkter erfolgen, und auch eine bessere Anbindung des Klinikums und Kurparks sowie die Erschließung weiterer Aufkommensschwerpunkte können ermöglicht werden.

Sektor Lutter – Langelsheim

In der Relation Lutter – Langelsheim soll das bisherige Bedienungsangebot der Linie 834 bedarfsgerecht erfolgen. In Lutter sind Anschlüsse zur Achse Lutter – Salzgitter-Bad sowie zum Bedarfssektor Lutter – Seesen sicherzustellen. In Langelsheim sind Verknüpfungen zur Achse Goslar – Langelsheim – Lautenthal zu ermöglichen. Diese sind im Teilnetz 81 beschrieben.

Sektor Langelsheim – Bredelem – Ostharingen – Upen – Posthof – Othfresen

Die lokalen Verkehre im Bereich Bredelem – Langelsheim und Upen – Ostharingen – Posthof – Othfresen könnten zu einem Sektor zusammengelegt werden. Somit könnten neue und direktere Fahrtbeziehungen in diesem Gebiet geschaffen werden. In Othfresen bzw. Liebenburg würden Verknüpfungen an

die RegioBus-Linie 860 erfolgen und in Langelsheim an die Achse Goslar – Langelsheim – Lautenthal. Außerdem ist eine Anbindung an die Achse Lutter – Salzgitter-Bad in Wallmoden zu prüfen.

Sektor Döhren – Liebenburg – Neuenkirchen – Schladen

Das bestehende Bedienungskonzept durch Kleinbusse in den Ortschaften südlich und östlich von Liebenburg soll flexibel gestalten und gegeben falls bis Schladen ausgeweitet werden, um so auf dieser Relation eine neue Erschließung zwischen den Grundzentren Liebenburg und Schladen zu schaffen. In Liebenburg ist der Sektor an die Achse Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad zu verknüpfen. In Schladen ist zu prüfen, ob Anbindungen an die Regionalbahnverbindung RB42/43 sowie zum lokalen Busverkehr geschaffen werden können.

Sektor Goslar – Vienenburg

Der Linienverkehr 822 soll durch eine bedarfsgerechte Bedienung ersetzt werden. Die Anbindung der Lebenshilfe Goslar an der Probsteiburg soll weiterhin als festes Linienbusangebot aufrechterhalten werden. In Goslar soll eine Verknüpfung zu den regionalen Bahn- und Busangeboten erfolgen und auch in Vienenburg sind möglichst Verknüpfungen zu den Nahverkehrszügen zu berücksichtigen.

Sektor Vienenburg – Bad Harzburg

In der Relation zwischen Vienenburg und Bad Harzburg soll ebenfalls eine Bedarfsbedienung erfolgen. Verknüpfungen an den regionalen Schienenverkehr sind sowohl in Vienenburg als auch in Bad Harzburg zu schaffen. In Bad Harzburg sind neben den Verknüpfungen zu den Nahverkehrszügen RE10, RB42 und RB82 auch Anschlüsse zur RegioBus-Verbindung 820 zu berücksichtigen.

E 3.26/3 Tabelle

Prüfaufträge Teilnetz 82

P82.1	Verbesserung des Bedienungsangebotes/Verknüpfungen der Linien 836 und 837 zur RB46 und RB82
P82.2	Einbindung in das Achsen- und Sektorenkonzept der beiden Linien 836 und 837
P82.3	Verbesserung der innerstädtischen Erschließung (vor allem Klinikum und Kurpark) auf der Linie 859
P82.4	Integration der Linie 35 in das Achsen- und Sektorenkonzept
P82.5	Anschlüsse der RegioBus-Linie 860 an den Halbstundentakt auf der RB46, sofern eine Umsetzung realisiert wird
P82.6	Anschlussicherung der Linie 210 an die SPNV-Verbindungen in Vienenburg
P82.7	Verbesserung der Anbindung Haltestelle Burgbergbahn durch RegioBus-Linie 810
P82.8	Umsetzung des Achsen- und Sektorenkonzeptes
P82.9	Optimierung des Schülerverkehrsangebotes

Einwohnerzahl Teilnetz 82

Gemeinde Liebenburg (Stand 31.01.2019)

Dörnten	1.288	Neuenkirchen	208
Döhren	1.275	Ostharingen	231
Heißum	330	Othfresen	1.995
Klein Mahner	354	Upen	344
Liebenburg	2.278	Gesamt	8.303

Stadt Seesen (Stand 31.01.2019)

Bilderlahe	434	Kirchberg	514
Bornhausen	981	Klein Rhüden	1.053
Engelade	593	Mechtshausen	362
Groß Rhüden	1.657	Münchehof	1.478
Herrhausen	745	Seesen	11.244
Idehausen	692	Gesamt	19.753

Samtgemeinde Lutter am Barenberge (Stand 31.01.2019)

Alt Wallmoden	387	Nauen	297
Bodenstein	249	Neuwallmoden	278
Hahausen	777	Ostlutter	389
Flecken Lutter am Barenberge	1.611	Gesamt	3.988



Verkehrsbeziehungen Teilnetz 82

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

Gemeinde Liebenburg

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	149	36	5.021	5.206
Salzgitter	189	124	3.755	4.067
Schladen-Werla	1	12	850	862
Langelsheim	3	4	734	740
Braunschweig	12	4	631	647

Stadt Seesen

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
LK Hildesheim	8	3	3.132	3.143
LK Northeim	26	6	2.979	3.011
Goslar	106	14	2.333	2.453
LK Göttingen	51	4	1.665	1.720
Salzgitter	6	7	1.320	1.332
Langelsheim	17	6	1.213	1.235
Lutter am Barenberge	43	8	990	1.040
Clausthal-Zellerfeld	31	4	966	1.001

Samtgemeinde Lutter am Barenberge

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Salzgitter	76	35	2.327	2.438
Seesen	43	8	991	1.042
Goslar	10	3	602	615
Langelsheim	25	3	522	550

Stadt Goslar

s. Teilnetz 80

Stadt Bad Harzburg

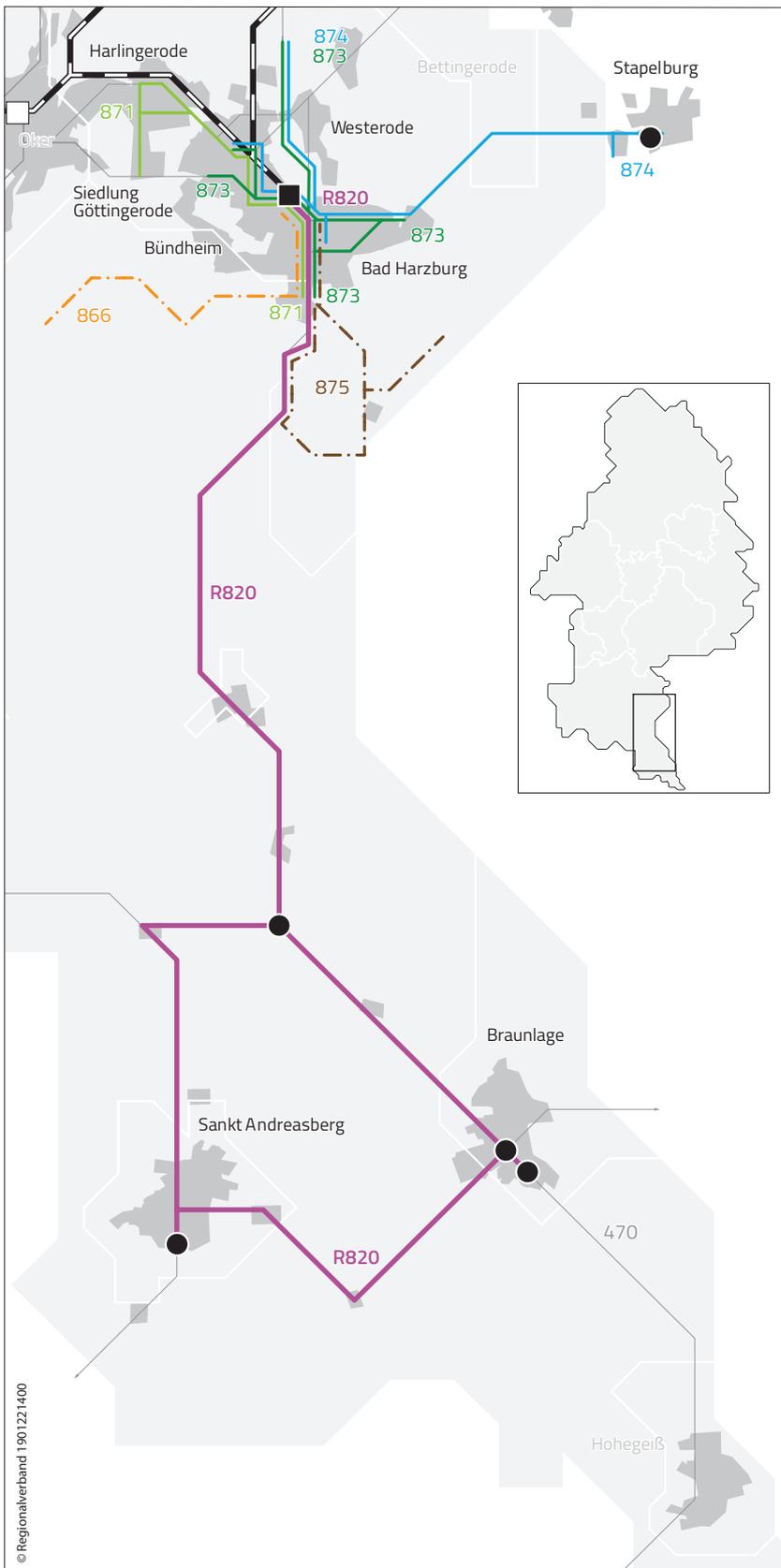
s. Teilnetz 83

Teilnetz 83 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

E 3.27

Teilnetz Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

E 3.27
Karte



© Regionalverband 1901221400

E 3.27/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 83

Linie	Linienverlauf		Genehmigungslaufzeit
KVG 820	Bad Harzburg – 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 – Radau-Wasserfall – Bad Harzburg (Saisonverkehr)		31.12.2021
KVG P+R	kostenloser P+R in Bad Harzburg		31.12.2021

E 3.27/2
Tabelle

Netzknotten Teilnetz 83

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn	Drittverkehrsunternehmen
Abzw. Oderteich	Abzw. Oderteich	Bus/Bus	820		
Bad Harzburg	Am Bahnhofsvorplatz + Bahnhof Parkdeck + Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	810, 820, 821, 866, 871, 873, 874, 875	RE10 RB42 RB43	
Braunlage	Trinitatiskirche + Von-Langen-Str.	Bus/Bus	820		262, 470, 472
Braunlage	ZOB	Bus/Bus	820		262, 470, 472
St. Andreasberg	Am Glockenberg	Bus/Bus	820, 840		450
Stapelburg	Teichdamm	Bus/Bus	874		260

Das Teilnetz 83 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 Bad Harzburg an die RE 10 (Hildesheim/Hannover), RB42 (Wolfenbüttel/Braunschweig) sowie an die RegioBus-Linie 810 nach Goslar verknüpft. In St. Andreasberg bestehen Verknüpfungen 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, Zorge, Walkenried und Bad Sachsa sowie an die Linie 472 von/nach Wieda, Walkenried und Bad Sachsa.

- P83.1** Zwischen Braunlage und Wernigerode verkehrt die Linie 264 der Harzer Verkehrsbetriebe (HVB) über Schierke und Drei Annen Hohne. Im August 2018 wurden von der HVB Änderungen im gesamten Liniennetz vorgenommen. Diese Änderungen wirken sich in der Relation zwischen Braunlage und Wernigerode negativ auf die Verknüpfungsfunktionen in Braunlage von und zur RegioBus-Linie 820 aus. Es ist zu prüfen, ob das Fahrtenangebot der Linie 264 wieder besser an das Angebot der 820 angepasst werden kann. Insbesondere die Verbindung von/nach Bad Harzburg über Braunlage zu den touristisch attraktiven Zielen Schierke und Drei Annen Hohne ist dadurch wieder zu verbessern.

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.

- P83.2** Das bestehende Bedienungskonzept ist möglichst aufrechtzuerhalten, jedoch hinsichtlich einer Anpassung in der Bedienung in der Relation St. Andreasberg – Altenau – Clausthal-Zellerfeld zu überprüfen. Zeitgleich zur Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes wird von der HarzBus GbR und dem Regionalverband geprüft, das ÖPNV-Angebot auf der Verbindung der derzeitigen RegioBus-Verbindung 840 neu zu ordnen und u. a. bedarfsorientiert zu gestalten.
- P83.3** In der Relation St. Andreasberg – Braunlage verkehrt die RegioBus-Linie 820 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 L519 nach St. Andreasberg und bedient auf diesem Weg die Bereiche Oderhaus und Oderberg. Es besteht überwiegend ein durchgängiges Fahrtenangebot zwischen Bad Harzburg und St. Andreasberg. Ein Teil der Fahrten ist jedoch in Braunlage gebrochen und mit den Fahrten von/nach Bad Harzburg verknüpft. Dieses Bedienungskonzept ist hinsichtlich des Fahrtenangebotes, der Durchbindung bzw. Brechung der Fahrten in Braunlage sowie der Vereinheitlichung des Linienweges hin zu überprüfen.

Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen

- P83.4** Im Rahmen einer verbesserten Erschließung und einer Entschärfung der Verkehrsbelastung in den Wintermonaten ist die Einführung eines Skibusses im Stadtgebiet von Braunlage zu prüfen. Circa von Mitte Dezember bis Ende März könnte eine Saisonbuslinie die Skitouristen auf den Parkplatz Hexenritt am Wurmberg befördern und dadurch vor allem für eine innerstädtische Verkehrsentslastung sorgen. Unter der Voraussetzung, dass die notwendige Infrastruktur zur Befahrbarkeit der Strecke auf den Wurmberg fertiggestellt wird, ist eine Umsetzung zur Saison 2019/2020 vorgesehen.
- P83.5** Infrastrukturell ist in St. Andreasberg zu prüfen, ob der Endpunkt Glockenberg aufgelöst und im Bereich des Matthias-Schmidt-Berges eine neue Endhaltestelle mit einer Wendemöglichkeit eingerichtet werden kann. Dieser Bereich ist besonders für den Tourismus ein attraktives Ziel und deshalb über den öffentlichen Nahverkehr besser anzubinden. Auf dem südlichen Linienweg ist die Einrichtung eines neuen Haltepunkts östlich von St. Andreasberg im Bereich des Ferienhausdorfes zu prüfen, da dieser Bereich bisher nicht über den ÖPNV erschlossen wird.
- P83.6**
- P83.7** In Braunlage sollten die Verknüpfungsfunktionen durch einen neuen zentralen Umsteigepunkt verbessert werden. 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 zustande, 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

P83.8 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 zusätzlichen Fahrtenangebote könnten dabei ggf. auch bedarfsgerecht ausgeführt werden.

Die Linie 874 verkehrt Montag bis Freitag von Bad Harzburg aus bis nach Eckertal. Am Wochenende führt der Linienverlauf bis nach Stapelburg in Sachsen-Anhalt, wo Anschlüsse mit der Linie 270 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.

P83.9 Die Linien 866 und 875 haben als Saisonverkehre im Nationalpark Harz ausschließlich touristische Bedeutung und werden nur in den Monaten April bis November bedient. Die Verknüpfungsfunktionen am Bahnhof Bad Harzburg zu den Nahverkehrszügen sind aufrechtzuerhalten bzw. weiter zu optimieren. Die Linie 866 wurde zum 15. August 2019 unbefristet eingestellt. Aufgrund der Schließung des Ausfluglokals Kästeklippen sind die Fahrgastzahlen gesunken und die Bedienung konnte nicht aufrechterhalten werden. Mit einer Wiedereröffnung der Gaststätte an den Kästeklippen soll der Linienbetrieb wiederaufgenommen werden.

Anbindung des Südharzes

Die Linien 450, 470 und 472, 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 Regionalverbandes von den Aufgabenträgern gemeinsam entwickelt.

Die Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg ist dem Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 83 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 Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. In St. Andreasberg sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 aufrechtzuerhalten. Außerdem sind Anschlüsse in und aus Richtung Altenau/Clausthal-Zellerfeld sicherzustellen.

Die Buslinien 470 Braunlage – Hohegeiß – Walkenried – Bad Sachsa und 472 Braunlage – Wieda – Walkenried – Bad Sachsa sind dem Teilnetz 22 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 83 nur nachrichtlich erwähnt. Die Linien verlaufen überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellen die Verbindungen zwischen Braunlage bzw. Hohegeiß und den Orten im Landkreis Osterode am Harz her.

Auf der Linie 470 werden am Bahnhof in Walkenried zahlreiche Verbindungen von und zu den Zügen der RB80/81 von/nach Nordhausen sowie Northeim hergestellt. Die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 von/nach Bad Harzburg in Braunlage sind aufrechtzuerhalten. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. Auf diesem findet der VRB-Tarif Anwendung, um so die Durchtarifierung zur RegioBus-Linie 820 zu sichern.

Die Linie 872 verbindet Braunlage und Bad Sachsa über Wieda und Walkenried auf direktem Weg und stellt Montag bis Freitag in Walkenried Verknüpfungen zu den Zügen der RB80/81 von und nach

Nordhausen sowie Northeim her. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie direkt zwischen Braunlage, Wieda und Bad Sachsa. Am Bahnhof in Bad Sachsa ist die Linie verknüpft mit den Zügen von/nach Northeim. In Braunlage werden Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 820 hergestellt, welche aufrechtzuerhalten sind. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D3.2, Bedienungsebene 3.

P83.10 Die o. g. Veränderungen der Linie 264 Braunlage – Werningerode betreffen auch die Verknüpfungen mit den Linien 470 und 472. Eine Anpassung der An- und Abfahrtszeiten der 264 in Braunlage ist zu prüfen, um somit Anschlüsse in und aus dem Südharz wieder zu ermöglichen bzw. zu verbessern.

P83.11 Zu prüfen ist eine direkte Verbindung zwischen Braunlage und Bad Lauterberg durch das Odertal. Eine solche Verbindung sollte möglichst Verknüpfungen in Braunlage zur RegioBus-Linie 820 sowie zur Linie 264 Braulage – Werningerode bieten. In Bad Lauterberg sind Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Northeim herzustellen.

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 aufrechtzuerhalten sind.

Prüfaufträge Teilnetz 83

E 3.27/3
Tabelle

P83.1	Anpassung des Bedienungsangebotes der Linie 264 an die RegioBus-Linie 820
P83.2	Optimierung des Bedienungs- und Verknüpfungskonzept in der Relation St. Andreasberg – Altenau – Clausthal-Zellerfeld
P83.3	Überprüfung des Bedienungskonzeptes der RegioBus-Linie 820 zwischen Braunlage und St. Andreasberg
P83.4	Einrichtung eines Skibusangebotes im Stadtgebiet von Braunlage
P83.5	Verlegung der Endhaltestelle in den Bereich des Matthias-Schmidt-Berges
P83.6	Einrichtung eines neuen Haltepunktes im Bereich des Ferienhausdorfes in St. Andreasberg
P83.7	Schaffung einer zentralen Verknüpfungshaltestelle in Braunlage
P83.8	Anschlussoptimierung und Ausweitung der Bedienungszeiträume der Linien 871 und 873
P83.9	Optimierung der Anschlussfunktionen der Linie 866 am Bahnhof Bad Harzburg
P83.10	Anpassung der Linie 264 zur Herstellung von Anschlüssen zu den Linien 470 und 472
P83.11	Einrichtung einer neuen Direktverbindung zwischen Braunlage und Bad Lauterberg durch das Odertal

E 3.27/4

Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 83

Stadt Bad Harzburg (Stand 31.01.2019)

Bad Harzburg	10.222	Göttingerode	933
Bettingerode	406	Harlingerode	3.027
Bündheim	5.539	Schlewecke	1.718
Eckertal	144	Westerode	1.109
		Gesamt	23.078

Stadt Braunlage (Stand 31.01.2019)

Bergstadt St. Andreasberg	1.610	Bergdorf Hohegeiß	909
Braunlage	3.273	Gesamt	5.792

E 3.27/5

Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 83

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2016) > 500 Personenfahrten/Werktag

Bad Harzburg

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	831	274	11.299	12.404
LK Harz	24	6	2.257	2.286
Braunlage	18	7	1.346	1.371
Clausthal-Zellerfeld	68	5	1.130	1.202

Stadt Braunlage

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Bad Harzburg	18	7	1.344	1.370
LK Harz	5	16	1.013	1.033
Clausthal-Zellerfeld	26	9	768	803
Goslar	2	5	774	781
LK Göttingen	12	13	696	721

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld

s. Teilnetz 81

Fahrweg, Verkehrssteuerung

Eisenbahn

Unter **Reaktivierung** wird die Wiederherstellung einer Eisenbahnstrecke oder einer Verkehrsstation verstanden. Dabei ist der Rechtsstatus unerheblich. D. h. sowohl die Wiederherstellung einer nach § 23 AEG von den Bahnbetriebszwecken freigestellten Betriebsanlage als auch die Wiedereinführung von Personenverkehr auf einer nur noch im Güterverkehr genutzten Strecke gelten als Reaktivierung. Bei Verkehrsstationen wird von einer Reaktivierung gesprochen, wenn sie in der Lage einer ehemals vorhandenen Station wiederhergestellt werden.

Grundsätzlich sind die stillgelegten Eisenbahnstrecken im Verbandsgebiet für eine Reaktivierung kaum geeignet, da diese i. d. R. zwischen 1895 und 1925 als Nebenbahnen gebaut wurden und bezüglich ihrer Trassierung und Lage in Relation zu den Ortslagen nicht den heutigen Anforderungen genügen.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig untersucht in 2018/19 die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Wipshausen-Braunschweig. Dabei wird auch die Wirtschaftlichkeit von Teilstrecken (z. B. Harvesse-Braunschweig oder Wendeburg/Wendezelle-Braunschweig) betrachtet.

Die Reaktivierung der Strecke Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenbergl bzw. Osterlinde soll als Option erhalten bleiben. Vor diesem Hintergrund wird der Ausbau bzw. die Modernisierung der Verkehrsstation Salzgitter-Lebenstedt in versetzter Lage geplant, um die technischen Möglichkeiten einer Streckenverlängerung aufrechtzuerhalten.

Geprüft wird die Möglichkeit der Reaktivierung des SPNV zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt auf der Infrastruktur der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter. Hintergrund ist der Wunsch der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften mit dem Standort Salzgitter-Calbecht nach einer verbesserten Verkehrsanbindung.

Die im Großraum Braunschweig im Schienenpersonennahverkehr befahrenen Strecken sind in der Karte E2.1/1 dargestellt.

Im Rahmen der sogenannten Stationsoffensive der DB Station&Service AG sollen Verkehrsstationen reaktiviert werden. Im Verbandsgebiet sind die Stationen Braunschweig-Leiferde und Wolfenbüttel-Wendessen als zu reaktivierende Stationen angemeldet. Aus der Anmeldung und einem Planungsbeginn kann aber noch nicht abgeleitet werden, ob diese Maßnahmen tatsächlich realisiert werden.

Von **Neubau** wird gesprochen, wenn neue Anlagen errichtet werden, die so auch in der Vergangenheit nie existiert haben.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig prüft als Teil des Nordharzkonzeptes, ob eine Verbindungskurve bei Salzgitter-Ringelheim zur Durchführung direkter Zugfahrten von Salzgitter-Bad nach Goslar wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll sind.

Im Rahmen der vorgenannten Stationsoffensive wird der Neubau von Verkehrsstationen in Braunschweig-West, Braunschweig-Bienrode, Isenbüttel und Wolfsburg-Heinrich-Nordhoff-Straße untersucht.

Für die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Braunschweig und Gifhorn-Stadt ist ein neuer Kreuzungsbahnhof in Braunschweig-Kralenriede betrieblich erforderlich. Die bevorzugte Lage ist südlich des Bahnüberganges Steinriedendamm.

Im Raum Lehre besteht der Wunsch der Gemeinde, eine neue Verkehrsstation Lehre an der Weddeler Schleife (Strecke Weddel – Fallersleben) zu errichten. Hier sind die Randbedingungen, wie z. B. die betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit, zu untersuchen.

Elektrifizierung

Im Zusammenhang mit der Reduzierung der Nutzung fossiler Brennstoffe und der Reduzierung von Feinstaubemissionen steht auch der Einsatz von Dieselmotoren bei Eisenbahnfahrzeugen auf dem Prüfstand. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, elektrisch angetriebene Fahrzeuge einzusetzen, die ihre Energie aus erneuerbaren Energiequellen beziehen. Die Stromversorgung kann dann zum einen über eine elektrische Oberleitung oder zum anderen über alternative Techniken (z. B. Brennstoffzellen oder Batterien) erfolgen. Hierzu sollen in Abstimmung mit der LNVG und dem Land Niedersachsen entsprechende Vorschläge erarbeitet werden.

Im Fokus der Untersuchung stehen Linien mit einer hohen Taktdichte und solche, bei denen derzeit Dieseltriebwagen bereits eine größere Strecke unter einer bestehenden Oberleitung zurücklegen. Dies sind im Einzelnen:

1. Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig – Gifhorn-Stadt (geplant Halbstundentakt)
2. Göttingen – Kreiensen – Bad Harzburg (Göttingen – Kreiensen ist bereits elektrifiziert)
3. Hannover – Bad Harzburg (Hannover – Hildesheim ist bereits elektrifiziert)
4. Braunschweig – Uelzen (Wieren – Uelzen ist bereits elektrifiziert)

Zum Untersuchungsumfang gehört auch der Einsatz von Hybridfahrzeugen, d. h. elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, die den Fahrstrom sowohl aus einer Oberleitung als auch aus mitgeführten Batterien beziehen können. Die Reichweite beim Batterieeinsatz wird heute mit etwa 40 km angenommen, sodass das Netz der elektrifizierten Streckenabschnitte entsprechend verdichtet werden muss.

E 4.2

Stadtbahn

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 21. Februar 2017 das Zielnetz Stadtbahn 2030 (Beschlussvorlage 17-03594) beschlossen. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH wurde beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung durchzuführen.

Das Zielnetz umfasst folgende baulichen Erweiterungen des Stadtbahnnetzes und soll stufenweise in der Laufzeit der NVP 2020 und 2025 umgesetzt werden:

Stufe 1

1. Verlängerung nach Volkmarode-Nord
2. Verlängerung nach Rautheim

Stufe 2

3. Neubau der Campusbahn
4. Neubau der Trasse Salzdahlumer Straße/Heidberg

Stufe 3

5. Neubau der Trasse Lehdorf/Kanzlerfeld
6. Neubau westlichen Innenstadtstrecke

Nach der Stufe 2 soll eine Neuordnung der Linienkonzeption als Zwischenzustand und nach Umsetzung der Stufe 3 eine Neuordnung der Linienkonzeption auf das Zielnetz 2030 erfolgen.

Um die Attraktivität der Stadtbahn unter den Gesichtspunkten Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Verlässlichkeit zu steigern, sind 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.

Bus

E 4.3

Um die Attraktivität des 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, sodass 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 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 Bussonderfahrstreifen, 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. Bussonderfahrstreifen, 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, Bussonderfahrstreifen 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 Signalprogramme 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 Straßenbaulastträgern 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 der Stadt Wolfsburg und im Stadt-Umland-Verkehr der Stadt sollen, um den Busverkehr auch zu den Hauptverkehrszeiten attraktiver zu gestalten, Maßnahmen zur Busbeschleunigung geprüft und umgesetzt werden. Dadurch werden die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des Busverkehrs deutlich gesteigert und er wird zu einer echten Alternative gegenüber der Nutzung des eigenen Pkw. Maßnahmen zur Busbeschleunigung betreffen u. a. Einrichtung von unabhängigen ÖPNV-Trassen/Busfahrstreifen, Vorrangschaltungen an LSA, Einrichtung von Kaphaltestellen sowie moderne Steuerungstechnik und Störanalysen.

Durch die Einrichtung eines Qualitätsschnellbussystems würde das ÖPNV-Angebot in der Stadt Wolfsburg einen deutlichen Qualitätssprung erfahren. Durch vom IV unabhängige Trassen werden die Reisezeiten kürzer, das Angebot attraktiver und verlässlicher. Die Planungen für ein Qualitätsschnellbussystem sind, aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungen, fortzuführen und zu optimieren. Sie sollen die Grundlage für Förderanträge bilden.

Neben den konkreten Planungen der Stadt Wolfsburg sind Busbeschleunigungsprojekte in der Stadt Braunschweig in Vorbereitung (Stadt Braunschweig) bzw. angedacht. Der Regionalverband unterstützt diese und weitere Überlegungen in der Region im Rahmen eines Förderprogrammes.

E 5

Zugangsstellen

Die Zugangsstellen sind der Ort, an dem die Kunden zuerst das System ÖPNV erleben. Verkehrsstationen (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 demographischen Wandel, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen oder den zunehmenden digitalen Informationsmöglichkeiten ergeben. In Einzelfällen kann es z. B. angezeigt sein, seniorengeeignete 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 Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots an öffentlich zugänglichen Orten (wie z. B. an Bahnhaltewegen, Bahnhofsgebäuden und -vorplätzen, zentralen Omnibusbahnhöfen und anderen Haltestellen sowie Verknüpfungspunkten für den öffentlichen Personennahverkehr) sollte mit Unterstützung von Fördermitteln umgesetzt werden. Hierdurch soll die durchgängige Fahrgastinformation unterstützt werden.

Durch das Land Niedersachsen soll eine landesweite Plattform eingerichtet werden, in der alle Haltestelleninformationen abrufbar sind. Wichtig ist die Aufnahme der Infrastrukturausstattung der Haltestellen insbesondere für die Dokumentation über den Stand des barrierefreien Ausbaus. Die Erhebung der Daten liegt im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger, somit beim Regionalverband.

Im Gebiet des Regionalverbandes existieren ca. 3.200 Bus-/Straßenbahnhaltestellen mit insgesamt ca. 7.250 Masten sowie 47 SPNV-Stationen. Der Aufbau eines datenbankbasierten Katasters aller im Verbandsgebiet befindlichen Zugangsstellen zum ÖPNV und SPNV (Bus, Straßenbahn, SPNV-Stationen) bezweckt die Analyse und Publizierung von Zugangsstellendaten. Es dient als Grundlage für die Planung des u. a. im Personenbeförderungsgesetz geforderten barrierefreien Ausbaus des ÖPNV und soll eine aufwandsarme Prioritätenreihung der erforderlichen Umbaumaßnahmen auf Seiten der zuständigen Straßenbaulastträger ermöglichen.

Derzeit wird im Rahmen des Projektes DELFIplus ein deutschlandweites zentrales Haltestellenverzeichnis aufgebaut, in welches die Stammdaten einer Haltestelle aufgenommen werden. Hierüber wird eine eindeutige Identifizierung von Haltestellen und deren Masten sichergestellt. Die deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID (DHID) ist die Basis für den Datenaustausch zwischen unterschiedlichen EDV-Systemen. Grundsatz der DHID ist, dass jede Kennung nur einmal vergeben und niemals verändert wird. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der VDV-Schrift 432.

Die gewonnenen Informationen können dann perspektivisch über unterschiedliche Informationskanäle offen zur Verfügung gestellt und z. B. für Auskunftssysteme genutzt werden. Perspektivisch können die erhobenen Informationen den Fahrgästen z. B. auch über die elektronische Fahrplanauskunft zur Verfügung stehen. Die Daten werden dem Verkehrsverbund Region Braunschweig bei Bedarf zur Verfügung gestellt.

Verkehrsstationen

E 5.1

Der Begriff „Verkehrsstationen“ beschreibt ausschließlich Verkehrsanlagen, die dem Zugang der Reisenden zu Zügen öffentlicher Eisenbahnen dienen. Haltestellen für Busse und Stadtbahnen gehören folglich nicht dazu. Eine Verkehrsstation umfasst die Bahnsteiganlagen einschließlich Ausstattung, die Bahnsteigzugänge, Zuwegungen von öffentlichen Wegen (auch, wenn diese auf kommunalen Grundstücken liegen) und Empfangsgebäude, soweit sich diese im Eigentum eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens befinden.

Die Abgrenzung der Verkehrsstation zum Umfeld der Verkehrsstation liegt entweder an der Grundstücksgrenze der DB oder am Übergang öffentlicher (kommunaler) Verkehrsflächen zu den Bahnsteigzugängen.

Im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig werden alle Verkehrsstationen durch die DB Station&Service AG betrieben, die i. d. R. auch Eigentümer der Anlagen und Grundstücke ist. Die Gestaltung und Ausstattung der Stationen erfolgt ausschließlich nach den Richtlinien der DB Station&Service AG. Das gilt sowohl für die technische Gestaltung als auch für den durch die Fördermittelgeber bewilligten Umfang der Finanzierung. Maßnahmen und Gestaltungen, die über das in den vorgenannten Richtlinien festgelegte Maß hinausgehen, können nur umgesetzt werden, wenn sie durch den Besteller finanziert sind.

Im Verbandsgebiet werden derzeit 47 Verkehrsstationen betrieben. Die Neuanlage (Reaktivierung) von sechs weiteren Verkehrsstationen wird derzeit untersucht bzw. geplant. Ende 2018 sind mit fünf Ausnahmen alle Verkehrsstationen entweder bereits modernisiert oder in einem Förderprogramm zur Modernisierung aufgenommen (siehe hierzu Kapitel Finanzierung). Für die fünf Ausnahmen ist der Abschluss von Einzelvereinbarungen zur Finanzierung vorgesehen.

Einzelheiten zur Ausstattung und zur Zugänglichkeit der vorhandenen Verkehrsstationen sind in den Tabellen E5.1/1 und E5.1/2 zusammengefasst.

Alle Verkehrsstationen sind an den Bahnsteigen mit Reisendeninformationssystemen ausgerüstet. Die großen Stationen verfügen über die sogenannten Fahrgastinformationsanzeiger (FIA). Diese zeigen den zeitlich nächsten Zug mit Wagenreihung und betrieblichen Hinweisen (Gleiswechsel, Verspätung) sowie die Folgezüge an. Die Bahnsteige der übrigen Stationen sind mit digitalen Stationsanzeigern (DSA) ausgestattet. Diese zeigen im Regelfall die Uhrzeit an. Außerdem können betriebliche Veränderungen als Laufschrift dargestellt werden. Auch allgemeine Hinweise (z. B. ein Hinweis auf das Rauchverbot an Bahnhöfen) werden hin und wieder über die DSA kommuniziert.



E 5.1/1

Tabelle

Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Bad Harzburg ■	3 ■	55 ■	55 ■	175 ■	170 ■	1 FKA in Bahnhofshalle, Rosenthal Tickets&More (Personenbedienter Verkauf) ■
	4 ■	55 ■	55 ■	175 ■	170 ■	
	5 ■	55 ■	55 ■	175 ■	170 ■	
	6 ■	55 ■	55 ■	175 ■	170 ■	
Baddeckenstedt ■	1 ■	55 ■	55 ■	187 ■	190 ■	1 FKA an Bahnsteigzugang Agentur in Bf-Nähe ■
	3 ■	55 ■	55 ■	186 ■	190 ■	
Börßum ■	1 ■	55 ■	55 ■	120 ■	140 ■	1 FKA an Bahnsteigzugang ■
	2 ■	55 ■	55 ■	120 ■	140 ■	
Braunschweig Hbf ■	1 ■	55 ■	55 ■	291 ■	140 ■	4 FKA vor dem Empfangsgebäude, 8 FKA in der Empfangshalle, 6 FKA im Personentunnel Personenbedienter Verkauf im Reisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	353 ■	280 ■	
	3 ■	55 ■	55 ■	358 ■	280 ■	
	4 ■	55 ■	55 ■	345 ■	280 ■	
	5 ■	76 ■	76 ■	409 ■	410 ■	
	6 ■	76 ■	76 ■	401 ■	410 ■	
	7 ■	76 ■	76 ■	403 ■	410 ■	
	8 ■	76 ■	76 ■	362 ■	410 ■	
Braunschweig-Gliesmarode ■	2 ■	38 ■	55 ■	99 ■	140 ■	1 FKA in Zugangsbereich ■
	3 ■	38 ■	55 ■	113 ■	140 ■	
Braunschweig-Bienrode* ■					140 ■	
Braunschweig-West* ■	1 ■		76 ■		225 ■	
	2 ■		76 ■		225 ■	
	3 ■		76 ■		225 ■	
BS Leiferde Ost/West* ■			55 ■		140 Option 170 ■	
			55 ■		140 Option 170 ■	
			55 ■		140 Option 170 ■	
			55 ■		140 Option 170 ■	
Calberlah ■	1 ■	76 ■	76 ■	164 ■	132 ■	1 FKA am Zugang zu den Bahnsteigen ■
	2 ■	76 ■	76 ■	165 ■	164 ■	
Dettum	1	38	55	95	140	1 FKA am Zugang zum Bahnsteig
Frellstedt	1	38	76	156	140	1 FKA am Zugang zu den Bahnsteigen
	2	20	76	192	140	

>>

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA ■	DSApplus ZIM ■	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang	ja	Servicestore	nein ■	nein ■
	DSA ■	DSApplus ■	1 Wetterschutzhaus	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSApplus ■	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang	nein	nein	nein	nein
	FIA Übersichtstafel im EG ■	FIA Übersichtstafel im EG ■	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wetterschutzhaus Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wetterschutzhaus Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wetterschutzhaus Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wetterschutzhaus	ja	ja	ja	ja
	DSA ■	DSApplus ■	2 Wetterschutzhäuser ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
		DSApplus ZIM ■					
		DSApplus ZIM ■					
		DSApplus ZIM ■					
	DSA	DSApplus	in Bearbeitung	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus	ja	nein	nein	nein	nein

ohne Keine Modernisierung in Planung

* Neue Verkehrsstationen

Fortsetzung: Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Gifhorn ■	4 ■	76 ■	76 ■	161 ■		enno Servicecenter und 2 FKA ■
	1 ■	76 ■	76 ■	165 ■		
	2 ■	76 ■	76 ■	165 ■		
	3 ■	76 ■	76 ■	156 ■	162 ■	
	5 ■	76 ■	55 ■	156 ■	162 ■	
Isenbüttel* ■	1 ■		55 ■		140 ■	
Gifhorn-Stadt ■	1 ■	55 ■	55 ■	147 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	110 ■	140 ■	
Goslar ■	1 ■	55 ■	55 ■	151 ■	154 ■	2 FKA und personenbedienter Verkauf im Reisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	188 ■	170 ■	
	3 ■	55 ■	55 ■	161 ■	165 ■	
	4 ■	55 ■	55 ■	228 ■	170 ■	
	5 ■	55 ■	55 ■	228 ■	170 ■	
Helmstedt ■	1 ■	76 ■	76 ■	275 ■	280 ■	3 FKA und Reisezentrum ■
	4 ■	76 ■	76 ■	136 ■	80 ■	
	2 ■	76 ■	76 ■	275 ■	280 ■	
	5 ■	76 ■	76 ■	136 ■	140 ■	
Knesebeck ■	1 ■	20 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	38 ■	55 ■	100 ■	140 ■	
Königslutter ■	1 ■	76 ■	76 ■	155 ■	215 ■	1 FKA und Videoreisezentrum ■
	2 ■	76 ■	76 ■	155 ■	140 ■	
	3 ■	76 ■	76 ■	155 ■	140 ■	
Langelsheim ■	1 ■	38 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	38 ■	55 ■	140 ■	140 ■	
Leiferde (b. Gifhorn) ■	2 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	1 FKA ■
	1 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	
Lengede-Broistedt ■	1 ■	38 ■	76 ■	160 ■	160 ■	2 FKA ■
	2 ■	38 ■	76 ■	160 ■	160 ■	
Meine ■	1 ■	22 ■	55 ■	98 ■	140 ■	1 FKA ■
Meinersen ■	3 ■	38 ■	76 ■	150 ■	160 ■	1 FKA ■
	4 ■	38 ■	76 ■	150 ■	160 ■	
Münchhof ■	2 ■	38 ■	55 ■	90 ■	90 ■	1 FKA ■

>>

■	IST-Zustand = SOLL-Zustand	■	Modernisierung in der Planungsphase	■	Planung der Modernisierung in Vorbereitung
---	----------------------------	---	-------------------------------------	---	--

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA	DSApplus ZIM	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang	nein	nein ■	nein ■	ja ■
		DSApplus ■					
	DSA	DSApplus ZIM	ja ■	evtl. geplant ■	nein ■	nein ■	nein ■
	FIA	FIA ZIM	Bahnsteigdächer und Sitzgruppen mit Windfang	ja	ja	ja	ja
	FIA	FIA ZIM	Bahnsteigdächer und Sitzgruppen mit Windfang	ja	ja	nein	ja
	DSA	DSApplus	Wetterschutzhaus ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus ZIM	ja	nein, teilweise, da Videoreisezentrum	nein	nein	nein
	DSA ■	DSApplus ■	Bahnsteigdach ■ ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus	ja ■ nein ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA ■	DSApplus ■	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■

ohne Keine Modernisierung in Planung

* Neue Verkehrsstationen

E 5.1/1

Tabelle

Fortsetzung: Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Neudorf-Platendorf	2	38		98	140	1 FKA
Oker ■	1 ■	55 ■	55 ■	180 ■	170 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	180 ■	170 ■	
	3 ■	55 ■	55 ■	180 ■	170 ■	
Peine ■	1 ■	76 ■	76 ■	345 ■	280 ■	2 × personenbedienter Verkauf, 3 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	348 ■	280 ■	
Rötgesbüttel ■	1 ■	38 ■	55 ■	98 ■	140 ■	1 FKA ■
Salzgitter Bad ■	1 ■	55 ■	55 ■	115 ■	115 ■	2 FKA + personenbedienter Verkauf ■
	2 ■	55 ■	55 ■	115 ■	110 ■	
Salzgitter-Immendorf ■	1 ■	38 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA ■
Salzgitter-Lebenstedt ■	1 ■	38 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA und personenbedienter Verkauf (KVG-Mobilitätszentrale) ■
Salzgitter-Ringelheim ■	1 ■	55 ■	55 ■	180 ■	180 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	180 ■	180 ■	
	6 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	
	7 ■	55 ■	55 ■	140 ■	100 ■	
Salzgitter-Thiede ■	1 ■	38 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	38 ■	55 ■	60 ■	140 ■	
Salzgitter-Watenstedt ■	1 ■	26 ■	55 ■		140 ■	1 FKA ■
Schandelah ■	2 ■	76 ■	76 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
	3 ■	76 ■	76 ■	140 ■	140 ■	
Schladen ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	120 ■	2 FKA + 1 Videoreisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	140 ■	120 ■	
Schönewörde	1	38	55	95	140	1 FKA
Schöppenstedt ■	1 ■	55 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA ■
Seesen ■	1 ■	55 ■	55 ■	90 ■	90 ■	2 FKA + personenbedienter Verkauf im Bahnhof ■
	2 ■	55 ■	55 ■	90 ■	90 ■	
	4 ■	55 ■	55 ■	90 ■	90 ■	
Triangel ■	1 ■	30 ■	55 ■	100 ■	140 ■	1 FKA ■
Vechelde ■	1 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	2 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	

>>



IST-Zustand = SOLL-Zustand



Modernisierung in der Planungsphase



Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA		ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus ZIM	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus ZIM Anzeigetafel im EG	Bahnsteigdach + 1 WSH Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang + 1 WSH	ja	ja	ja	ja
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus		ja ■	ja ■	nein ■	nein ■
	DSA ■	DSApplus ■	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA ■	DSApplus ■	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	ja ■
	DSA	DSApplus ZIM	ja	nein	nein	nein	ja
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA ■	DSApplus ■	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus ZIM	ja	ja	ja	nein	ja
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus	ja, 2 Stück ja, 2 Stück	nein	nein	nein	nein

ohne Keine Modernisierung in
Planung

* Neue Verkehrsstationen

Fortsetzung: Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Vienenburg ■	1 ■	55 ■	55 ■	120 ■	120 ■	2 FKA + 1 Videoreisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	120 ■	120 ■	
	3 ■	55 ■	55 ■	161 ■	161 ■	
Vöhrum ■	1 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	1 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	
Vorhop	1	38	55	100	140	1 FKA
Wahrenholz ■	1 ■	38 ■	55 ■	100 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	38 ■	55 ■	100 ■	140 ■	
Weddel ■	1 ■	76 ■	76 ■	140 ■	160 ■	1 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	140 ■	160 ■	
Wittingen ■	1 ■	55 ■	55 ■	133 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	95 ■	140 ■	
Wolfenbüttel ■	1 ■	55 ■	55 ■	110 ■	115 ■	2 FKA + personenbedienter Verkauf in DB Agentur am Bahnhof ■
	2 ■	55 ■	55 ■	110 ■	115 ■	
Wolfenbüttel-Wendessen* ■			55 ■		140 Option 170 ■	
			55 ■			
Wolfsburg Hbf ■	8 ■	76 ■	76 ■	135 ■		5 FKA + personenbedienter Verkauf im Reisezentrum ■
	4 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	5 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	1 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	3 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	9 ■	55 ■	55 ■			
Wolfsburg-Fallersleben ■	1 ■	76 ■	76 ■	160 ■	132 ■	2 FKA ■
	3 ■	76 ■	76 ■	160 ■	132 ■	
	2 ■	76 ■	76 ■	160 ■	165 ■	
	4 ■	76 ■	76 ■	160 ■	165 ■	
Wolfsburg „Heinrich-Nordhoff-Straße“* ■			76 ■		160 ■	
Woltwiesche ■	2 ■	76 ■	76 ■	156 ■	160 ■	2 FKA ■
	1 ■	38 ■	76 ■	297 ■	160 ■	

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA	DSApplus ZIM	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
	DSA	DSApplus ZIM	nein	nein	nein	nein	nein
	DSA	DSApplus ZIM	Bahnsteigdach Sitzgruppen mit Windfang	nein	nein	nein	nein
			2 WSH				
		DSApplus ■					
	FIA Übersichts- tafel im EG	FIA Übersichts- tafel im EG	WSH	ja	ja	ja	ja
			Bahnsteigdach, Warteraum + Sitzgruppe mit Windfang				
			Bahnsteigdach, Warteraum + Sitzgruppe mit Windfang				
			2 WSH				
	DSA	DSApplus ZIM	ja	nein	nein	nein	nein
		DSApplus ■					
	DSA ■	DSApplus ■	ja ■	nein ■	nein ■	nein ■	nein ■
			ja ■				

ohne Keine Modernisierung in
Planung

* Neue Verkehrsstationen

E 5.1/2

Tabelle

Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstieghilfe erforderlich
Bad Harzburg ■	3 ■	Treppe, Aufzug, Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	4 ■				
	5 ■				
	6 ■				
Baddeckenstedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	3 ■	Rampe ■			
Börßum ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Aufzug ■			
Braunschweig Hbf ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■				
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
	4 ■				
	5 ■	Aufzug ■	ja		
	6 ■				
	7 ■	Aufzug ■	ja ■		
	8 ■				
Braunschweig-Gliesmarode ■	2 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	3 ■				
Braunschweig-Bienrode* ■				in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Braunschweig-West* ■	1			in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2				
	3				
BS Leiferde Ost/West* ■		Rampe ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
		Rampe ■			
		Rampe ■			
		Rampe ■			
Calberlah ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Dettum	1	Rampe	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung
Frellstedt	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung
	2	RÜ	nein		

>>



IST-Zustand = SOLL-Zustand



Modernisierung in der Planungsphase



Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park&Ride (inkl. Zahlen)?	Bike&Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
	NiaZ3 ■	14	12	ja	ja
	NN ■	25	53	nein	ja
	ZIP ■	in Planung	41	nein	ja
	NiaZ3 1. BA ■	360	890	ja	ja
	NiaZ3 2. BA ■				
	NiaZ3 ■	nein	nein	nein	ja
	Stationsoffensive ■				
	Stationsoffensive ■				
		18	16	nein	ja
		10	22	nein	ja
		30	0	nein	nein

ohne Keine Modernisierung in Planung

* Neue Verkehrsstationen

E 5.1/2

Tabelle

Fortsetzung: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich
Gifhorn ■	4 ■	Aufzug ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	1 ■	Aufzug ■			
	2 ■				
	3 ■	Aufzug ■			
	5 ■				
Isenbüttel* ■	1 ■	Rampe ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Gifhorn-Stadt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Goslar ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	3 ■				
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
	5 ■				
Helmstedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	4 ■				
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	5 ■				
Knesebeck ■	1 ■	Rampe ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	nein ■	nein ■		
Königslutter ■	1 ■			in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■				
	3 ■				
Langelsheim ■	1 ■	Rampe ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Treppe ■	nein ■		
Leiferde (b. Gifhorn) ■	2 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	1 ■	Rampe ■	ja ■		
Lengede-Broistedt ■	1 ■	Rampe ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■			
Meine ■	1 ■	Rampe ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Meinersen ■	3 ■			in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	4 ■				



■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park&Ride (inkl. Zahlen)?	Bike&Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
		60	100	ja	ja
	NiaZ3 ■				
	Stationsoffensive ■				
	NiaZ3 ■	66	28	ja	ja
		128	120	ja	ja
		85	112	ja	ja
	ZIP ■	in Planung	14	nein	nein
		30	51	ja	ja
	ZIP ■	21	16	nein	ja
		36	80	nein	ja
	ZIP ■	100	66	nein	ja
	ZIP ■	8	49	nein	ja
	ZIP ■	224	52	nein	ja

ohne Keine Modernisierung in Planung

* Neue Verkehrsstationen

E 5.1/2
Tabelle

Fortsetzung: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich
Münchehof ■	2 ■	Rampe ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Neudorf-Platendorf	2	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung
Oker ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
Peine ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
Rötgesbüttel ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Salzgitter Bad ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Salzgitter-Immendorf ■	1 ■	Rampe ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Salzgitter-Lebenstedt ■	1 ■	Rampe ■	nein ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Salzgitter-Ringelheim ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
	6 ■	Rampe ■	ja ■		
	7 ■	Rampe ■	ja ■		
Salzgitter-Thiede ■	1 ■	Treppe ■	nein ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Treppe ■	nein ■		
Salzgitter-Watenstedt ■	1 ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Schandelah ■	2 ■		in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	3 ■				
Schladen ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Schönewörde	1	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung
Schöppenstedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Seesen ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
Triangel ■	1 ■	Rampe ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Vechelde ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		



■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park&Ride (inkl. Zahlen)?	Bike&Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
	RBK ■			nein	ja
			4	nein	nein
	Niaz3 ■	in Bearbeitung	in Bearbeitung	nein	ja
		200	410	ja	ja
	DB Netz ■		8	nein	nein
		39	10	ja	ja
		0	0	nein	nein
		87	48	ja	ja
		107	40	nein	ja
	Stationsoffensive ■			nein	ja
		6	0	nein	nein
	NiaZ 3 (Aufzüge) Bahnsteigverlängerung ■	12	21	nein	ja
		46	108	nein	ja
		in Planung		nein	nein
		20	42	nein	ja
		74	24	ja	ja
	RBK ■	in Planung	6	nein	ja
		221	120	nein	ja

ohne Keine Modernisierung in Planung

* Neue Verkehrsstationen

E 5.1/2
Tabelle

Fortsetzung: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich
Vienenburg ■	1 ■	Rampe ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Aufzug ■			
	3 ■	Aufzug ■			
Vöhrum ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Vorhop	1	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung
Wahrenholz ■	1 ■	nein ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	nein ■			
Weddel ■	1 ■	nein ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	nein ■			
Wittingen ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Wolfenbüttel ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Wolfenbüttel-Wendessen* ■			in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Wolfsburg Hbf ■	8 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
	5 ■	Aufzug ■	ja ■		
	1 ■	Aufzug ■	ja ■		
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
	9 ■	Rampe ■	ja ■		
Wolfsburg-Fallersleben ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
Wolfsburg „Heinrich-Nordhoff-Straße“* ■				in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
Woltwiesche ■	2 ■	Rampe ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■	in Bearbeitung ■
	1 ■				

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park&Ride (inkl. Zahlen)?	Bike&Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
		53	29	ja	ja
		88	167	nein	ja
		0	34	nein	nein
	ZIP ■	in Planung	in Planung	nein	ja
	barrierefreier Zugang ■	17	64	nein	ja
			15	nein	ja
		50	110	ja	ja
		200	300	ja	ja
		40	28	nein	ja
	Stationsoffensive ■				
	ZIP ■	40	42	nein	ja

ohne Keine Modernisierung in Planung

* Neue Verkehrsstationen

Künftig sollen einzelne Stationen mit Zuginformationsmonitoren (ZIM) ausgestattet werden. Die ZIM werden im Zugangsbereich der Stationen aufgestellt und ergänzen FIA und DSA. Sie dienen dem Reisenden zur Orientierung und zeigen die nächsten Züge mit Gleisangabe, Wagenreihung und betrieblichen Hinweisen an. Die ZIM werden von der DB Station&Service AG betrieben und sind vollständig durch den Regionalverband finanziert. Darüber hinaus plant die DB Station&Service AG die DSA durch die Nachfolgenergeneration DSAplus abzulösen. Die DSAplus werden wie die DSA am Bahnsteig aufgestellt und können zusätzliche Informationen (Folgezüge, betriebliche Änderungen) anzeigen.

Alle Verkehrsstationen verfügen über eine Beschallung, die für Ansagen zu Verspätungen, Zugdurchfahrten u. Ä. genutzt wird.

Übersicht Fahrgastinformationen

E 5.1/1
Abbildung

Fahrgastinformationsanzeige (FIA)



Quelle: Deutsche Bahn AG,
Foto: Kai Michael Neuhold

E 5.1/2
Abbildung

Digitaler Stationsanzeiger (DSA)



Foto: Deutsche Bahn AG

E 5.1/3
Abbildung

Digitaler Stationsanzeiger (DSAplus)



Foto: Deutsche Bahn AG

E 5.1/4
Abbildung

Zuginformationsmonitor (ZIM)

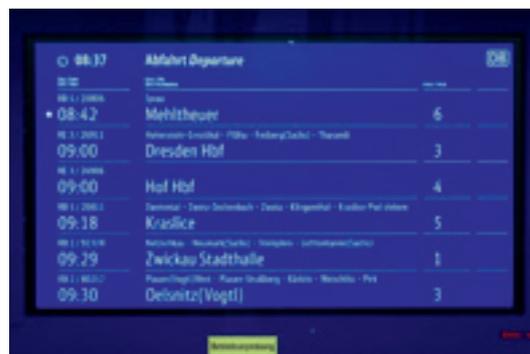


Foto: Deutsche Bahn AG

Stationsrahmenpläne

Eine Gegenüberstellung der Bedeutung und der Funktion, die Bahnhöfe früher hatten bzw. heutzutage haben, zeigt, dass hier große Veränderungen eingetreten sind. Während sie einstmals z. B. als „Tor in die Stadt“ und als zentrales Element im städtischen Leben verstanden und die Empfangsgebäude repräsentativ gestaltet wurden, ist der heutige Zweck auf die „Verknüpfungsfunktion“ reduziert. Empfangsgebäude werden kaum noch vorgehalten, die öffentlichen Flächen sind überwiegend für verkehrliche Zwecke wie P+R und Busverkehr reserviert, Wartezeiten können häufig nur auf den Bahnsteigen verbracht werden. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Aufenthaltsqualität an und im Umfeld von Bahnhöfen gesunken ist und gestalterische Aspekte kaum noch Bedeutung haben.

Mit der im Jahr 2018 begonnenen Erarbeitung von „Stationsrahmenplänen“ hat der Regionalverband ein Projekt initiiert, mit dem an ausgewählten Standorten unter Federführung eines Fachbüros und unter Einbindung von lokalen Akteuren modellhafte Vorschläge für eine Neugestaltung und Aufwertung von Bahnhofsumfeldern und einzelnen Empfangsgebäuden entwickelt werden sollen. Insbesondere sollen die Aufenthaltsqualität, die Funktionalität und die Gestaltung der öffentlichen Flächen gesteigert werden. Die hierbei erarbeiteten Vorschläge sollen nicht nur vor Ort neue Impulse setzen, sondern können auch als Beispiele für andere Standorte dienen.

Mit dem Ziel, unterschiedliche Fragestellungen bearbeiten zu können, sowie unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten mit anderen Vorhaben wurden folgende Standorte ausgewählt:

- Baddeckenstedt
- Gifhorn
- Gifhorn-Stadt
- Goslar
- Helmstedt
- Peine
- Langelsheim
- Oker
- Salzgitter-Bad
- Seesen
- Vöhrum

Während z. B. in Salzgitter-Bad, Oker und Baddeckenstedt die Anknüpfung an den Busverkehr im Mittelpunkt steht, sind u. a. in Seesen und in Goslar städtebauliche Aspekte im Vordergrund. Für Gifhorn und Peine werden vor allem Vorschläge zur Entwicklung von ungenutzten Flächen erwartet. In Helmstedt und Gifhorn-Stadt konzentriert sich die Bearbeitung auf die Nachnutzung der nun kommunal betriebenen Empfangsgebäude.

Mobilitätsstationen

Die großen Haltepunkte des SPNV, aber auch des ÖPNV, sind strategische Verknüpfungspunkte zum weiterführenden lokalen Verkehrsangebot inklusive der flexiblen Bedienung. Die Haltepunkte sollen sich daher je nach verkehrlicher Bedeutung und funktionalen Anforderungen zu unterschiedlich ausgestalteten Anlaufstellen für den Übergang in die multimodale Flächenbedienung entwickeln.

Hintergrund für die Einrichtung von Mobilitätsstationen im Großraum Braunschweig sind u. a. in geänderten Mustern bei der Verkehrsmittelwahl („Nutzen statt Besitzen“; Renaissance des Fahrrades; Flexibilisierung und Individualisierung; Verringerung des Pkw-Besitzes in der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre) sowie in einem zunehmenden gesellschaftlichen Problembewusstsein für die Belange der Umwelt bzw. des Klimas infolge des MIV zu sehen. Durch die Entwicklung neuer Verknüpfungspunkte, mit denen die Bürgerinnen und Bürger im Alltag bestimmte Mobilitätsangebote miteinander kombinieren und mit denen technische Barrieren, wie sie heute an vielen Umsteigepunkten bestehen, beseitigt werden, kann die kombinierte Nutzung des Umweltverbundes deutlich vereinfacht werden.

Ziel für den Regionalverband ist es daher, entsprechende Einrichtungen zu entwickeln, wobei aus Wiedererkennungsgründen eine möglichst einheitliche Ausstattung für alle Zugangsstellen gemein-

sam mit den Kommunen realisiert werden soll. Die potenziellen Standorte für eine Mobilitätsstation sollen je nach verkehrlicher Bedeutung und funktionalen Anforderungen geclustert werden.

Als Marke mit spezifischen Ausstattungs- und Funktionsmerkmalen sollen „Sternpunkte“ etabliert werden (i. S. v. Mobilitätsstationen). Sternpunkte sind die Start- bzw. Endpunkte und oder als Verknüpfungspunkte auf intermodalen Wegeketten. Sie sollen auf möglichst einfache Weise die räumliche Bündelung verschiedener nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel der Förderung multimodaler und intermodaler Mobilität ermöglichen. Zu beachten ist, dass Sternpunkte kein eigenes Mobilitätsangebot darstellen, sondern lediglich ggf. bestehende, z. T. räumlich verteilte Angebote bündeln. Es ist vorgesehen, eine Kategorisierung, d. h. Art und Anzahl der zu verknüpfenden Mobilitätsformen an den Sternpunkten, vorzunehmen, die sich an den örtlichen Gegebenheiten und der Nachfrage bzw. dem Entwicklungspotenzial orientiert.

Hauptmotiv der Einrichtung von Sternpunkten im Großraum Braunschweig ist die Ermöglichung bzw. Stärkung der Mobilität ohne eigenen Pkw. An einem Sternpunkt sollen hierzu mindestens zwei verschiedene Verkehrsarten miteinander verknüpft werden, bspw. eine ÖPNV-Haltestelle mit einem B+R-Stellplatz. Die Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und geeigneter Infrastruktur für Fahrradmobilität (B+R, besonders Fahrradabstellanlagen) und P+R unter der Einbindung von Sharing-Angeboten soll verbessert werden. Um die Komplexität der Nutzung der Sternpunkte möglichst gering zu halten bzw. Barrieren abzubauen, ist im Sinne einer „seamless mobility“ (schwollenlose Mobilität) die verkehrsträgerübergreifende Nutzung von Angeboten über eine Mobilitätskarte bzw. über die VRB-App zu integrieren.

E 5.2

Stadtbahnhaltestellen

Stadtbahnhaltestellen gibt es nur in der Stadt Braunschweig. Sie werden grundsätzlich entsprechend der folgenden Vorgaben erstellt:

- niederflurgerechte Gestaltung
- befestigte Oberfläche (Pflaster, Asphalt oder Beton)
- barrierefreier Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen
- Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem
- Beleuchtung
- dynamische Fahrgastinformation (gemäß VRB-Projekt „Echtzeit“) in Abhängigkeit von den Einsteigerzahlen
- Haltestellenschild
- Fahrplanaushang
- Informationsflächen (für Tarifübersicht, Liniennetz- und Umgebungsplan)
- Abfallbehälter
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz

Mit Stand 1. Januar 2020 gibt es im Stadtgebiet 82 Stadtbahnhaltestellen mit 173 Bahnsteigen, von denen nur die Haltestellen Helmstedter Straße und Grenzweg noch nicht niederflurgerecht hergerichtet sind. Die vollständige Barrierefreiheit aller Stadtbahnhaltestellen wird im Zuge der Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzeptes realisiert.

Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbaukonzept der Stadt Braunschweig kommt es zukünftig zum Neubau von Haltestellen.

Die Stadtbahnhaltestellen wurden in der Vergangenheit mit einer Bordhöhe von 20 cm über Schienenoberkante gebaut. Diese Bordhöhe ist noch nicht bestmöglich auf die Einstiegshöhe der niederflurigen Stadtbahnfahrzeuge abgestimmt, sodass sukzessiv Stadtbahnhaltestellen umgebaut und mit einer Bordhöhe von 24 cm ausgestattet werden. Damit wird die barrierefreie Zugänglichkeit weiter optimiert.

Die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH berücksichtigen 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.

Bushaltestellen

E 5.3

Typischerweise stellen Zugangsstellen im Busverkehr eine Kombination aus einer Ein- und Ausstiegshaltestelle bzw. einer Abfahrts- und einer Ankunftshaltestelle dar. Eine synonyme Bezeichnung hierfür ist „Haltestellenpaar“. Es fallen aber auch Busbahnhöfe und Haltestellen darunter, die linienhaft oder nur an einer Fahrbahnseite eingerichtet sind.

Grundsätzlich ist anzustreben, jede Zugangsstelle nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei auszubauen. Durch die gesetzlichen Regelungen sind keine Fristen für die Realisierung durch die Straßenbaulastträger vorgegeben, zumal ergänzend anerkannt werden muss, dass hinsichtlich der Finanzierbarkeit und der erforderlichen Kapazitäten für Planung und Umsetzung ein barrierefreier Umbau der Zugangsstellen nur über einen längeren, über den 1. Januar 2022 hinausgehenden Zeitraum erfolgen kann.

Auch wenn bis zum 1. Januar 2022 keine Realisierung erfolgen muss, ist dieses Datum für die zuständigen Straßenbaulastträger jedoch als Stichtag zu berücksichtigen, denn bis dahin muss eine verbindliche Aussage vorliegen, in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Für die Entwicklung einer Abfolge werden im Folgenden verbindliche Kriterien für die Einordnung der Vorhaben in drei Prioritätsstufen aufgeführt, ebenso werden die nach dem Personenbeförderungsgesetz möglichen Ausschlusskriterien genannt. Diese Vorgaben sind als Begründung für die Einordnung jeder einzelnen Zugangsstelle in eine Prioritätsstufe heranzuziehen.

1. Prioritätsstufe

- Zentrale bzw. verkehrswichtige Zugangsstelle sind entsprechend der Belange Mobilitätseingeschränkter einzurichten. Als verkehrswichtig werden Zugangsstellen erachtet, die entweder eine fahrplanmäßige Verknüpfungsfunktion oder eine hohe Ein- und Aussteigeranzahl aufweisen. Zudem werden alle innerhalb einer geschlossenen Ortslage liegenden Zugangsstellen für RegioBusse als verkehrswichtig angesehen.

»

- Wenn innerhalb einer geschlossenen Ortslage mehr als drei Zugangsstellen vorhanden sind, muss der Anteil der barrierefreien Zugangsstellen mind. 33 % betragen.
- Alle inner- und außerörtlichen Zugangsstellen, über die zielgruppenrelevante Einrichtungen und POIs (z. B. Seniorenheime, Kindergärten, Schulen, Gesundheitseinrichtungen, Verwaltungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe und Umsteigepunkte) erreicht werden können, sind barrierefrei auszubauen.
- Der Abstand zwischen barrierefreien Zugangsstellen innerhalb einer Ortslage soll nicht mehr als 1,5 km Fahrtstrecke bzw. 1 km Luftlinie betragen.

Sollen mehrere Zugangsstellen barrierefrei gestalten werden, so ist eine linienbezogene Realisierung bevorzugt anzustreben. Eine Abstimmung mit Nachbarkommunen sollte bei gemeindeübergreifenden Linien erfolgen. Auch sollte darauf geachtet werden, dass bei einem barrierefreien Umbau einer Zugangsstelle beide Richtungen möglichst zeitgleich umgebaut werden.

Im Rahmen des Projektes „Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig“ sind Gestaltungsvorschläge für RegioBus-Haltestellen erarbeitet worden mit dem Ziel, dass wiederkehrende Elemente dem Marketing und dem Wiedererkennungseffekt dienen. Die Empfehlungen sollen bei der Realisierung neuer RegioBus-Haltestellen berücksichtigt werden.

2. Prioritätsstufe

- alle weiteren innerörtlichen Zugangsstellen, sofern nicht Ausschlusskriterien oder eine Einstufung in die 3. Prioritätsstufe vorliegen

3. Prioritätsstufe

- alle innerörtlichen Zugangsstellen, für die keine Priorität der 1. Stufe vorliegt und deren Umgestaltung einen stark überdurchschnittlichen Finanzbedarf erfordert (z. B. durch Anpassung an lokale Gegebenheiten oder die erforderliche Herstellung von Zuwegungen)

Eine Verschiebung in eine nachgeordnete Prioritätsstufe ist möglich, wenn Abhängigkeiten zu anderen Bauvorhaben (z. B. Umbau einer Ortsdurchfahrt oder relevante Hochbauprojekte) innerhalb eines Fünf-Jahres-Zeitraums zu erwarten sind. Der vorzeitige Umbau einer Zugangsstelle mit einer nachgeordneten Priorität kann jederzeit ohne das Vorliegen besonderer Gründe erfolgen.

Haltestellen, die neu errichtet oder neu in Betrieb genommen werden und deren langfristiger Bestand gewährleistet ist, sind in eine der vorgenannten Prioritätsstufen einzuordnen und dementsprechend barrierefrei auszubauen.

Nicht barrierefrei hergestellt werden müssen:

- alle sonstigen Außerorts-Zugangsstellen
- alle Zugangsstellen, die aufgrund der Topografie oder ungelöster Grundstücksfragen objektiv nicht zielentsprechend umgebaut werden können (bei verkehrswichtigen Zugangsstellen ist eine Verlegung des Standortes zu prüfen)
- Halteorte

Bei Zugangsstellen, die nicht barrierefrei umgebaut werden müssen, sollte trotzdem geprüft werden, ob durch einfache Maßnahmen eine Verbesserung erzielt werden kann. So können z. B. erhöhte Bordsteine an nahezu jeder Zugangsstelle vorgesehen werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass sämtliche Umbaumaßnahmen nicht nur Mobilitätseingeschränkten zugutekommen, sondern allen Nutzern einen komfortablen und sicheren Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Ausbaustandards

Barrierefreiheit

Bei der Planung und Realisierung von Umbaumaßnahmen sind die jeweils gültigen Regeln der Technik zu beachten, hierfür sind neben den technischen Regelwerken insbesondere die DIN-Normen 18040-3 (öffentlicher Verkehrsraum), 32975 (Kontraste im öffentlichen Raum) und 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) sowie Hinweise und Richtlinien zum barrierefreien Bauen zu nennen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass eine vollständige Berücksichtigung aller Vorgaben aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist. Im Folgenden werden deshalb die beiden Mindestanforderungen an eine barrierefreie Gestaltung zusammengefasst und erläutert.

Befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen

Es ist darauf zu achten, dass bei unterschiedlichen äußeren Bedingungen zwischen den Leitelementen und dem angrenzenden Pflaster dauerhaft ein ausreichender Kontrast vorhanden ist. Der hierfür nach DIN 32795 vorgegebene Wert von $k \geq 0,4$ lässt sich mit Leuchtdichtenmessgeräten oder näherungsweise ermitteln, z. B. auch mit Farbtafeln oder Tabellen. Bei einem grauen Beton- oder Natursteinpflaster, das an weiße taktile Elemente angrenzt, wird der geforderte Kontrast nicht erreicht. Sollte diese Materialkombination, z. B. aus gestalterischen Gründen, trotzdem gewählt werden, ist ein zusätzlicher Kontraststreifen vorzusehen.

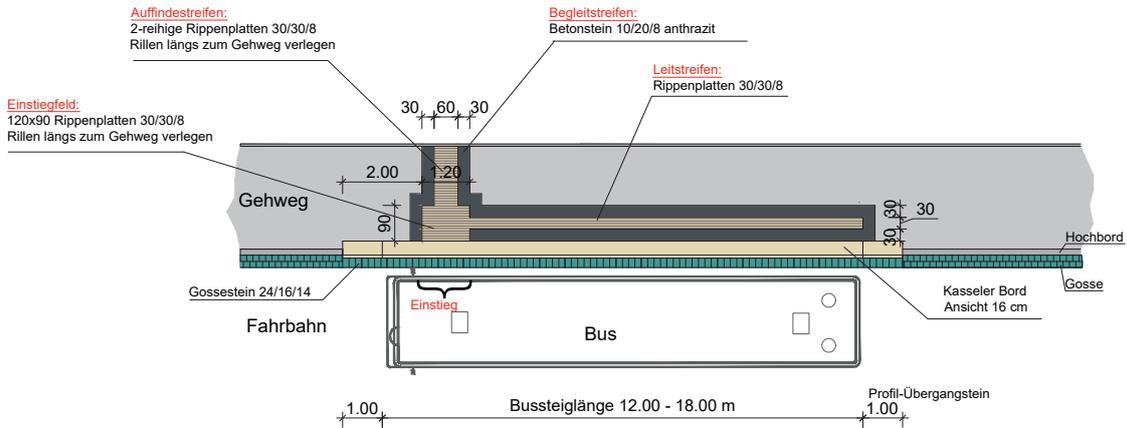
Ferner ist gefordert, dass der Reflexionsgrad des helleren Materials bei $\geq 0,5$ liegt. Hersteller können hierüber Aussagen treffen und Datenblätter zur Verfügung stellen.

Die genannten Werte sind nicht als Planungs-, sondern als Gebrauchswerte anzusehen. Die ursprünglichen Kontraste können sich z. B. durch Verschmutzungen oder bei Niederschlägen negativ verändern. Es kann deshalb ratsam sein, Materialien mit einem höheren Kontrast vorzusehen, um spätere Veränderungen ausgleichen zu können.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der taktilen Elemente gibt es bislang keine einheitliche Vorgabe, sodass zwar DIN-konforme, letztlich aber unterschiedliche Varianten realisiert worden sind. Die Abbildungen 5.3–5.5 zeigen drei Ausführungen, die im Großraum Braunschweig verbreitet sind und als Standardlösung empfohlen werden sollen mit dem Ziel, ein einheitliches System zu schaffen. Die in den Abbildungen dargestellten Musterhaltestellen wurden von der Stadt Gifhorn in Abstimmung mit dem dortigen Behindertenbeirat erstellt.

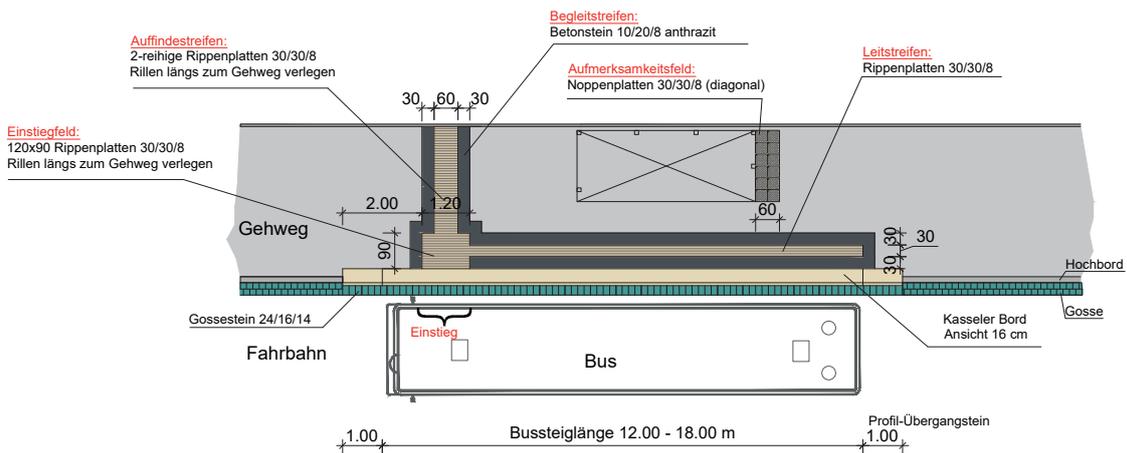
E 5.3
Abbildung

Musterhaltestelle für den Regionalverband



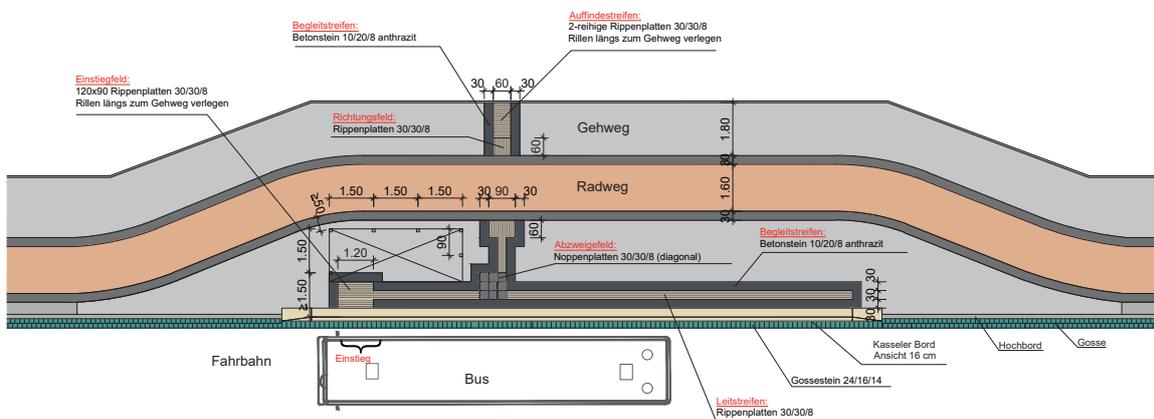
Quelle: Stadt Gifhorn

Musterhaltestelle mit Wartehalle für den Regionalverband



Quelle: Stadt Gifhorn

Musterhaltestelle mit Radwegquerung für den Regionalverband



Quelle: Stadt Gifhorn

Erhöhte Bordanlage an der Halteposition

Die Niederflertechnik der Fahrzeuge ermöglicht es, die Einstiegshöhe in die Fahrzeuge zu reduzieren. Zusätzlich erlauben viele Fahrzeugmodelle das „Kneeling“, bei dem die rechte Fahrzeugseite abgesenkt werden kann. Dies sorgt in Verbindung mit den erhöhten Bordsteinen für einen nahezu niveaugleichen und spaltfreien Einstieg in das Fahrzeug.

Die Bordsteine werden in verschiedenen Höhen zwischen 16 und 24 cm angeboten. Die Wahl des richtigen Maßes sollte in enger Abstimmung mit dem bzw. den jeweiligen Busunternehmen getroffen werden, um eine bestmögliche Anpassung zu gewährleisten.

Die Wahl eines hohen Bordsteins kann betriebliche Vorteile haben, wenn dadurch auf das Kneeling verzichtet werden kann. Gleichwohl muss bedacht werden, dass konstruktive Anpassungen erforderlich werden können. Eine Höhendifferenz zu angrenzenden Standardbordsteinen und zu ggf. erforderlichen Bordabsenkungen muss über eine längere Strecke ausgeglichen werden, außerdem kann ein höherer Bordstein ein Hindernis für den Querverkehr darstellen, sodass evtl. gesonderte Querungs- und Zugangsstellen vorzusehen sind. Sollte nicht sichergestellt werden können, dass die Busse gerade an den Bordstein heranfahren können, ist zusätzlich die geringere Bodenfreiheit im Überhang der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Wünschenswert wäre eine weitergehende Berücksichtigung der Ansprüche mobilitätseingeschränkter Personen. Einzelne Einrichtungen – insbesondere technische Hilfsmittel wie dynamische Anzeigen mit Sprachmodul – unterliegen jedoch Beschränkungen hinsichtlich der Förderfähigkeit. Sollte hierdurch eine Integration solcher Elemente nicht möglich sein, kann darauf verzichtet werden. Trotzdem ist zu prüfen, ob andere technische Lösungen – ggf. zu einem späteren Zeitpunkt – umgesetzt und z. B. durch die Verlegung von Leerrohren vorbereitet werden können; dieses gilt insbesondere angesichts der fortschreitenden Entwicklung technischer Hilfsmittel und der zunehmenden Digitalisierung.

Der barrierefreie bzw. barrierearme Ausbau von Zugangsstellen beschränkt sich nicht auf den unmittelbaren Warte-/Haltebereich. In der Planung ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Zugangsstelle gewährleistet ist (z. B. durch Querungshilfen, Bordabsenkungen, Leitsysteme oder geeignete Zuführungen).

Ausgestaltung von Bushaltestellen und Warteflächen

Die Gestaltung von Haltestellenbereichen hat Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs und auf die Attraktivität für die Fahrgäste. Aus betrieblichen sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen sind Haltepositionen deshalb im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle bzw. als Haltestellenkap anzulegen, sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder besonders unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen. Die Beibehaltung oder Neueinrichtung einer Busbucht ist in jedem Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Busbuchten, die früher im Verlauf von Parkständen angeordnet wurden, sind regelmäßig 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.

Vorhandene Busbuchten am Fahrbahnrand sind ebenfalls derart zurückzubauen, dass Busse die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können.

Die durch den Umbau entstehenden Flächen werden auf Gehwegniveau angehoben, wodurch zusätzliches Flächenpotenzial für wartende Fahrgäste und die vorgesehenen Serviceeinrichtungen, wie z. B. einen Wetterschutz, entsteht. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit, eine bedarfsgerechte Anzahl an

Fahrradanlehnbügel vorzusehen. Die gewonnene Fläche kann außerdem dazu beitragen, eine verbesserte Führung für Radfahrer und Fußgänger im Längsverkehr zu ermöglichen, da der Wartebereich räumlich getrennt angelegt werden kann. Bei der Planung sind die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST)).

Wetterschutzeinrichtungen sollen im Regelfall mindestens über die folgenden Ausstattungsmerkmale verfügen:

- transparente Seitenteile, die es den Fahrgästen erlauben, die Umwelt und den Verkehr aus sicherer Position zu beobachten und eine Sichtbeziehung zu den ankommenden Bussen herzustellen; durch z. B. Aufkleber oder Querstreben ist sicherzustellen, dass die Seitenteile auch von Sehbehinderten erkannt werden können
- transparente Rückseiten, sofern sich dahinter Verkehrsflächen befinden
- nichttransparente Dächer, die einen Sonnenschutz gewährleisten
- Sitzgelegenheiten
- Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen (die den Straßenbaulastträgern durch die Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden sollen) und eigenen Hinweisen der Kommune, z. B. zu Veranstaltungen
- Beleuchtung gem. der Einteilung in die Bushaltestellekategorisierung

Individuell gestaltete Wetterschutzeinrichtungen, z. B. im Fachwerkstil, haben diese Vorgaben ebenfalls zu berücksichtigen.

Sofern die örtlichen Gegebenheiten es nicht zulassen, Seitenteile in einer üblichen Breite zwischen ca. 0,80 m und ca. 1,50 m vorzusehen, rechtfertigt dies nicht den grundsätzlichen Verzicht hierauf oder gar auf den gesamten Wetterschutz. Der Einsatz vereinfachter Bauformen, die ohne oder mit deutlich verkürzten Seitenteilen ausgestattet sind und keine gesonderten Stützen an der Vorderseite erfordern, ist in diesem Fall zu prüfen. Sollte es nicht möglich sein, eine an sich vorgeschriebene Wetterschutzeinrichtung aufzubauen, ist trotzdem zu prüfen, ob die anderen Elemente vorgesehen werden können.

Bushaltestellen sind 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.

Kategorisierung der Bushaltestellen

Die Bushaltestellen im Großraum Braunschweig werden in Abhängigkeit von ihrer verkehrlichen Funktion in drei Kategorien eingeteilt. Mit jeder Kategorie sind Anforderungen an die Ausstattung und den baulichen Standard der Haltestellen verbunden. Die Ansprüche zur behindertengerechten Ausgestaltung sind fortlaufend und unter Berücksichtigung der technischen Entwicklungen zu überprüfen und zu aktualisieren, wobei grundsätzlich alle Haltestellen mit Ausstattungselementen einer höheren Kategorie versehen werden können.

An einer Zugangsstelle können Haltestellen mit unterschiedlichen Kategorien vorhanden sein. So ein Fall ist z. B. gegeben, wenn die Lastrichtungen sehr ausgeprägt sind.

Kategorie 1:

In die Kategorie 1 werden solche Haltestellen eingeordnet, die eine überdurchschnittliche verkehrliche Bedeutung als Verknüpfungspunkt zu anderen Buslinien und dem SPNV haben (ZOB oder Bushaltestellen an Bahnhöfen).

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- dynamische Abfahrtsanzeige
- akustische Informationsmöglichkeiten
- größere oder ggf. mehrere Fahrgastunterstände, mit transparenten Seitenteilen und Durchlaufschutz, einem nichttransparenten Dach, Sitzgelegenheiten und Vitrine(n) zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- bedarfsgerechte Beleuchtung der Verkehrsanlage
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Abfallbehälter werden empfohlen
- sofern keine vergleichbare Anlage vorhanden ist: überdachte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel), möglichst zum Teil abschließbar

Kategorie 2:

Zur Kategorie 2 gehören alle inner- und außerörtlichen Haltestellen, die regelmäßig mehr als zehn Einsteiger an einem Werktag aufweisen.

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- Fahrgastunterstand mit transparenten Seitenteilen und Durchlaufschutz, einem nichttransparenten Dach, Sitzgelegenheiten und Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- bedarfsgerechte Beleuchtung des Wartebereiches
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Abfallbehälter an verkehrsreichen Haltestellen werden empfohlen
- 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. In solchen Fällen sollen dynamische Abfahrtsanzeigen und akustische Informationsmöglichkeiten vorgesehen werden.

Kategorie 3:

Zur Kategorie 3 gehören alle inner- und außerörtlichen Haltestellen, die regelmäßig maximal zehn Einsteiger an einem Werktag aufweisen.

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- Beleuchtung bei innerörtlichen Haltestellen (Netzanschluss oder Versorgung über Solarenergie)
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)

Bei Haltestellen, die für ein Bike+Ride-Angebot geeignet sind und über ein entsprechendes Einzugsgebiet verfügen, sind Fahrradabstellmöglichkeiten – bevorzugt Anlehnbügel – vorzusehen.

Sofern nichtüberdachte Sitzgelegenheiten vorgesehen werden, wird empfohlen, diese nicht mit Holzoberflächen auszustatten, weil diese eine sehr lange Zeit zum Trocknen benötigen und auch nicht abgewischt werden können.

Für alle Haltestellen aller Kategorien, die objektiv überwiegend als Ausstiegshaltestelle dienen, können Wetterschutzeinrichtungen und ggf. gesonderte Sitzgelegenheiten entfallen.

Bei der Ausstattung der Haltestellen, welche der Kategorien 2 und 3 zugeordnet werden, kann die Beleuchtung entfallen, sofern bereits bestehende Beleuchtungsanlagen im näheren Umfeld der Haltestelle vorzufinden sind.

E 5.4**Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride****Bike+Ride**

Es ist ein erklärtes Ziel des Regionalverbandes, das Fahrgastaufkommen im ÖPNV zu erhöhen und Verlagerungen vom MIV in den Umweltverbund zu bewirken. Multimodalität und attraktive Wegeketten sind hierfür wesentliche Faktoren, die durch betriebliche und infrastrukturelle Angebote gefördert werden müssen, damit ein einfacher und zügiger Umstieg möglich ist.

In zunehmendem Maße steigt die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel und damit auch als Zubringer zum ÖSPV und SPNV. Um dieser Entwicklung, die zusätzlich durch eine ansteigende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes (Der „Zweirad-Industrie-Verband“ ZIV schätzt in einer Pressemitteilung vom 29. August 2018 die im Jahr 2018 in Deutschland verkaufte Menge an Pedelecs und E-Bikes auf 850.000 Stück) gestützt wird, gerecht zu werden und das Fahrrad als vollwertigen Bestandteil der Wegekette zu etablieren, sind bedarfsgerechte Abstellanlagen ein entscheidendes Element.

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 mit nahezu allen handelsüblichen Fahrrädern genutzt werden können. Die Abbildung E5.4 zeigt eine Möglichkeit dieses Anlehnbügels. Vorderradklemmen sind zu vermeiden, weil sie die Felgen sowie etwaige Scheibenbremsen beschädigen können und u. a. wegen unterschiedlicher Reifenbreiten nicht für alle Fahrräder geeignet sind.

Beispiel eines Anlehnbügels aus dem Verbandsgebiet (1.000 Bügel-Programm)

E 5.4
Abbildung



Den für die Bahnhofsumfelder verantwortlichen Straßenbaulastträgern wird empfohlen, für die Sommerhalbjahre die Errichtung von temporären Anlehnbügel zu prüfen. Im Fachhandel werden Systeme angeboten, mit denen auf einem Pkw-Stellplatz bis zu fünf Anlehnbügel vorgesehen werden können, die sich später mit geringem Aufwand und ohne weitere Beeinträchtigungen wieder entfernen lassen. Auf nur einem Pkw-Stellplatz können so bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden.

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 Pedelecs und E-Bikes, für die gesicherte Abstellmöglichkeiten vorhanden sein müssen, damit sie als Teil der Wegekette genutzt werden. Abschließbaren Sammelanlagen – sogenannten „Fahrradkäfigen“ –, die zusätzlich mit Schließfächern versehen werden können, ist gegenüber Einzelboxen der Vorzug zu geben. Der Regionalverband unterstützt die Kommunen bei der Beschaffung von Fahrradkäfigen, indem er einen Rahmenvertrag ausgeschrieben hat, über den Anlagen zu verbesserten Konditionen gegenüber Einzelbestellungen bezogen werden können.

Nutzerbefragungen im Rahmen eines Forschungsprojektes des Nationalen Radverkehrsplans haben ergeben, dass auf eine Ladeinfrastruktur verzichtet werden kann. Die Länge der durch Pendler zurückgelegten Wege liegt regelmäßig innerhalb der nutzbaren Reichweite der Akkus.

Im Jahr 2018 hat der Regionalverband nach einer Bedarfsabfrage 1.047 Fahrradanklehbügel beschafft und kostenfrei an alle interessierten Gebietskörperschaften zum Selbsteinbau verteilt. Aufgrund weiterer Nachfragen wurden für 2019 weitere 820 Bügel bestellt.

B+R hat im Prinzip an allen Zugangsstellen des ÖSPV bzw. SPNV ein Potenzial. Es gibt keine Station, die nicht einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für B+R-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradabwehrbügel lohnt sich überall. Während der Laufzeit des vorhergehenden Nahverkehrsplans sind zahlreiche Verbesserungen projektiert bzw. umgesetzt worden. Waren hierin noch an 45 von 47 Verkehrsstationen Handlungsbedarfe identifiziert worden, so sind es zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplanes deutlich weniger (ca. 16 Verkehrsstationen).

Abschließbare Anlagen benötigen ein System zur Zugangskontrolle, das bislang 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. Der Regionalverband betreibt als Alternative ein internetbasiertes Buchungssystem, über welches die Nutzer einen Stellplatz für einen definierten Zeitraum buchen können. Der Zugang erfolgt über einen PIN-Code, der am Ende des Buchungsvorgangs übermittelt wird. Um eine missbräuchliche Nutzung und somit ein langfristiges Blockieren von Stellplätzen durch „Spaßbuchungen“ zu vermeiden, wird empfohlen, ein geringes Entgelt für die Buchung in derart ausgestatteten Anlagen zu erheben („Schutzgebühr statt Nutzgebühr“). Die erzielbaren Einnahmen können ferner zur Deckung der Betriebskosten genutzt werden. Die Nutzung aller weiteren abschließbaren Anlagen sollte abgesehen von einem Pfand für Schlüssel oder Transponder kostenlos sein, um die Gleichwertigkeit der Fahrradnutzung angesichts üblicherweise ebenfalls kostenloser P+R-Stellplätze zu betonen. Bei mit öffentlichen Mitteln geförderten Abstellanlagen dürfen auch keine Gewinnerzielungsabsichten vorliegen.

Park+Ride

P+R-Stellplätze sollen für die Nutzer, die eine längere Anreise vorzuweisen haben oder bislang ausschließlich den Pkw als Verkehrsmittel nutzen, ein ansprechendes Angebot zum Umsteigen darstellen. Hierfür ist es aber von hoher Bedeutung, dass attraktive und ausreichend dimensionierte P+R-Anlagen an den Zugangsstellen vorhanden sind. Auch die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Pkw trägt angesichts eines zunehmenden Anteils an elektrisch betriebenen Fahrzeugen dazu bei.

Behindertenstellplätze sind in einem Verhältnis von ca. 1:30 vorzusehen. Es ist darauf zu achten, dass diese in einer ausreichenden Breite erstellt werden, um Bewegungsflächen anbieten zu können. Zusätzlich muss gewährleistet werden, dass Bordabsenkungen vorgesehen werden, um ein schnelles und sicheres Verlassen der Parkstände und ggf. der Fahrbahn zu ermöglichen.

Im Großraum Braunschweig befinden sich die P+R-Anlagen vor allem an den schienengebundenen Zugangsstellen. Die erfolgten und die angestrebten Taktverdichtungen in den Eisenbahnnetzen sowie die Modernisierung vieler Stationen werden die Attraktivität des SPNV weiter erhöhen und einen steigenden Bedarf an P+R-Stellplätzen auslösen. Viele Städte und Gemeinden haben dies bereits planerisch berücksichtigt oder im Zuge ihrer Umfeldneugestaltungen realisiert.

Kiss+Ride

Kiss+Ride (K+R) bedeutet, Personen zur Station zu bringen oder sie von dort abzuholen und hierfür nur einen kurzen Halt zum Ein- und Aussteigen vorzusehen. 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. Doch gleichermaßen muss darauf geachtet werden, dass Flächen, die anderen Verkehrsmitteln vorbehalten sind, wie z. B. Bushaltestellen, nicht für K+R in Anspruch genommen werden. Gute Erfahrungen liegen z. B. mit einer überbreiten Fahrbahn im Bereich angrenzender Parkstände vor, sodass ein Halten in „zweiter

Reihe“ möglich ist, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu behindern. K+R-Plätze sind entbehrlich, wenn vor Ort ausreichend alternative Kurzzeitstellflächen vorhanden sind.

Der Regionalverband 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).

Fahrzeuge, Werkstätten

E 6

Die Qualität der Fahrzeuge hat unmittelbaren Einfluss auf das Reiseerlebnis und die Kundenzufriedenheit der Fahrgäste im ÖPNV.

Regionalzüge

E 6.1

Im Ergebnis der Wettbewerbsverfahren werden in den Netzen DINSO 2, EMIL (Teillos Mittelland), ENNO und ENORM Neufahrzeuge und im Netz DINSO 1 modernisierte Fahrzeuge eingesetzt. Mit den eingesetzten Fahrzeugen wird den Fahrgästen ein modernes und attraktives Angebot gemacht. Der Einstieg der Fahrzeuge liegt bei ca. 60 cm bzw. 80 cm ü. SOK und ist auf die Bahnsteighöhen 55 cm und 76 cm ü. SOK abgestimmt. Höhenunterschiede zwischen den verschiedenen hohen Bahnsteigen und den Fahrzeugen werden durch Spaltüberbrückungen und zusätzlich herausfahrbare Trittstufen (Untertritte) überwunden.

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 EVU oder die Fahrzeugpools der LNVG und des Regionalverbandes für die Beschaffung und Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge zuständig.

Im Folgenden werden die einzelnen Fahrzeugtypen, welche in den Verkehrsverträgen zum Einsatz kommen, mit ihren wichtigsten fahrgastbezogenen Eigenschaften kurz vorgestellt.



E 6.1.1

DINSO 1 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 1)

Das DINSO 1 wurde im Dezember 2015 in Betrieb genommen. Fahrzeugseitig wurden die bereits im Jahr 2005 beschafften Lint 41 von dem Vorgängernetz „Harz-Weser-Bahn“ übernommen und in zwei Schritten modernisiert. In dem ersten Redesign zur Betriebsaufnahme erhielten die Fahrzeuge ein umfassendes Fahrgastinformationssystem inklusive Darstellung der Echtzeitdaten. In dem Jahr 2019 wurden im zweiten Redesign der Fahrgastraum sowie das äußere Erscheinungsbild aufgefrischt.

Seit Dezember 2017 wird die DINSO 1 Flotte im Zuge einer Erweiterung des Verkehrsvertrages durch Fahrzeuge vom Typ Lint 27 ergänzt. Bis zum Jahr 2020 wurden zehn Fahrzeuge dieses Typs in Braunschweig stationiert. Sie werden vorrangig auf den Linien RB44 und RB48 (Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt) sowie auf den Verstärkerfahrten der RB40 (Braunschweig – Helmstedt) eingesetzt. Ferner werden die Fahrzeuge nach erfolgter Streckenreaktivierung auf der RB86 (Einbeck – Einbeck Mitte) im Gebiet der LNVG zum Einsatz kommen.

E 6.1.1

Tabelle

DINSO 1 Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 27	Alstom Coradia Lint 41
Baureihe	640	648.25
Länge des Zuges	27,26 m	41,81 m
Einstiegshöhe	600 mm	600 mm
Einstieghilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, ausfahrbare Trittstufe auf 380 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	120 km/h
Anzahl Sitzplätze	71	126
davon in der 1. Klasse	8	8
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	1	1
Anzahl WC	1	1
Mehrzweckbereich	1	1
Fahrradstellplätze	4	6
Fahrgastinformationssystem	Ja	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja	Ja
Anzahl Fahrzeuge im DINSO 1	10 Stück	27 Stück
Hersteller	Alstom LHB GmbH, Salzgitter	Alstom LHB GmbH, Salzgitter
Baujahr	2000	2005
Modernisierung	2017	2014* und 2019
Verkehrsunternehmen	DB Regio AG	
Eigentümer	DB Regio AG	
Werkstattstandort	Braunschweig (DB Regio Ackerstraße)	
Anmerkungen	Redesign zu Betriebsaufnahme der Ergänzung des Verkehrsvertrags	* Erstes Redesign zu Betriebsaufnahme des Verkehrsvertrags

DINSO 1 – Alstom Coradia Lint 27 Dieseltriebwagen der DB Regio in SZ-Watenstedt

E 6.1.1
Abbildung



E 6.1.2

DINSO 2 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 2)

Das DINSO 2 ging als zweites Los der Ausschreibung ebenfalls im Dezember 2014 im Betrieb. In diesem Netz sind ausschließlich Neufahrzeuge von Typ Lint 54 eingesetzt, welche die erixx GmbH im Rahmen des Verkehrsvertrages von der LNVG anmietet. Mit dem Einsatz der Lint 54 konnten auf den im diesem Netz enthaltenden RB-Linien erstmals barrierefreie Züge eingesetzt werden.

E 6.1.2

Tabelle

DINSO 2 Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 54
Baureihe	622.2
Länge des Zuges	54,27 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstieghilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl Sitzplätze	157
davon in der 1. Klasse	8
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	12
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Nein
Anzahl Fahrzeuge im DINSO 2	28 Stück
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2014
Modernisierung	–
Verkehrsunternehmen	Erixx GmbH
Eigentümer	LNVG mbH
Werkstattstandort	Uelzen
Anmerkungen	–

DINSO 2 – Alstom Coradia Lint 54 Dieseltriebzug der erixx in Vienenburg

E 6.1.2
Abbildung



E 6.1.3

DISA – Dieselnetz Sachsen-Anhalt-Lose A und B

Das Netz DISA mit seinen Losen A und B ist der Folgeverkehrsvertrag des ABA-Netzes (Altmark-Börde-Anhalt) sowie des Nordharz-Netzes, welche bis Dezember 2018 von den Verkehrsunternehmen DB Regio Süd-Ost (Elbe-Saale-Bahn) und Transdev Sachsen-Anhalt (Harz-Elbe-Express) betrieben wurden.

Infolge des Vergabeergebnisses, nach dem die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH beide Lose für sich entscheiden konnte, wird seit Dezember 2018 flächendeckend eine einheitliche Fahrzeugflotte von Lint 41 Triebzügen der neusten Generation eingesetzt. Sie zeichnen sich unter anderem durch eine starke Motorisierung sowie eine umfangreiche Fahrgastausstattung aus. Eine Besonderheit ist die sogenannte Clubsitzecke, die kommunikatives Reisen ermöglicht.

Im Gebiet des Regionalverbandes werden die Triebzüge die wichtigen Knotenbahnhöfe Wolfsburg und Goslar von Sachsen-Anhalt aus erreichen.

E 6.1.3
Tabelle

DISA Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 41
Baureihe	1 648.4
Länge des Zuges	42,17 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstieghilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl Sitzplätze	Winterbestuhlung: 110 Sommerbestuhlung: 105
davon in der 1. Klasse	6
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	Winterbestuhlung: 9 Sommerbestuhlung: 15
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im DISA	54 Stück
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2018
Modernisierung	–
Verkehrsunternehmen	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Eigentümer	NS Finance/DAL
Werkstattstandort	Halberstadt
Anmerkungen	–

DISA – Alstom Coradia Lint 41 Dieseltriebzug der Abellio

E 6.1.3
Abbildung



E 6.1.4

EMIL – Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland

Das EMIL ging bestehend aus den Teillosen Mittelland und Emsland im Dezember 2015 in Betrieb. In diesem Nahverkehrsplan ist nur das Los Mittelland relevant, weil es das Einzige ist, an dem der Regionalverband beteiligt ist.

Das Los Mittelland zeichnet sich durch eine hohe Nachfrage, u. a. im Abschnitt Braunschweig – Hannover aus. Aus diesem Grund kommt hier als Fahrzeugkonzept ein Doppelstocktriebzug zum Einsatz, welcher eine besonders hohe Fahrgastkapazität bietet.

Bei den hier einsetzten Doppelstocktriebzügen handelt es sich im Gegensatz zu den Doppelstockzügen im ENORM um betrieblich fest miteinander verbundene Einheiten. Das bedeutet, dass die Anzahl der Wagen und deren Reihenfolge nicht kurzfristig verändert werden können. Daher erfordert ein solches Fahrzeugkonzept eine langfristige Festlegung auf die Fahrzeuggefäßgröße. Dafür wird das eisenbahnbetriebliche Handling solcher Triebzüge gegenüber lokbespannten Zügen vereinfacht.

E 6.1.4
Tabelle**Mittelland Fahrzeugdaten**

	Stadler KISS 6 EMU
Baureihe	0 445
Länge des Zuges	156,45 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstieghilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	Winterbestuhlung: 626 Sommerbestuhlung: 592
davon in der 1. Klasse	34
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	4
Mehrzweckbereich	3*
Fahrradstellplätze	Winterbestuhlung: 18 Sommerbestuhlung: 42
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im EMIL, Teillos Mittelland	13 Stück
Hersteller	Stadler Pankow GmbH
Baujahr	2015
Modernisierung	–
Verkehrsunternehmen	Westfalenbahn GmbH
Eigentümer	Alpha Trains Europa GmbH
Werkstattstandort	Minden
Anmerkungen	* Rollstuhlaufstellplätze gem. TSI PRM nicht mitgerechnet

EMIL Stadler KISS 6 EMU Elektrotriebzug der Westfalenbahn in Stadthagen

E 6.1.4
Abbildung



E 6.1.5

enno – Elektro-Netz Niedersachsen Ost

Die Betriebsaufnahme des enno erfolgte im Dezember 2015. In diesem Netz sind ausschließlich Neufahrzeuge von Typ XCC eingesetzt, welche die metronom Eisenbahngesellschaft GmbH im Rahmen des Verkehrsvertrages von der Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH (RGB) anmietet. Die RGB ist eine vollständige Tochter des Regionalverbandes.

Mit dem Einsatz der XCC konnten auf den im diesem Netz enthaltenden RE-Linien erstmals in vollem Umfang barrierefreie Züge eingesetzt werden.

Eine Besonderheit ist das maßgeblich vom Regionalverband entwickelte funktionale Fahrzeugdesign, bei dem die verkehrspurpurfarbenen Flächen in Verbindung mit den Großpiktogrammen auf die Funktionsbereiche des Fahrzeuges (1. Klasse, Rollstuhlbereich, Fahrradbereich und Sitzplatzreservierung) hinweisen und somit dem Fahrgast als Wegeleitung dienen. Das Farbkonzept setzt sich dementsprechend im Innenraum fort. Die beim enno erstmals erfolgte Kennzeichnung der Funktionsbereiche findet aktuell eine Verbreitung in vielen deutschlandweiten SPNV-Fahrzeugen.

E 6.1.5

Tabelle

enno Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Continental (XCC)
Baureihe	1 440.1
Länge des Zuges	73,30 m
Einstiegshöhe	800 mm
Einstieghilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 800 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	235
davon in der 1. Klasse	12
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	15
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im ENNO	24 Stück*
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2015/2017*
Modernisierung	–
Verkehrsunternehmen	metronom Eisenbahngesellschaft GmbH**
Eigentümer	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH
Werkstattstandort	Braunschweig (Alstom Schwarzkopffstraße)
Anmerkungen	* 4 Fahrzeuge im Jahr 2017 als Option nachbestellt ** Das Verkehrsunternehmen betreibt das Netz unter dem Markennamen enno.

enno – Alstom Coradia Continental Elektrotriebzug der metronom in Gifhorn

E 6.1.5
Abbildung



E 6.1.6

ENORM – Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord

Das ENORM wurde in Jahr 2013 im Rahmen einer freihändigen Vergabe an die DB Regio Süd-Ost vergeben.

Die Besonderheit des hier verwendeten Fahrzeugkonzeptes ist entgegen des Trends zu Elektrotriebzügen der Einsatz von klassischen Lok-Wagenzügen im Wendezugeneinsatz. Ein Vorteil dieser Züge ist, dass sie durch das Einstellen weiterer Wagen leicht der Fahrgastnachfrage angepasst werden können.

Durch die Aufteilung von Antrieb und Fahrgastraum auf zwei Fahrzeuge ist es zudem bei Lok-Wagenzügen möglich, die Lokomotiven im Laufe des Verkehrsvertrages auszutauschen und somit die Flotte zeitlich abgestuft zu modernisieren. Zu Vertragsbeginn wurden die Doppelstockzüge von älteren Elektroloks der BR 114 und BR 112.1 befördert, welche 2016 durch die moderne BR 146.0 ersetzt wurden. Die neuen leistungsfähigeren Loks ermöglichen durch ihre Leistungsreserven, im Verspätungsfall Fahrzeiten aufzuholen und können nicht verbrauchte bzw. zurückgewonnene Energie (Bremsenergie) umweltschonend in die Oberleitung zurückspeisen, statt sie ungenutzt in Wärme umzuwandeln.

E 6.1.6

Tabelle

ENORM – Fahrzeugdaten

	Einzelfahrzeuge			Zugverband
	Lok	Mittelwagen	Steuerwagen	
Baureihe	146.0	DBpz 780.2	DABpbzf 767.2	1 Lok+ 2 MW + 1 Stw
Länge des Zuges	18,9 m	26,8 m	27,27 m	99,77 m
Einstiegshöhe	–	600 mm	600 mm	600 mm
Einstieghilfen	–	–	Überfahrbrücke	Überfahrbrücke
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	–	106	72	284
davon in der 1. Klasse	–	–	16	16
Anzahl Rollstuhlstellplätze	–	–	2	2
Anzahl WC	–	1 Standard-WC	1 Universal-WC	1 Universal-WC und 2 Standard-WC
Mehrzweckbereich	–	1	1	3
Fahrradstellplätze	–	16	6	30
Fahrgastinformationssystem	–	ja	ja	ja
Fahrgast-WLAN	–	ja, inkl. Entertainment		
Anzahl Fahrzeuge im ENORM	12*	32	16	16 Zugverbände
Hersteller	Bombardier			
Baujahr	2001	2010	2010	2010
Modernisierung	–	–	–	–
Verkehrsunternehmen	DB Regio Süd-Ost (Elbe-Saale-Bahn)			
Eigentümer	DB Regio AG			
Werkstattstandort	Magdeburg-Buckau			
Anmerkungen	* derzeit noch 4 ältere Lokomotiven BR 112.1 zur Vervollständigung der Züge im Einsatz			

ENORM – Doppelstockzug der Elbe-Saale-Bahn in Braunschweig Hbf

E 6.1.6
Abbildung



E 6.1.7**Festlegung zukünftiger Fahrzeugkonzepte**

Die Ausschreibungsnetze der ersten Verkehrsvertragsperiode, welche das Regionalbahnkonzept 2014+ bilden, sind in den Jahren 2014 und 2015 in Betrieb genommen worden. Während der Laufzeit des hier vorliegenden Nahverkehrsplanes 2020 werden die Vorbereitungen für die Folgeausschreibungen der zweiten Verkehrsvertragsperiode vorgenommen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob eine Folgeausschreibung mit konventionell angetriebenen Dieseltriebzügen sinnvoll ist.

Nicht zuletzt aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Umweltbelastung von fossilen Antrieben entsteht aktuell seitens der Fahrzeugindustrie ein Angebot an alternativ angetriebenen Fahrzeugkonzepten.

Der Regionalverband möchte diese Fahrzeugkonzepte unter folgenden Kriterien auf seine Eignung für die verkehrlichen Anforderungen des SPNV im Verbandsgebiet bewerten:

- Einsparung von Emission und Betriebskosten durch Nutzung von elektrischer Traktionsenergie
- Nutzung von bereits teilelektrifizierten Streckenabschnitten im bestehenden Linienverlauf der heutigen Dieselnetze
- Nutzung der Möglichkeit, umsteigefreie Direktverbindungen auf elektrifizierten und nicht elektrifizierten Streckenabschnitten anzubieten, welche den tatsächlichen Reisebedürfnissen der Kunden entsprechen
- Untersuchung der Eignung von gewichtsoptimierten Fahrzeugkonstruktionen, um bei reduzierten Energieverbrauch ein Fahrzeugkonzept zu erhalten, das bei zunehmender Haltestellendichte maximale fahrdynamische Eigenschaften aufweist, um zusätzliche Halte im Verbandsgebiet zu realisieren
- Optimierung der Einstiegssituation in die Züge unter Berücksichtigung des neuen Bahnsteighöhenkonzeptes

E 6.1.8**Sicherung Werkstattstandorte**

Voraussetzung für einen reibungslosen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetrieb ist die optimale betriebsnahe Instandhaltung der Eisenbahnfahrzeuge. Hierzu sind an geeigneter Lage Eisenbahnwerkstätten, sogenannte Bahnbetriebswerke, erforderlich. Bedingt durch geänderte Netzzuschnitte, neue Fahrzeugkonzepte und einen sich verändernden Markt der Eisenbahnverkehrsunternehmen kann nicht davon ausgegangen werden, dass die heute vorhandenen bzw. genutzten Eisenbahnwerkstätten auch künftig den betrieblichen und technischen Anforderungen genügen.

Es ist daher die Aufgabe des Regionalverbandes, geeignete Werkstattstandorte im Verbandsgebiet und insbesondere im Stadtgebiet Braunschweig als betriebliche Mittelpunkte mehrerer Wettbewerbsnetze, nachhaltig auch für künftige Wettbewerbsverfahren, zu sichern. Das gilt insbesondere für Standorte, die über eine betrieblich sinnvolle Gleisanbindung verfügen.

E 6.2

Stadtbahnen

Bei der BSVG sind mit den bis Ende 2019 voraussichtlich in Betrieb genommenen sieben Fahrzeugen vom Typ „Tramino II“ alle planmäßig im Einsatz befindlichen Fahrzeuge niederflurig und somit barrierefrei ausgestattet. Einzelne, zunächst noch im Fuhrpark verbleibende hochflurige Altfahrzeuge werden nur noch in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen.

Vorgesehen ist die Beschaffung von zusätzlichen Stadtbahnfahrzeugen im Zusammenhang und in zeitlicher Abstimmung mit der Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzepts.

Die Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots in Stadtbahnen sollte mit Unterstützung von Fördermitteln realisiert werden, um den Fahrgästen eine durchgängige Informationskette zu bieten.

E 6.3

Busse

Im Großraum Braunschweig setzen die Verkehrsunternehmen Busse unterschiedlicher Ausstattung und Abgasstandards ein. Eine Übersicht über die Anzahl der Fahrzeuge und über die Abgasstandards zeigt die Tabelle E6.3/1. In den Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg werden zudem elektrisch angetriebene Busse erprobt.

EURO-Normen der Verkehrsunternehmen (Stand: 2018)E 6.3/1
Tabelle

Verkehrsunternehmen*	Anzahl Fahrzeuge gesamt	EURO-Norm					
		EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
BSVG	150 (Busse)	0 %	0 %	28 %	4 %	55 %	13 %
KVG	192	0 %	4 %	25 %	10 %	29 %	30 %
KVM	20	0 %	10 %	40 %	0 %	35 %	15 %
RBB	50	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
RBS	29	0 %	0 %	45 %	0 %	10 %	45 %
Stadtbus GS	18	0 %	6 %	33 %	11 %	28 %	22 %
PVG	31	0 %	10 %	45 %	0 %	19 %	26 %
VLG	64	0 %	0 %	40 %	5 %	10 %	45 %
WVG	118	0 %	0 %	7 %	6 %	40 %	47 %
Pülm	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Melskotte	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

* Durch den Zeitpunkt der Abfrage liegen keine Daten vom Verkehrsunternehmen HarzBus vor.
(Stand: 2018)

Die Busflotten sind auf hohe Umweltstandards umzustellen.

Busneubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die geplanten Beschaffungen sind in der Tabelle E6.3/2 aufgeführt. Das Land Niedersachsen hat ein Programm zur Förderung von Busbeschaffungen für den Zeitraum vom 1. März 2015 bis zum 31. Dezember 2019 nach § 2 Satz 1 Nr. 8 NGVFG beschlossen.

Die Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots in Omnibussen im Linienverkehr sollte analog wie bei den im Eisenbahnbereich eingesetzten Fahrzeugen mit Unterstützung von Fördermitteln realisiert werden, um den Fahrgästen eine durchgängige Informationskette zu bieten.

Der Regionalverband 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.

Der Regionalverband wird mit den Verkehrsunternehmen in der Region Gespräche führen mit dem Ziel, Busse mit einer regionsweit einheitlichen Schnittstelle und dazu passende Hard- und Software zur Anmeldung an Lichtsignalanlagen auszustatten.

E 6.3/2 Tabelle

Fahrzeugbeschaffung Bus

Verkehrsunternehmen*	Geplante Fahrzeugbeschaffung 2020 – 2024
BSVG	25 Niederflur-Solobusse 47 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 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

* Durch den Zeitpunkt der Abfrage liegen keine Daten vom Verkehrsunternehmen HarzBus vor.
(Stand 2018)

E 7

Fahrgastinformation/Mobilitätsmanagement

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. Durch die fehlenden technischen Voraussetzungen kann eine Anschlusssicherung in einigen Bereichen aber noch nicht ausreichend gewährleistet werden und muss deshalb verbessert werden.

An eine optimale Fahrgastinformation ergeben sich folgende Anforderungen:

- 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 und Bahn bieten, 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 Anschlussicherung ist zum einen die fahrzeugseitige Technik notwendig, um die Ortung der Fahrzeuge sicherzustellen. 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.

Durch das Echtzeitprojekt vom Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB) wird es möglich, dem Fahrgast Informationen in Echtzeit über die Pünktlichkeit des ÖPNV-Linienbetriebs zur Verfügung zu stellen. Die gewonnenen Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen werden an die landesweite Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) beim Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) geleitet und von dort an sämtliche Ausgabemedien geliefert. Fahrgäste können diese Informationen dann über Anzeiger an den Haltestellen, Monitore in den Bussen und Bahnen, das Internet oder Smartphones abrufen. Die schnelle Versorgung von Fahrgästen mit aktuellen Betriebsdaten und Informationen über Störungen oder Verspätungen ist ein Qualitätsmerkmal des ÖPNV, das einen immer höheren Stellenwert bekommt. Die stetige Versorgung der Fahrgäste mit Echtzeit-Informationen über die Pünktlichkeit und die Erreichbarkeit von Anschlussfahrten wird immer wichtiger, um dem Anspruch an einen modernen und kundenfreundlichen ÖPNV gerecht zu werden. Ziel ist eine Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes im gesamten Verbandsgebiet über alle Verkehrsunternehmen und Verkehrsträger, um die Wegekette des Kunden lückenlos zu erfassen und bedienen.

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 konsequente Einsatz von Produktbezeichnung und Liniennummer muss im Sinne der Kundenorientierung in allen Informationsmedien (Fahrplan, Fahrzeug, Zugangsstelle) sichergestellt 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 Richtung der elektronischen Information mit unterschiedlichen Facetten.

E 7.1

Ortsunabhängige Information**Printmedien**

Für den Busbereich gibt es von jedem Unternehmen für jede Linie einzelne Linienflyer. Für den Bereich des Großraums 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 Verkehrsverbundes.

Im Sinne einer einheitlichen Darstellung der Fahrplantabellen (Format und Gestaltung) besteht Optimierungsbedarf. Die Fahrpläne können vom Fahrgast direkt beim Verkehrsunternehmen abgeholt oder per Download auf den Webseiten der EVU/VU heruntergeladen werden. Über die Jahre hat sich der linienbezogene Flyer als Informationsmedium durchgesetzt.

Die meisten Verkehrsunternehmen bieten auf ihren Webseiten auch die Möglichkeit, auf die Fahrpläne bzw. aktuelle Fahrplanänderungen zurückzugreifen. Die Möglichkeit wird von den Kunden sehr gut nachgefragt. Alle Fahrpläne sind unter der Internetadresse www.vrb-online.de abrufbar.

Elektronische Informationen in Soll- und Echtzeit

Es ist darauf zu achten, dass die Barrierefreiheit gemäß den Bestimmungen des BGG § 12 a und b und des NBGG § 9 bis 9 b sowie den weiter zugeordneten Verordnungen gestaltet wird.

Die am stärksten genutzten Elemente der Fahrgastinformation sind das Internet und die Nutzung über App-Angebote. Um aktuelle Informationen für den Kunden bequem bereits zu Hause oder unterwegs zur Verfügung zu stellen, ist die Stärkung der Homepage und der weitere Ausbau der App-Angebote erforderlich. Im Rahmen des Echtzeitprojektes wird die VRB-Fahrplanauskunft um dieses Element erweitert.

Grundlage für alle Informationen in Sollzeit ist die elektronische Fahrplanauskunft (efa) für den Bereich des Großraums Braunschweig (www.vrb-online.de). Diese ist vom VRB weiter zu pflegen und zu einer Mobilitäts-App auszubauen. Eine Verbindungsauskunft von Haustür zu Haustür mit einer geschlossenen Wegekette inklusive Fußwegverbindungen und perspektivisch auch ein Radrouting sind 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. Mobile Endgeräte (z. B. Smartphones) können sehbehinderte Personen über eine akustische Sprachausgabe bei der Information über das ÖPNV-Angebot unterstützen.

Die Fahrtauskunft sollte auch mit Unterbrechungen 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 Verkehrsverbände bzw. den Niedersachentarif möglich sein muss.

Projekt „Echtzeit“

Mithilfe neuer Technologien können Echtzeitinformationen bei jeder Abweichung vom Sollfahrplan an Bahnhöfen und Haltestellen, in den Fahrzeugen oder in weiteren Auskunftsmitteln (z. B. mobile Endgeräte, Webseiten) den Fahrgästen präsentiert werden. Diese Funktionen stehen zurzeit im Großraum

Braunschweig nur punktuell zur Verfügung, werden aber bis zum Jahr 2022 einheitlich ausgebaut. Hierzu gibt es gemeinsam mit allen Verkehrsunternehmen das Projekt „Echtzeitfahrgastinformation im Großraum Braunschweig“. Ziel ist es, die Echtzeitinformation für alle Informationskanäle zu realisieren. Hierzu werden alle Fahrzeuge im VRB eine permanente Positionsrückmeldung an eine zugeordnete Leitstelle geben. Diese Daten werden mit den Sollzeiten des Fahrplans abgeglichen und eine Prognose erstellt. Für den Fahrgast ist so erkennbar, wann das Fahrzeug an der Haltestelle/Station eintrifft.

Die norddeutsche zentrale Datendrehscheibe (ZDD) sammelt und verteilt die Echtzeitdaten an verschiedene Systeme, die nicht nur für die Darstellung in den Auskunftssystemen, sondern auch für die Anzeiger an Haltestellen genutzt werden.

Folgende Komponenten werden zur Realisierung beschafft:

- 600 Bordrechner
- 750 Monitore in den Fahrzeugen
- Erweiterung der VRB-App und alle weiteren Verkehrs-Apps, die auf die Datendrehscheibe zugreifen
- 460 Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) direkt an den Haltestellen. Hierbei werden nur Haltestellen, die eine Einsteigerzahl von täglich über 150 Personen erreichen, mit DFI ausgestattet. Alle infrage kommenden Haltestellen wurden in direktem Kontakt mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Der Regionalverband hat die Rolle des Antragstellers stellvertretend für alle Kommunen im Verbandsgebiet übernommen. Die Landesförderung kann bis zu 75 % der förderfähigen Kosten betragen. Auf kommunaler Seite verbleibt demnach ein Eigenteil von 25 %, der durch die Unterstützung des Regionalverbands für die Kommunen halbiert wird.

Die LNVG agiert wie auch bei der sonstigen ÖPNV-Förderung als Bewilligungsstelle. Die Anträge auf Echtzeitförderung wurden Ende Mai 2015 vorgelegt, somit konnte eine Aufnahme in das Förderprogramm ab dem Jahr 2016 erreicht werden. Der Zuwendungsbescheid für den VRB wurde im Juli 2017 erteilt. Die Realisierung des Projekts ist im Zeitraum von 2018 bis 2022 vorgesehen. Insgesamt beträgt das Projektvolumen 27 Mio. € für den Anteil der VRB 13 Mio. €.

Betriebliche Anschlusssicherung

Verbunden mit dem Ausbau der rechnergestützten Betriebsleitsysteme in den Verkehrsunternehmen kann die Anschlusssicherung auch unternehmensübergreifend im VRB realisiert werden. Durch die Anbindung der Verkehrsunternehmen im VRB an die ZDD werden die Voraussetzungen für den Datenaustausch über die Verbundgrenzen hinweg gegeben. Die gewonnenen Daten stehen den Fahrgästen verkehrsmittelübergreifend heute schon in Sollzeit, zukünftig auch in Echtzeit zur Verfügung.

Ergänzende Angebote

Die Weiterentwicklung der VRB-Fahrgastinformation wird zukünftig so ergänzt, dass auch alternative Fahrangebote, wie z. B. Bike- und Carsharing, dargestellt werden können. Die Datenschnittstellen müssen die Kompatibilität zwischen dem ÖPNV-Auskunftssystem und den alternativen Fahrtangeboten berücksichtigen.

E 7.2

Fahrgastinformation an Zugangsstellen

Die Ausstattung der Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen ist auszubauen. Echtzeitinformationen über aktuelle Abfahrten und Verkehrsbehinderungen sind über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) sicherzustellen und entsprechend darzustellen. Die Ausdehnung der Leitsysteme über die Grenzen der großen Städte hinaus ist ein wichtiger Aspekt für einen attraktiven ÖPNV in der gesamten Region.

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 Bus- und Stadtbahnhaltestellen 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. Um den Einsatz für diese technischen Einrichtungen zu unterstützen, hat der Regionalverband ein eigenes Förderprogramm aufgelegt.

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.

E 7.3

Fahrgastinformation an/in Fahrzeugen

An den Fahrzeugen ist die Anzeige der Linien- und Produktbezeichnung inklusive einer Zielangabe entsprechend § 33 BOKraft (aktuelle Fassung vom 31.08.2015) vorzusehen.

Als Standardinformationseinrichtungen in den Fahrzeugen sind die Anforderungen an das Zwei-Sinne-Prinzip über optische Anzeigen und akustische Ansagen vorzusehen. Die nächstfolgende Haltestelle/Station muss vor dem Erreichen optisch und akustisch wahrnehmbar im Fahrgastraum angezeigt bzw. angesagt werden. Wichtig ist die Verständlichkeit der Durchsagen, hier ist auf wenig Nachhall und auf eine Lautstärke von 10 dB über Störgeräuschen zu achten. Die zum Einsatz kommenden Geräte sollen nicht nur die nächste Haltestelle, sondern auch die nächsten zwei/drei folgenden Haltestellen anzeigen. Innerhalb der Fahrzeuge sollen in Echtzeit auch Informationen über Abweichungen im Fahrplan sowie der Übergang auf andere Linien angezeigt werden (Anschlussicherung, Verknüpfung).

E 7.4

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist personenbezogen und soll insgesamt die Fortbewegung der Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung beeinflussen. Ziel ist:

- 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 sowie
- das Verkehrsaufkommen zu reduzieren (durch eine Verringerung der Anzahl der Fahrten, der Wegedistanzen und der Notwendigkeit von Fahrten mit Verkehrsmitteln des MIV)

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) soll über ein Bündel von Suffizienzmaßnahmen in der Region erhöht werden. Im Rahmen eines regionalen Mobilitätsmanagements soll mit der Umsetzung einer Informationskampagne, Vor-Ort-Dialogen in den Kommunen und einem betrieblichen Mobilitätsmanagement für die großen regionalen Arbeitgeber die Wahrnehmung des Umweltverbundes als reale Alternative zum MIV aufgezeigt und als reale Alternative bei den in der Verkehrsmittelnutzung wahlfreien Personen platziert werden.

Ein Schwerpunkt ist die Information über vorhandenen ÖPNV-Angebote und die vielfältigen Kombinationen der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzung. Die Mobilitätsberatung soll beinhalten:

- Beratung von Kommunen zum Thema CO₂-sparende Mobilität vor Ort. Unterstützung bei der Durchführung von örtlichen Veranstaltungen
- Entwicklung von ortsbezogenen Informationsmaterialien zum Thema CO₂-sparende Mobilität, die über eine regionsweite Verteilung an alle Haushalte und über die vorhandenen Anlaufstellen (Servicestellen der Verkehrsunternehmen, Touristinformationen und Bürgerbüros) flächendeckend allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung gestellt werden
- Entwicklung von Informationskampagnen zu unterschiedlichen Themen (Anreisevorteile, Wegezeit)
- Einrichtung eines Mobilitätsportals unter Nutzung der Fahrplanauskunft des VRB (Homepage und App).
- Schaffung von mobilen Beratungseinheiten, die beispielsweise im Rahmen von lokalen und regionalen Veranstaltungen (Wochenmärkten und Festen) und regelmäßig an bestimmten Orten der Region für den direkten Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort eingesetzt werden können
- Unterstützung von Unternehmen zur Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Genutzt werden sollen beispielweise Veranstaltungen der IHK, die Wirtschaftsförderungen der Kommunen oder neue Beteiligungsmöglichkeiten, wie z. B. Unternehmerfrühstücke. Hier ist eine intensive Zusammenarbeit mit dem VRB vorgesehen, der gezielt mit der Vermarktung des Job-Abos einen Baustein zum betrieblichen Mobilitätsmanagement liefert.

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 sowie die Servicestelle der WVG am Zentralen Omnibusbahnhof in Wolfsburg. Die KVG unterhält Servicestellen in Wolfenbüttel, Salzgitter-Lebenstedt und private Verkaufsstellen in Salzgitter-Bad und Salzgitter-Thiede sowie in Wolfenbüttel, Helmstedt, Königslutter am Elm und Schöningen. Im Verkehrsgebiet der VLG sind bei allen beauftragten Busunternehmen Servicestellen eingerichtet. Darüber hinaus gibt es noch die VLG-Servicestelle in der Altstadt von Gifhorn.

Außerdem gibt es an den Verkehrsstationen DB-Reisezentren und Agenturen der EVU. Die DB-Reisezentren verkaufen zusätzlich auch Fernverkehrsfahrkarten (ICE/IC) und Fahrkarten für internationale Verbindungen. Diese DB-Reisezentren befinden sich in Braunschweig Hauptbahnhof, Goslar, Helmstedt und Wolfsburg Hauptbahnhof. Verkaufsagenturen bestehen in Bad Harzburg, Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt, Seesen, Peine, Gifhorn und Wolfenbüttel. Der Umfang der Öffnungszeiten und

-tage ist über die Verkehrsverträge in den SPNV-Netzen vorgegeben. Regionsweit gibt es zusätzlich Reisebüros, die Beratung und Verkauf von Fahrausweisen übernehmen.

Darüber hinaus bestehen an den Verkehrsstationen Königslutter, Schladen und Vienenburg DB-Video-reisezentren, welche den VRB-Tarif, den Niedersachsentarif und bundesweite Nah- und Fernverkehrstickets anbieten. Die Bezahlung erfolgt an einem Fahrkartenautomaten, wobei der Fahrgast während des Beratungs-/Verkaufsgesprächs mit einem DB-Mitarbeiter per Videotelefonie verbunden ist. Die Videoreisezentren stehen zu vorgegebenen Öffnungszeiten zur Verfügung.

Der Beratungsumfang in diesen Servicestellen ist überwiegend auf die Belange des jeweiligen Verkehrsunternehmens bezogen. Auskünfte zum VRB-Verbundtarif werden ebenfalls erteilt. Eine umfassende unternehmens- oder gar verbundübergreifende Information erfolgt kaum. An den Servicestellen der Verkehrsstationen werden auch Auskünfte zum Niedersachsentarif und zu anderen verbundübergreifenden Fahrten gegeben. Ebenso wird eine Verknüpfung zu Informationen anderer Bereiche (z. B. Touristik, Freizeit, Veranstaltungen o. Ä.) nicht angeboten. Hier besteht Handlungsbedarf, der durch das oben skizzierte Mobilitätsmanagement verbessert wird.

Mobilitätsberater

Die Kernaufgaben eines Mobilitätsberaters sind:

- persönliche Information über das Bus- und Bahnangebot
- Tipps für den Fahrkartenkauf geben
- Mittlerperson zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen
- aktive Hilfe vor Ort

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 und die Betreuung der Mobilitätsberater wird so 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. So soll auch Fahrgästen geholfen werden, die nicht nur in ihrer Mobilität und Orientierung eingeschränkt sind, sondern auch Personen, welche alleine, aus den verschiedensten Gründen heraus, 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. Die Einordnung der Mobilitätsberater muss sinnvollerweise über die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Digitale Wege zur Mobilitätsinformation

Damit ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot gestärkt wird, ist eine gezielte Steuerung und Koordination der Anbieter und Angebotsformen nötig. Eine Mobilitätsinformation mit zeitgemäßen Technologielösungen wird in Zeiten der Digitalisierung im Bereich der

Kommunikation zwischen Fahrgästen und Mobilitätsanbietern erwartet. Für Fahrgäste sind die Punkte „Fahrplaninformation“, „Buchung auch für differenzierte Bedienformen“ und das „Ticketing“ wichtig.

Im März 2015 startete unter Koordination des Regionalverbandes die Online-Mitfahrer-Vermittlung „Pendlerportal.de“. Das Portal ist regionsweit in allen Kreisen und Städten nutzbar. Mithilfe der ÖPNV-Tiefenintegration werden dem Pendlerportal-Nutzer zur individuellen 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 von gemeinsamen Fahrten mit dem Verkehrsmittel Fahrrad denkbar.

Keimzelle für eine umfassende Informationsquelle in der Region kann das Angebot des VRB sein, der Web- und App-Anwendungen zur Fahrplanauskunft anbietet und ab 2020 auch den Ticketerwerb über diese Wege ermöglichen wird. Durch die Lieferung der Sollfahrplandaten aller Verkehrsunternehmen an den Datenpool in Niedersachsen (über die Connect Fahrplanauskunft GmbH) stehen die regionalen Daten auch für die Verknüpfung von länderübergreifenden Informationssystemen zur Verfügung. Die Datensammlung und -bereitstellung der Echtzeitdaten erfolgt über die landesweite Datendrehscheibe, die beim Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) angesiedelt ist.

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 eine gemeinsame Informationsquelle dargestellt werden. Ziel ist es, die nachfolgend aufgeführten Funktionen in das vorhandene Auskunftssystem zu integrieren:

- Reiseplanung über alle Verkehrsmittel
- Radwegerouting als Zubringerverkehre zu den Zugangsstellen des ÖPNV
- Standorte und Belegung von Fahrradstationen, B+R-Anlagen, P+R-Plätzen
- Buchung von Fahrradabstellplätzen in abschließbaren Sammelabstellanlagen
- Vergleiche zur Nutzung von emissionsarmen Verkehrsmitteln
- Weiterleitung von Angeboten von On-demand-Anbietern, in Schwachlastzeiten ohne ÖPNV-Angebot
- Weiterleitung von Car-/Bike-Sharingangeboten
- Integration der aktuellen Verkehrslage
- Wetterprognose, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen kann
- Standorte von E-Ladesäulen

Marketing

E 8

Im Großraum Braunschweig gibt es ein gutes Angebot im ÖPNV. Viele verschiedene Wege, z. B. zur Arbeit, zur Schule oder für Freizeitaktivitäten, können mit dem ÖPNV organisiert werden. Der ÖPNV ist ein komplexes System, dessen Nutzung den potenziellen Kunden vor Herausforderungen stellt. Im Nahverkehr muss ein Fahrgast im Vorfeld der Fahrt wissen, wo er einsteigen kann, welche Haltestelle in der Nähe seines Zieles liegt, welche Linie(n) diese Haltestellen bedienen, wo er ggf. Umsteigen muss, wann die Fahrt beginnt und endet, welche Fahrkarte gilt und am kostengünstigsten ist und wie er sie kaufen kann. In der Bevölkerung bestehen (neben objektiven Hemmnissen wie lange Zugangswege oder ein fehlendes Angebot) viele subjektive Vorbehalte gegenüber dem ÖPNV.

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 aufzubauen, Informationsdefizite abzubauen und den Einstieg in den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern.

Eine besondere Herausforderung des Schienenverkehrs ist es, dass die Strecken nicht an der Verbands- oder auch an möglichen Landesgrenzen enden. Zugleich werden die Netze von mehreren Aufgabenträgern betreut, die alle Konzepte und Maßnahmen miteinander abstimmen müssen. Es kommt hinzu, dass alle Netze von einem anderen Verkehrsunternehmen gefahren werden. Daher ist ein weiteres Erfordernis, das Marketing und die Fahrgastinformation verstärkt auch über die Verbands- bzw. Landesgrenzen zu forcieren.

Das ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig soll vom heutigen und zukünftigen Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein gemeinsames Auftreten, ein hoher Wiedererkennungswert und zentrale Informationsstellen mit einheitlichen Informationskanälen (z. B. einheitliche Rufnummer für Anrufsysteme, einheitliche Fahrplanstrukturen) notwendig. Informationen über das Angebot sollen über verschiedene Wege vereinheitlicht angeboten werden. Über das Marketing soll ein positives Image vermittelt werden, um die Anzahl der Fahrgäste in den Bussen und Bahnen zu halten bzw. die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Für die Kundenbindung etwas zu unternehmen, ist genauso wichtig, wie neue Kunden zu gewinnen, da Kunden durch Fahrtprobleme, wie Ausfall einer Fahrt oder Beeinträchtigung von Bauarbeiten oder bei ungeplanten Störungen (z. B. Stürme), von Bus und Bahn Abstand nehmen könnten bzw. erst gar nicht auf dem Umstieg zu Bus und Bahn zu bewegen sind. Besonders für den Ausbau ist hier ein Marketing- und Werbemix aus Print und Social Media von Vorteil. Auch der Auf- und Ausbau vom barrierefreien Zugang zu Informationen soll geprüft werden.

Neben dem Unternehmensmarketing (Aufgabe der Verkehrsunternehmen) und dem Verbundmarketing (Aufgabe des Verkehrsverbundes) führt der Regionalverband auch ein eigenes Aufgabenträgermarketing durch. Die verschiedenen Marketingstrategien, -konzepte und -aktivitäten des Aufgabenträgers, der Verbundgesellschaft und der Verbund- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen neu gegeneinander abgegrenzt werden, sodass sie gut aufeinander abgestimmt und sinnvoll ergänzt sind.

Angestrebt wird auch eine umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten in allen Bereichen vom Aufgabenträgermarketing über das Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen und möglicher Busunternehmen (Unternehmensmarketing) bis hin zum Verbundmarketing.

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.

Verschiedene Projekte, wie z. B. das Mobilitätsportal, das Pilotprojekt „EcoBus“, müssen vermarktet und beworben werden.

Um der Bevölkerung und auch den Fahrgästen Informationen für eine Wegeplanung zukommen zu lassen, erstellt der Regionalverband als Aufgabenträger für den ÖPNV eigene Marketingstrategien und -konzepte, bereitet Informationen zielgruppengerecht auf, verteilt diese und koordiniert und organisiert, u. a. auch Veranstaltungen vor Ort, wie 2018 das Bahnhofsfest „Die Region fährt auf“ in Braunschweig. Es wurde und wird verstärkt weiterhin ein besonderer Wert auf die Einbindung der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes in die Vermarktung gelegt und

eine Zusammenarbeit und die Zusammenführung von Informationen angeregt. Aufgrund dessen, dass der Aufgabenträger Verkehrsleistungen bestellt und auch finanziert, hat nur er bei seinen vielen Vertragspartnern die Möglichkeit, Aktionen und Maßnahmen geplant und durchgesetzt zu bekommen.

Relevante Informationen, die verschiedensten Verbindungsmöglichkeiten zu Ausflugszielen, Hinweise auf die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und weitere Informationen werden unter anderem auch im Internetauftritt des Regionalverbandes 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. Besondere Anlässe sind z. B. die Einführung neuer RegioBus-Linien, Angebotsverbesserungen im ÖSPV, die Vermarktung eines Mobilitätsportals oder die Einführung der Pilotprojekte „neuen differenzierte Bedienungsangebotes/EcoBus“ in Bad Gandersheim und dem Harzraum.

Als Beispiel für eine der neuen Marketingaktionen sollen die ehemals jährlich achtfach aufgelegten Informationsflyer – bezogen auf die kreisfreien Städte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel – in Zusammenarbeit mit den Kommunen auf Gemeindeebene überarbeitet werden. Enthalten sind alle notwendigen Informationen. Auch hier werden speziell die Ausrichtung der Fahrtmöglichkeiten und Verknüpfungen betrachtet und Verbands-, Verbunds- oder Landesgrenzen nicht beachtet, damit der Fahrgast alle Informationen bekommt. Vom Regionalverband in Auftrag gegebene Verbesserungen im Bus- und Bahnbereich werden intensiv in allen Marketingvarianten begleitet. Auf Antrag eines Verkehrsunternehmens können Zuschüsse für die Vermarktung der Veränderungen und Verbesserungen gewährt werden, sofern diese zielgruppenbezogen erfolgen und z. B. auch Anschlüsse an andere Verkehrsmittel beinhalten oder eine einheitliche Struktur der Fahrgastinformation aufweisen. Unterstützt werden auch Pilotprojekte aufgrund vom barrierefreien Zugang zu den Informationen.

Zudem soll 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, drei Kombi-Touren über drei Verbandsglieder und acht 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.

Außerdem sollte überprüft werden, ob die Einführung eines Fahrgastbeirates im Sinne eines Kundendialoges für einen persönlichen Austausch mit den Fahrgästen sinnvoll ist.

Zusammenfassend lassen sich folgende Marketingthemen und -maßnahmen festhalten:

- Vermarktung der Angebotsverbesserungen des regionalen ÖPNV-Angebotes
- Vermarktung neuer Bus- und Bahnverbindungen
- Vermarktung verbands- und landesgrenzenübergreifender Verbindungen und Tarife
- Vermarktung neuer Innovationen, wie z. B. Mobilitätsportal, Mobilitätsmanagement
- Information von Fahrgästen und potenziellen Kunden des ÖPNV
- Vermittlung eines positiven Images
- einheitliche Darstellung und Stärkung des Wiedererkennungswertes

Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Jährlich wird ein Marketingkonzept durch die EVU für ihre Netze erarbeitet und mit allen Aufgabenträgern eng abstimmt. Dies betrifft auch die daraus folgenden Teilkonzepte inklusive Budget. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen ihr Marketing eigenverantwortlich durch. Dies betrifft die Erstellung und Verteilung von Fahrplänen, Kundenzeitschriften, Vermarktung von Angebotsverbesserungen, ggf. Maßnahmen und Informationen bei Bauarbeiten und Schienenersatzverkehren, Teilnahme oder Durchführung von Informationsveranstaltungen u. v. m. Besonderer Wert wird auf die Vermarktung von Angebotsverbesserungen und die Prüfung der Nutzung sozialer Netzwerke wie z. B. Facebook und Twitter gelegt, da sie immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Verbundmarketing

Zielsetzung des Verbundmarketings ist es, mehr Fahrgäste für den ÖPNV und damit in Bussen und Bahnen zu gewinnen. Im Besonderen sollen auch die Tarife und das Fahrkartensortiment vermarktet werden. Ergänzend dazu sollen weitere benötigte Information für die Nutzung mit Bus und Bahn kommuniziert werden. Dafür soll der Verkehrsverbund eine Marketingstrategie und Marketingkonzepte neu aufstellen und mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger Regionalverband abstimmen.

Kundengarantien

Es soll zusammen mit dem Verkehrsverbund Region Braunschweig die Einführung von verbandsweit im ÖPNV gültigen Kundengarantien (Bsp. Pünktlichkeitsgarantie, Servicegarantie) geprüft werden, sowie sie schon bei der BSVG oder anderen Verkehrsverbänden üblich sind. Denkbar sind auch über alle Verkehrsträger des Umweltverbundes gültige Mobilitätsgarantien anzubieten.

E 9

Tarif

E 9.1

Verkehrsverbund Region Braunschweig

Am 1. November 1998 ist im Tarifgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig der Verbundtarif der Region Braunschweig (VRB-Tarif) in Kraft getreten. Das Verbundgebiet ist in 49 Tarifzonen unterteilt, die sich i. d. R. an den Gemeindegrenzen orientieren (Abbildung E9.1). Ergänzend sind zwei Tarifzonen (TZ 55 Hämelerwald, TZ 56 Dedenhausen) als „Grenzstationen“ mit Lage im Gebiet der Region Hannover eingerichtet, die eine Nutzung der verbundgrenzüberschreitenden Züge mit zwei Verbundfahrausweisen (VRB-Fahrausweis und GVH-Fahrausweis) ermöglichen. Des Weiteren ist auch Dollbergen in der Region Hannover als Tarifzone 51 definiert, sodass auf Buslinien aus dem Verbundgebiet bis zum Bahnhof Dollbergen der VRB-Tarif gilt.

Durch den Verbundtarif wird gewährleistet, dass Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen im Gebiet des Großraums Braunschweig mit einem Fahrschein durchgehend und unternehmensübergreifend genutzt werden können. Dies stellt eine elementare Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in der Region dar.

Der VRB-Tarif wird als günstigster Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans angeboten. Im SPNV ist er betreiberunabhängig zwischen allen Stationen im Verbandsgebiet sowie den „Grenzbahnhöfen“ zu anderen Verkehrsräumen anzuwenden. Linienverkehre im Bereich des PBefG, die ganz oder überwiegend Verkehrsleistungen im Verbandsgebiet erbringen, werden nur dann genehmigt, wenn die Anwendung des VRB-Tarifes sichergestellt ist. Für ein-/ausbrechende Linienverkehre, die nur einen geringen Teil der Verkehrsleistung im Verbandsgebiet erbringen,

wird für die Binnenverkehre im Verbandsgebiet eine an den Bedingungen des Verbundtarifes orientierte Regelung getroffen. Die Genehmigungsbehörde ist hier unter Berücksichtigung des § 8 Abs. 3 PBefG (z. B. im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes) gefordert, vor der Genehmigungserteilung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft sicherzustellen, dass alle relevanten Regularien und Modalitäten des Verbundes dem Antragsteller bekannt sind und von ihm akzeptiert werden. Durch diese Verfahrensweise ist ein reibungsloser Fortbestand des Verbundtarifs gesichert.

Für die Gestaltung des Verbundtarifes liegt die Verantwortung bei der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB). Die VRB GmbH wurde am 2. Dezember 2016 als Nachfolger der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH gegründet und setzt sich aus dem Regionalverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger sowie aus den im Verbandsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen zusammen. Die Unternehmensstruktur des VRB wird zukünftig, wie bisher auch, fortlaufend überprüft auf ihre Fähigkeit, den Verbundtarif und den ÖPNV allgemein zu stärken. In diesem Zusammenhang wird eine schrittweise Weiterentwicklung vom Verkehrsverbund hin zum Mobilitätsverbund angestrebt, als Motor der Verkehrswende, der alle umweltfreundlichen Verkehrsträger optimal verbindet.

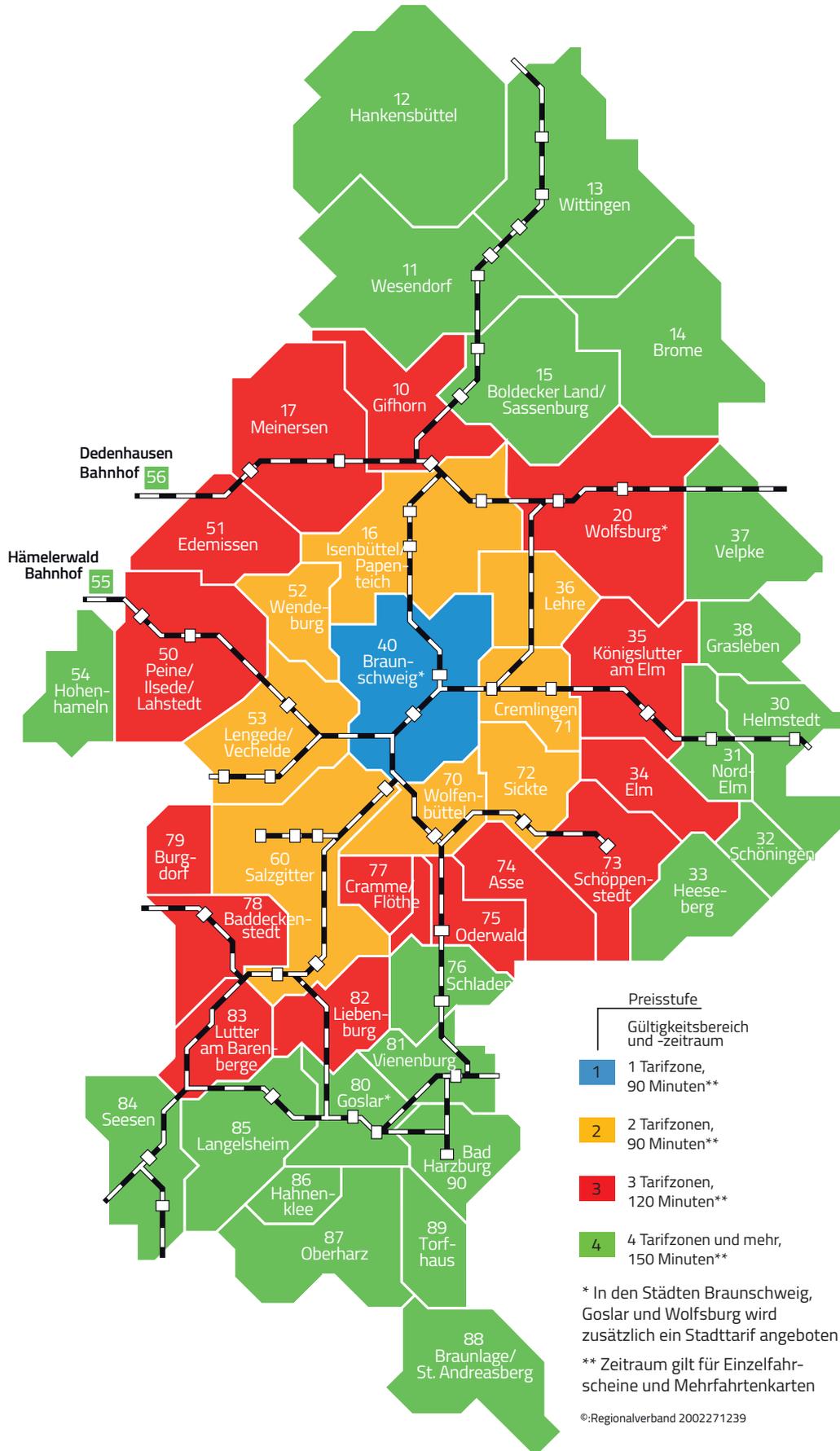
Neben den tariflichen Fragestellungen (Einteilung der Tarifzonen, Festlegung des Fahrscheinsortiments, Gestaltung der Fahrpreise, der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen) beschäftigt sich der Verkehrsverbund mit den Themenfeldern:

- Verbundmarketing und Presse- und Medienarbeit
- Entwicklung eines einheitlichen Vertriebssystems
- Erarbeitung von Leitlinien und Standards für ein einheitliches Fahrgastinformationssystem
- Qualitätsmonitoring
- Verbundabrechnung und Einnahmeaufteilung



E 9.1
Karte

Tarifzonenschema (ausgehend von Braunschweig)



Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Verbundtarifes erfolgt unter Beteiligung aller Verbundpartner in Arbeitskreisen der Verbundgesellschaft. Forderungen von politischer oder kommunaler Seite werden durch die Verbandsglieder an den Regionalverband herangetragen und von diesem in den Arbeitskreis eingebracht. Für den Zeitraum 2020 bis 2024 sollen verschiedene Themenkomplexe zur Weiterentwicklung des Verbundtarifes unter Einbeziehung gutachterlicher Begleitung untersucht werden (Auswahl):

- Einführung eines verbundweiten Sozialtickets
- Kombination vergünstigter Tickets
(einheitliches, verbundweit gültiges Mobilitätsticket für Leistungsempfänger, Schüler und Auszubildende)
- Einführung Kurzstreckenticket
- Ausweitung des Zeitkartenangebotes
(bspw. Wochenkarte für Pendler, Abo-Karte für Auszubildende, Mehrtageskarte für Gelegenheitspendler)
- Optimierung des Jobtickets
- Ausweitung und Vereinheitlichung des Angebotes von Kombitickets
(touristische Einrichtungen und kulturelle und sportliche Großveranstaltungen)
- Einführung eines 365 €-Jahrestickets
- Einführung eines Mobiltickets als preisgünstige Jahreskarte für jedermann als Pilotprojekt in einem kleinräumigen Gebiet zur Erforschung der Änderung des Mobilitätsverhaltens im ländlichen Raum
- Weiterentwicklung des Entfernungstarifs
- Einführung neuer Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden
- Prüfung einer kostenfreien Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen
- Einführung neuer digitaler Tarife (eTicket, Best-Price-Berechnung auf Basis von Check-in/Check-out, Check-in/Be-out oder Be-in/Be-out)

Die Einführung eines kostengünstigen Schüler-/Azubitickets zusammen mit dem Verkehrsverbund Region Braunschweig ist in Planung, wobei eine finanzielle Beteiligung von Land, Landkreisen, kreisfreien Städten und Regionalverband geprüft wird. Die Stadt Braunschweig hat ab dem Schuljahr 2019/2020 ein eigenes Schüler-/Azubiticket als Monatsticket (15,00 € für Stadttarif – Tarifzone 40) finanziert. Der Regionalverband strebt eine verbandsweite Lösung an und hat dafür ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches verschiedene Varianten (verschiedene zeitliche und räumliche Gültigkeit) finanziell bewertet. Diese Varianten werden in einem nächsten Schritt geprüft. Eine Einführung ist zum Schuljahr 2020/2021 geplant.

Ziel der Weiterentwicklung des Tarifsystems ist die Optimierung des Fahrkartenangebotes bzgl. Einfachheit und Transparenz, Leistungsgerechtigkeit, flexibler Nutzung und günstiger Tarife bei gleichzeitiger Erreichung einer steigenden Nutzerfinanzierung.

Niedersachsentarif

Der Niedersachsentarif (NITA) wurde am 9. Juni 2013 eingeführt. Er gilt seitdem außerhalb der bestehenden Verbände als gemeinsamer Nahverkehrstarif für alle Relationen innerhalb Nieder-

sachsens sowie für Fahrten zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg und löst in diesem Bereich den bisherigen Tarif der Deutschen Bahn AG sowie Haustarife von Eisenbahnverkehrsunternehmen ab. Die Einführung des Niedersachsentarifes erfolgte mit dem Ziel, den ÖPNV im Sinne der Fahrgäste attraktiver zu gestalten.

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 die in Niedersachsen verkehrenden EVU sowie die niedersächsischen Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und Regionalverband Großraum Braunschweig.

Der Niedersachsentarif ist primär ein SPNV-Tarif und gilt für verbundraumübergreifende Fahrten im SPNV innerhalb Niedersachsens und zwischen Niedersachsen, Bremen, Hamburg sowie Teilen Nordrhein-Westfalens (NRW). Durch die integrierte Anschlussmobilität kann am Start- und Zielbahnhof zusätzlich der ÖSPV genutzt werden. Seitens der NITAG ist vorgesehen, zukünftig auch die Nutzung des gesamten ÖSPV in den Niedersachsentarif zu integrieren.

Einen Sonderfall innerhalb des Tarifangebotes der NITAG stellt das Niedersachsenticket (NT) dar. Das NT ist ein relationsloser Fahrausweis, der zur Nutzung aller Nahverkehrszüge in Niedersachsen, Bremen und Hamburg sowie auf einzelnen Strecken in NRW berechtigt. Zudem wird es in verschiedenen Verbänden und Städten in Niedersachsen auch im ÖSPV anerkannt. Es wird als Ticket für eine Person bis fünf Personen ausgegeben und ist montags bis freitags ab 09:00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen sowie in den Sommerferien ganztägig gültig. Innerhalb des VRB kann das NT im genannten Zeitraum in allen Nahverkehrszügen sowie sämtlichen Bussen und Straßenbahnen genutzt werden. Außerdem bietet das NT Ermäßigungen bei Kooperationspartnern (Ausflugszielen). Darüber hinaus ist es möglich, das NT mit Ländertickets benachbarter Bundesländer zu kombinieren.

E 9.3

Tarif der Deutschen Bahn

Für Verbindungen im SPNV aus dem Gebiet des Regionalverbandes in andere Verkehrsräume außerhalb Niedersachsens und für alle SPNV-Verbindungen der DB Fernverkehr AG wird im Schienenverkehr der Tarif der Deutschen Bahn AG (DB-Tarif) angeboten. Dieser unterscheidet zwischen einem Nahverkehrstarif (Produktklasse C: S-Bahn/RB/RE) und einem Fernverkehrstarif (Produktklasse A: ICE, Produktklasse B: IC/EC). Mit diesem Tarif ist gewährleistet, dass Ziele außerhalb des Verbandsgebietes bis zum jeweiligen Endbahnhof 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 im Großraum Braunschweig. Es gibt jedoch eine Reihe von Angeboten, für die eine Anerkennungsregelung besteht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses NVP gelten folgende Regelungen:

Anerkennung des Nahverkehrstarifs (Produktklasse C): 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 fünf Personen. Das QDL berechtigt nur zur Nutzung des SPNV und wird entsprechend im Geltungsbereich des VRB nur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen anerkannt.

In den Bundesländern Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen werden darüber hinaus im Nahverkehr die vergünstigten Fahrausweise Regio120 (für Fahrten bis 120 km) und Regio120+ (für Fahrten über 120 km) angeboten. Diese gelten über die Landesgrenzen hinaus auch im Verbandsgebiet auf den

Strecken Wolfsburg – Oebisfelde, Braunschweig – Helmstedt – Marienborn und Goslar – Vienenburg – Stapelburg.

In den niedersächsischen Sommerferien gilt darüber hinaus das Sommerferienticket der Länder Niedersachsen und Bremen für Jugendliche bis 19 Jahre. Ebenso gilt auf dem Abschnitt Landesgrenze – Vienenburg – Goslar das sachsen-anhaltinische Schülerferienticket.

Der Harz-Berlin-Express (HBX) der abellio Rail Mitteldeutschland GmbH verkehrt an Freitagen sowie Wochenenden und Feiertagen von Berlin über Potsdam, Magdeburg und Halberstadt nach Goslar und zurück. Für Fahrten zwischen Berlin/Potsdam und dem Raum Magdeburg/Harz gilt ausschließlich der HBX-Tarif. DB-Fahrkarten und Verbundfahrtscheine werden auf dem Abschnitt Genthin – Magdeburg – Halberstadt – Goslar anerkannt.

Anerkennung des Fernverkehrstarifs (Produktklassen A und B): Für Fahrgäste mit Fernverkehrsfahrkarten, die 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. Im Großraum Braunschweig sind die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in die City-Ticket-Regelung einbezogen. Die City-Ticket-Regelung gilt darüber hinaus für den DB-Fahrausweis BahnCard 100, wobei hier alle innerstädtischen Fahrten in den City-Ticket-Tarifzonen integriert sind.

Weiterhin gibt es das Angebot 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 mit einer Strecke unter 100 km, 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.

Ergänzend ist festzuhalten, dass der Fernverkehrstarif (u. a. Flexpreise, Sparpreise und Super Sparpreise) der DB AG auch in den Nahverkehrszügen anerkannt wird.

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 auch gegen Zahlung eines Zuschlages nicht gestattet. Gleiches gilt für die Nutzung von ICE-Zügen, die seitens der DB grundsätzlich von der Nutzung mit Verbundfahrtscheinen ausgeschlossen sind.

Alle oben aufgeführten Anerkennungsregelungen sind durch vertragliche Vereinbarungen zwischen der DB und dem Verkehrsverbund geregelt. 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 wird ebenso angestrebt 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.

Die FlixBus GmbH bietet mit der Marke FlixBus auf verschiedenen Linien durch das Verbandsgebiet Fernverkehre im Linienbussektor an. Halte im Verbandsgebiet sind Braunschweig, Wolfsburg, Salzgitter-Lebenstedt, Peine, Wolfenbüttel, Helmstedt, Bad Harzburg, Goslar und Seesen. Des Weiteren wird unter der Marke FlixBus mit den Zuglinien FLX 10 (Berlin – Hannover – Frankfurt/Main – Stuttgart) und FLX 30 (Berlin – Hannover – Köln) der Bahnhof Wolfsburg Hbf im SPNV-Verkehr bedient. Alle Fahrten werden im Haustarif angeboten. Seitens des Regionalverbandes wird eine tarifliche

Kooperation mit dem ÖPNV angestrebt, um für den Fahrgast eine durchgängige Reisekette im ÖPV zu gewährleisten.

E 9.4

Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen

Region Hannover

Für verkehrsgebietsübergreifende Fahrten im SPNV besteht im Übergang zur Region Hannover (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 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.

In der Zusammenarbeit mit der Region Hannover und der LNVG wird eine Ausweitung der Übergangsregelungen auch unter dem Aspekt der Weiterentwicklung im Niedersachsentarif geprüft. Hierzu zählen eine Ausweitung des GVH-Regionaltarif im Landkreis Peine in Vechelde sowie Übergangstarife in Form eines „VRB-Regionaltarifes“, der auf den SPNV-Strecken Hannover – Gifhorn – Wolfsburg und Hannover – Peine – Braunschweig von den Stationen Lehrte, Immensen-Arpke und Dollbergen in das Verbundgebiet gültig ist. Analog ist vorstellbar, den GVH-Regionaltarif in den LK Goslar zu erweitern.

Ferner ist vorgesehen, Tickets des GVH-Regionaltarifs und des geplanten VRB-Regionaltarifs auch im ÖSPV am Zielort anzuerkennen (analoge Anwendung zur integrierten Anschlussmobilität im NITA). Dies gilt in der Gemeinde Edemissen sowohl für Relationen über die Kreisstadt Peine als auch über die Stationen Dollbergen und Dedenhausen in der Region Hannover und Meinersen/Ohof im benachbarten Landkreis Gifhorn.

Landkreis Hildesheim

Übergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim existieren aus dem Gebiet des VRB-Tarifs insbesondere aus den Gemeinden Hohenhameln, Ilsede und Lengede, dem Bereich Salzgitter, dem Bereich der Samtgemeinde Baddeckenstedt, den Städten Braunschweig und Wolfsburg sowie im Raum Seesen – Rhüden – Bockenem.

Die bestehenden Übergangsregelungen für Fahrten aus dem Großraum 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 Verkehrsverbundes in der Region Hildesheim wird die generelle Konzeptionierung von Übergangsregelungen zwischen dem Großraum Braunschweig und der Region Hildesheim als erforderlich angesehen. Durch ein einheitliches Konzept könnte den Fahrgästen eine eindeutige Botschaft vermittelt werden, inwieweit der ÖPNV im Übergangsgebiet 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.

Landkreis Göttingen/Landkreis Northeim/Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)

Zeitgleich mit der Einführung des Verbundtarifes der Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN) zum 1. April 1999 wurde ein „Übergangstarif Harz“ (ÜT Harz) eingeführt, um in einem ersten Schritt die Tarifgestaltung im Übergangsverkehr zwischen den Landkreisen Goslar und Landkreis Osterode am Harz (bis 31.10.2016, seit 01.11.2016: Landkreis Göttingen) zu regeln. Der Übergangstarif verbindet den VRB-Tarif mit dem VSN und gilt auf den Linien der im dortigen Raum operierenden Verkehrsunternehmen. 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 nicht am Übergangstarif Harz (ÜT-Harz) beteiligt. Für Fahrten zwischen VRB- und VSN-Gebiet gilt im SPNV der NITA.

Hinsichtlich dieser bereits entwickelten Übergangsregelung strebt der Regionalverband 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 soll eine generelle Neukonzeption des Übergangstarifs oder eine gegenseitige Anerkennung und damit verbundene Ausweitung des VRB- und VSN-Tarifs in den Übergangsbereichen geprüft werden.

Land Sachsen-Anhalt

Aktuell bestehen folgende Übergangsregelungen für einzelne Verbindungen zwischen dem Großraum Braunschweig und dem Bundesland Sachsen-Anhalt:

- Die Bahnhöfe Wolfsburg (TZ 20) und Helmstedt (TZ 30) sind für den SPNV auch Bestandteil des Verbundtarifes marego, sodass Fahrgäste aus dem Raum Magdeburg beide Städte mit dem marego-Tarif direkt erreichen können. Beide Bahnhöfe haben hierdurch auch die Funktion des Grenzbahnhofs, und SPNV-Fahrten zwischen dem VRB-Gebiet in Niedersachsen und dem marego-Tarifgebiet in Sachsen-Anhalt können mit einer Kombination der Verbundtarife durchgeführt werden.
- 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.
- Der marego-Tarif gilt auf folgenden ländergrenzüberschreitenden Buslinien (Betreiber: BördeBus):
 - Linie 633 Oschersleben – Hötensleben – Schöningen
 - Linie 666 Belsdorf – Wefensleben – Völpke – Harbke – Helmstedt
 - Linie 633 Grasleben – Weferlingen – Beendorf
- Für das VRB-Tarifgebiet überschreitende Verkehre im ÖSPV zwischen den Landkreisen Goslar und Wolfenbüttel und dem Landkreis Harz wird der Flächenzonentarif der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO) angewendet. Auf Linien der KVG nach Stapelburg kommt der VRB-Tarif zur Anwendung.

In der Harz-Region werden die vielfältigen Tarifgestaltungen aus Sicht des Regionalverbandes als überarbeitungsfähig angesehen. Hierbei sind die Schaffung eines allgemeinen Übergangstarifs zum Beispiel auf Basis des bereits bestehenden Übergangstarifes Harz (nur gültig im ÖSPV) oder eine vollständige Neukonzeption von Übergangsregelungen oder Tarifkooperationen für SPNV und ÖSPV denkbar. Die Konzeptionierung dieser Übergangsregelungen soll insbesondere die touristischen Verflechtungen

in der Harz-Region beachten, um vor diesem Hintergrund ein attraktives Tarifangebot zu entwickeln. Neben den touristischen Aspekten werden auch Pendlerbeziehungen in den Fokus genommen.

Über die verkehrlichen Beziehungen zwischen dem VRB und dem Landkreis Harz hinaus ist die Harz-Region auch für Touristen aus den verbleibenden Räumen Niedersachsens und Sachsen-Anhalts interessant. Zusammen mit der LNVG, der NASA und dem Landesamt für Bau und Verkehr Thüringen wird eine Ausweitung der Gültigkeit des jeweiligen Ländertickets auf die gesamte Harz-Region untersucht („Länderticket plus Harz“). Außerdem wurde im LK Goslar das aus den LK Harz und Mansfeld-Südharz bekannte Harzer Urlaubs-Ticket (HATIX) für einen Pilotzeitraum von 2020 bis 2022 eingeführt. Damit können Übernachtungsgäste mit Kur-/Gästebeitrag übergreifend im gesamten Harz (Ausnahme: LK Nordhausen) die Straßenbahnen und Regional- und Stadtbusse nutzen. Der LK Göttingen (nur Gebiet des Altkreis Osterode) führt zeitgleich das HATIX mit dem LK Goslar zum 1. Januar 2020 ein. Eine Ausweitung auf die gesamte Harz-Region (inklusive LK Nordhausen) wird genauso angestrebt wie eine Integration des SPNV.

Eine Ausweitung der Ländertickets von Niedersachsen und Sachsen-Anhalt in das jeweilige benachbarte Bundesland soll in Zusammenarbeit mit der LNVG und der NASA neben der Harzregion auch für weitere Grenzgebiete (Altmark, Börde) untersucht werden.

Landkreis Celle

Für das VRB-Gebiet überschreitende 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. Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen dem Großraum Braunschweig und dem Landkreis Celle wird derzeit kein akuter Handlungsbedarf für eine weitergehende Konzeption von Übergangsregelungen gesehen.

Landkreis Uelzen

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.

Für Zeitkarteninhaber im Landkreis Uelzen hat seit dem Fahrplanwechsel 2019/2020 der HVV-Tarif Gültigkeit. Seitens des Regionalverbandes wird die Einrichtung eines Grenzbahnhofes Bad Bodenteich oder Wittingen geprüft, die Pendlern aus dem Verbundgebiet in den Landkreis Uelzen die Nutzung des ÖPNV mit Verbundfahrausweisen ermöglicht.

Für sämtliche hier aufgeführten möglichen Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des Regionalverbandes liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der VRB sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbänden der benachbarten Regionen getroffen werden.

Vertrieb

Neben einem leicht verständlichen Tarifsystem, einem breiten Fahrtenangebot und einer aktuellen Fahrgastinformation ist ein einfacher Zugang zu Fahrkarten für Reisende ein wesentlicher Grund zur Nutzung des ÖPNV. Deshalb ist es das Ziel des Regionalverbandes, den Bewohnern und Besuchern des

Großraum Braunschweigs über verschiedene Wege einen unkomplizierten Zugang zu den verschiedenen Tarifen des ÖPNV zu gewährleisten. Als SPNV-/ÖSPV-Aufgabenträger setzt er den Rahmen und die Strategie für ein einheitliches Vertriebssystem im gesamten Großraum fest.

Der einzelne Verkaufsvorgang, also der Betrieb der Vertriebsinfrastruktur, wird von den Verkehrsunternehmen oder Vertriebsdienstleistern wahrgenommen. Für eine leichtere Zugänglichkeit ist der Fahrkartenvertrieb darauf ausgerichtet, dass es irrelevant ist, bei welchem Verkehrsunternehmen die Fahrkarte gekauft wird. Innerhalb des gewählten Tarifsystems (u. a. VRB-Tarif, Niedersachsentarif, DB-Tarif) erkennen die ÖPNV-Verkehrsunternehmen in ihren Verkehrsmitteln Regionalzug, Straßenbahn und Stadt-/Regionalbus die Fahrkarten gegenseitig an, sodass lediglich ein Kaufvertrag (Ticketkauf) und ein Beförderungsvertrag (Beförderung) zwischen dem Fahrgast und den verschiedenen Unternehmen zustandekommt. Somit sind in diesem Vertriebssystem Umstiege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Linien ohne weiteren Ticketkauf möglich.

Wie in allen Lebensbereichen wird auch der Fahrkartenverkauf im ÖV seit einigen Jahren von der Digitalisierung bestimmt. Der Regionalverband wird mit einem Mix aus klassischen und modernen Vertriebskanälen den Wünschen und Gewohnheiten der unterschiedlichen Nutzergruppen (Altersgruppen, Gelegenheitsnutzer, Vielfahrer, ÖPNV-Neueinsteiger u. a.) gerecht werden und in den nächsten Jahren schrittweise ein einheitliches modernes Vertriebssystem aufbauen.

Personenbedienter Vertrieb

E 10.1

In den Ober- und Mittelzentren des Verbandsgebiets betreiben die lokalen Stadtbusunternehmen auf eigene Initiative in den Innenstädten Kundenzentren, in denen das gesamte Fahrkartensortiment des VRB angeboten wird. Der Regionalverband verpflichtet darüber hinaus über die Verkehrsverträge die EVU zum Betrieb stationärer personenbedienter Vertriebsstellen. So finden sich in Braunschweig Hbf, Goslar, Helmstedt und Wolfsburg Hbf DB Reisezentren, welche neben VRB-Fahrkarten auch Nahverkehrsfahrkarten für Bahnfahrten in ganz Deutschland und Fernverkehrstickets zu allen Zielen Europas verkaufen. Um Wartezeiten für Nahverkehrskunden spürbar kürzer zu gestalten, wurden in den DB Reisezentren Braunschweig Hbf und Wolfsburg Hbf neue Wartemarkensysteme eingerichtet, die Nahverkehrskunden bevorzugen.

An zahlreichen kleineren Stationen bzw. in deren Nähe sorgen DB-Agenturen sowie private Vertriebsagenturen (z. B. „Rosenthal Tickets&More“ in Peine und Bad Harzburg) für den personenbedienten Verkauf von VRB-Fahrkarten und SPNV-Fahrkarten für Fahrten zu allen Zielen Deutschlands. Am Bahnhof Gifhorn wird dieser Vertrieb durch das enno-Servicecenter gewährleistet.

Anfang 2019 wurde am Bahnhof Salzgitter-Lebenstedt eine Mobilitätszentrale durch die KVG Braunschweig mbH in neuen Räumlichkeiten eröffnet. Neben dem Vertrieb des kompletten Verbundsortiments werden im Rahmen einer DB-Agentur auch SPNV- und Fernverkehrsfahrscheine verkauft.

Für Stammkunden bieten die einzelnen Tarifyhaber eine umfassende Betreuung durch ihre Abo-Servicecenter an. Die Abo-Zentrale des VRB wird von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH betrieben (Zeitkarten Nahverkehr innerhalb des Verbandsgebiet). Die Transdev Service GmbH mit Sitz in Neubrandenburg gewährleistet den Abo-Kundenservice des Niedersachsentarifs (Zeitkarten Nahverkehr vom Verbandsgebiet in andere Regionen von Niedersachsen/Bremen/Hamburg). Für Abo-Zeitkarten des DB-Tarifs (u. a. BahnCard 100, DB-Streckenzeitkarten Fernverkehr, DB-Streckenzeitkarten Nahverkehr nach Sachsen-Anhalt/Thüringen/Hessen) zeichnet sich die DB Vertrieb GmbH in Frankfurt am Main verantwortlich.

Der Regionalverband ist bestrebt, möglichst flächendeckend personenbediente Verkaufsstellen anzubieten, damit eine persönliche Beratung und ein einfacher Verkaufsvorgang ohne Nutzung digitaler

Hilfsmittel in Anspruch genommen werden kann. Da es aber insbesondere an kleineren Stationen zunehmend schwieriger wird, geeignetes Personal oder Unternehmer für selbstständig arbeitende Vertriebsagenturen zu finden, hat der Regionalverband die Einrichtung von DB Videoreisezentren durch Vertriebsdienstleister DB Vertrieb GmbH aufgenommen. Die modernen Automaten werden via Videotelefonie von Mitarbeitern der DB Vertrieb in Braunschweig gesteuert und stehen in Königslutter, Schladen und Vienenburg direkt an den Stationen. Der Beratungsvorgang erfolgt für den Fahrgast analog dem DB Reisezentrum, wohingegen der Bezahlvorgang durch Geldeinwurf oder Kartenzahlung dem Kauf am Fahrkartenautomaten entspricht. DB Videoreisezentren haben sich bei den Fahrgästen etabliert und erfahren eine hohe Akzeptanz. Durch diese Vertriebsinnovation kann die persönliche Beratung auch in ländlichen Regionen aufrechterhalten werden.

In den älteren Straßenbahnen ohne Fahrkartenautomaten an Bord sowie in den Bussen erfolgt der Fahrkartenerwerb beim Fahrpersonal. Da hier nur ein begrenztes Sortiment ohne Beratung verkauft werden kann und der Verkaufsprozess zu Verzögerungen im Betriebsablauf führt, ist es Ziel des Regionalverbandes, die digitalen Vertriebskanäle weiter zu stärken und den Fahrerverkauf zu verringern. Des Weiteren soll zusammen mit den Bus-VU der Fahrerverkauf von Tickets des Niedersachsentarifes geprüft werden.

Neben dem Fahrerkauf besteht für Fahrgäste in städtischen Bereichen auch die Möglichkeit, die Fahrkarte an Vorverkaufsstellen nahe den Haltestellen (Kioske, Buchhandlungen, Touristenbüros etc.) zu erwerben.

E 10.2

Vertrieb über Fahrausweisautomaten

Im Auftrag des Regionalverbandes werden an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Verbandsgebiet Fahrkarten über Fahrkartenautomaten vertrieben. In Niedersachsen dürfen Reisende Regionalzüge nur mit gültiger, entwerteter Fahrkarte betreten. Es befinden sich daher keine Fahrkartenautomaten in den Zügen. Eine Ausnahme stellen die abellio-Züge aus Goslar und Wolfsburg Richtung Sachsen-Anhalt dar, die dem Vertriebskonzept des Bundeslandes Sachsen-Anhalt zugeordnet sind.

An allen Verkehrsstationen im Verbandsgebiet steht mindestens ein Fahrkartenautomat, der die vollständigen VRB- und NITAG-Sortimente sowie Fahrkarten im SPNV zu allen Zielen Deutschlands verkauft. Die DB-Automaten verkaufen darüber hinaus auch DB-Fernverkehrstickets (ICE/IC), Rail&Fly-Fahrkarten und vorreservierte Veranstaltungstickets (Bahn-Tix). Ausnahme sind einige DB-Automaten in Peine und Wolfsburg Hbf, welche keine Nahverkehrstickets verkaufen. An diesen Stationen stehen jedoch Automaten anderer Verkehrsanbieter zum Erwerb von Nahverkehrstickets bereit.

Der Regionalverband arbeitet zusammen mit den Eisenbahnunternehmern als Betreiber der Automaten an einer einheitlichen und nutzerfreundlichen Software und Hardware, die es Fahrgästen ermöglicht, schnell zur optimalen Fahrkarte zu gelangen.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat in allen niederflurigen Straßenbahnen Fahrkartenautomaten eingebaut, die das komplette Sortiment des VRB und der Niedersachsentickets verkaufen und damit den Fahrerverkauf in den Straßenbahnen ablösen.

An den Bushaltestellen im Verbandsgebiet und in den Fahrzeugen der Stadt- und Regionalbusunternehmen soll die Einrichtung von Fahrkartenautomaten zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV-System geprüft werden.

Digitaler Vertrieb

Die Digitalisierung ermöglicht einen Fahrkartenverkauf via PC (Ausdruck von Online-Tickets am PC) sowie den Erwerb einer digitalen Fahrkarte via Smartphone. Daneben werden international auch Chipkarten getestet, die verschiedene Leistungen wie Parktickets, Nutzerkarten für Bike-/Carsharing und Rabattkarten im Einzelhandel mit ÖPNV-Fahrkarten kombinieren. Auch Best-Price-Lösungen, bei denen digital der günstigste Preis nach genutzten Fahrten abgerechnet wird, werden von Verkehrsunternehmen weltweit getestet.

Die Fahrkarten des Niedersachsentarifs (u. a. Niedersachsenticket) werden digital als Handy-Ticket über die Smartphone-App „DB Navigator“ und als Online-Ticket zum Selbstaussdrucken auf www.bahn.de vertrieben. Des Weiteren wird seit 2019 ein eigener Online-Shop bei der Niedersachsentarif GmbH betrieben, der darüber hinaus als White-Label-Lösung den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Betrieb auf betriebseigenen Homepage angeboten wird. In diesem Online-Shop der NITAG werden die Fahrplanauskünfte für SPNV und ÖSPV sowie der Verkauf des Landstarifes angeboten.

Der DB-Tarif (u. a. für Fahrten zwischen Bundesländern und im ICE/IC) wird digital über www.bahn.de als Online-Ticket zum Selbstaussdrucken sowie papierlos in der Smartphone-App „DB Navigator“ als Handy-Ticket angeboten.

Im Status-quo wird der VRB-Tarif (u. a. Einzelticket Preisstufe 4) digital nur über den Online-Shop der BSVG (www.verkehr-bs.de) vertrieben, wobei die Fahrkarten per Post einige Tage später zugeschickt werden. Fahrkarten des Stadttarifes Braunschweig werden darüber hinaus per E-Mail zum Selbstaussdrucken versendet bzw. können papierlos über die Smartphone-App der BSVG erworben werden.

Die VRB plant derzeit ein eigenes E-Ticketing aufzubauen, welches ein Verkauf aller VRB-Fahrkarten über die VRB-App und die VRB-Homepage (www.vrb-online.de) gewährleistet. Dabei sollen Zugangsbarrieren abgebaut werden und eine retrospektive Fahrpreisberechnung geprüft werden. Der Regionalverband unterstützt dieses Ziel des Verkehrsverbundes inhaltlich und finanziell.

Darüber hinaus hält der Regionalverband die Strategie für zielführend, den VRB-Tarif (potenziellen) Fahrgästen über möglichst viele digitale Vertriebswege anzubieten und so Zugangsbarrieren unmittelbar abzubauen. Insbesondere für Neubürger, Geschäftsreisende und Touristen, die mit dem VRB-Tarif im Großraum Braunschweig (noch) nicht vertraut sind, stellt der digitale Vertrieb des VRB-Tarifs über bekannte Online-Shops und Apps einen erleichterten Zugang zum ÖPNV dar. Diese Vertriebsstrategie verfolgen auch die NITAG und die EVU in Niedersachsen. Der Regionalverband wird sich daher dafür einsetzen, dass der VRB-Tarif kurzfristig im Sinne einer besseren vertrieblichen Kundenorientierung auch in den Online-Shops der NITAG und der DB Vertrieb GmbH angeboten wird. Darüber hinaus soll der VRB-Tarif in die bundesweit etablierte Smartphone-App „DB Navigator“ integriert werden. Diese App enthält mittlerweile mehr als 30 Tarif-/Verkehrsverbünde und deckt somit mehr als ein Drittel der deutschlandweiten Tarif-/Verkehrsverbünde ab. Von den benachbarten Verbänden sind bisher der Hamburger Verkehrsverbund, der Niedersachsentarif, der Großraum-Verkehr Hannover und der Magdeburger Regionalverkehrsverbund eingebunden. Der Regionalverband wird die Integration des VRB-Tarifs in die digitalen DB-/NITAG-Vertriebswege inhaltlich und finanziell vorantreiben.

Des Weiteren wird der Regionalverband auch die Entwicklung weiterer bundesweiter digitaler Initiativen im ÖPNV-Vertrieb verfolgen und nach erfolgreicher Prüfung die Integration des VRB-Tarifs in diesen Vertriebskanälen umsetzen, um den Fahrgästen weitere Möglichkeiten zum einfachen, schnellen und problemlosen Erwerb anzubieten. Zu den Projekten zählen u. a. das HandyTicket Deutschland der HanseCom (bisher 16 Verbünde), das eTicket Deutschland des VDV (bisher 19 Verbünde) und das easyGo der TAF mobile (bisher vier Verbünde).

E 10.4

Verbundtickets inklusive

Ein weiterer Weg des einfachen, transparenten und gerechten Vertriebes von Bus- und Bahnfahrkarten ist die Integration von Verbundtickets in bestehende Fern-/Nahverkehrstickets der Eisenbahn. So besteht für ICE-/IC-Fahrkarten über 100 km in den Städten Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter ein City-Ticket-Angebot, das zu einer innerstädtischen Vorlauf- bzw. Anschlussfahrt innerhalb einer Preisstufe berechtigt. Die lokalen Bus-/Tramunternehmen bekommen anteilig Einnahmen aus diesem City-Ticket.

Das Niedersachsenticket der NITAG gilt automatisch als Verbund-Netzkarte im VRB-Tarif, wohingegen die 2019 eingeführte integrierte Anschlussmobilität der regulären Niedersachsentarif-Fahrkarten nur in der Zone des Start-/Zielbahnhofes des VRB-Gebietes Gültigkeit besitzt. Der Regionalverband strebt an, die integrierte Anschlussmobilität auf das gesamte Verbundnetz auszuweiten, um somit eine Vereinheitlichung und Attraktivitätssteigerung des Tarifangebotes zu erreichen.

Des Weiteren soll mit der Region Hannover über eine Integration von Busfahrten am Start-/Zielort des GVH-Regionaltarif verhandelt werden. Der GVH-Regionaltarif gilt bisher für Pendler in den Regionalzügen zwischen der Region Hannover und den Bahnhöfen Vöhrum und Peine (RE60/70) bzw. Meinersen, Leiferde, Gifhorn und Calberlah (RE30). Dieser soll auf die Nutzung des ÖSPV vor Ort ausgeweitet werden.

E 11

Betrieb, Service

Die Kundenorientierung hat bei den Verkehrsunternehmen in der Region einen hohen Stellenwert. Zahlreiche Sachverhalte werden in Richtlinien, Empfehlungen, Dienstanweisungen und weiteren freiwilligen Maßnahmen geregelt und umgesetzt. Im laufenden Betrieb gibt es trotzdem Situationen, in denen die Fahrgäste ein kundenorientierteres Verhalten erwarten. So ist z. B. die Information bei Störungen und Verspätungen im Betriebsablauf im SPNV aktuell teilweise nicht vorhanden, widersprüchlich oder unverständlich.

Vor dem Hintergrund, dass in diesem NVP die Belange mobilitätseingeschränkter Personen in besonderen Maße berücksichtigt werden, werden im Folgendem einige Maßnahmen aufgeführt, die vor allem diesen Personengruppen helfen und auch für alle anderen Fahrgäste hilfreich sind.

Information

- Einrichten einer Servicestelle und eines Beschwerdemanagements mit einheitlicher Rufnummer
- einheitliche Rufnummer für die Anforderung differenzierter Bedienungsweisen
- rechtzeitige umfassende Information bei Störungs- und Verspätungsfällen
- barrierefreier Zugang zu allen Verkaufsstellen und Informationsstellen

Unterstützung

- Schulung des Personals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen
- Mobilitätstraining für mobilitätseingeschränkte Personen

Sicherheit

- Einsatz von Sicherheitspersonal im Eisenbahnbereich (Abendstunden, nachts, besondere Ereignisse)
- Ausstieg (vor allem in den Abend- und Nachtstunden) auch zwischen den Haltestellen für kürzere Fußwege ermöglichen

Verlässlichkeit

- keine Abfahrt vor der fahrplanmäßigen Zeit
- Gewährleistung der Anschlusssicherheit
- zeitgerechtes Einrichten eines Busnot- bzw. Schienenersatzverkehrs
- Ersatzfahrzeuge müssen derselben Kategorie angehören wie das geplante Fahrzeug
- Zugbildung einhalten/ausreichend Sitzplätze vorhalten
- Gezielter Einsatz der barrierefreien Bus- und Stadtbahnfahrzeuge (z. B. im Wechsel mit älteren, nicht barrierefreien Fahrzeugen) in Abstimmung mit den Behindertenverbänden
- jeder Bus soll an der vorgesehenen Stelle halten (keine Überholungen an der Haltestelle)
- Sicherstellung einer unverzüglichen Instandsetzung von defekten Aufzügen für eine verlässliche Nutzbarkeit der vorhandenen barrierefreien Teile im Netz

Innovationen**E 12**

An dieser Stelle werden einige laufende und abgeschlossene Projekte vorgestellt. Weitere Projekte werden sich in der Laufzeit des NVP ergeben.

Ein wichtiges laufendes Projekt ist das Projekt Echtzeit, in dem die Busse so ausgestattet werden, dass deren Standort und darauf aufbauend Ankunftszeiten ermittelt werden können. Ebenso können mit diesen Informationen die Auskunftsmedien gezielt genutzt werden. In diesem Zusammenhang sind auch Fahrgastinformationssysteme an stark frequentierten Haltestellen vorgesehen (siehe auch Kapitel E7).

Ein weiteres Projekt ist das Projekt E-Ticketing, bei dem der Fahrscheinerwerb auf elektronischem Wege erfolgt, was den Bezahl- und Abrechnungsaufwand verringert (siehe auch Kapitel 10.3).

Im Februar 2019 endete der Probetrieb des EcoBus im Oberharz. Der EcoBus sollte als flexible Bedienform eine Mobilitätsalternative zum Pkw darstellen. Die Disposition der eingesetzten Fahrzeuge erfolgte über Telefon und Apps. Der Fahrgast wurde an virtuellen Haltestellen abgeholt, geworben wurde mit „Sie sind die Haltestelle“.

Differenzierte Bedienungsweisen**E 13**

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 bis 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 fünf bis acht 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 Bedienung im Großraum Braunschweig

Im Großraum 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 Verbundfahrchein akzeptiert. Für AST-Fahrten ist allerdings ein Komfortzuschlag zu entrichten, was zu einem relativ hohen Fahrpreis und einer geringen Nutzungsquote führt. Kein Komfortzuschlag ist für Anruf-Linientaxen und Rufbusse zu entrichten. Noch bestehende AST-Fahrten sollen deshalb sukzessive in ALT-Fahrten umgewandelt werden.

Auf den insgesamt etwa 270 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 Mobili-

tätsanbietern durch eine zentrale Plattform verbessert. Ein einheitliches Marketingkonzept kann darüber hinaus Barrieren zur Nutzung differenzierter Bedienungsweisen mindern.

Einsatz von Bürgerbussen

Im Großraum Braunschweig existieren derzeit zwei aktive Bürgerbusse. Darüber hinaus gibt es in einigen Gebietskörperschaften Überlegungen für ein Bürgerbusangebot.

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

Grundsätzlich sollten aus Sicht des Regionalverbandes 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 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 Regionalverband 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. Es wird ausreichendes Fahrpersonal benötigt, 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.
- Bei der Vermarktung des Angebotes kann ggf. das VU und/oder der Regionalverband unterstützend tätig werden.

Flankierende Maßnahmen

Neben den in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen werden die Nutzung und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes von weiteren externen Größen beeinflusst. In diesem Kapitel werden

dazu die Themenfelder Fahrradverkehr, ergänzende Dienstleistungen, E-Mobilität und Schülerverkehr vertieft.

E 14.1

Fahrradverkehr

Der Fahrradverkehr etabliert sich immer stärker als eigenständige Verkehrsart mit eigenem Verkehrsnetz und Dienstleistungen. Damit stärkt der Fahrradverkehr den Umweltverbund umfassend und stellt auch für den ÖPNV eine ideale Ergänzung dar, vor allem in der Zu- und Abbringerfunktion zu den Verkehrsstationen und Haltestellen. Dem wird in diesem NVP dadurch Rechnung getragen, dass Aussagen zu B+R-Anlagen mit u. a. gesicherten Abstellanlagen an den Stationen und Haltestellen aufgenommen sind. Zusätzlich sind Hinweise aufgenommen, dass von der Kommune für eine sichere Fahrradnutzung auf dem Weg zur Station bzw. Haltestelle zu sorgen ist.

Ziel ist es, Anreize zu setzen mit dem eigenen Fahrrad bis zu Station oder Haltestelle zu fahren, um anschließend den ÖPNV zu nutzen. So wird der Erschließungsbereich der Station bzw. Haltestelle gegenüber der fußläufigen Erreichbarkeit deutlich erweitert vor allem, wenn elektrisch betriebene Fahrräder genutzt werden.

Eine weitere Möglichkeit Fahrradverkehr und ÖPNV in einer Wegekette zu verbinden, ist die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des ÖPNV. Möglichkeiten bieten sich durch die Mitnahme von Standardrädern oder Falträdern. Hier sind allerdings die beschränkten Kapazitäten und Ansprüche der anderen ÖPNV-Kunden zu beachten.

E 14.2

Ergänzende Dienstleistungen

Neben den ÖPNV-Fahrtenangeboten können ergänzende Dienstleistungen unterstützen oder neue Kundengruppen ansprechen. Einige Möglichkeiten werden hier beispielhaft aufgeführt. So können u. a. (ehren- oder hauptamtliche) Begleitpersonen mobilitätseingeschränkte Menschen in der Nutzung des ÖPNV unterstützen.

Weiter kann durch die Schulung von (potenziellen) Kunden Hemmschwellen abgebaut werden, wie sie z. B. bei der Einführung neuer Fahrkartenautomaten oder Umstellung des Bezahlsystems auftreten können.

Hilfreich bei der Ansprache potenzieller Kunden kann auch der Einsatz von Mobilitätsscouts sein. Interessierte Bürgerinnen und Bürger werden vom Verkehrsbetrieb geschult und treten als Multiplikatoren vor Ort auf. Sie sollen Ansprechpartner vor Ort sein und das ÖPNV-Angebot vermitteln sowie Orientierung geben.

E 14.3

E-Mobilität

Der Bereich der E-Mobilität wird derzeit intensiv diskutiert und unterschiedlichste Anwendungsmöglichkeiten und Förderprogramme werden initiiert. Schwerpunkt ist hierbei im ÖPNV die Umstellung von Bussen auf Elektroantriebe.

Demgegenüber bzw. ergänzend dazu würde im Großraum Braunschweig die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken neue Eisenbahnverbindungen und kürzere Fahrzeiten ermöglichen und dadurch das SPNV-Angebot in der Region noch attraktiver und wirtschaftlicher machen. Aussagen dazu sind im Kapitel E4.1 aufgenommen.

Bei Elektrobussen lässt sich derzeit noch nicht erkennen, welches (Lade-)System sich durchsetzen wird. Aktuell werden in der Region lokale Lösungen umgesetzt.

Als erster konkreter Schritt zur Elektromobilität verweist der Regionalverband auf die Anwendung der EU-Richtlinie „Clean-Vehicle“, laut der ab 2025 mind. 45 % aller Busse bei öffentlichen Auftraggebern mit elektrischem Antrieb ausgeschrieben werden.

Neben dem elektrisch betriebenen ÖPNV hat die Nutzung elektrisch betriebener Fahrräder auch im Rahmen dieses NVP als Zu- und Abbringerverkehr zu Stationen und Haltestellen eine hohe Bedeutung (siehe Kap. E14.1).

Schülerverkehr

E 14.4

Der ÖPNV im Großraum Braunschweig ist stark von der Schülerbeförderung geprägt. Dies wirkt sich insbesondere auf das ÖPNV-Verkehrsangebot im ländlichen Raum aus, weshalb das Fahrtenangebot auf den Buslinien meist stark auf die Schulstandorte und die Anfangs- und Endzeiten des Unterrichts ausgerichtet ist. Aber auch in den verdichteten Stadtgebieten sind Taktverdichtungen oder gesonderte Schülerverkehrsfahrten vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit notwendig.

Rechtsgrundlagen der Schülerbeförderung

Die Trägerschaft für die Schülerbeförderung liegt im Großraum Braunschweig bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Sie haben sich nach § 109 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) „unabhängig von ihrer Aufgabe als Schulträger darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen“. § 114 NSchG regelt weitergehend die Kriterien für die Schülerbeförderung. Absatz 2 Satz 1 schreibt fest, dass die Träger der Schülerbeförderung über die Mindestentfernung zwischen Wohnung und Schule bestimmen, von der ab die Beförderungs- oder Erstattungspflicht besteht. Nach Satz 2 haben sie „dabei die Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler und die Sicherheit des Schulweges zu berücksichtigen“. Auf dieser Grundlage erlassen die Landkreise und kreisfreien Städte Satzungen über die Schülerbeförderung, welche u. a. die Anspruchsberechtigungen, Mindestentfernungen, zumutbare Schulwegzeiten und Wartezeiten bestimmen.

Weitere Einzelheiten regelt der Runderlass des Kultusministeriums des Landes Niedersachsen vom 20. Dezember 2013 (RdErl. d. MK v. 20.12.2013-36.3-82 000). Der Erlass räumt unter Ziffer 5 dem Schulvorstand die Entscheidungsspielräume ein, nach § 38 a Abs. 3 Nr. 1 NSchG über die Inanspruchnahme hinsichtlich der folgenden Punkte zu entscheiden:

- Nr. 1 „Fünftagewoche“
- Nr. 2.2 „Dauer der Unterrichtsstunden“ und
- Nr. 2.7 und 2.8 „Staffelung der Unterrichtszeiten“.

Unter Punkt 2.5 – 2.8 sind darüber hinaus wesentliche Zuständigkeiten und organisatorische Voraussetzungen des Schulvorstands festgelegt:

„2.5 Die Unterrichtszeiten sind mit dem Träger der Schülerbeförderung abzustimmen. Vor der Festlegung der Unterrichtszeiten sind die zuständigen Eltern- und Schülervertretungen rechtzeitig zu hören.

2.6 Bei der Abstimmung von Unterrichtszeiten und Fahrplänen ist zwischen den pädagogischen Erfordernissen, der Belastungsfähigkeit der Schülerinnen und Schüler und den Belangen der Schülerbeförderung abzuwägen.

2.7 Eine Staffelung der Unterrichtszeiten nach Unterrichtsstunden oder Fahrtzeiten des Verkehrsmittels kann wesentlich zu einer sparsamen und dennoch leistungsfähigen Organisation der Schülerbeförderung beitragen. Entsprechenden Wünschen der Träger der Schülerbeförderung ist bei der Festlegung der Unterrichtszeiten zu folgen, wenn damit die Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung

deutlich verbessert wird, die Belastung der Schülerinnen und Schüler zumutbar bleibt und keine wesentlichen pädagogischen Erfordernisse unberücksichtigt bleiben. Lehnt ein Schulleiternrat die geplante Staffeln ab, entscheidet die zuständige Schulbehörde.

2.8 Der Unterrichtsbeginn kann zum Zwecke der Staffeln der Anfangszeiten bis auf 07:30 Uhr vorgezogen werden. Bei der Festlegung des Unterrichtsbeginns ist ebenso wie bei der Festlegung des Unterrichtsendes auf die Schulwegzeiten (einschließlich der Wartezeiten) Rücksicht zu nehmen.“

Schülerbeförderung und gesamtheitliche ÖPNV-Planung

Die Schülerbeförderung wird zwischen dem jeweiligen Träger der Schülerbeförderung, dem Schulträger und den Schulen abgestimmt sowie mit den örtlichen Verkehrsunternehmen koordiniert und geplant. Auf Entwicklungen in den Schulstrukturen und bei den Schulanfangs- und -endzeiten können Träger der Schülerbeförderung und Schulträger/Schulen direkter reagieren und Auswirkungen auf die Schülerbeförderung bei Änderungen im Verkehrsangebot besser beurteilen. Der Regionalverband ist an diesen Abstimmungen und Planungen beteiligt und wirkt auf diese ein, sofern sich Fahrplanänderungen auf die Vernetzung und/oder Gesamtstruktur des öffentlichen Verkehrsangebotes auswirken.

Ziel einer gesamtheitlichen ÖPNV-Planung ist u. a. die Koordination von Schülerverkehrsströmen und allgemeinen Mobilitätsanforderungen, um möglichst Vorteile für alle Verkehrsbedürfnisse über den öffentlichen Nahverkehr zu erzielen. Mit einer Staffeln der Unterrichtszeiten (Schulanfangs- und endzeiten) können sowohl wirtschaftliche als auch verkehrsplanerische Vorteile erzeugt werden. Fahrtenangebote sollen sich ergänzen und Nachfragespitzen abgemildert werden. Den in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Zielen und planerischen Vorgaben stehen oftmals die Erfordernisse der Schülerbeförderung entgegen, weshalb der Regionalverband zusammen mit den Trägern der Schülerbeförderung die o. g. Möglichkeiten untersuchen wird. Die betroffenen Schulen/Schulträger sind dabei in diesen Prozess einzubeziehen.



- A Leitbild und langfristige Planungen
- B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren
- C Planungsgebiet
- D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV
(Qualitätsanforderungen)
- E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV
- F Finanzierung und Förderung**

F Finanzierung und Förderung

F 1 Finanzierungsquellen

Dem Regionalverband Großraum Braunschweig stehen zur Bewältigung seiner Aufgaben als Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV und der Finanzierung seines Verwaltungspersonals verschiedene Finanzierungsquellen zur Verfügung, die zweckgebunden eingesetzt und nachgewiesen werden müssen. Das Land Niedersachsen fördert den Ausbau von Bushaltestellen, Stadt- und Straßensystemen, Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen (z. B. Stellplätze für Park+Ride und Bike+Ride), Omnibusbetriebshöfen, Bürgerbussen, sonstigen ÖPNV-Linienbussen sowie Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und zur Echtzeitinformation. Zusätzlich wird der Betrieb von Landesbuslinien und die Einrichtung von Mobilitätszentralen unterstützt.

Der Regionalverband setzt als Aufgabenträger seine verfügbaren Finanzmittel zur Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen (siehe F2.1), von RegioBus-Betriebsleistungen (siehe F2.2), Investitionen in die Infrastruktur (siehe F3), der Förderung von Verbänden und Marketing (siehe F4) sowie zur Förderung von Innovationen (siehe F5) ein.

F 1.1 Finanzmittel von den Verbandsgliedern

Die Verbandsglieder finanzieren wesentliche Aufgaben des Regionalverbandes durch die Verbandsumlage. Ein Teil der Verbandsumlage wird, neben anderen Aufgaben wie Radverkehr, Verkehrsentwicklungsplanung und Regionalentwicklung, auch zur Finanzierung von RegioBus-Leistungen verwendet.

Weiterhin werden durch bilaterale Refinanzierungsverträge zwischen dem Regionalverband und den Verbandsgliedern weitere RegioBus-Leistungen finanziert. Tabelle F.1.1 gibt einen Überblick über die Höhe der Zahlungen.

F 1.1 Tabelle

Finanzierungsquellen der RegioBus-Leistungen

Finanzierungsquelle	2020	2021	2022	2023	2024
Verbandsumlage (anteilig für ÖSPV)	3,5 Mio. €	3,5 Mio. €	3,5 Mio. €	3,6 Mio. €	3,6 Mio. €
Refi-Verträge	3,9 Mio. €	4,1 Mio. €	4,3 Mio. €	4,5 Mio. €	4,7 Mio. €
Summe	7,4 Mio. €	7,6 Mio. €	7,8 Mio. €	8,1 Mio. €	8,3 Mio. €

F 1.2 Finanzmittel von Bund und Land

Der Bund stellt auf Grundlage des RegG (vom 27.12.1993, aktueller Stand 23.12.2016) einen Anteil der Steuermittel aus dem Mineralölsteueraufkommen den Ländern zur Finanzierung des ÖPNV (insb. des SPNV) zur Verfügung. Nach der RegG-Revision 2016 (wirksam zum 01.01.2016) wurden die Finanzmittel aufgestockt, neu verteilt und bis 2031 festgeschrieben, inklusive einer Dynamisierungsrate von durchschnittlich 1,8% pro Jahr. In Tabelle F1.2./1 sind die vom Bund insgesamt und speziell dem Land Niedersachsen bereitgestellten Finanzmittel dargestellt.

Finanzmittel vom Bund/Land Niedersachsen

F 1.2/1
Tabelle

Höhe RegG-Mittel	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Bund	7,3 Mrd. €	8,6 Mrd. €	8,8 Mrd. €	8,9 Mrd. €	9,1 Mrd. €	9,2 Mrd. €
Land Nds	627 Mio. €	748 Mio. €	764 Mio. €	778 Mio. €	794 Mio. €	809 Mio. €

Das Land Niedersachsen verteilt nach festen Schlüsseln, welche im NNVG festgehalten sind, die RegG-Mittel an die einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger. Auf Initiative der drei Oberbürgermeister von Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter, der Landtagsabgeordneten des Großraums Braunschweig und des Regionalverbandes wurden der Verteilungsschlüssel für die § 7 (1) NNVG-Mittel (SPNV-Betrieb) zugunsten unserer Region angepasst. Der Großraum Braunschweig konnte nachweisen, dass Nachholbedarf in seiner Region besteht und er gewillt ist, durch viele Projekte und Maßnahmen den ÖPNV voranzubringen. Die NNVG-Revision 2016 (wirksam zum 01.01.2017) beinhaltet aber auch eine Kommunalisierung der 45 a PBefG-Mittel (neu § 7 a NNVG-Mittel), die die Aufgabenverantwortung für die Verteilung der Ausgleichszahlungen an die Busunternehmen an die ÖSPV-Aufgabenträger überträgt. Die Busunternehmen werden damit durch das Anbieten von rabattierten Fahrausweisen für Schüler entschädigt. Weiterhin ging mit der NNVG-Revision auch ein neuer Finanzmitteltopf (§ 7 b NNVG) einher für die ÖSPV-Aufgabenträger, der Finanzmittel zur Stärkung des ländlichen Raumes zur Verfügung stellt. Im Gegenzug müssen die ÖSPV-Aufgabenträger alle zwei Jahre dem Land einen umfassenden Qualitätsbericht liefern, in dem Fortschritte bei der ÖPNV-Entwicklung verdeutlicht werden.

Des Weiteren behält das Land Niedersachsen einen Teil der RegG-Mittel und verwendet es zur Förderung von Projekten und Maßnahmen (u. a. Fahrzeugbeschaffung, Förderung Verbundausweitungen/NITAG, Haltestellenausbau).

Der Regionalverband erhält Finanzmittel zugewiesen aus § 7 (1) NNVG (SPNV-Betriebsleistungen), aus § 7 (4) NNVG (Personal/Verwaltung), aus § 7 (5) NNVG (ÖSPV-Betrieb, Marketing, Infrastruktur, Innovationen), aus § 7 a NNVG (Ausgleich für Rabattierung Schülerkarten) und § 7 b NNVG (Stärkung des ländlichen Raumes). In der Tabelle F 1.2/2 sind die RegG-Mittel des Regionalverbandes in der Höhe nach diesen Töpfen aufgeteilt.

RegG-Mittel des Regionalverbandes

F 1.2/2
Tabelle

Höhe RegG-Mittel des Regionalverbandes	2015	2020	2021	2022	2023	2024
§ 7 (1) NNVG	55,4 Mio. €	87,6 Mio. €	89,4 Mio. €	91,1 Mio. €	92,9 Mio. €	94,7 Mio. €
§ 7 (4) NNVG	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €
§ 7 (5) NNVG	8,1 Mio. €	9,7 Mio. €	9,9 Mio. €	10,1 Mio. €	10,3 Mio. €	10,5 Mio. €
§ 7 a NNVG	0 €	16,7 Mio. €	16,7 Mio. €	16,7 Mio. €	16,7 Mio. €	16,7 Mio. €
§ 7 b NNVG	0 €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €
Summe	64,6 Mio. €	118,2 Mio. €	120,2 Mio. €	122,1 Mio. €	124,1 Mio. €	126,1 Mio. €

Nach den Einnahmenpositionen werden in den nächsten Kapiteln die einzelnen Ausgabenpositionen erläutert.

Das Land Niedersachsen fördert zusätzlich den Ausbau von Bushaltestellen, Stadt- und Straßenbahnsystemen, Verknüpfungsanlagen ÖSPV/SPNV an Bahnstationen (z. B. Stellplätze für Park+Ride und Bike+Ride), Omnibusbetriebshöfen, Bürgerbussen, sonstigen ÖPNV-Linienbussen sowie Maßnahmen

zur ÖPNV-Beschleunigung und zur Echtzeitinformation. Zusätzlich wird der Betrieb von Landesbuslinien und die Einrichtung von Mobilitätszentralen unterstützt.

F 1.3

Nutzerfinanzierung, weitere Finanzierungsquellen

Die im öffentlichen Nahverkehr entstehenden Kosten, hier insbesondere die Betriebskostendefizite bei den Verkehrsunternehmen, werden neben öffentlichen Zuschüssen auch durch die Nutzer (Fahrgäste) getragen in Form von Fahrscheinkäufen.

Im Rahmen der geplanten VRB-Tarifstrukturreform wird auch geprüft werden zwischen Regionalverband, dem Verkehrsverbund, den Verkehrsunternehmen und den Verbandsgliedern, inwieweit diese Nutzerfinanzierung zurückgefahren oder ausgeweitet werden soll.

Weiterhin werden bundesweit momentan neue Modelle der ÖPNV-Finanzierung diskutiert, die auch andere Begünstigte eines attraktiven ÖPNV (Anwohner, Unternehmen) und Nutzer umweltunfreundlicherer Verkehrsmittel (Fahrer und Halter von Autos mit Diesel-/Benzintrieb) an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Auch diese neuen Modelle werden vom Regionalverband in den nächsten Jahren geprüft werden.

F 2

Kosten für Betriebsleistungen

Der größte Ausgabeposten für den Regionalverband sind die Finanzierung von Betriebsleistungen im ÖPNV. 80 % der Aufwendungen des Regionalverbandes werden für Zuschusszahlungen an SPNV- oder ÖSPV-Verkehrsunternehmen ausgegeben. Diese Zuschusszahlungen vom Regionalverband sind nicht die einzige, aber eine wichtige Einnahmequelle für die Verkehrsunternehmen.

F 2.1

Kosten für den SPNV-Betrieb

Rund die Hälfte aller Aufwendungen des Regionalverbandes gehen als Zuschusszahlungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der Region SPNV-Linien betreiben (DB Regio Nord, DB Regio Südost, WestfalenBahn, metronom, erixx und abellio Rail Mitteldeutschland). Im Rahmen der Bruttoverträge mit Anreizsystem, welche der Regionalverband zusammen mit benachbarten Aufgabenträgern mit den EVU abgeschlossen hat, wirken sich Fahrgeldeinnahmen zuschussmindernd für die Höhe der Zahlungen der Aufgabenträger aus.

Die ausgeschriebenen SPNV-Netze verlaufen in der Regel in den Zuständigkeitsbereichen mehrerer Aufgabenträger. Die Aufgabenträger teilen sich die Finanzierung und das Vertragscontrolling anteilig auf.

Die meisten Kostenpositionen der Zuschusszahlungen wurden vom EVU im Rahmen des Vergabeverfahrens angeboten und über die Vertragslaufzeit kalkuliert. Einige Kostenpositionen, wie bspw. die Trassen- und Stationsentgelte, sind durchlaufende Positionen für die EVU. Die Höhe der Trassen- und Stationsentgelte bestimmen die Preissysteme der DB AG als Betreiber der Infrastruktureinrichtungen. Die Dynamisierungsrate wurde im Rahmen der ERegG-Novellierung auf die einzelnen Höhen der länderspezifischen Steigerungsraten bei den RegG-Mitteln gedeckelt, sodass die Infrastrukturkosten nicht mehr überproportional steigen können. Vertragsstrafen und Pönalen wegen Schlecht-/Nichtleistung wirken sich auch nachträglich auf die Zuschusszahlungen aus und werden entsprechend verrechnet.

Durch das erstmalige Ausschreiben der Teilnetze im Wettbewerb konnte der Regionalverband zwischen Dezember 2013 und Dezember 2018 die Zuschusszahlungen über alle Netze deutlich senken. Diese Wettbewerbserfolge und die erhöhten Finanzmittelzuweisungen von Bund und Land führten

bereits in den letzten Jahren zu zahlreichen Mehrbestellungen (Einführung 60-Min-Takt täglich als Grundangebot, 30-Min-Takt Mo–Fr im Zulauf auf die Oberzentren) und werden auch in den nächsten Jahren zu zusätzlichen Angebotsausweitungen führen.

In der mittel- und langfristigen SPNV-Finanzplanung werden neben dem bestehenden SPNV-Angebot und den geplanten Mehrbestellungen die jährlichen Preissteigerungen und geplanten Qualitäts-/Serviceverbesserungen einbezogen, wie bspw. die Erhöhung der Zugbegleitquote und die Einführung von WLAN- und Entertainmentsystemen. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass ab Dezember 2025 schrittweise die zweite Ausschreibungswelle der SPNV-Netze wirksam wird. Bundesweite Erfahrungen zeigen auf, dass es bei erneuten Ausschreibungen zu deutlich erhöhten Zuschusszahlungen seitens der Aufgabenträger kommt. Auf Seiten des Regionalverbandes werden für diesen Fall Rücklagen aufgebaut.

Tabelle F2.1 gibt einen Überblick über die geplanten Aufwendungen im SPNV-Betrieb.

SPNV-Finanzierung

	2015	2020	2021	2022	2023	2024
SPNV-Betrieb	59,5 Mio. €	79,5 Mio. €	85,4 Mio. €	86,7 Mio. €	87,5 Mio. €	92,0 Mio. €

F 2.1
Tabelle

Kosten für den ÖSPV-Betrieb

Der Regionalverband, 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. Die Finanzierung erfolgt bei den kommunalen Verkehrsunternehmen (BSVG, WVG, KVG und Stadtwerke Goslar) über öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA). Für die privaten Busunternehmen hat der Regionalverband eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 erarbeitet. Die allgemeine Vorschrift (aV) zu Höchsttarifen trat am 1. Januar 2012 in Kraft und wurde am 1. Januar 2015 aktualisiert.

Ziel der Systematik aus aV und Refinanzierungsverträgen ist die dauerhafte Sicherung des Verbundtarifs für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung, keinen höheren als den vom Regionalverband vorgegebenen Tarif nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung anzuwenden.

Die aV wird als Vertrag zwischen Unternehmen, die Linienverkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erbringen, und dem Regionalverband als zuständiger Behörde geschlossen. Die aV regelt die Erstattung von Mindereinnahmen im regionalen Busverkehr durch die Anwendung des einheitlichen Verbundtarifes Region Braunschweig (VRB Tarif) für alle Fahrgäste als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Die aV wurde als Vertrag mit allen privaten Busunternehmen im VRB Tarif vereinbart, um mit den Vertragspartnern eine transparente, einvernehmliche und beihilferechtskonforme Ausgleichsregelung zu treffen.

Der Finanzierungsbedarf über die aV ergibt sich aus der fortgeschriebenen Kosten-Erlös-Situation der Verkehrsunternehmen. Die Ausgleichsleistungen werden vom Regionalverband als Vorauszahlung geleistet, um die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Zur Finanzierung der sich aus der aV ergebenden Verbindlichkeiten stehen dem Regionalverband die Verbandsumlage und die Regionalisierungsmittel nach § 7 (5) NNVG und § 7 (b) NNVG zur Verfügung. Die Verbandsumlage wird durch erschließungsbezogene Refinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Regionalverband und seinen

F 2.2

Verbandsmitgliedern geregelt. Seit dem 1. Januar 2017 werden Regionalisierungsmittel auch für die Finanzierung von Aufstockungen im Bereich der RegioBus-Leistungen verwendet.

Tabelle F2.2 zeigt die geplanten Aufwendungen des Regionalverbandes an die VU im ÖSPV-Betrieb getrennt nach aV und öDA.

F 2.2 Tabelle

ÖSPV-Finanzierung (aV und öDA)

	2020	2021	2022	2023	2024
Verpflichtungen des Regionalverbandes an die VU aus der aV	15.382.587	15.848.563	16.337.838	16.851.576	17.391.001
Verpflichtungen des Regionalverbandes an die VU aus öDA	12.173.244	12.223.564	12.274.465	12.322.688	12.371.392
Gesamtzahlung	27.555.831	28.072.127	28.612.303	29.174.264	29.762.393

Die Finanzierung der Kosten für den ÖSPV-Betrieb erfolgt über die Verbandsumlage sowie die Regionalisierungsmittel nach den §§ 7 (5), 7 a und 7 b des NNVG.

F 3

Kosten für Investitionen

Der Regionalverband hat in den letzten beiden Jahrzehnten aufgrund geringerer finanzieller Möglichkeiten seine vorhandenen Ressourcen insbesondere zum Ausgleich von Betriebskostendefiziten und zur Planung der RegioStadtBahn verwendet. Mit Beginn des Regionalbahnkonzeptes 2014+ (RBK 2014+) und dem Aufstellen des NVP 2016 wurde ein Neustart bei der Infrastrukturfinanzierung eingeleitet.

Der Regionalverband beteiligt sich in Zusammenarbeit mit dem Bund, dem Land Niedersachsen und der DB an der Finanzierung von Streckenaus-/neubauten, sowie -reaktivierungen, und Stationsaus-/neubauten sowie -reaktivierungen. Außerdem bietet der Verband seit 2017 mit einer Ko-Finanzierung den Kommunen Unterstützung beim Ausbau von Stadtbahn-/Bushaltestellen.

F 3.1

Kosten für SPNV-Streckenaus-/neubau

Planung, Bau und Betrieb der Strecken des SPNV erfolgen durch die DB Netz AG, wobei Neu- oder Umbauten auf Grundlage der jeweilig gültigen Richtlinien und der betriebsnotwendigen Erfordernisse umgesetzt werden.

Ausbau Weddeler Schleife

Der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife wird insgesamt ca. 150 Mio. € kosten, die sich Bund, Land Niedersachsen und Regionalverband teilen werden. Die Finanzierung der Planung in den Leistungsphasen (Lph) 3 bis 4 teilen sich Land und Regionalverband, wobei das Land 75% der Kosten trägt und der Regionalverband 25%. Die Finanzierung der Lph 5 bis 9 werden sich Bund, Land und Regionalverband abhängig der Aufteilung von Fern-/Güter-/Nahverkehrsnutzen bei der Standardisierten Bewertung teilen.

Sonstige Streckenaus-/neubauten

Mit Stand Ende 2018 werden folgende Maßnahmen betrachtet:

- Nordharzkonzept
- Reaktivierung Harvesse-Braunschweig für den SPNV
- DB Netz-Maßnahmen im Zusammenhang mit der Station Braunschweig-West
- DB Netz-Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Braunschweig Hbf und Gifhorn-Stadt

Für diese Maßnahmen gibt es bisher weder Kostenermittlungen noch Vereinbarungen.

Kosten für den SPNV-Stationsaus-/neubau

F 3.2

Alle in den letzten zehn Jahren nicht aus-/neugebauten Verkehrsstationen im Verbandsgebiet finden sich bereits in Finanzierungsprogrammen des Bundes oder Landes oder es ist geplant, neue Programme aufzusetzen. Ziel ist es, jede Station im Verbandsgebiet in den nächsten zehn Jahren barrierefrei ausgebaut und auf den technisch neuesten Stand gebracht zu haben.

Bei den NiaZ-Programmen handelt es sich um gemeinsame Programme zwischen DB Station&Service und dem Land Niedersachsen. Der Regionalverband hat jeweils die Vorplanungen finanziert, um eine zügigere Umsetzung der Umbaumaßnahmen zu gewährleisten. Die restlichen Kosten trägt der Regionalverband zu 10 % und Land und DB zu jeweils 50 %.

Bei den Zukunftsinvestitionsprogrammen (ZIP) werden zwischen Bund und Regionalverband Vereinbarungen zu kleineren Stationen getroffen.

Bei der Stationsoffensive handelt es sich um ein bundesweites Programm der DB Stations&Service, in dem die Planung und der Bau neuer Stationen vereinbart werden.

Bei den Programmen RBK 2014+ fördert das Land mit 75 % aus GVFG-Bundesmitteln. Die restlichen 25 % trägt der Regionalverband.

Die Tabelle F3.2 zeigt eine Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete und den prognostizierten Anteil des Regionalverbandes an den Projektgesamtkosten (Planungs-/Baukosten).

F 3.2

Tabelle

Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete

Arbeitspaket	Station	Anteil Regionalverband absolut
Ohne Arbeitspaket, bereits vor 2000 modernisiert	Peine Weddel Leiferde Calberlah Fallersleben Wolfenbüttel Schladen Wolfsburg Hbf Inselbahnsteige	Projekte sind abgeschlossen (vor 2000)
NiaZ 1	Schandelah Königslutter Vechelde Vöhrum Helmstedt Goslar	Projekt ist abgeschlossen (2004–2007) ca. 1,0 Mio. €
NiaZ 2	Seesen Vienenburg SZ-Ringelheim	Projekt ist abgeschlossen (2012–2015) ca. 800.000 €
NiaZ 3	Braunschweig-Gliesmarode Braunschweig Hbf Wittingen Gifhorn-Stadt Gifhorn Bad Harzburg	ca. 3,0 Mio. € (2016–2022)
RBK 2014+, Paket 1	Wolfsburg Hbf, Gleise 1 und 9 Rötgesbüttel	ca. 4,0 Mio. € (2014–2020)
RBK 2014+, Paket 2	Weddel, Bahnsteigverlängerung	
RBK 2014+, Paket 3	Triangel Münchehof	
ZIP	Meine Knesebeck Wahrenholz Schöppenstedt Börßum Oker Schandelah (barrierefreier Zugang) Langelsheim	ca. 3,0 Mio. € (ab 2018)
ZIP Planungsvorrat LPh 1–4	Meinersen Lengede-Broistedt Woltwiesche	
ZIP Planungsvorrat LPh 1–2	SZ-Immendorf SZ-Watenstedt SZ-Lebenstedt	
Stationsoffensive	Braunschweig-West Braunschweig-Bienrode Braunschweig-Leiferde Isenbüttel Wolfsb. Heinrich-Nordhoff-Straße Salzgitter-Thiede Wolfenbüttel-Wendessen	ca. 5,0 Mio. € (ab 2019)
Einzelvereinbarungen	Helmstedt Bahnsteigverlängerung Schandelah Bahnsteigverlängerung	ca. 300.000 € (2016–2018)



Fortsetzung: Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete

Arbeitspaket	Station	Anteil Regionalverband absolut
geplante Einzelvereinbarungen	Langelsheim Baddeckenstedt Dettum Schönewörde Vorhop Frellstedt	ca. 1,0 Mio. €
Zur Auflassung vorgesehen	Neudorf-Platendorf	

Kosten für ÖSPV-Haltestellen und Umfeld**F 3.3**

Die Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet sind verantwortlich für die Planung, den Bau und die Finanzierung des Aus-/Neubaus von Bushaltestellen und deren Umfeldern (Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern). Darüber hinaus ist die BSVG als Betreiber der Braunschweiger Stadtbahn auch für die Planung, den Bau und die Finanzierung des Aus-/Neubaus der Stadtbahnhaltestellen zuständig. Der Aus-/Neubau wird somit auf Initiative und unter Federführung der Städte und Gemeinden, bzw. der BSVG, veranlasst. Auf Antrag gewährt das Land Niedersachsen eine Förderung von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten unter Verwendung von RegG-Mitteln und GVFG-Mitteln.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig beteiligt sich wiederum mit dem vom Land gem. § 7 NNVG zugewiesenen Mittel anteilig an der Finanzierung von:

- ÖSPV-Vorhaben, die von den Gebietskörperschaften im Verbandsgebiet sowie den von diesen beauftragten kommunalen Verkehrsunternehmen bei der LNVG als Förderprojekt beantragt, bewilligt und realisiert werden und von der Verbesserung der Qualität und des Service im ÖPNV dienen. Voraussetzung für eine Förderung durch den Regionalverband ist eine Förderung dieser Vorhaben durch Landesmittel.

Für das Haushaltsjahr 2018 wurden bis September insgesamt ca. 724.000 € per Zuwendungsbescheid bewilligt. Für die Folgejahre sind jeweils 2 Mio. € für diesen Bereich der Investitionen vorgesehen.

- Projekte für Fahrradabstellanlagen, für die eine Ko-Finanzierung nach Nr. V Punkt 4 Abs. II der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und Öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie)“ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 22. Juni 2016 beantragt wird.
- ÖSPV-Projekten aus Fördermitteln des EFRE nach den Förderkriterien des Landes.

Der Regionalverband übernimmt bis zu 50 % des bei den Zuwendungsempfängern verbleibenden Eigenanteils an den als zuwendungsfähig bewilligten Ausgaben bis zu einer Obergrenze von 50.000 € (netto). Bei einer Übersteigerung dieses Betrages ist ein Beschluss der Gremien des Regionalverbandes erforderlich.

In welcher Höhe von den Gebietskörperschaften Fördermittel des Regionalverbandes in den nächsten Jahren in Anspruch genommen werden, kann nicht vorausgesagt werden. Aus den § 7 (5) NNVG-Mitteln werden pro Jahr ca. 2,5 Mio. € zur Ko-Finanzierung von ÖSPV-Infrastrukturinvestitionen im Haushalt bereitgehalten.

F 3.4

Kosten für digitale Vorhaben

Im Rahmen der ÖSPV-Förderung wurden in 2018 Mittel für zwei Projekte des Verkehrsverbundes Region Braunschweig bewilligt. Für ein Projekt zur Erneuerung und Erweiterung der Fahrplanauskunftsflächen in Web und App wurden im August per Zuwendungsbescheid Mittel in Höhe von 433.500 € als nicht rückzahlbare Zuwendung zur Projektförderung bewilligt. Die Förderquote liegt bei 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für das Projekt zur Einführung eines digitalen Vertriebssystems im Verkehrsverbund Region Braunschweig wurde ebenfalls im August per Zuwendungsbescheid eine nicht rückzahlbare Zuwendung zur Projektförderung in Höhe von 326.250 € bewilligt. Auch hier liegt die Förderquote bei 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Beide Projekte enden im Haushaltsjahr 2020.

Im Rahmen des regionsweiten Echtzeitprojektes übernimmt der Regionalverband zu 50 % des bei den Zuwendungsempfängern verbleibenden Eigenanteils an den als zuwendungsfähig bewilligten Ausgaben. Das Gesamtvolumen des Echtzeitprojektes (Teilprojekt DFI-Anzeiger) beträgt 11.291.975 €, der 12,5%ige Anteil des Regionalverbandes beträgt planungsgemäß 1.490.246,64 €, es verbleibt ein Eigenanteil in gleicher Höhe für die Antragsteller.

Weiterhin wurde eine Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs – „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen“ zum 1. März 2018 in Kraft gesetzt. Über diese Förderrichtlinie stehen für die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen sowie die Kommunen des Verbandsgebietes jährlich Mittel in Höhe von 100.000 € zur Verfügung, um durch den Einsatz von neueren Techniken die Fahrgastinformation an den Zugangsstellen zu unterstützen.

Weiter werden die Mittel zur Planung und Förderung von Investitionen für internetbasierte Buchungs- und Zugangssysteme für abschließbare Fahrradabstellsammlanlagen genutzt.

Für Erhebungen zur landesweiten Haltestellendatenbank zum Thema Barrierefreiheit wurden für das Jahr 2019 Mittel in Höhe von 215.000 € eingeplant, für die Folgejahre ist für den Erhaltungsaufwand jeweils ein Betrag in Höhe von 15.000 € vorgesehen.

Für die Fahrzeugausstattung im ÖPNV wurden für 2019 300.000 € und die Folgejahre 200.000 € p. a. bereitgestellt. Hierunter fallen z. B. Förderungen für automatische Fahrgastzählsysteme, technische Lösungen zur Implementierung von Barrierefreiheit und WLAN in Fahrzeugen des ÖPNV.

Zum Aufbau eines regionalen Mobilitätsmanagements werden für die Jahre 2019 bis 2022

1,4 Mio. € vorgesehen. Die Förderung aus dem Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) beträgt max. 600.000 €, somit verbleibt ein Eigenanteil von 900.000 € beim Regionalverband.

Für die oben genannten Maßnahmen und Förderprogramme werden Finanzmittel nach § 7 (5) und § 7 b NNVG verwendet.

F 3.5

Busbeschaffung

Busneubeschaffungen werden von den Bus-Verkehrsunternehmen durchgeführt. Das Land Niedersachsen und der Bund haben Förderprogramme von Bus- und Stadtbahnneubeschaffungen aufgelegt, die genutzt werden. Weiterhin beteiligen sich die Bus-Verkehrsunternehmen und deren Gesellschafter an der Finanzierung. Es sind Ersatzbeschaffungen und Neubeschaffungen für Fahrplanausweitungen geplant in den nächsten Jahren.

Stadtbahnbeschaffung

Stadtbahnneubeschaffungen werden von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH für Ihr Stadtbahnnetz durchgeführt. Das Land Niedersachsen und der Bund haben Förderprogramme von Bus- und Stadtbahnneubeschaffungen aufgelegt, die genutzt werden. Weiterhin beteiligt sich die Braunschweiger Verkehrs-GmbH und die Stadt Braunschweig an der Finanzierung von neuen Stadtbahnen, die im Rahmen von Ersatzbeschaffungen und dem Stadtbahnausbauprogramm geplant sind.

F 3.6

Kosten für Tarif, Vertrieb und Marketing

F 4

Finanzbedarf für Tarif, Vertrieb und Marketing

F 4.1

Der Regionalverband ist durch die aktive Mitwirkung an der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH an der Weiterentwicklung des Tarif- und Vertriebssystems sowie bei der Gestaltung des Verbundmarketings beteiligt. Des Weiteren setzt er in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein aufgabenträgerbezogenes Marketing um, in das die Politik sowie das Land Niedersachsen und die Landkreise und Kommunen einbezogen werden.

Die Finanzplanung für diese Aufgabenbereiche ist in Tabelle F4.1 differenziert nach Maßnahmenpaketen aufgeführt. Die Finanzierung dieser Kosten erfolgt über die Regionalisierungsmittel nach § 7 (5) und § 7 b NNVG.

Finanzierung Tarif, Vertrieb und Marketing

F 4.1
Tabelle

Maßnahme	2020	2021	2022	2023	2024
Marketing für ÖPNV-Maßnahmen	400.000 €	400.000 €	400.000 €	500.000 €	500.000 €
Gesellschafterbeitrag VRB	1.015.000 €	1.030.000 €	1.046.000 €	1.067.000 €	1.088.000 €
Gesellschafterbeitrag NITAG	81.000 €	82.000 €	83.000 €	84.000 €	85.000 €
NITAG – Fahrplaner App	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €
VRB – App/E-Ticketing	400.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
VRB – Tarifstrukturreform	25.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
Buchungsplattform AST/ALITA	50.000 €	50.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
Förderung VRB-EAV	100.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
Sonstige tarifliche Maßnahmen (Schüler-/Touristen-/Sozial-/Kombitickets)	360.000 €	365.000 €	370.000 €	375.000 €	380.000 €
Summe	2.443.000 €	2.019.000 €	2.011.000 €	2.138.000 €	2.165.000 €

Für zukünftige vergünstigte Verbundtarife (Bsp. rabattiertes Mobilitätsticket für Leistungsempfänger, Schüler und Auszubildende) ist vorgesehen, zur Auslotung von Finanzierungsmöglichkeiten an das Land Niedersachsen heranzutreten. Des Weiteren soll die Einführung neuer Tarifprodukte auf Basis einer einvernehmlichen Zustimmung aller Verbandsglieder erfolgen, sodass sich diese nicht auf einzelne Verbandsräume beschränken.

F 4.2

Finanzbedarf für verbandsübergreifende 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 Regionalverband und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen. Die Erfahrungen aus dem GVH-Regionaltarif in den Verbandslandkreisen Gifhorn und Peine 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 Regionalverbandes.

F 5

Förderprogramme

F 5.1

Förderungen von Echtzeitinformationen im Verbandsgebiet

Im Rahmen des Gesamtprojektes „Echtzeitfahrgastinformation“ erhält der Regionalverband Großraum Braunschweig Förderungen für das Teilprojekt DFI (Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger) von der LNVG.

Für das zweite Teilprojekt zur Fahrzeugausstattung mit Bordrechnern und Monitoren erhält der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH als Zuwendungsempfänger die Förderung ebenfalls von der LNVG.

F 5.2

Förderung „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen“

Der Regionalverband gewährt nach Maßgabe der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben des ÖPNV – „Innovationen an ÖPNV-Zugangsstellen“ – Zuwendungen zur Implementierung baulich-technischer Maßnahmen für eine flächendeckende Anwendung neuer Technologien zur Fahrgastinformation an Haltestellen im Großraum Braunschweig. Ergänzend zu den Maßnahmen des Echtzeitprojektes, und auch zur Erreichung der Barrierefreiheit bis 2022, werden neue Technologien gefördert. Bewusst werden seitens des Fördergebers keine konkreten Maßnahmen für neue Technologien aufgelistet, um den Wettbewerb der guten Ideen zu fördern. Antragsberechtigt sind die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen für ihr jeweiliges Konzessionsgebiet sowie die Kommunen im Verbandsgebiet. Die Förderung erfolgt im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Anteilsfinanzierung mit einer Quote von maximal 75% der bewilligten zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für die Finanzierung dieser Förderprogramme werden insbesondere Finanzmittel nach § 7 b NNVG genutzt.

Förderung von automatischen Fahrgastzählssystemen in ÖSPV-Fahrzeugen

F 5.3

Der Regionalverband fördert auf Basis der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für automatische Fahrgastzählssysteme in ÖSPV-Fahrzeugen im Verbandsgebiet. Da der Regionalverband in der kontinuierlichen Erfassung der Fahrgastnachfrage in den Fahrzeugen des ÖSPV die grundlegende Voraussetzung für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sieht, können Zuwendungen an die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen für konzessionierte Linien und den in diesem Zusammenhang eingesetzten Fahrzeugen bewilligt werden. Die Zuwendungen werden im Rahmen der Projektförderung als nicht rückzahlbare Anteilsfinanzierung mit einer maximalen Quote von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt.

Bildquellenverzeichnis

- 3 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 4 iStockphoto.com (LightFieldStudios)
- 36 iStockphoto.com (andresr)
- 52 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 56 Andreas Greiner-Napp
- 63 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 117 Jan Sieg
- 127 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 137 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 153 Westfalenbahn GmbH
- 157 Jan Sieg
- 163 iStockphoto.com (Deklofenak)
- 248 Braunschweiger Verkehrs-GmbH
- 347 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 361 iStockphoto.com (romrodinka)
- 389 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 391 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 393 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 395 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 397 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 399 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 401 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 403 Regionalverband Großraum Braunschweig
- 419 Regionalverband Großraum Braunschweig

Karten- und Grafikquellenverzeichnis

Wenn direkt darunter kein Quellennachweis steht:
Regionalverband Großraum Braunschweig

Gestaltung

LIO Design GmbH, Braunschweig

Druck

oeding print GmbH, Braunschweig



gedruckt auf 100% Altpapier,
ausgezeichnet
mit dem Blauen Umweltengel
und EU-Ecolabel



Nachdruck, auch nur auszugsweise, nur mit Genehmigung
und Quellenangabe des Herausgebers

Sie finden den Nahverkehrsplan auch im Internet unter:
www.regionalverband-braunschweig.de
> Verkehrsplanung > Nahverkehrsplan

Gemeinsam
Lebensqualität
gestalten.

