

A Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

Das Personenbeförderungsgesetz 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 öffentlichen Personennahverkehr als auch die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

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

Die ersten Nahverkehrspläne für den Großraum Braunschweig galten vom 01.01.1998 bis zum 31.12.2002 bzw. vom 01.01.2003 bis zum 31.12.2007. Der aktuelle Nahverkehrsplan gilt vom 01.01.2008 bis zum 31.12.2012.

A1 Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/ rechtliche Rahmenbedingungen

Die verschiedenen Gesetzesänderungen im Zuge der Neuordnung des ÖPNV und der Regionalisierung des SPNV werden nachfolgend in Auszügen vorgestellt. Dabei handelt es sich um Richtlinien und Verordnungen des Rates der Europäischen Gemeinschaften, um deutsche Bundesgesetze und um das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz.

A1.1 Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates der Europäischen Gemeinschaften

Die EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-Verordnung 1893/91 ist seit dem 01.01.1996 unmittelbar geltendes Recht für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland. Ziel der Verordnung ist die Stärkung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der Verkehrsunternehmen. Dies soll durch eine Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen (d. h. nicht kostendeckenden) Leistungen erfolgen. Sofern gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste beibehalten werden, sind vertraglich ausgehandelte Preise an das Unternehmen zu zahlen oder durch andere geeignete Maßnahmen die wirtschaftlichen Nachteile des Verkehrsunternehmens auszugleichen.

Im Jahr 2000 hat die EU-Kommission einen ersten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen verabschiedet. Ziel ist die Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit und die Herstellung des Binnenmarktes auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Aufträge für Verkehrsdienstleistungen werden nach diesem Entwurf in der Regel im Wettbewerb vergeben.

Am 20.07.2005 hat die Kommission dem Parlament und dem Rat einen geänderten Vorschlag für eine Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße vorgelegt. Diesem geänderten Vorschlag waren der ursprüngliche Vorschlag vom Juli 2000 und ein geänderter Vorschlag vom Februar 2002 vorausgegangen.

Der Rat der EU-Verkehrsminister hat auf seiner Sitzung am 09.06.2006 eine politische Einigung über den geänderten Verordnungsvorschlag für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (KOM 319 (2005) endg.) erzielt. Damit wurde ein wichtiger Verfahrensschritt auf dem Weg zu einer neuen EU-Verordnung genommen und die Wahrscheinlichkeit für eine Verabschiedung der Verordnung erhöht.

Die Novellierung der EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-Verordnung 1893/91 wird gravierende Auswirkungen auf die bisherige Vergabe- und Genehmigungspraxis haben.

A1.2 Bundesgesetzgebung

A1.2.1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

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 öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge bestimmt. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt (siehe Ziffer A.1.3). 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 Abs. 4 PBefG).

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

Durch Artikel 13 des Haushaltsbegleitgesetzes (HBegIG 2006) vom 29.06.2006 wurden die §§ 5, 7 und 8 des Regionalisierungsgesetzes geändert. Dadurch stehen den Bundesländern für die Jahre 2006 ff erheblich geringere Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung als zuvor. Im Jahr 2007 steht eine weitere Revision der Regionalisierungsmittel an, um die Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2008 zustehenden Betrages festzusetzen. Ob dann die durch das HBegIG 2006 ab 2006 festgesetzten Beträge wieder erhöht werden, wird abzuwarten sein, zumal durch das HBegIG 2006 für die Jahre ab 2008 feste Beträge für die Bundesländer vorgegeben sind.

A1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das AEG setzt die EG-Richtlinie 91/440 EWG in nationales Recht um. Inländische Verkehrsunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, haben gegen Zahlung eines Entgeltes das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Infrastruktur aller dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese Öffnung des Fahrweges für Dritte schafft die Voraussetzungen für Wettbewerb im Eisenbahnverkehr. Darüber hinaus können gemeinwirtschaftliche Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der EG-VO 1191/69 in der Fassung der EG-VO 1893/91 ausgeschrieben werden.

A1.2.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das GVFG besteht aufgrund der Änderung im Rahmen der Föderalismusreform im Jahr 2006 nicht in seiner bisherigen Form weiter. Art 143c des Grundgesetzes bestimmt, dass den Ländern ab dem 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2019 für den durch die Abschaffung der Gemeinschaftsaufgaben Ausbau und Neubau von Hochschulen einschließlich Hochschulkliniken und Bildungsplanung sowie für den durch die Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und zur sozialen Wohnraumförderung bedingten Wegfall der Finanzierungsanteile des Bundes jährlich Beträge aus dem Haushalt des Bundes zustehen. Bis zum 31. Dezember 2013 werden diese Beträge aus dem Durchschnitt der Finanzierungsanteile des Bundes im Referenzzeitraum 2000 bis 2008 ermittelt.

(2) Die Beträge nach Absatz 1 werden auf die Länder bis zum 31. Dezember 2013 wie folgt verteilt:

1. als jährliche Festbeträge, deren Höhe sich nach dem Durchschnittsanteil eines jeden Landes im Zeitraum 2000 bis 2003 errechnet;
2. jeweils zweckgebunden an den Aufgabenbereich der bisherigen Mischfinanzierungen.

(3) Bund und Länder überprüfen bis Ende 2013, in welcher Höhe die den Ländern nach Absatz 1 zugewiesenen Finanzierungsmittel zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Ab dem 1. Januar 2014 entfällt die nach Absatz 2 Nr. 2 vorgesehene Zweckbindung der nach Absatz 1 zugewiesenen Finanzierungsmittel; die investive Zweckbindung des Mittelvolumens bleibt bestehen. Die Vereinbarungen aus dem Solidarpakt II bleiben unberührt.

(4) Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

A1.2.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG enthält die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr). Die seit dem 01. Januar 1994 geltenden Neuregelungen dienen hauptsächlich der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens. Die ab 01.01.1996 in Kraft getretenen Bestimmungen sind auf das Zusammenwirken von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung gerichtet. Von den weiteren zwischenzeitlichen Änderungen des PBefG ist vor allem § 8 Abs. 3, Sätze 3 und 4 zu nennen. Diese Sätze wurden durch Art. 51 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 (BGBl I S 1467) eingefügt.

- In § 8 Abs. 3 ist der Begriff „Aufgabenträger des ÖPNV“ geregelt. Wer Aufgabenträger und wer zuständige Stelle ist, wird durch Landesrecht bestimmt. Nach Abs. 4 sollen beide Stellen grundsätzlich miteinander identisch sein.
- Die nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde hat gemeinsam mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen für Verkehrskooperationen zu sorgen. Dadurch soll eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden (§ 8 Abs. 3 Satz 1).
- Die Genehmigungsbehörde hat einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führt.
- Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören.

Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder.

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch (§ 8 Abs. 4 Satz 1 und 2) Beförderungserlöse, gesetzliche Ausgleichsleistungen im Tarif- und Fahrplanbereich, sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.

Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist, ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs in der jeweils geltenden Fassung maßgebend.

Das PBefG unterscheidet seit dem 01.01.1996 zwischen Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre (§ 13) und gemeinwirtschaftliche Verkehre (§ 13 a). Gemäß § 8 Abs. 4 sind die Verkehrsleistungen jedoch grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Für eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 gilt:

Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 nicht in Einklang steht (Abs. 2 a).

Ist ein Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3, angemessen zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 3).

Für gemeinwirtschaftliche Verkehre nach § 13 a gilt:

- Bei auferlegten oder vereinbarten Verkehrsleistungen nach der EG-VO 1191/69 in der Fassung der EG-VO 1893/91 ist die Genehmigung zu erteilen, wenn diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt (Abs. 1).
- Die Genehmigung ist zu versagen, wenn für die Umsetzung der Verkehrsleistung im Sinne des Absatzes 1 nicht diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, oder bei der Auferlegung oder Vereinbarung der Grundsatz der Gleichbehandlung verletzt worden ist (Abs. 2).

Die Abgrenzung der eigenwirtschaftlichen von den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist in der Rechtspraxis nicht unumstritten. Es gibt eine Reihe von gerichtlichen Verfahren. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 19.10.2006 in einem Revisionsverfahren die Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren nach PBefG als rechtssichere (Teil-) Bereichsausnahme von den Bestimmungen der VO 1191/69 bejaht. Die Teilbereichsausnahme bezieht sich dabei auf die eigenwirtschaftlichen Verkehre nach § 13 PBefG insofern, als diese nicht den Bestimmungen der VO 1191/69 unterfallen. Im Ergebnis findet das Altmark Trans-Urteil des EuGH Anwendung auf eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 PBefG.

Wenn eine neue Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen in Kraft tritt (siehe A1.1), wird auch eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sein.

A1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) in seiner derzeitigen Fassung konkretisiert die bundesrechtlichen Regelungen und bestimmt in § 2 NNVG Grundsätze und Ziele für den öffentlichen Personennahverkehr in Niedersachsen:

§ 2 NNVG bestimmt Grundsätze und Ziele:

- (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.
- (2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- (4) Die Aufgabenträger (§ 4) sollen bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs folgende Zielsetzungen berücksichtigen:
 1. Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
 2. Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
 3. Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.
 4. Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.

Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Eisenbahnen (Schienenpersonennahverkehr - SPNV -) ist gemäß § 3 „Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr“ das Bedienungsangebot nach dem Fahrplan 2001/2002, soweit diese Leistungen nach den Berechnungsgrundlagen des Ersten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 26. Juni 2002 (BGBl. I S. 2264) als bedarfsgerecht gelten (Grundangebot).

Ein Aufgabenträger darf Änderungen gegenüber dem Fahrplanangebot 2001/2002 nur im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern vornehmen, die für die betroffene Linie im Übrigen verantwortlich sind.

§ 6 Nahverkehrsplan

- (1) Die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 stellen für ihren jeweiligen Bereich, einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 2 übertragen haben, jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan auf. Im Nahverkehrsplan soll dargestellt werden,
 1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
 2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
 3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nr. 2 ergriffen werden sollen,
 4. welche Anteile der nach Nr. 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
 5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
 6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nr. 3 ergibt und
 7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.
Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben.
- (2) Der Nahverkehrsplan ist anzupassen
 1. an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs oder - mangels einer solchen Planung - an das bisherige Bedienungsangebot für diesen Bereich sowie
 2. an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung.
- (3) Der Nahverkehrsplan darf nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führen; die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind zu beachten.
- (4) Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder gemäß § 4 Abs. 2 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind zu beteiligen. Bei einer Fortschreibung gemäß Absatz 1 Satz 3 ist nur die Mitwirkung oder Beteiligung der davon Betroffenen erforderlich.
- (...)

Der Nahverkehrsplan ist bis zum 1. Januar 2008 aufzustellen.

Auswirkungen des Nahverkehrsplans

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

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

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

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte sowohl eine Abstimmung mit der Landesnahverkehrsgesellschaft, die für das Land Niedersachsen neben der Aufgaben der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG auch die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr außerhalb des Zweckverbandes Großraum Braunschweig und der Region Hannover wahrnimmt, als auch mit allen anderen Aufgabenträgern, deren Gebiete an den Zweckverband Großraum Braunschweig angrenzen oder vom Nahverkehrsplan betroffen sind.

A2 Abgrenzung/Räumliche Gliederung des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet umfasst den Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig mit den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel (vgl. Karte B1.1/1).

Der Zweckverband Großraum Braunschweig umfasst den nördlichen Teil des ehemaligen Regierungsbezirks Braunschweig im Land Niedersachsen. Das ZGB-Gebiet grenzt im Osten an das Land Sachsen-Anhalt mit den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, dem Landkreis Börde (im Zuge der Kreisgebietsneuregelung in Sachsen-Anhalt mit Ablauf des 30.06.2007 aus dem Ohrekreis in Halbensleben und dem Bördekreis in Oschersleben gebildet) sowie dem Landkreis Harz (im Zuge der Kreisgebietsneuregelung in Sachsen-Anhalt mit Ablauf des 30.06.2007 aus den Landkreisen Halberstadt und Wernigerode – zusammen mit dem Landkreis Quedlinburg – gebildet). Im Süd-Osten grenzt der Zweckverband Großraum Braunschweig an das Land Thüringen mit dem Kreis Nordhausen.

Im Norden grenzt der Zweckverband Großraum Braunschweig an die Landkreise Uelzen und Celle (ehemaliger Regierungsbezirk Lüneburg), im Westen an die Region Hannover und den Landkreis Hildesheim (ehemaliger Regierungsbezirk Hannover) sowie im Süden bzw. Süd-Westen an die Landkreise Osterode am Harz und Northeim. Die Landkreise Osterode am Harz und Northeim sind Verbandsglieder des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN), der für sein Gebiet die Aufgabenträgerschaft für den straßenengebundenen ÖPNV wahrnimmt.

A3 Verfahrensabläufe

A3.1 Beschluss durch Verbandsversammlung/Aufstellungsablauf/Beteiligungsverfahren/Beteiligte

Das Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans orientiert sich an den Vorgaben des § 6 NNVG. Der Nahverkehrsplan wurde durch die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig beschlossen. Der Beschluss wurde vorbereitet durch Beratungen des Verbandsausschusses und des Ausschusses für Regionalverkehr. Im Anhörungsverfahren wurden alle erforderlichen Behörden, Einrichtungen und Verbände gem. § 6 Abs. 4 NNVG beteiligt.

A3.2 Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erstellung des Nahverkehrsplans im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mitgewirkt. Sie haben sich einhellig gegen die Bildung von Teilnetzen ausgesprochen.