

## C Ziele und Maßnahmen

### C1 Entwicklungsziele und Abschätzung des zukünftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens

#### C1.1 Entwicklungsziele des Landes, des Zweckverbandes und der Gebietskörperschaften für den ÖPNV

##### C1.1.1 Entwicklungsziele des Landes

Die Entwicklungsziele des Landes für den ÖPNV sind im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sowie im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen Entwurf 2006 (LROP) niedergelegt.

Die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV für den Großraum Braunschweig sind auf der Grundlage der gesetzlichen Rahmenbedingungen zu entwickeln. Danach ist die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Dem entspricht die Verpflichtung der Genehmigungsbehörde, die gemäß § 8 Abs. 3 PBefG im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen hat.

#### Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Diese generelle Zielbestimmung ist im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz in § 2 konkretisiert worden und umfasst folgende Grundsätze und Ziele:

- 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.
- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
- Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
- 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.
- Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.

Für das Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr ist durch § 3 NNVG festgelegt, dass das Bedienungsangebot nach dem Fahrplan 2001/2002 Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Eisenbahnen (Schienenpersonennahverkehr) ist soweit diese Leistungen nach den Berechnungsgrundlagen des ersten Gesetzes zur Änderung der RegG vom 26.06.2002 als bedarfsgerecht gelten.

#### Landesraumordnungsprogramm (LROP),

##### Kapitel 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr

(01) Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann; dies gilt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Das Eisenbahnnetz soll in allen Landesteilen erhalten und auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes und den Dienstleistungsanforderungen gerecht werdendes Niveau gebracht werden. Durch den Bau zusätzlicher Gleise sollen der schnelle und der langsame Verkehr entmischt werden. Höhengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.

(02) Die Angebotsqualität im Personenverkehr soll durch ein abgestimmtes und vertaktetes System von Fern-, Regional- und Nahverkehrszügen weiter erhöht werden.

Die Erreichbarkeit der Oberzentren, der Mittel- und Grundzentren mit hohem Fahrgastaufkommen sowie der Umsteigebahnhöfe soll verbessert werden.

### **C1.1.2 Entwicklungsziele des ZGB**

Die Entwicklungsziele des Zweckverbandes Großraum Braunschweig für den ÖPNV sind im Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) Entwurf 2007 formuliert.

#### **RROP, Kapitel IV, 1.2 ÖPNV**

- (1) Der ÖPNV soll der Bevölkerung bedarfsgerecht zur Verfügung stehen. Je nach örtlicher Situation sind Linienverkehre oder flexible Bedienungsformen vorzusehen. Schnelle, möglichst umsteigefreie, direkt geführte Linien mit wenig Halten sollen Aufkommensschwerpunkte und die Zentren im Großraum Braunschweig miteinander verbinden. Das regionale ÖPNV-Netz wird durch das im Personennahverkehr regional bedeutsame Schienennetz und RegioBuslinien gebildet.
- (2) Die Infrastruktur des ÖPNV auf Schiene und Straße soll dem verkehrsstrukturellen Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung entsprechen und nach den Festlegungen des Nahverkehrsplans für den Großraum Braunschweig gesichert und entwickelt werden.

#### **RROP, Kapitel IV, 1.3 Schienenverkehr**

- (1) Entsprechend den Festlegungen des Nahverkehrsplans für den Großraum Braunschweig und den übergeordneten Vorgaben des Bundes und des Landes soll das Schienennetz gesichert und entwickelt werden.
- (2) Die Haupteisenbahnstrecken, sonstige Eisenbahnstrecken sowie die Abschnitte der RegioStadt-Bahn in Braunschweig, Gifhorn und Salzgitter bilden das regional und überregional bedeutsame Schienennetz und sind entsprechend als "Vorranggebiete" in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegt. Die meisten dieser Strecken dienen auch dem Regionalverkehr und sind entsprechend gekennzeichnet. Die Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktionen, die Bahnhöfe mit Verknüpfung zu RegioBussen und die Haltepunkte sollen den Zugang zum regional und überregional bedeutsamen Schienennetz gewährleisten und sind entsprechend als "Vorranggebiete" in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Ergänzt wird das Schienennetz um das Stadtbahnssystem in Braunschweig und um Anschlussgleise für Industrie und Gewerbe. Diese werden als "Vorranggebiet Stadtbahn" und als "Vorranggebiet Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe" in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.
- (3) Das RegioStadtBahn-Netz soll in der ersten Ausbaustufe die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des schienengebundenen ÖPNV nachhaltig verbessern und ist als "Vorranggebiet RegioStadt-Bahn" in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegt bzw. in das Netz der Haupt- und sonstigen Eisenbahnstrecken mit Regionalverkehr integriert.
- (4) Das RegioStadtBahn-Netz soll in weiteren Ausbaustufen die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des schienengebundenen ÖPNV - sofern verkehrswirtschaftlich tragfähig - weiter steigern und ist in der Zeichnerischen Darstellung des RROP als "Vorbehaltsgebiet RegioStadtBahn" bzw. als "Vorbehaltsgebiet Sonstige Eisenbahnstrecke (mit Regionalverkehr)" festgelegt. Die zu diesen sonstigen Strecken gehörenden Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktionen, mit Verknüpfung zu RegioBussen und die Haltepunkte sollen den Zugang zum regional bedeutsamen Schienennetz gewährleisten und sind entsprechend als Vorbehaltsgebiete in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Ergänzt wird dieses Netz um die geplante Erweiterung des Stadtbahnsystems in Braunschweig, die als "Vorbehaltsgebiet Stadtbahn" in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt ist.

## **RROP, Kapitel IV, 1.5 Fahrradverkehr**

Die Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen in Radverkehrskonzepten besonders berücksichtigt werden. Sie sollen verkehrssicher, gefahrlos und möglichst umwegfrei erreichbar sein.

Auf diesen Grundlagen sind die Zielvorstellungen und das Maßnahmenkonzept für das Gebiet des Großraumes Braunschweig entwickelt worden, um eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Verbandsgebiet sicherzustellen.

Für das Verbandsgebiet gilt neben den generellen Zielbestimmungen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes und des Landesraumordnungsprogrammes sowie den Vorgaben des Regionalen Raumordnungsprogramms die Zielvorstellung einer

### **Attraktivitätssteigerung des ÖPNV**

In dem komplexen System ÖPNV ist es erforderlich, jedes Teil des Systems attraktiver zu gestalten, um einen optimalen Nutzen für den Kunden und damit eine hohe Gesamtattraktivität mit in der Folge hohen Fahrgastzahlen zu erreichen. Begleitet wird dieses Ziel durch eine relationsbezogene Betrachtung des motorisierten Gesamtverkehrs, die je nach Situation durch einen erhöhten Anteil des ÖPNV am motorisierten Verkehr die negativen Wirkungen des motorisierten Individualverkehrs mindert und die Wirtschaftlichkeit erhöht. Daher wird entsprechend der jeweiligen Situation als weiteres Ziel angestrebt:

### **Steigerung des ÖPNV-Anteils (Modal Split) am motorisierten Verkehrsaufkommen**

Eine Attraktivitätssteigerung kann nur dann dauerhaft wirken, wenn die Qualität des Angebotes in allen Bereichen des Maßnahmenkonzeptes ständig hinterfragt und gesteigert wird. Neben der Verlässlichkeit und der Pünktlichkeit ist u. a. für den Kunden die Kompetenz des Fahrpersonals von hoher Bedeutung. Daher ist als weiteres übergeordnetes Ziel anzustreben:

### **Steigerung der Qualität**

Für die Attraktivitätssteigerung und Anhebung des ÖPNV-Anteils ist ein Maßnahmenkonzept zu berücksichtigen, das in Kapitel C2 weiter ausgeführt wird. Letztendlich soll das Maßnahmenkonzept auch dem übergeordneten Ziel dienen:

### **Entlastung der Umwelt**

Mit der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie (EG-RL 96/62) und deren Tochterrichtlinien werden Luftqualitätsziele zur Vermeidung bzw. Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt in allen Mitgliedsstaaten der EU festgelegt. Durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 22. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (22. BImSchV) wurden diese Richtlinien in nationales Recht umgesetzt. Schon vor in Krafttreten dieser Richtlinien und Gesetze war der Nutzen des ÖPNV für die Luftqualität bekannt.

Gemessen und zur Beurteilung herangezogen werden aktuell Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffoxide (NO<sub>2</sub>). Studien kommen zu dem Ergebnis, dass die PM<sub>10</sub>-Immissionen mit einem Anteil von ca. 30-40% durch den Verkehr in der Straße verursacht werden. Die PM<sub>10</sub>-Verkehrsimmissionen resultieren zu ca. 20% aus den Auspuffabgasen und zu ca. 80% aus Kfz-bedingtem Abrieb, Verschleppung und dem aufgewirbelten Straßenstaub. Der Straßenstaub wiederum resultiert zu max. 2/3 aus Straßenabrieb. Der Rest ergibt sich aus dem Reifen- und Bremsabrieb der durchfahrenden Fahrzeuge sowie durch sonstige Verschmutzungen (Schmutz durch Reifen, Abwehung von Ladungen etc.). Dabei liefern die Lkw-Anteile einen überproportionalen Beitrag zu den PM<sub>10</sub>-Immissionswerten.

Bei den Stickstoffoxiden trägt der Straßenverkehr wesentlich zur Belastung bei. Dies resultiert aus der direkten Herkunft des NO<sub>2</sub> aus dem fahrzeugbedingten Ausstoß der Kraftfahrzeuge. Der Vorläuferstoff NO, welcher zu NO<sub>2</sub> oxidiert wird, entsteht in erster Linie durch Verbrennungsprozesse, hier die der Kraftfahrzeugmotoren. Von besonderem Interesse sind in diesem Fall Dieselfahrzeuge, da die von ihnen verursachten NO<sub>2</sub>-Immissionen technisch bedingt ca. 8-mal so hoch liegen wie die von Ottomotoren.

Durch die Umsetzung der im Nahverkehrsplan genannten Ziele und Maßnahmen soll eine Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr erfolgen, um eine nachhaltige Verminderung bzw. Vermeidung von Kfz-Verkehr und zu einer verbesserten Luftqualität zu erreichen. Mit den Maßnahmen werden auch Luftreinhaltepläne und Aktionspläne, die von den Kommunen aufzustellen sind, unterstützt.

Auch der ÖPNV selbst hat seinen Anteil an einer verbesserten Luftqualität beizutragen, indem z. B. die eingesetzten Fahrzeuge den technischen Möglichkeiten entsprechend mit umweltschonender Technik ausgerüstet werden.

### **C1.1.3 Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften**

Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften für den ÖPNV sollten in Verkehrsentwicklungsplänen aufgeführt werden. Der Begriff „Verkehrsentwicklungsplanung“ steht für die integrierte Behandlung aller Verkehrsarten in Planungskonzepten. Dies beinhaltet die gleichzeitige und gleichberechtigte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten bei Mängelanalyse und Maßnahmenkonzepten. Verkehrsentwicklungsplanung bedeutet aber auch, durch politische Zielvorgaben Gewichte zu setzen, so dass Entwicklungsprozesse rechtzeitig und zielorientiert beeinflusst werden können. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, ein Zielkonzept zu entwickeln, zu diskutieren, zu begründen und durch eine politische Willensbekundung bekräftigen zu lassen. Das Zielkonzept bildet den Handlungsrahmen zur Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur, der durch die einzelnen Fachplanungen für jede Verkehrsart bestmöglich umgesetzt werden muß. Die Aussagen des Fachplanes ÖPNV sollten sich im Nahverkehrsplan wiederfinden.

Es liegen keine aktuell gültigen Verkehrsentwicklungspläne für den ÖPNV vor, so dass hier keine weiteren Angaben gemacht werden können.

### **C1.1.4 Bundesverkehrswegeplan**

Für die Region Großraum Braunschweig ist der im Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgeführte zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen (Löhne-) Hildesheim/Groß Gleidingen – Braunschweig (Ifd. Nr. 7 der laufenden und fest disponierten Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Schiene) sowie Braunschweig - Wolfsburg (Weddeler Schleife) (Ifd. Nr. 9 des weiteren Bedarfs Schiene) bedeutsam.

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans soll der Abschnitt Hildesheim – Groß Gleidingen zweigleisig ausgebaut werden.

## **C1.2 Abschätzung des künftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens**

### **C1.2.1 Verkehrliche Grundannahmen und Demografische Entwicklung**

Aus Verkehrsuntersuchungen und Zeitreihen ist ablesbar, dass die durchschnittliche Anzahl der Fahrten und Wege pro Person bei rund 1 000 pro Jahr und damit bei ca. drei pro Tag liegen. Diese Anzahl hat sich über die Jahre als weitgehend stabil erwiesen. 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. Diese Entwicklung ergibt sich u.a. aus der Situation, dass die Stadt-Umland-Wanderung noch anhält und Personen aus den Zentren in die nähere Umgebung umziehen, aber ihre Aktivitäten in der Stadt teilweise beibehalten. Neben dieser Entwicklung wirkt sich auch die höhere Pkw-Verfügbarkeit aus. Die Pkw-Verfügbarkeit wird hauptsächlich bei den älteren, nicht mehr arbeitenden Personen und den Frauen weiter zunehmen und damit insgesamt weiter steigen.

Weiter wird sich in den nächsten Jahrzehnten der Bevölkerungswandel sowohl bundesweit als auch in der Region als gravierende Einflussgröße zeigen. Die Prognose für den Zweckverband Großraum Braunschweig sagt voraus, dass die Region bis zum Jahr 2030 über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner verlieren wird. Entscheidend ist aber vor allem, dass sich der Altersaufbau der Bevölkerung verschiebt: die Zahl der älteren Menschen steigt, die der Jüngeren nimmt ab. Kommen auf eine Person über 60 Jahre heute zwei Personen unter 40 Jahre, so wird es 2030 nur noch ein Unter-40-Jähriger sein.

Trotz dieses Bevölkerungswandels ist davon auszugehen, dass auch weiterhin vor allem junge Familien aus den Städten in das Umland ziehen. Durch diese Stadt-Umland-Wanderung verlieren die städtischen Kerne an Bevölkerung, während die Gemeinden im suburbanen Raum wachsen. Gleichzeitig verlieren auch die Gemeinden in den ländlichen Räumen am Rande der Region Einwohnerinnen und Einwohner.

### **C1.2.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens**

Der Vergleich der aktuellen Verkehrsdaten des regionalen Verkehrs im Verbandsgebiet (Stand 2006) mit den Daten aus dem WVI-Gutachten "Integriertes regionales Verkehrskonzept für einen um den Landkreis Goslar erweiterten Planungsraum" (Stand 1996) zeigt, dass das Gesamtverkehrsaufkommen nahezu gleich geblieben ist. Auch in der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist mit einem gleichbleibenden Gesamtverkehrsaufkommen der Bewohner des Verbandsgebietes zu rechnen. Allerdings entwickeln sich die einzelnen Verkehrsbeziehungen sehr unterschiedlich. Zunahmen des Verkehrsaufkommens auf einigen Relationen stehen auf anderen Relationen Abnahmen gegenüber. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs wird weiter zunehmen, während der öffentliche und der nicht motorisierte Verkehr Abnahmen hinnehmen müssen, wenn dieser Entwicklung nicht intensiv gegen gesteuert wird.

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

### **C1.2.3 Auswirkungen des abgeschätzten Verkehrsaufkommens auf bestehende Verkehrsbeziehungen**

Das regionale Gesamtverkehrsaufkommen wird sich, wie im Kapitel C1.2.2 ausgeführt, im Verbandsgebiet nicht signifikant verändern. Die Struktur der in Kapitel B2.1 dargestellten ausgeprägten Verkehrsbeziehungen bleibt bestehen.

Zunahmen im Verkehrsaufkommen sind noch bei den Stadt-Umland-Beziehungen zu erwarten. Diese Zunahme vollzieht sich überwiegend entlang der Siedlungssachsen und sollte an den ÖPNV-Bediensachsen orientiert werden. Dann kann durch die vorhandenen und geplanten Angebote des ÖPNV im Regionalen Netz, ergänzt durch die Angebote in den lokalen Netzen, das erhöhte Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. In der Folge erhöht sich der Anteil des ÖPNV in der jeweiligen Verkehrsrelation und die Wirtschaftlichkeit steigt.

Abnahmen im Verkehrsaufkommen sind in den Gemeinden in den ländlichen Räumen am Rande der Region zu erwarten. Davon sind alle Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinden und zu den Zentren betroffen.

## **C2 Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des ÖPNV**

### **C2.1 Allgemeine Vorstellungen**

#### **C2.1.1 Gender Mainstreaming**

Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in Verkehrspolitik und -planung zielt auf die Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle und damit auf eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben. Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich diese Anforderungen bei Männern und Frauen häufig, da Männer voll erwerbstätig sind, während Frauen eher eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren.

Frauen legen tendenziell viele kurze Wege zurück, wobei sie seltener als Männer zu Fuß gehen. Der „multifunktionale“ Lebensalltag von Frauen bedingt vernetzte Wegeketten, die der ÖPNV allein oder im Verbund mit anderen Verkehrsmitteln leisten soll. Bei der Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad beispielsweise nutzen überwiegend Frauen das Rad nicht nur für den Weg zur Arbeit, sondern oft für den Einkauf unterwegs oder den Transport der Kinder, während überwiegend Männer ganz sportiv mit dem Rad zur Arbeit fahren.

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung sind momentan am männlichen Berufspendler ausgerichtet und schaffen nicht nur für Frauen Mobilitätswenigen. Laut bundesweiter Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MID) 2002 legen Männer im Durchschnitt 46 Kilometer (30 km mit PKW) und Frauen 29 km (12 km mit PKW) am Tag zurück. Dieser Unterschied lässt sich mit den verschiedenen Lebenssituationen begründen. Der Motorisierungsgrad der Frauen und Männer differiert, die Motorisierung der Frauen steigt jedoch an. Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen wird deutlich, dass 38,5 % der Frauen im Vergleich zu 64,9 % der Männer mit dem Auto zur Arbeit fahren. Im Vergleich dazu ist es im ÖPNV genau umgekehrt: 26,1 % der Frauen und nur 12,9 % der Männer nutzen Bus und Bahn.

Das Auto wird zunehmend auch für Frauen ein Statussymbol: eine junge, dynamische und erfolgreiche Frau steigt nicht aus der Straßenbahn. Ein anderer Aspekt ist die Frage der Sicherheit und dazu zählen neben subjektiven Sicherheitsempfinden auch Zugang und Anschlusssicherheit.

Die ÖPNV-Anbieter müssen sich auf veränderte Bedingungen und Bedürfnisse einstellen und genauer prüfen, welche Altersgruppen sich wie und wann bewegen. Das Vorurteil, dass ältere Menschen grundsätzlich weniger mobil sind, kann im Zeitalter der „jungen Alten“ nicht generell weiter bestehen. Ältere Menschen nutzen ebenso den ÖPNV, haben aber beispielsweise andere bevorzugte Fahrzeiten und Zielpunkte.

Die Festschreibung der Standards im Nahverkehrsplan liefert Anhaltspunkte für die Infrastruktur. Diese sind sichere Haltestellenzugänge, breite Warteflächen, transparenter Witterungsschutz, rollstuhl-/kinderwagengerechte Haltestellenzugänge, barrierefreie Fahrzeugzugänge, elektronische Fahrplanauskunft und Liniennetzpläne mit Angaben zur Barrierefreiheit, Höhendifferenz, usw.

Auch auf die Sicherheit der Zuwege muss geachtet werden: Gefahrenzonen wie lange Unterführungen und menschenleere Gelände sind keine akzeptablen Fußwege. Auch menschenleere Stationen und Bahnsteige können Unsicherheitsgefühle hervorrufen. Eine Initiative zur Belebung der Bahnsteige ist beispielsweise die Verlegung der Reinigungszeiten in so genannten Randzeiten, da die Anwesenheit des Reinigungspersonals mit dazu beiträgt, dass sich mehr Menschen auf den Bahnsteigen bewegen.

Im Pendlerverkehr haben die einzelnen Nutzer/innen immer identische Wege und Abfahrtszeiten. Im Gegensatz dazu bedingen andere Wege(ketten) einen viel größeren Informationsbedarf. Die dynamischen Abfahrtszeitanzeigen sind hier bereits eine große Hilfe. Darüber hinaus wäre es hilfreich, wenn beispielsweise nicht nur Endhaltestellen angezeigt, sondern Zwischenstationen mit aufgenommen würden. Auch könnten Liniennetzpläne in Bussen und Bahnen an lesbaren und gut einsehbaren Stellen und nicht an der Decke angebracht werden.

### **C2.1.1.1 Kinder und ÖPNV**

Die wichtigsten Verkehrsmittel auf dem Schulweg der Kinder sind das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel. Fahrrad und ÖPNV-Nutzung stehen in einem komplementären Verhältnis, was in dem jahreszeitlichen Wechsel zum Ausdruck kommt. Im Sommer wird mehr Rad gefahren, im Winter sind öffentliche Verkehrsmittel entsprechend wichtiger. Die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg hängt wesentlich vom städtischen Umfeld sowie von der Länge des Schulwegs ab. Rund die Hälfte der SchülerInnen nimmt den Schulweg als „gefährlich“ wahr: Es gibt aus ihrer Sicht auf dem Schulweg „gefährliche“ Stellen.

Für Verkehrsunternehmen, die sich der Zielgruppe Kinder und Jugendliche annehmen wollen, besteht eine breite Palette an Möglichkeiten, diese auch langfristig als Kund/innen zu gewinnen. Besonders nachteilig, besonders im Hinblick auf ein späteres Interesse am ÖPNV im Erwachsenenalter, ist die Situation des Fahrerlebnisses in überfüllten, meist älteren, (Schul-) Bussen zur Verkehrsspitze. Hier ist die Konkurrenz des "Taxi-Unternehmens Mama" groß. Tatsächlich sind viele Eltern, auch im Nachmittagsbereich, wenn Busse und Bahnen leerer sind, zum täglichen automobilen Transport des Nachwuchses bereit. Eine selbstständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen würde nicht nur zur Vermeidung von motorisiertem (Freizeit-) Verkehr beitragen, sondern auch Eltern (besonders Mütter) entlasten. Auch besteht hier das Problem der frühkindlichen Konditionierung, denn Kinder gewöhnen sich an die Verfügbarkeit eines Pkws, anstatt an öffentliche Verkehrsmittel herangeführt zu werden.

#### **Verkehrserziehung**

Die derzeitigen Aktivitäten der Verkehrsunternehmen wie zum Beispiel der Besuch von Schulklassen und die Verkehrserziehung durch Aktionen, die das richtige Verhalten im Bus erlebbar machen sollen, sind von den Unternehmen weiter zu entwickeln (z.B. das Modell Busschule). Ein wichtiger Punkt ist auch, dass die Verkehrsunternehmen die Gewaltprävention durch gezielte Aktionen sicherstellen. Hierbei sind präventive Maßnahmen zur Verhinderung von Vandalismus (z. B. Graffiti) an den Zugangsstellen und in bzw. an Fahrzeugen des ÖPNV durchzuführen.

#### **Fahrzeuge**

Für ein positives Image ist für alle potenziellen Kunden wichtig, dass der Fahrzeugbestand kontinuierlich modernisiert wird und sich mit einem ansprechenden Äußeren präsentiert. Die Identifikation der Kinder mit „ihrem Bus“ ist wichtig, ebenso der direkte Kontakt zum Fahrer. Für den Transport von Kinderwagen oder –karren ist eine Freifläche in den Fahrzeugen notwendig. Bei im Linienverkehr eingesetzten Reisebussen kann durch die Herausnahme von Sitzreihen diese Stellfläche geschaffen werden.

#### **Haltestellen**

Die Situation beim Ein- und Aussteigen aus dem Bus ist die größte Gefahr für Bus-Kinder. Die Gefahr an den Haltestellen kann durch folgende Maßnahmen reduziert werden:

- An allen Haltestellen, an denen regelmäßig Kinder befördert werden, sollte der Busfahrer das Warnblinklicht einschalten, sobald er sich der Haltestelle nähert und solange jemand ein- oder aussteigt (so dass nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbei gefahren werden darf). (vgl. StVO, §16, §20)
- Haltestellen sollten so angelegt werden dass Kinder nicht durch fahrende Busse und andere Fahrzeuge gefährdet werden können. Gefährliche Hindernisse sind oft parkende Fahrzeuge.
- Die Bewegungsflächen an Haltestellen dürfen nicht von Radfahrwegen gequert werden.
- Der Einsatz von Schülerlotsen (Verkehrshelfern) und Schulwegmoderatoren sollte gefördert und unterstützt werden.

### **C2.1.2 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV**

Das deutsche Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, kurz Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), soll 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.

Folgende Punkte sind nach dem BGG zu berücksichtigen:

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

Bei allen Planungen sind die besonderen Ansprüche von Mobilitätsbehinderten (Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und Blinde, Gehbehinderte) zu berücksichtigen. Dieser Personenkreis hat besondere Ansprüche, die sich zum Teil von denen anderer Fahrgäste unterscheiden, auch wenn die umgesetzten Planungen im Regelfall allen Fahrgästen zu Gute kommen. Als Beispiel seien hier der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Bahnsteige und Haltestellen mit höhengleichem Zutritt zu den Fahrzeugen und besser lesbare Fahrplanaushänge genannt.

Gemäß dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz sind die Belange der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Vorgabe wird durch die Zielvorstellung im Nahverkehrsplan erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.

Der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge ist nicht flächendeckend vorhanden. Vielfach werden keine Niederflurfahrzeuge eingesetzt, so dass ein stufenfreier Einstieg nicht möglich ist. Auch das eingesetzte Zugmaterial ermöglicht nicht auf allen Strecken einen ungehinderten Einstieg in die Fahrzeuge. In einigen Nahverkehrszügen der DB können Rollstuhlfahrer bequem reisen. In der Nähe der Türen gibt es Sitzplätze, die zur vorrangigen Nutzung für behinderte Fahrgäste gekennzeichnet sind.

Alle neuen Triebzüge und die meisten lokbespannten Züge haben einen Wagen mit Mehrzweckabteil. Er hat nicht nur Platz für Reisende im Rollstuhl, hier können auch Kinderwagen oder Fahrräder untergebracht werden. Doppelstocksteuerwagen verfügen über eigene Einstiegshilfen sowie eine großräumige, für Reisende mit Rollstuhl zugängliche Toilette.

Baumaßnahmen, die in den letzten Jahren umgesetzt wurden, konnten barrierefrei realisiert werden, so z. B. eine barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen bei den Stationen im Rahmen des Projekts Niedersachsen ist am Zug. Vorrangig wurde dies an den Bahnhöfen an der Strecke Helmstedt – Braunschweig – Hannover umgesetzt, wo durch den Einsatz der Doppelstockwagen ein barrierefreier Einstieg möglich geworden ist.

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

Die Braunschweiger Verkehrs AG plant, die Fahrzeuge mit akustischen Informationssystemen auszustatten. Liniennummer und Ziel der Linie sollen dabei über einen Außenlautsprecher am Fahrzeug an der Haltestelle ausgegeben werden.

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



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

- Vereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern über eine umgehende Instandsetzung von defekten Aufzügen für eine verlässliche Nutzbarkeit der vorhandenen barrierefreien Teile im Netz.
- Gezielter Einsatz der barrierefreien Bus- und Stadtbahnfahrzeuge (z. B. im Wechsel mit älteren, nicht barrierefreien Fahrzeugen) in Abstimmung mit den Behindertenverbänden
- Bei der Umgestaltung von Anlagen sind nur die Belange mobilitätseingeschränkter, sondern auch sensorisch behinderter Fahrgäste durch möglichst barrierefreie Informations- und Leitsysteme, wie Kontraste, Schriftgrößen, Beleuchtung, besondere Orientierungshilfen (z. B. taktile Leitstreifen) zu integrieren.
- Zusätzliche Qualifizierung des betrieblichen Personals, damit die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besser erkannt werden.
- Weiterentwicklung der barrierefreien Fahrplaninformation.

### **C2.1.3 Bedienungskonzept**

Damit alle Bürgerinnen und Bürger im Verbandsgebiet Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs in Anspruch nehmen können, müssen sie unabhängig von der Siedlungsgröße Zugang dazu erhalten. Daher wird angestrebt:

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger unabhängig von der Siedlungsgröße.

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

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

- Umsteigefreie Verbindungen zwischen Ortsteil-Grundzentrum, direkt geführte umsteigefreie Verbindung zwischen zugeordnetem Grundzentrum - Mittelzentrum, bzw. Oberzentrum und zwischen Mittelzentrum - Oberzentrum.

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

- Kurze Taktzeiten zwischen Ober- und zugeordneten Mittelzentren, potentialangepasste Taktstruktur zwischen Ober-, Mittelzentren- und zugeordneten Grundzentren, sonst potenzialangepasste Fahrten.

Die Realisierung des Wunsches nach einer Vertaktung aller öffentlichen Verkehrsmittel können in Einzelfällen zu Schwierigkeiten führen. So ist beispielsweise die Vertaktung nur dann mit den speziellen Bedürfnissen des besonders im ländlichen Raum dominierenden Schülerverkehrs zu vereinbaren, wenn die Taktfolgen 30 Minuten oder weniger betragen. In diesen Fällen kann auch unter Berücksichtigung des Erlasses des Niedersächsischen Kultusministers vom 05.04.1983 (Schulverwaltungsblatt 1983, Seite 120) den Schülerinnen und Schülern zugemutet werden, die zum Teil divergierenden Taktzeiten und Schulzeiten in angemessener Weise zu überbrücken. Da aber diese Taktzeiten im ländlichen Raum durch das Beförderungsaufkommen oft kaum zu rechtfertigen sind, ist im Einzelfall zwischen den Vorteilen einer Vertaktung und den Belangen des Schülerverkehrs abzuwägen.

Zwischen einigen Aufkommenschwerpunkten, die durch die bisherigen Festlegungen nicht berücksichtigt wurden, wird das Fahrtenaufkommen so hoch sein, dass für den Kunden direktgeführte, um-

steigefreie Verbindungen interessant werden. Diese ergänzende Versorgung mit ÖPNV-Angeboten soll erreicht werden durch:

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

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

- optionale Nutzung aller für den SPNV verfügbaren Schienenstrecken (einschließlich der Nutzung von Um- und Neubauten).

Die Ziele des Bedienungskonzeptes gelten für das gesamte Verbandsgebiet. Der Forderung nach einem ausreichenden Bedienungsangebot ist durch ein bedarfsorientiertes, mobilitätsgerechtes Bedienungsangebot zu entsprechen, auch wenn die Wirtschaftlichkeit in Einzelfällen problematisch ist.

#### **C2.1.4 Verknüpfungen**

Verknüpfungen sind notwendiger Bestandteil aller flächendeckenden ÖPNV-Bedienungen. Sie haben für den Kunden eine große Bedeutung und sind daher sehr sorgfältig zu betrachten. Ohne gesicherte Anschlüsse kann das System ÖPNV keine flächenhafte Wirkung erzeugen.

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

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

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

- Nähe der Anschlusshaltestelle, möglichst gleicher Bahnsteig, Entfernung max. 100 m,
- zügiges gefahrloses Erreichen möglich,
- zeitliche Korrespondenz, Wartezeit für den ÖPNV-Kunden an der Abfahrtzugangsstelle nicht länger als 10 Minuten, möglichst kürzer,
- Umsteigemöglichkeiten über die gesamte Bedienungszeit.

#### **C2.1.5 Verkehrswegeinfrastruktur**

Um den Kunden attraktive ÖPNV-Angebote auf der Schiene mit günstigen Verknüpfungen anbieten zu können und für die Sicherstellung eines ausreichenden Bedienungsangebotes der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr sind vorzusehen:

- Räumlich begrenzte Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsnetzes für den SPNV sowie zur Verknüpfung verschiedener schienengebundener Verkehrsmittel.

Auch für den straßengebundenen ÖPNV sowie für Stadtbahnen gilt, dass schnelle Verbindungen attraktiv sind. Durch Beschleunigungsmaßnahmen wird dieses Ziel erreicht. Deshalb sollen berücksichtigt werden:

- Aufkommensangepasste Anlage von Busfahrstreifen und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen.

#### **C2.1.6 Zugangsstellen**

Die Zugangsstellen (Bahnhof, Haltepunkt, Stadtbahnhaltestelle, Bushaltestelle) sind der Ort, an dem die Kunden zuerst das System ÖPNV erleben. Entsprechend einladend und attraktiv müssen die Orte positioniert und ausgestaltet sein. Auch bei der Neuanlage von Haltestellen in neuen Wohn- und Gewerbegebieten sind diese Punkte zu berücksichtigen. Daher wird gefordert:

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

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

In vielen örtlichen Situationen kann ein starres Festhalten am herkömmlichen Haltesystem nicht vertreten werden. Die rechtlichen Voraussetzungen für flexibles Ein- und Aussteigen in die Busse sind seit vielen Jahren gegeben und sollten deshalb umfassend ausgeschöpft werden durch:

- den Zugang außerhalb fester Zugangsstellen.

#### **C2.1.7 Fahrzeuge**

Neben den Haltestellen sind die Fahrzeuge der Ort an dem die Kunden das System ÖPNV unmittelbar erleben. Daher sollte die Ausgestaltung der Fahrzeuge auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet sein. Ebenso sind die Fahrzeuge auf die Zugangsstellen abzustimmen, um das Gesamtsystem für die Kunden attraktiv zu gestalten und im Sinne einer hohen Wirtschaftlichkeit zu optimieren. Daher gehört zum ausreichenden Bedienungsangebot auch die:

- Bedienung durch fahrgastgerechte Fahrzeuge.
- Fahrzeuge, die in den Bereichen mit ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eingesetzt werden, sollen mit der Hardware zur Signalauslösung ausgestattet werden. Der Datenaustausch zwischen den Steuerungssystemen ist herzustellen.

#### **C2.1.8 Fahrgastinformation**

Das vorhandene Angebot im ÖPNV kann vom Kunden bzw. den potenziellen Kunden nur wahrgenommen werden, wenn er darüber informiert wird. Neben den Grundinformationen zu Hause muss der Kunde während des gesamten Fahrtweges darüber informiert werden welchen Weg er einschlagen soll und er muss bestätigt werden, dass er auf dem richtigen Weg ist. Dafür ist erforderlich die:

- Weitergabe von ständig verfügbaren Informationen über das ÖPNV-Angebot an alle Bürgerinnen und Bürger im Verbandsgebiet.

### **C2.1.9 Umweltverbund**

Eines der Ziele des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes ist die Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr. In diesem Zusammenhang sind die alternativen Verkehrsmittel Fahrrad und Fußgängerverkehr (Umweltverbund) zu fördern. Im Rahmen einer verstärkten Kooperation der Verkehrsträger kann die Nutzung des Fahrrades bei An- und Abfahrt zu/von Zugangsstellen zu einer erheblichen Verkehrsmittelverlagerung vom motorisierten Individualverkehr beitragen. Darüber hinaus ist die Mitnahme von Fahrrädern im Rahmen der betrieblichen Gegebenheiten zu ermöglichen, zur:

- Stärkung des Umweltverbundes.

### **C2.1.10 Tarif**

Nach Einführung des Tarifverbundes 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. zu steigern ist eine kontinuierliche Pflege erforderlich.

Für die Verkehrsbeziehungen über die Verbandsgrenzen hinweg ist anzustreben, bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten adäquate Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen. Dies gilt insbesondere im Gebiet des Harzes für Verkehre aus dem/in den Landkreis Osterode sowie aufgrund der besonders starken verkehrlichen Verflechtungen aus dem/in den Großraum Hannover. Daraus ergibt sich die Aufgabe:

- Aktive Mitwirkung bei der Pflege und Weiterentwicklung des Tarifverbundes.

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

## **C2.2 Vorstellungen für den Gesamtraum**

### **C2.2.1 ÖPNV-Gesamtnetz**

In diesem Kapitel werden die Zielvorstellungen zur Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV für den Gesamtraum maßnahmenbezogen formuliert.

Schwerpunkt der Nahverkehrsplanung ist der ländliche Raum, denn gerade hier kommt es darauf an, dass aufgrund der geringen Verkehrsnachfrage auch relativ geringe Verkehrsangebote so weit zu optimieren, dass attraktive Bedingungen für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel entstehen. Der Forderung nach einem ausreichenden Bedienungsangebot wird durch ein bedarfsorientiertes, mobilitätsgerechtes Bedienungsmodell sowie die Berücksichtigung regionaler Entwicklungschancen von Mittelzentren oder auch Grundzentren entsprochen, auch wenn die Wirtschaftlichkeit in Einzelfällen problematisch ist.

Das heutige Bedienungsangebot stellt die Basis für das geplante Bedienungsangebot dar und soll in zeitlichem Umfang und Häufigkeit beibehalten werden. Wo das Bedienungsangebot hinter der Mindestbedienung zurückbleibt, soll die Mindestbedienung zugrunde gelegt werden.

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass die Fahrtwünsche der Bürgerinnen und Bürger vorwiegend auf zwei Hauptgebiete ausgerichtet sind: die eigene Gemeinde bzw. Stadt und die umliegenden Zentren. Während der Berufs- und Schülerverkehr zeit- und zielgerichtete Fahrtenangebote zu Arbeits- bzw. Schulbeginn und -ende benötigt, stehen für den Einkauf- und Freizeitverkehr sowie sonstige private Erledigungen regelmäßige Fahrtenangebote (Taktverkehre, regelmäßige wiederkehrende Abfahrtszeiten) über den gesamten Tag im Vordergrund. Einem flächenhaft und über den ganzen Tag verfügbaren ÖPNV-Angebot mit vertakteten und verknüpften Verkehren kommt bei der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste eine entscheidende Bedeutung zu.

Das ÖPNV-System im Großraum Braunschweig soll daher einerseits durch regionale Angebote Zentren verbinden und andererseits durch lokale Angebote 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 zu den Zugangsstellen der regionalen Angebote bringen.

Das zweistufige Bedienungskonzept wird somit gegliedert in

regionale ÖPNV-Angebote und  
lokale (örtliche) ÖPNV-Angebote

Die regionalen und lokalen Angebote sollen durch Verknüpfungspunkte untereinander und miteinander vernetzt werden. So entsteht ein integriertes ÖPNV-System, das eine flächenhafte Erschließung der Region und ein ausreichende Bedienungsangebot gewährleisten

Fahrten, die bei dem konzipierten ÖPNV-Angebot auf regionaler und lokaler Ebene z. B. aufgrund der Schulanfangs- oder Schulendzeiten zusätzlich erforderlich werden, oder die an bestimmten Wochentagen oder zu bestimmten Fahrtzwecken eingeführt werden müssen, müssen in dem Angebotskonzept zusätzlich berücksichtigt werden. Besondere Verkehrsangebote, wie z. B. Discobusse, sollen das Angebot ergänzen. In Entwicklung befindliche Systeme oder Sonderformen können eingebunden werden, wenn sie den Zielen des Nahverkehrsplanes entsprechen.

In den touristisch stark nachgefragten Gebieten, z. B. Harz und Lüneburger Heide, ist durch das regionale Netz ein Grundangebot vorhanden. Spezielle ÖPNV-Angebote sind auf der Grundlage von Tourismuskonzepten zu entwickeln. Die Aktivitäten in den Tourismusregionen Harz und Lüneburger Heide sowie im Nationalpark Harz sind durch die Erarbeitung einer Nahverkehrskonzeption unter Beachtung touristischer Gesichtspunkte zu unterstützen.

### C2.2.2 Regionales Netz

Das regionale Netz wird charakterisiert durch Direktverbindungen, vertaktete Verkehre und definierte Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten Regionalzug, RegioStadtBahn und RegioBus (siehe auch Tabelle C2.2.2/1 und Karte C2.2.2).

Grundlage für die Entwicklung des regionalen Netzes sind die Ergebnisse der WVI-Gutachten „Entwicklung eines integrierten regionalen Verkehrskonzeptes für die Region Großraum Braunschweig“, „Integriertes regionales Verkehrskonzept für einen um das Gebiet des Landkreises Goslar erweiterten Planungsraum“ und der „Aktualisierung des Verkehrsinformationssystem des ZGB 2006 (VIS-ZGB 2006)“ sowie die Erfahrungen aus der Umsetzung der Nahverkehrspläne 1998 und 2003.

**Tabelle C2.2.2/1 ÖPNV-Angebote im regionalen Netz**

ÖPNV-Angebot	Beschreibung
Regionalzug	<ul style="list-style-type: none"> <li>– verbindet Zentren und sonstige Orte mit hohem Fahrgastpotential</li> <li>– bedient nachfragestarke Relationen</li> <li>– hält i. d. R. an allen Zugangsstellen</li> <li>– fährt im Takt</li> </ul>
RegioStadtBahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– verbindet Zentren und sonstige Orte mit hohem Fahrgastpotential mit den Innenstädten höherrangiger Zentren, vorwiegend auf ehemaligen oder vorhandenen Bahn- bzw. Stadtbahntrassen</li> <li>– bedient nachfragestarke Relationen</li> <li>– hält an allen Zugangsstellen</li> <li>– fährt im Takt</li> </ul>
RegioBus	<ul style="list-style-type: none"> <li>– direkt geführte Busverbindung</li> <li>– verbindet Gemeinden mit zentralen Orten innerhalb der Schwerelinien der Verkehrsnachfrage</li> <li>– bedient alle Orte im Verlauf der Linie</li> <li>– hält in Orten an ausgewählten Haltestellen (soweit mehrere Haltestellen im Ort vorhanden sind)</li> <li>– fährt im Takt</li> </ul>

Schienenverbindungen verbinden im Verbandsgebiet die Oberzentren untereinander und mit den auf sie ausgerichteten Mittelzentren sowie mit bedeutenden Aufkommensschwerpunkten. Für die Verkehrsnachfrage auf den Schienenverbindungen über die Verbandsgrenzen hinweg sind die Ober- und Mittelzentren sowie Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen Uelzen, Hannover, Hildesheim, Göttingen, Halberstadt, Magdeburg und Stendal maßgebend. Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung soll die Regelbedienung der Schienenverbindungen, wie in Tabelle C2.2.2/2 dargestellt, erfolgen.

**Tabelle C2.2.2/2 Regelbedienung im regionalen Netz  
Regionalzüge, RegioStadtBahnen**

	<b>Bedienungszeitraum</b>	<b>Bedienungshäufigkeiten</b>
Montag – Freitag	05:00 – 22:00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt
Samstag	06:00 – 23:00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt
Sonn- und Feiertags	07:00 – 23:00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt

Sofern die Verkehrsnachfrage im Einzelfall diese Bedienungshäufigkeit nicht rechtfertigt, ist auf dieser Verbindung eine geringere Fahrtenhäufigkeit vorzusehen. Auf Relationen mit hohem Fahrgastaufkommen sind entsprechend der Nachfrageverteilung Verstärkerfahrten bzw. ½-Std.-Takt vorzusehen.

Regionalzüge und RegioStadtBahnen sollen in den Integralen Taktfahrplan (ITF) Niedersachsen integriert werden, so dass auch über die Verbandsgrenzen hinweg attraktive Nahverkehrsverbindungen existieren.

Für die RegioBusse sollen im Regelfall Bedienungszeitraum und Bedienungshäufigkeit so berücksichtigt werden, wie in Tabelle C2.2.2/3 dargestellt.

Auf RegioBus-Linien sind bedarfsgesteuerte Verkehre wie z. B. Anrufbusse, ALT oder AST grundsätzlich nicht vorgesehen. Im Einzelfall kann mit Zustimmung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig als Aufgabenträger für den ÖPNV geprüft werden, ob bedarfsgesteuerte Verkehre aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen angemessen sein können. Reguläre (nachfrageunabhängige) Fahrten haben Vorrang vor nachfragegesteuerten Verkehren wie z. B. Anrufbussen, ALT oder AST.

**Tabelle C2.2.2/3 Regelbedienung im regionalen Netz,  
RegioBusse**

	<b>Bedienungszeiten</b>	<b>Bedienungshäufigkeiten</b>
Montag - Freitag	05.00 - 22.00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt
Samstag	06.00 - 16.00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt
	16.00 - 22.00 Uhr	mindestens 2-Std.-Takt
Sonn- und Feiertags	09.00 - 19.00 Uhr	mindestens 2-Std.-Takt

Sofern die Verkehrsnachfrage diese Bedienungshäufigkeit nicht rechtfertigt, sind Verbindungen mit einer geringeren Fahrtenhäufigkeit vorzusehen. Diese Verbindungen sollen mindestens im 2-Stunden-Takt bedient werden mit Verstärkerfahrten in den stärker nachgefragten Stundengruppen.

Die Angaben in der Tabelle C2.2.2/3 beschreiben die Regelbedienung der RegioBuslinien im regionalen Netz. In verschiedenen Relationen ist die Verkehrsnachfrage sehr hoch, so dass dort ein dichter Takt eingerichtet werden soll.

Zusätzliche Fahrten im regionalen Netz vor oder nach dem aufgeführten Mindestbedienungszeitraum sind bei entsprechendem Bedarf einzurichten. Verstärkerfahrten sind bei Bedarf vorzusehen.

Regelmäßig auftretende stärkere räumlich und zeitlich abgrenzbare regionale Fahrtwünsche, z. B. Zubringerverkehre im Berufsverkehr können über RegioBusse abgewickelt werden. Die Bedienungshäufigkeiten sind individuell festzulegen. Für das Beispiel Zubringerverkehr im Berufsverkehr scheinen 3 Fahrten morgens und 3 Fahrten nachmittags ausreichend.

# Karte C2.2.2 Regionales ÖPNV-Netz





### **C2.2.2.1 Konventionelles Netz**

Der Schienenpersonennahverkehr außerhalb bzw. bis zur Betriebsaufnahme der RegioStadtBahn wird als „konventionelles Netz“ bezeichnet. Die angestrebten Leistungsziele im Schienenpersonennahverkehr und deren Qualitätsziele werden im Folgenden dargestellt.

#### **• Ziele Verkehrsangebot**

#### **KBS 115 (Uelzen -) Wittingen - Gifhorn – Braunschweig**

Die Kursbuchstrecke 115 (KBS 115) soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig - Landkreis Gifhorn,
- Wolfsburg - Landkreis Gifhorn,
- Hannover - Landkreis Gifhorn,
- Braunschweig - Hamburg,
- Wolfsburg - Hamburg und
- Landkreis Gifhorn - Hamburg.

Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an den Stationen Gifhorn (Richtung Wolfsburg bzw. Hannover) und Uelzen (Richtung Hamburg) zu erhalten.

Die KBS 115 ist Bestandteil der RegioStadtBahn (RSB). Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Gifhorn-Stadt (36 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Gifhorn-Stadt und Uelzen (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Uelzen (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 115 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Der 120 Minutentakt zwischen Gifhorn-Stadt und Uelzen ist dabei mit dem 60 Minutentakt zwischen Braunschweig und Gifhorn-Stadt zu einem 120 Minutentakt zwischen Braunschweig und Uelzen zu verknüpfen.

#### **KBS 300 (Hannover -) Gifhorn - Wolfsburg**

Die Kursbuchstrecke 300 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Wolfsburg - Landkreis Gifhorn,
- Wolfsburg - Hannover,
- Landkreis Gifhorn - Hannover und
- Landkreis Gifhorn - Stendal/Haldensleben.

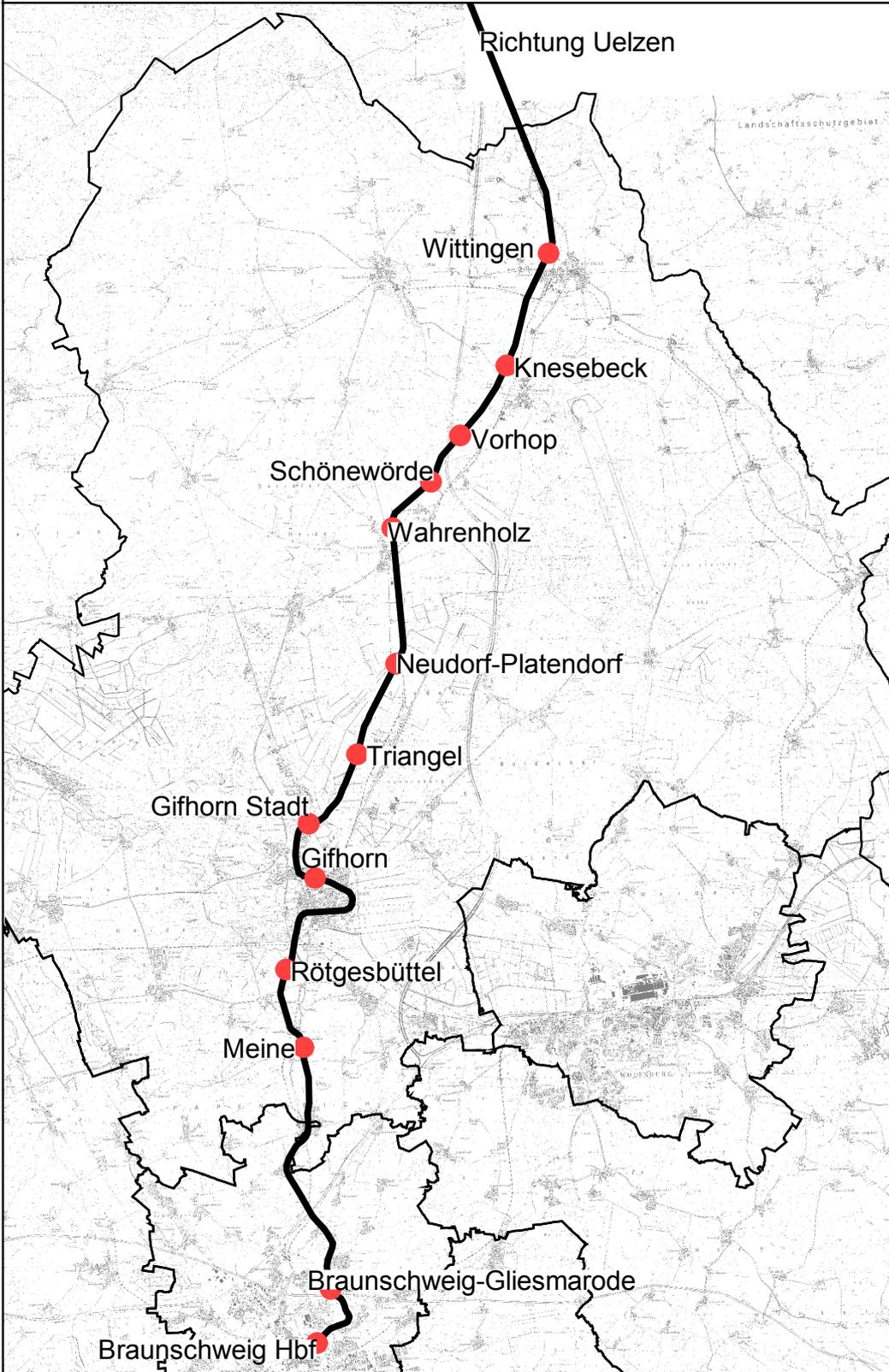
Alle Nahverkehrszüge der KBS 300 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an den Stationen Gifhorn (Richtung Landkreis Gifhorn bzw. Hamburg) und Wolfsburg Hbf (Richtung Stendal / Haldensleben) zu erhalten.

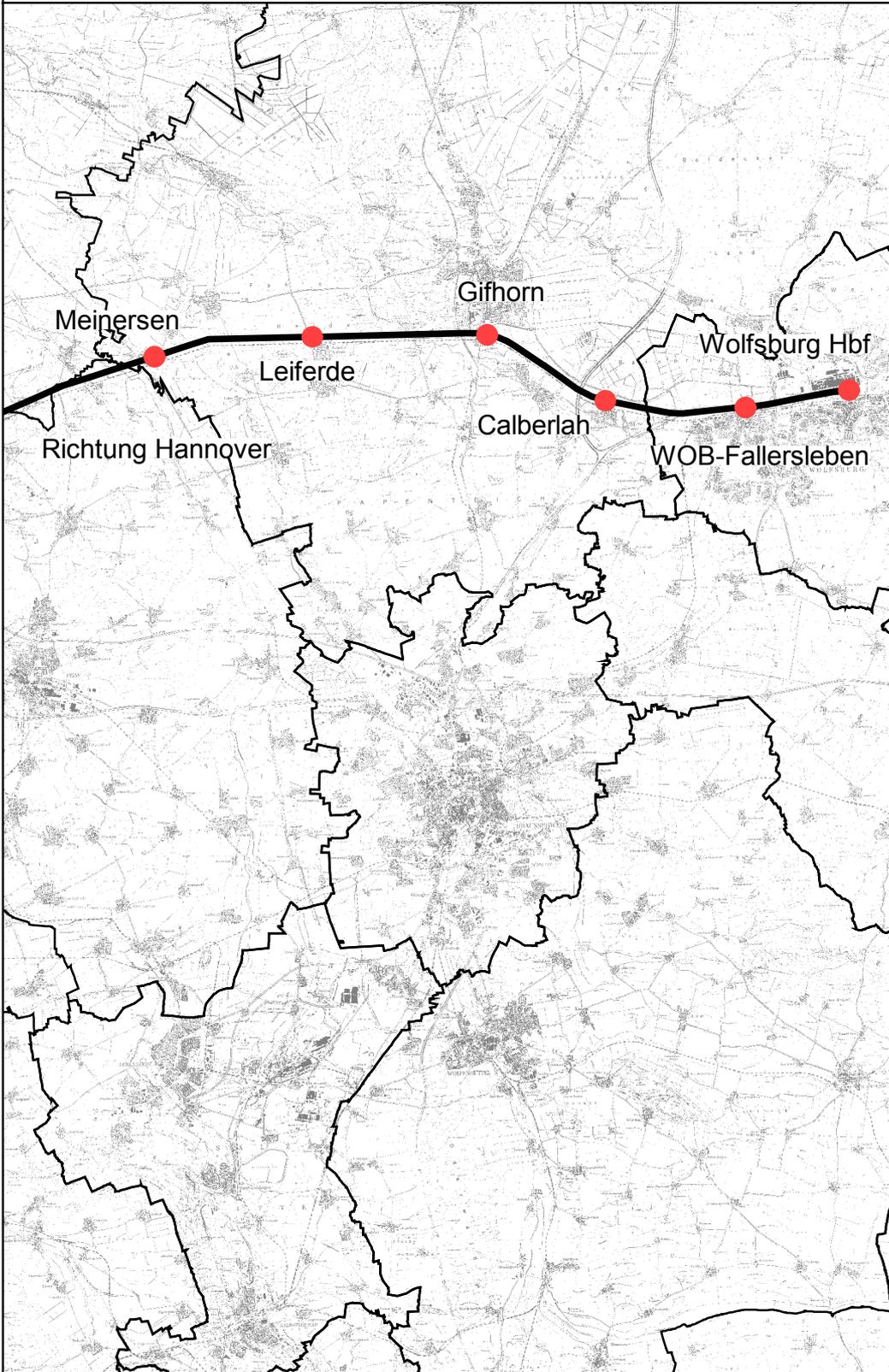
Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg Hbf (36 Fahrten)
- Züge in Tagesrandlage (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg Hbf (2 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg Hbf (4 Fahrten)

Karte C2.2.2.1\_1 KBS 115 Uelzen - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig



Karte C2.2.2.1\_2 KBS 300 Hannover - Gifhorn - Wolfsburg



### **KBS 301 Braunschweig - Wolfsburg (- Stendal)**

Die Kursbuchstrecke 301 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig - Wolfsburg,
- Braunschweig - Stendal/Haldensleben,
- Wolfsburg - Stendal/Haldensleben-Magdeburg und
- Landkreis Gifhorn - Stendal/Haldensleben.

Hierzu ist die bestehende Verknüpfung an der Station Wolfsburg Hbf in Richtung Landkreis Gifhorn zu erhalten.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Stendal (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Stendal (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Wolfsburg Hbf und Haldensleben-Magdeburg (18 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 301 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Die KBS 301 ist für den Anschluss Wolfsburgs an die RSB vorzusehen.

### **KBS 310 (Hannover -) Peine - Braunschweig - Helmstedt (- Magdeburg)**

Die Kursbuchstrecke 310 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig - Peine,
- Braunschweig - Hannover,
- Peine - Hannover,
- Braunschweig - Helmstedt,
- Braunschweig - Magdeburg,
- Helmstedt - Magdeburg und
- Hannover - Helmstedt.

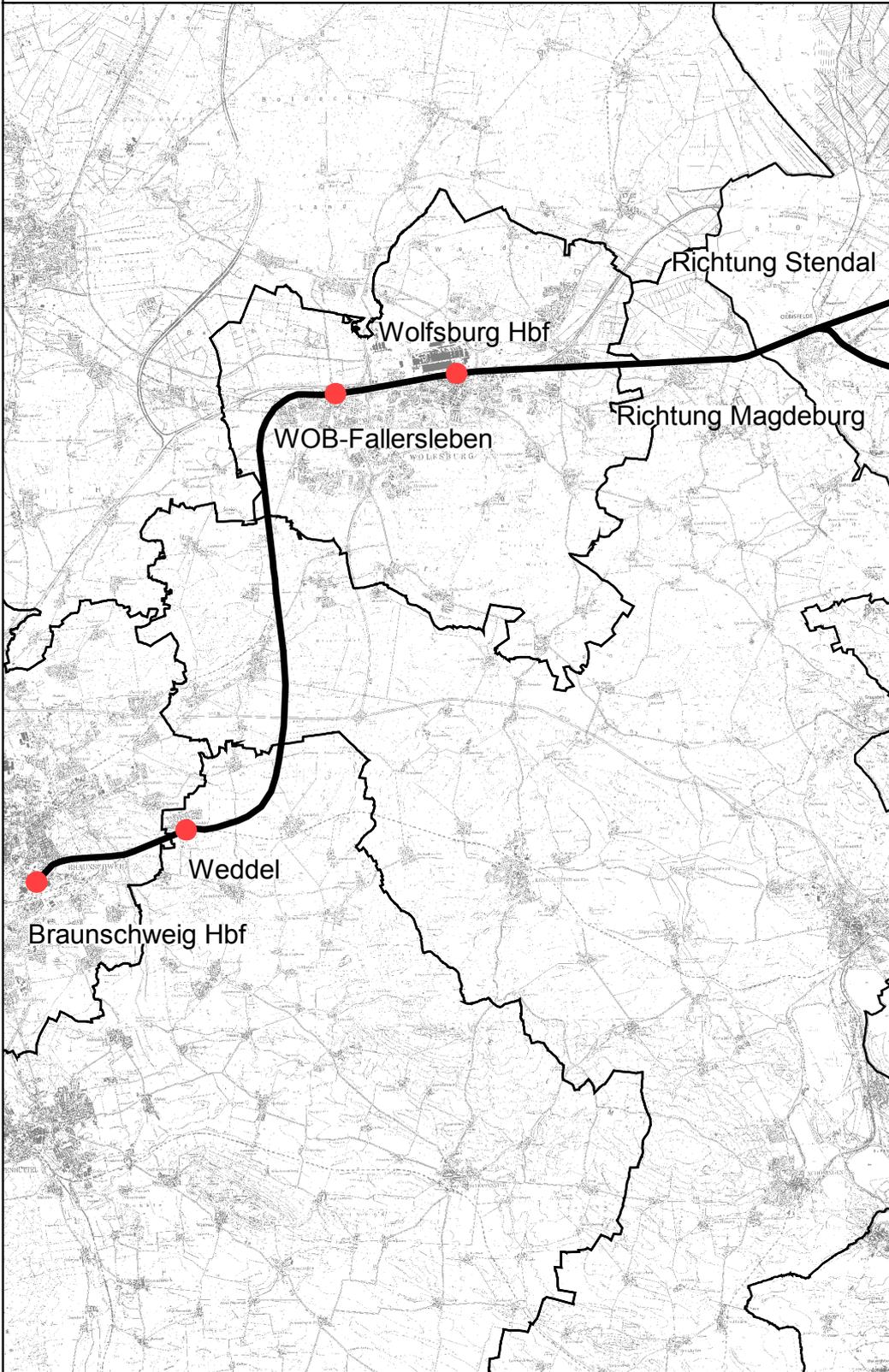
Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Braunschweig Hbf (36 Fahrten)
- Züge in Tagesrandlage (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Braunschweig Hbf (6 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Hannover Hbf und Braunschweig Hbf (12 Fahrten)
- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Magdeburg Hbf (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Magdeburg Hbf (8 Fahrten)

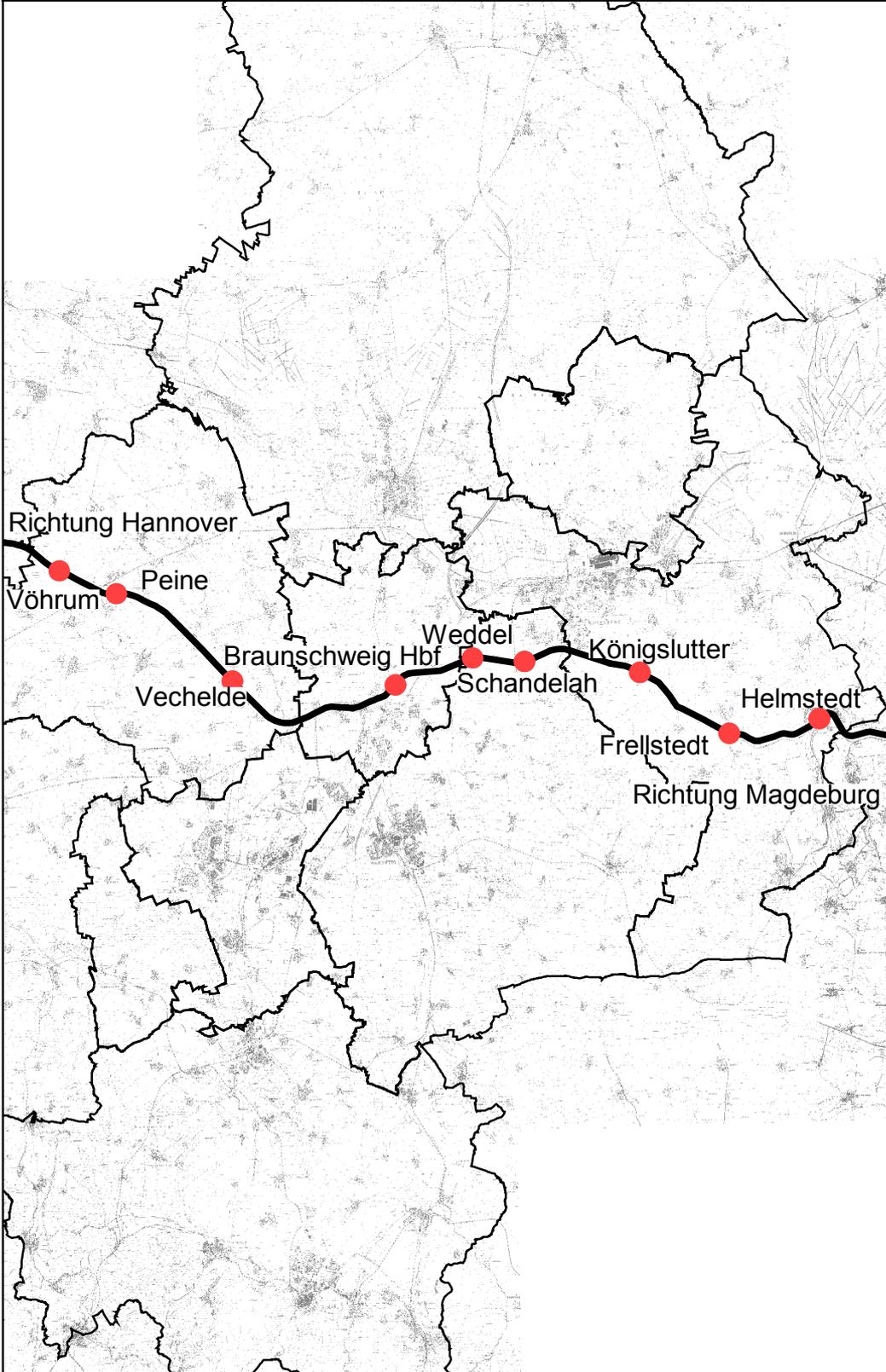
Alle Nahverkehrszüge der KBS 310 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Die Verstärkerleistungen sind so zu gestalten, dass am Braunschweiger Hauptbahnhof keine unverhältnismäßig langen Übergangszeiten für Fahrgäste zwischen Helmstedt und Hannover entstehen.

Karte C2.2.2.1\_3 KBS 301 Braunschweig - Wolfsburg - Stendal



Karte C2.2.2.1\_4 KBS 310 Hannover - Peine - Braunschweig - Helmstedt - Magdeburg



### **KBS 312 Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt**

Die Kursbuchstrecke 312 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig - Wolfenbüttel
- Braunschweig - Schöppenstedt und
- Wolfenbüttel - Schöppenstedt

In Verbindung mit dem Busangebot Schöppenstedt-Helmstedt sind durch die KBS 312 auch die Verkehrsbeziehungen zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und dem südlichen Landkreis Helmstedt zu gewährleisten.

Die KBS 312 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 312 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

### **KBS 313 (Hildesheim -) Lengede/Broistedt – Braunschweig**

Die Kursbuchstrecke 313 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Braunschweig - Hildesheim.

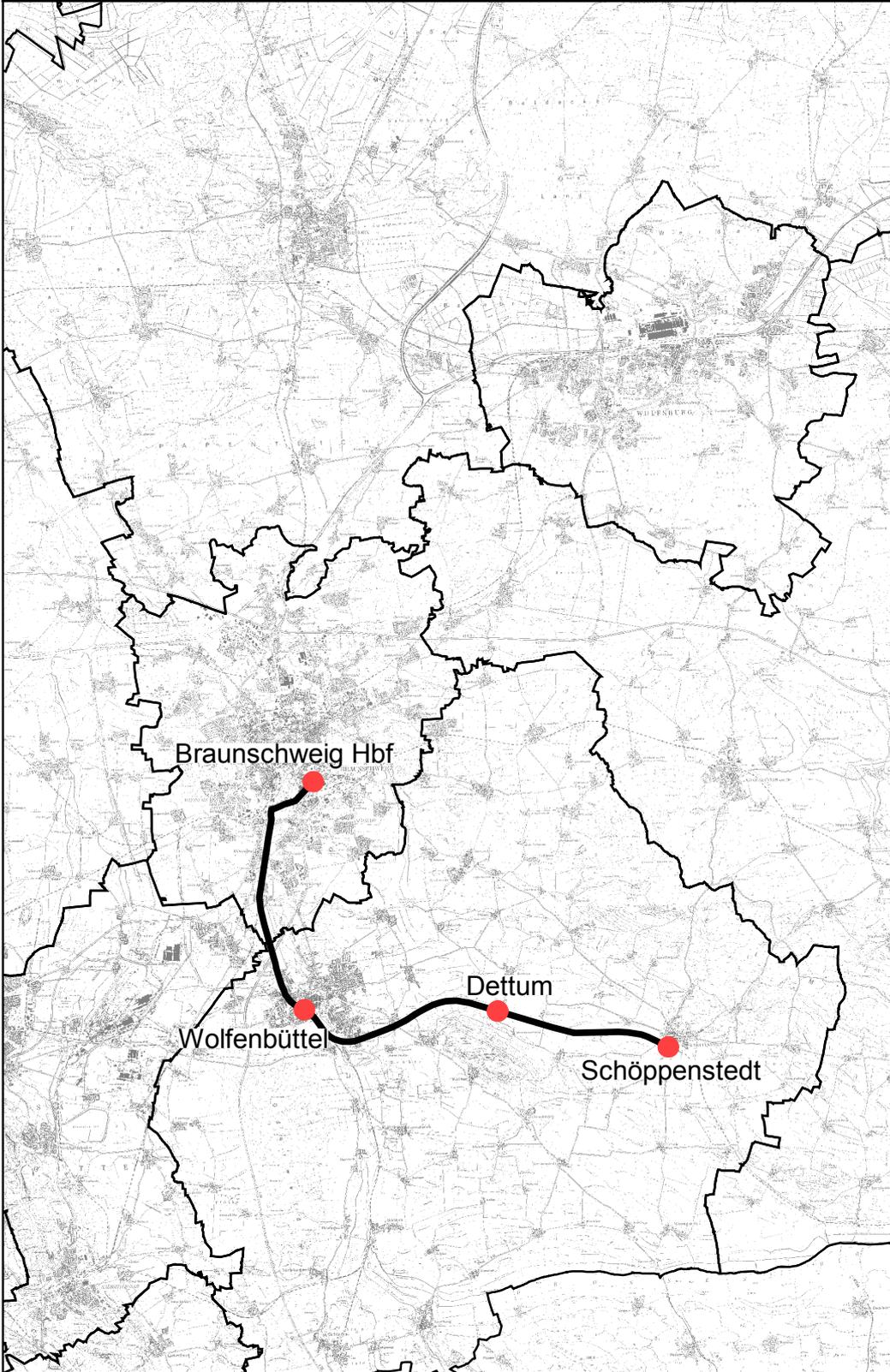
Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Hildesheim Hbf und Braunschweig Hbf (36 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 313 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

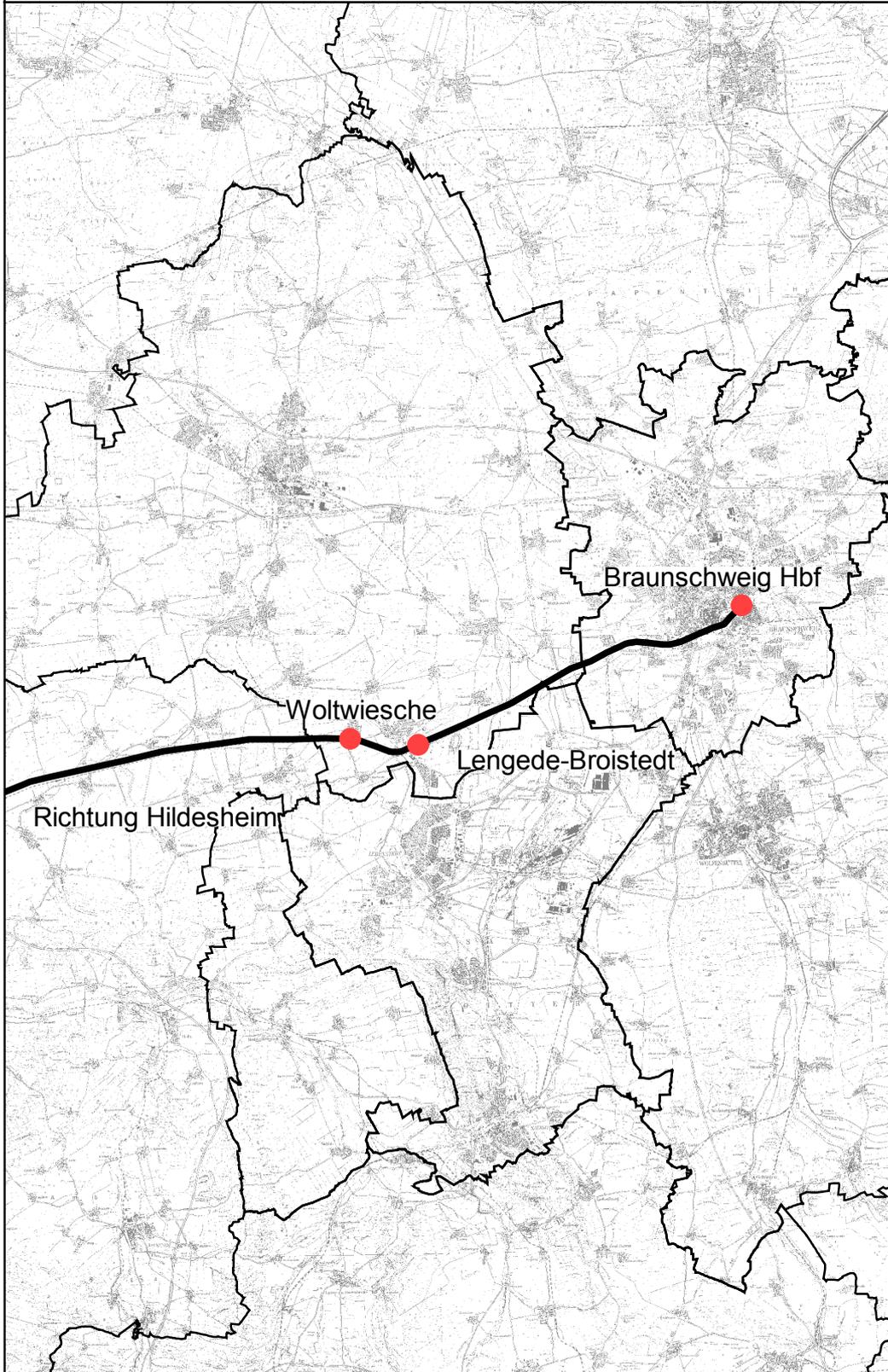
Im Vorfeld des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur ist das ausreichende Bedienungsangebot umzusetzen.

Karte C2.2.2.1\_5 KBS 312 Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt





Karte C2.2.2.1\_6 KBS 313 Hildesheim - Lengede Broistedt - Braunschweig



### **KBS 320 (Hannover -) Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg**

Die Kursbuchstrecke 320 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Bad Harzburg - Salzgitter,
- Bad Harzburg - Hildesheim,
- Bad Harzburg - Hannover,
- Goslar - Salzgitter,
- Goslar - Hildesheim,
- Goslar - Hannover und
- Goslar - Braunschweig.

Hierzu ist die bestehende Verknüpfung an der Station Salzgitter-Ringelheim (Richtung Braunschweig) zu erhalten.

Eine stündliche und direkte Nahverkehrsverbindung zwischen Bad Harzburg und Hannover ist sicherzustellen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Hannover Hbf (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Bad Harzburg und Hannover Hbf (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) mit Weiterführung über KBS 330 bis Halle (Saale) (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) mit Weiterführung über KBS 330 bis Halle (Saale) (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 320 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen. Die RegionalExpressLinie zwischen Hannover und Halle (Saale) hält nicht in Oker.

### **KBS 330 Bad Harzburg - Vienenburg (- Halberstadt)**

Die Kursbuchstrecke 330 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Bad Harzburg - Braunschweig,
- Bad Harzburg - Halberstadt,
- Bad Harzburg - Halle (Saale),
- Goslar - Halberstadt und
- Goslar - Halle (Saale),

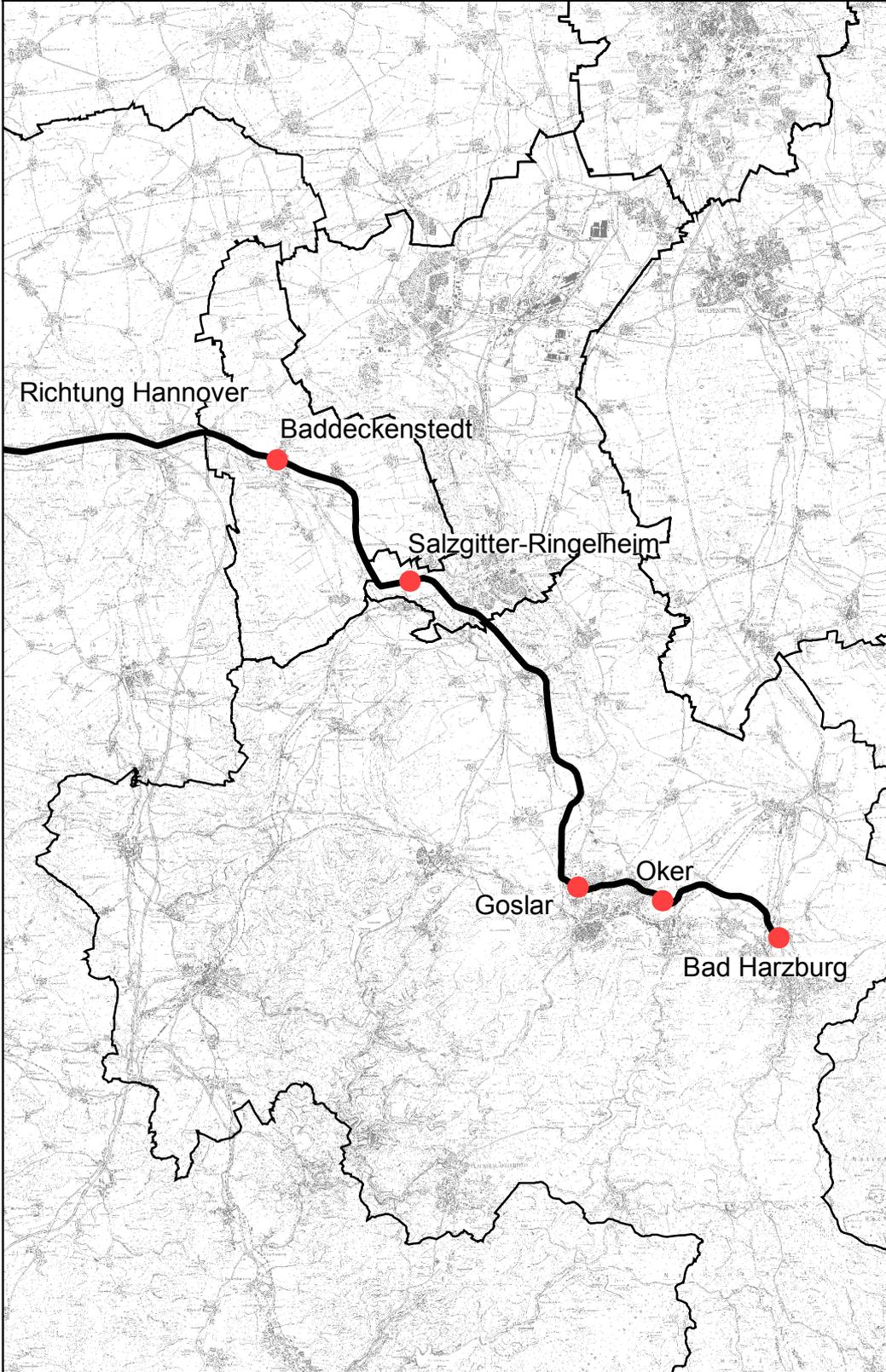
Hierzu ist die bestehende Verknüpfung an der Station Vienenburg (Richtung Braunschweig und Halberstadt) zu erhalten bzw. durch direkte Nahverkehrsverbindungen zu ersetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

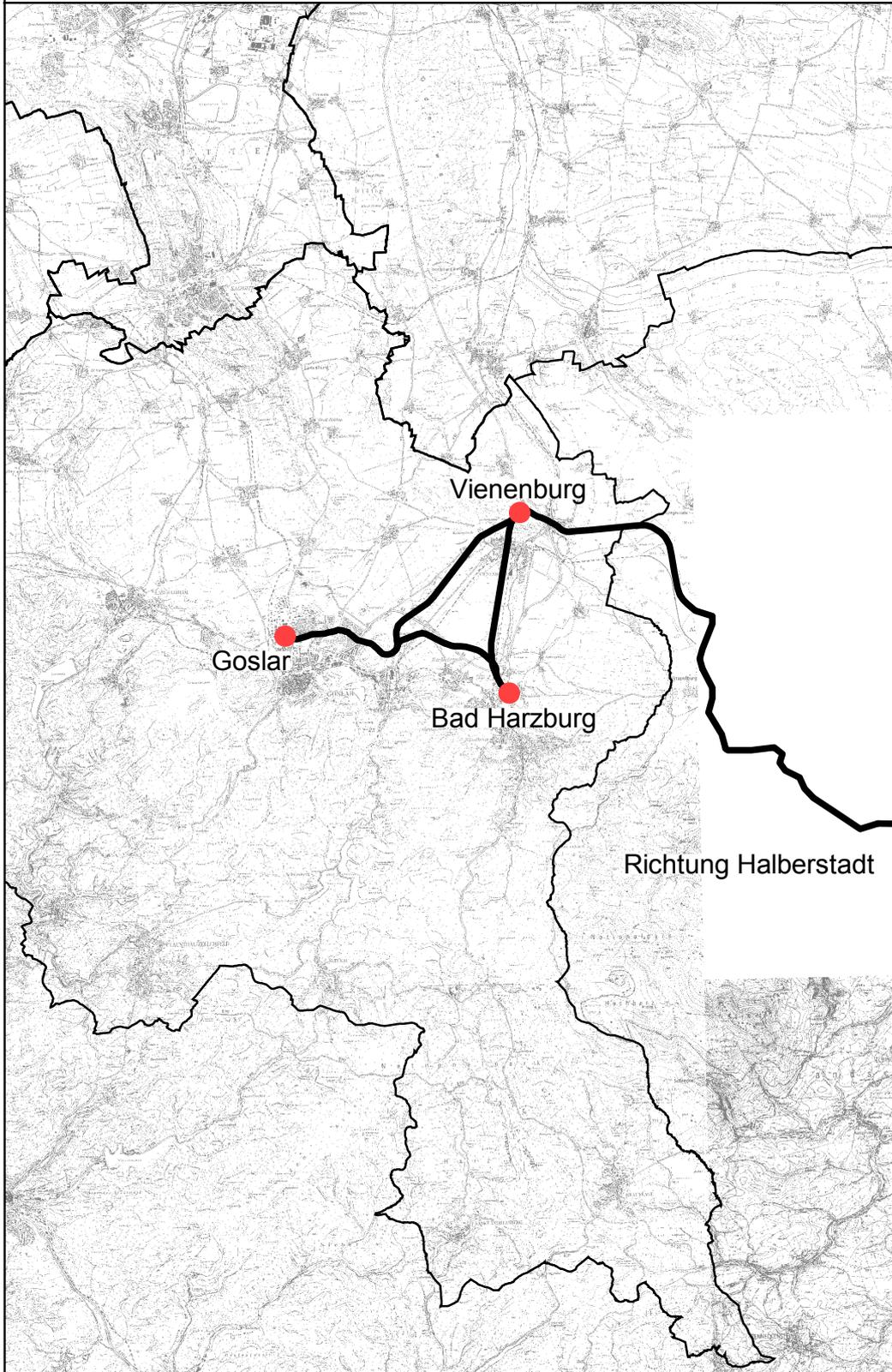
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Halberstadt (18 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Vienenburg und Halberstadt (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Bad Harzburg und Halberstadt (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 330 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Karte C2.2.2.1\_7 KBS 320 Hannover - Salzgitter Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg



Karte C2.2.2.1\_8 KBS 330 Bad Harzburg - Vienenburg - Halberstadt



### **KBS 352      Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig**

Die Kursbuchstrecke 352 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Braunschweig - Salzgitter-Lebenstedt.

Die KBS 352 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig Hbf (36 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 352 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

### **KBS 353      Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Goslar / Bad Harzburg**

Die Kursbuchstrecke 353 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Bad Harzburg - Braunschweig,
- Goslar - Braunschweig,
- Bad Harzburg - Wolfenbüttel,
- Goslar - Wolfenbüttel und
- Wolfenbüttel - Braunschweig.

In Vienenburg werden die Verkehrsleistungen der Kursbuchstrecken 330 und 353 in der Form miteinander verknüpft, dass hierdurch eine stündliche Verbindung zwischen Braunschweig und Bad Harzburg entsteht. Diese Verknüpfung ist zu erhalten bzw. durch direkte Nahverkehrsverbindungen zu ersetzen.

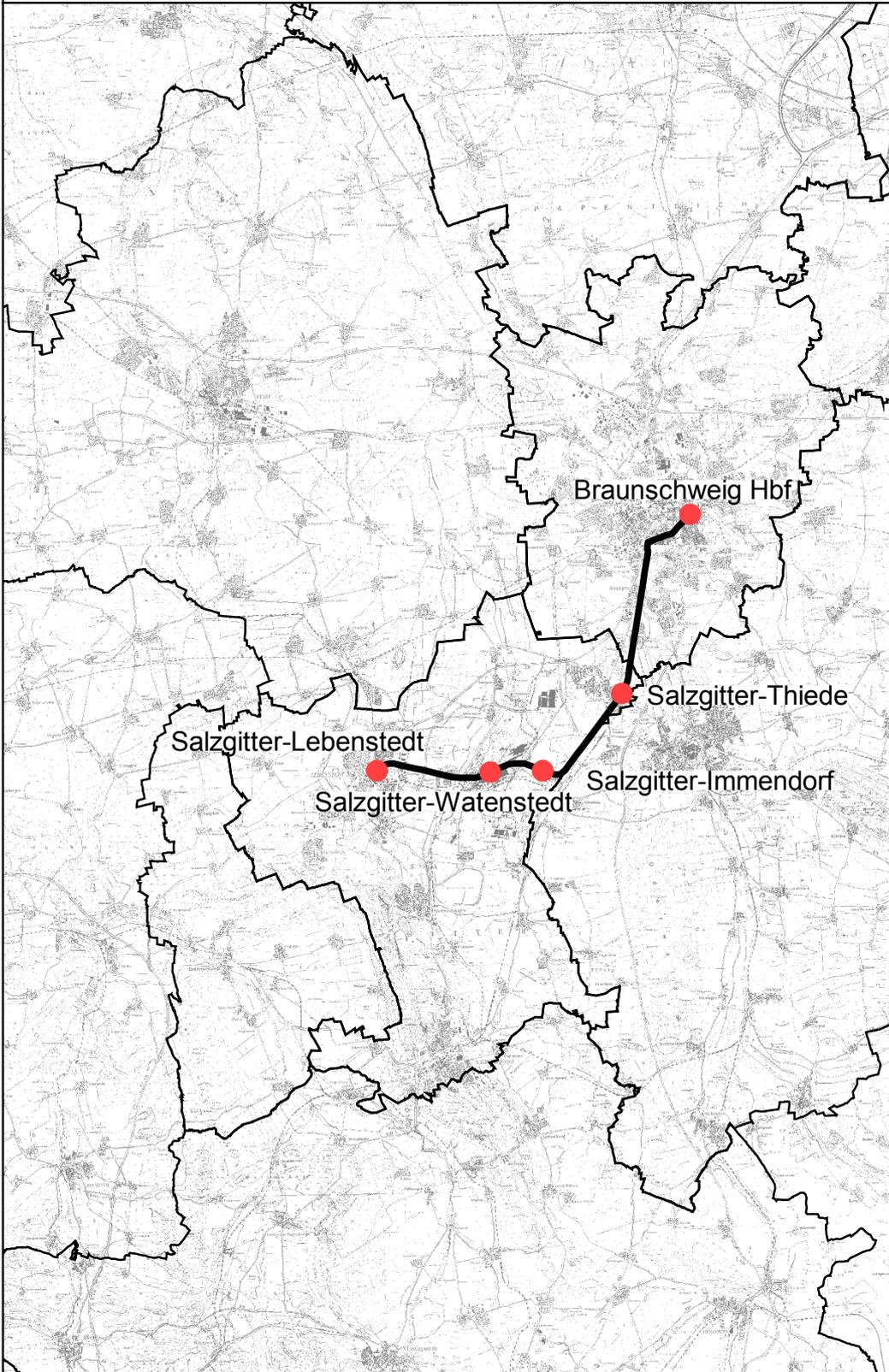
Die KBS 353 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

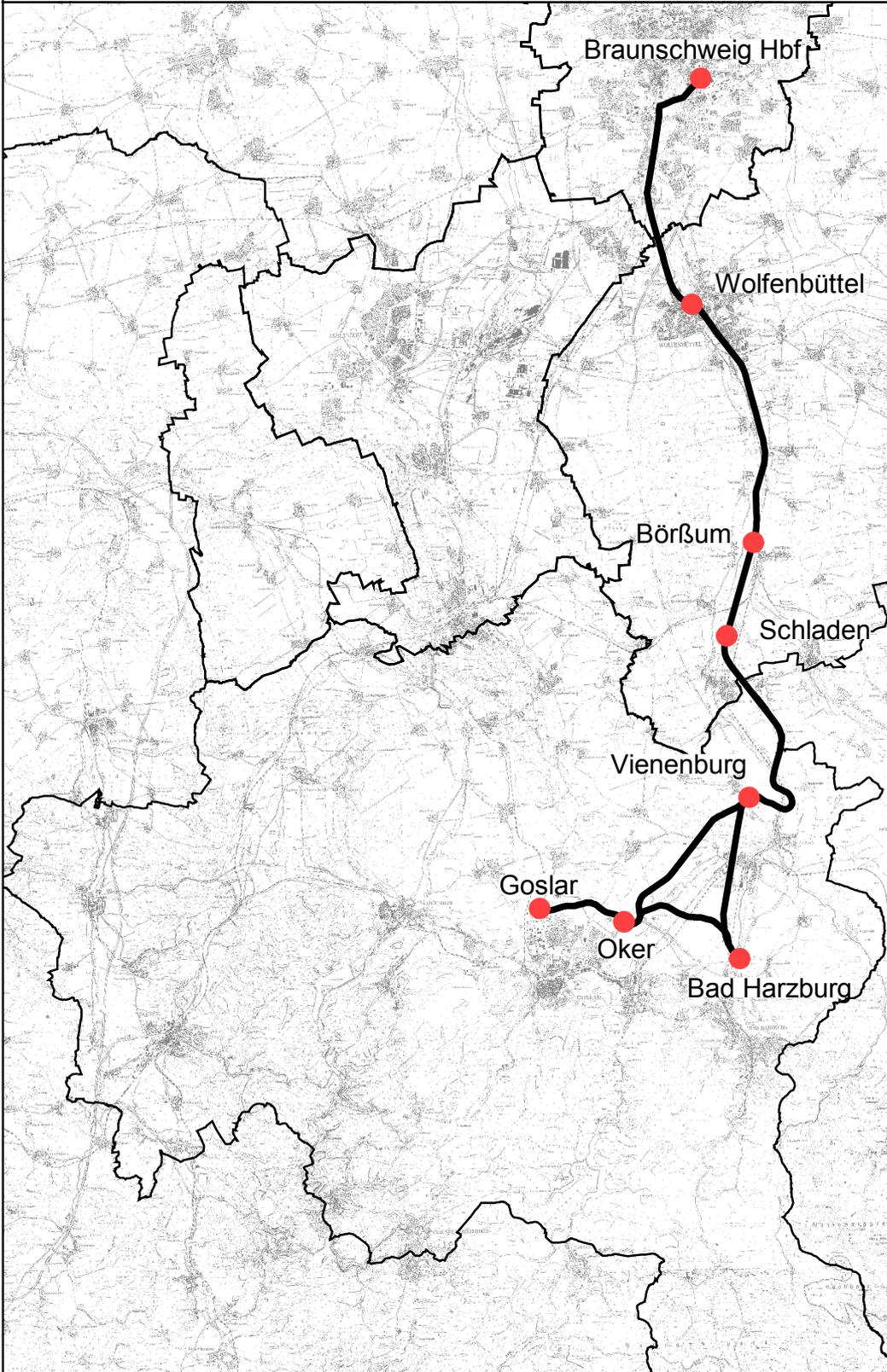
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 353 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Karte C2.2.2.1\_9 KBS 352 Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig



Karte C2.2.2.1\_10 KBS 353 Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Goslar



### **KBS 354      Bad Harzburg - Goslar - Seesen – Kreiensen**

Die Kursbuchstrecke 354 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Bad Harzburg - Göttingen,
- Goslar - Göttingen,
- Salzgitter - Göttingen,
- Braunschweig - Göttingen,
- Bad Harzburg - Holzminden,
- Goslar - Holzminden,
- Salzgitter - Holzminden,
- Braunschweig - Holzminden,
- Bad Harzburg - Kreiensen,
- Goslar - Kreiensen,
- Salzgitter - Kreiensen,
- Braunschweig - Kreiensen und
- Seesen - Hannover.

Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an der Station Seesen (Richtung Kreiensen bzw. Braunschweig) und Kreiensen (Richtung Göttingen, Holzminden bzw. Hannover) zu erhalten.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Kreiensen (36 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 354 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

### **KBS 358      Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Herzberg)**

Die Kursbuchstrecke 358 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Braunschweig - Salzgitter,
- Braunschweig - Goslar,
- Braunschweig - Kreiensen,
- Braunschweig - Holzminden,
- Braunschweig - Göttingen,
- Salzgitter - Goslar
- Salzgitter - Kreiensen,
- Salzgitter - Holzminden und
- Salzgitter - Göttingen.

Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an der Station Seesen (Richtung Kreiensen) und Salzgitter-Ringelheim (Richtung Goslar) zu erhalten.

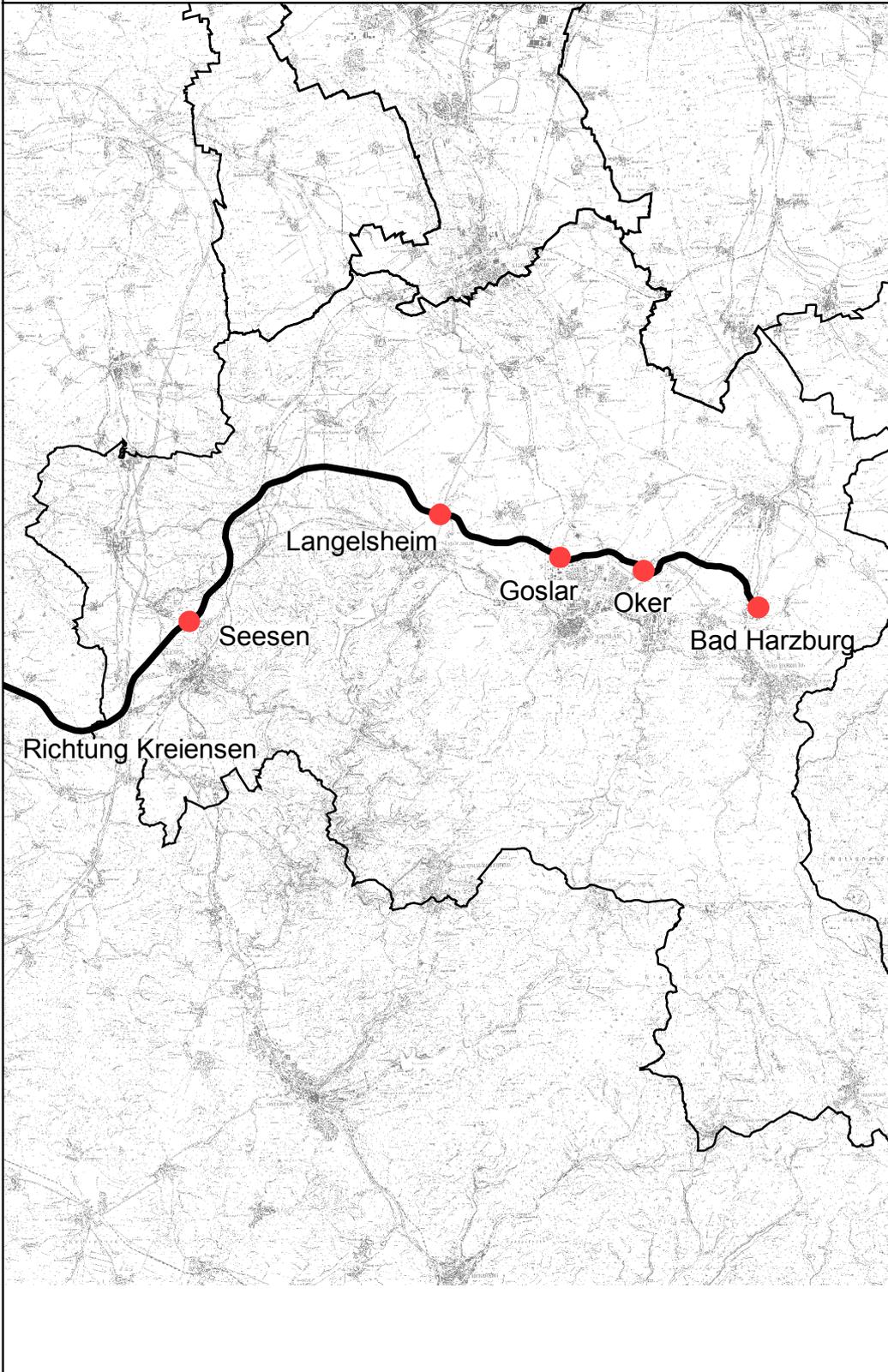
Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- • 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Herzberg (36 Fahrten)
- • Verstärkerzüge zwischen Braunschweig Hbf und Salzgitter-Ringelheim (4 Fahrten)

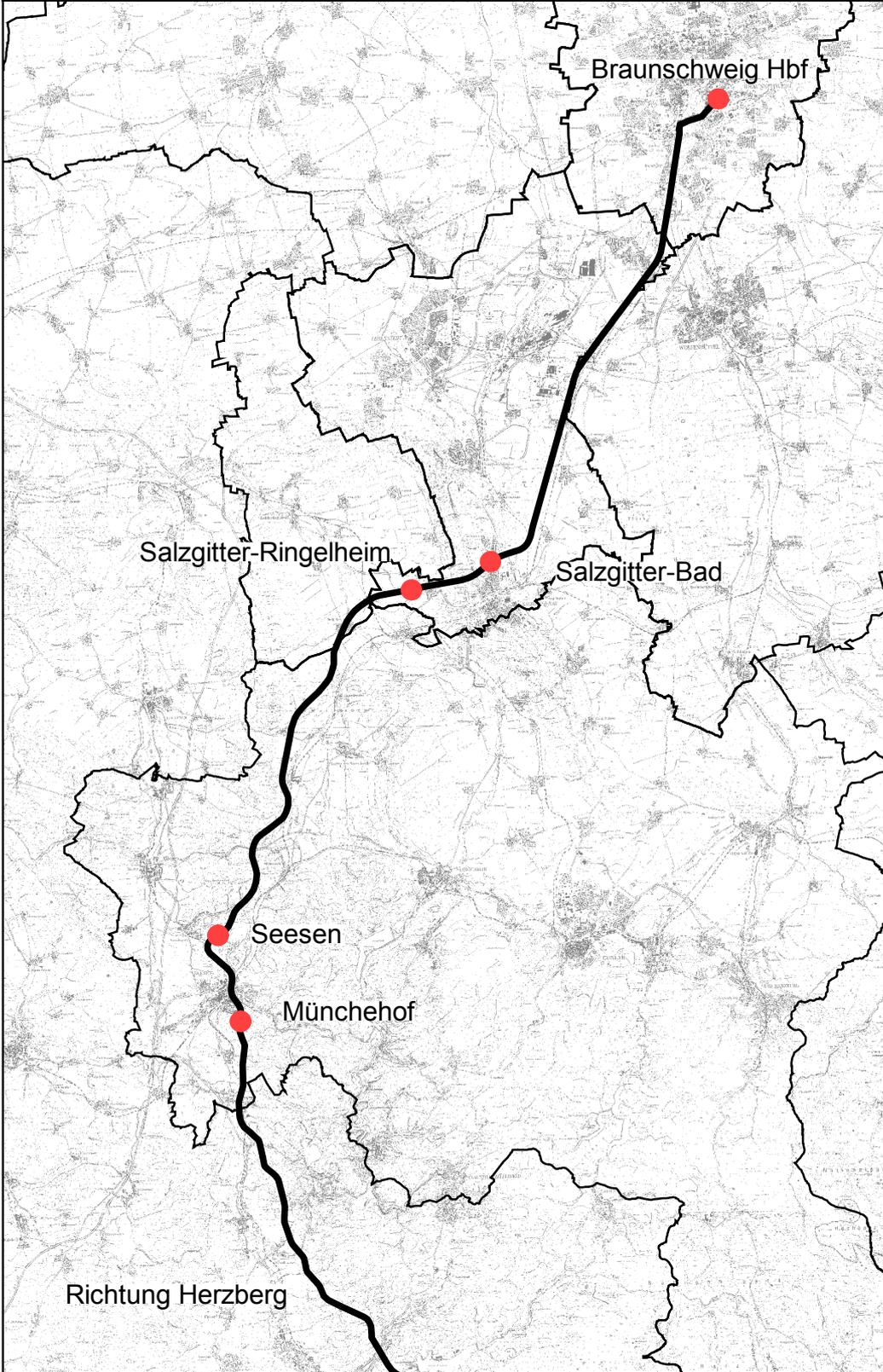
Alle Nahverkehrszüge der KBS 358 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.



Karte C2.2.2.1\_11 KBS 354 Bad Harzburg - Goslar - Seesen - Kreiensen



Karte C2.2.2.1\_12 KBS 358 Braunschweig - Salzgitter Ringelheim - Seesen - Herzberg



In den folgenden Tabellen wird das anzustrebende Bedienungsangebot dem bestehenden Verkehrsangebot im Fahrplan 2007 und 2008 (ab 09.12.2007) gegenübergestellt. Es wird zwischen Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag unterschieden.

**Tabelle C2.2.2.1/1 Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (Mo-Fr)**

KBS	Streckenverlauf	NVP	Fahrplan		Zielerreichung	
			2007	2008	2007	2008
115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn	22	19	19	86,36 %	86,36 %
115	Gifhorn - Braunschweig	40	22	22	55,00 %	55,00 %
300	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg	42	38	38	90,48 %	90,48 %
301	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)	40	32	32	80,00 %	80,00 %
310	(Hannover) - Peine - Braunschweig	54	46	46	85,19 %	85,19 %
310	Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)	44	41	41	93,18 %	93,18 %
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt	40	24	25	60,00 %	62,50 %
313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig	36	12	22	33,33 %	61,11 %
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg	40	36	36	90,00 %	90,00 %
330	Vienenburg - (Halberstadt)	40	34	34	85,00 %	85,00 %
330	Vienenburg - Bad Harzburg	22	18	18	81,82 %	81,82 %
352	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	36	26	26	72,22 %	72,22 %
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg	44	39	39	88,64 %	88,64 %
353	Vienenburg - Bad Harzburg	22	18	18	81,82 %	81,82 %
353	Vienenburg - Goslar	22	21	21	95,45 %	95,45 %
354	Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)	36	15	23	41,67 %	63,89 %
358	Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Herzberg)	36	34	34	94,44 %	94,44 %
358	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim	40	34	34	85,00 %	85,00 %

**Tabelle C2.2.2.1/2 Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (Sa)**

KBS	Streckenverlauf	NVP	Fahrplan		Zielerreichung	
			2007	2008	2007	2008
115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn	18	13	13	72,22 %	72,22 %
115	Gifhorn - Braunschweig	18	13	13	72,22 %	72,22 %
300	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg	38	38	38	100,00 %	100,00 %
301	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)	36	17	32	47,22 %	88,89 %
310	(Hannover) - Peine - Braunschweig	42	40	40	95,24 %	95,24 %
310	Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)	36	21	37	58,33 %	102,78 %
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt	36	12	12	33,33 %	33,33 %
313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig	36	10	18	27,78 %	50,00 %
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg	36	33	33	91,67 %	91,67 %
330	Vienenburg - (Halberstadt)	36	32	32	88,89 %	88,89 %
330	Vienenburg - Bad Harzburg	18	16	16	88,89 %	88,89 %
352	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	36	20	20	55,56 %	55,56 %
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg	36	35	35	97,22 %	97,22 %
353	Vienenburg - Bad Harzburg	18	17	17	94,44 %	94,44 %
353	Vienenburg - Goslar	18	17	17	94,44 %	94,44 %
354	Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)	36	14	20	38,89 %	55,56 %
358	Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Herzberg)	36	14	30	38,89 %	83,33 %
358	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim	36	14	30	38,89 %	83,33 %

**Tabelle C2.2.2.1/3 Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (So)**

KBS	Streckenverlauf	NVP	Fahrplan		Zielerreichung	
			2007	2008	2007	2008
115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn	18	10	10	55,56 %	55,56 %
115	Gifhorn - Braunschweig	18	10	10	55,56 %	55,56 %
300	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg	38	36	36	94,74 %	94,74 %
301	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)	36	17	32	47,22 %	88,89 %
310	(Hannover) - Peine - Braunschweig	42	38	38	90,48 %	90,48 %
310	Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)	36	19	37	52,78 %	102,78 %
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt	36	0	0	0,00 %	0,00 %
313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig	36	8	16	22,22 %	44,44 %
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg	36	32	32	88,89 %	88,89 %
330	Vienenburg - (Halberstadt)	36	32	32	88,89 %	88,89 %
330	Vienenburg - Bad Harzburg	18	16	16	88,89 %	88,89 %
352	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	36	16	16	44,44 %	44,44 %
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg	36	31	31	86,11 %	86,11 %
353	Vienenburg - Bad Harzburg	18	15	15	83,33 %	83,33 %
353	Vienenburg - Goslar	18	17	17	94,44 %	94,44 %
354	Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)	36	14	18	38,89 %	50,00 %
358	Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Herzberg)	36	16	30	44,44 %	83,33 %
358	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim	36	16	30	44,44 %	83,33 %

• **Ziele Qualität**

Die vertraglichen Regelungen zur Qualität im SPNV sind kostenneutral weiterzuentwickeln. In künftigen Wettbewerbsverfahren sind subjektive Kriterien (zum Beispiel „Kundenzufriedenheit“) als Qualitätskriterium in den Vergabeunterlagen aufzunehmen und mit Malus zu belegen.

### **C2.2.2.2 RegioStadtBahn**

Veränderte Rahmenbedingungen erforderten eine Überplanung der im NVP 2003 dargestellten RSB-Planung. In der Laufzeit des NVP 2008 ist die Realisierung einer 1. Ausbaustufe vorgesehen. Daran schließen sich weitere Ausbaustufen an. 1. Ausbaustufe und weitere Ausbaustufen werden hier getrennt voneinander erläutert. Die Inbetriebnahme der 1. Ausbaustufe ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 vorgesehen.

- **RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe**

Für die 1. Ausbaustufe werden vorhandene, heute befahrene Gleistrassen der DB Netz AG, umgebaute Stadtbahntrassen im Stadtgebiet Braunschweig und neugebaute Stadtbahntrassen im Stadtgebiet Salzgitter-Lebenstedt genutzt.

In der 1. Ausbaustufe ersetzen RSB-Züge die heutigen Regionalzüge auf folgenden Relationen:

Braunschweig – Uelzen (KBS 115)

Braunschweig – Schöppenstedt (KBS 312)

Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt (KBS 352)

Braunschweig – Goslar/Bad Harzburg (KBS 353)

Für die RegioStadtBahn wird ein innovatives Fahrzeug eingesetzt, das sowohl in den Städten als auch auf Strecken der DB Netz AG fahren darf. Um das geplante Betriebskonzept fahren zu können, sind folgende Umbau- und Neubaumaßnahmen erforderlich:

#### **in Braunschweig (Stadtbahnstrecke)**

Einbau eines 3-Schienengleises wegen der unterschiedlichen Spurweiten der Stadtbahn und der RegioStadtBahn auf einer Länge von ca. 3,7 km zwischen Nahverkehrsbahnhof und Pressehaus sowie der Bau der Verbindungen zu den Gleisen der DB Netz AG. Neubau bzw. Anpassung von 7 Haltestellen (die Haltestellen Braunschweig-Rathaus und Braunschweig-Hamburger Straße entsprechen schon dem RSB-Standard).

#### **in Salzgitter-Lebenstedt (Stadtbahnstrecke)**

Neubau von Stadtbahngleisen auf einer Länge von ca. 4,6 km im Stadtgebiet Salzgitter-Lebenstedt von der Peiner Straße bis zum Endpunkt Salzgitter-Hans-Böckler-Ring und Anpassung von 3,7 km Eisenbahntrasse zwischen der Peiner Straße und dem Übergang zu den Gleisen der DB Netz AG westlich des Haltepunktes Salzgitter-Watenstedt. Neubau von 7 Haltestellen.

#### **zwischen Braunschweig und Uelzen (Eisenbahnstrecke)**

Anpassung der Strecke und der Stationen an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 94,6 km sowie Neu- und Umbau von sechs zweigleisigen Abschnitten und 28 Zugangsstellen (Uelzen entspricht schon dem RSB-Standard).

#### **zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt (Eisenbahnstrecke)**

Anpassung der Strecke und der Stationen an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 29,8 km sowie Neubau eines zweigleisigen Abschnittes und 7 Zugangsstellen (Wolfenbüttel entspricht schon dem RSB-Standard).

#### **zwischen Wolfenbüttel und Goslar/Bad Harzburg (Eisenbahnstrecke)**

Anpassung der Strecke an den Betrieb mit RegioStadtBahnen und Modernisierung auf einer Länge von ca. 48,2 km sowie Neubau bzw. Anpassung von 5 Zugangsstellen (die Station Schladen entspricht schon dem RSB-Standard).

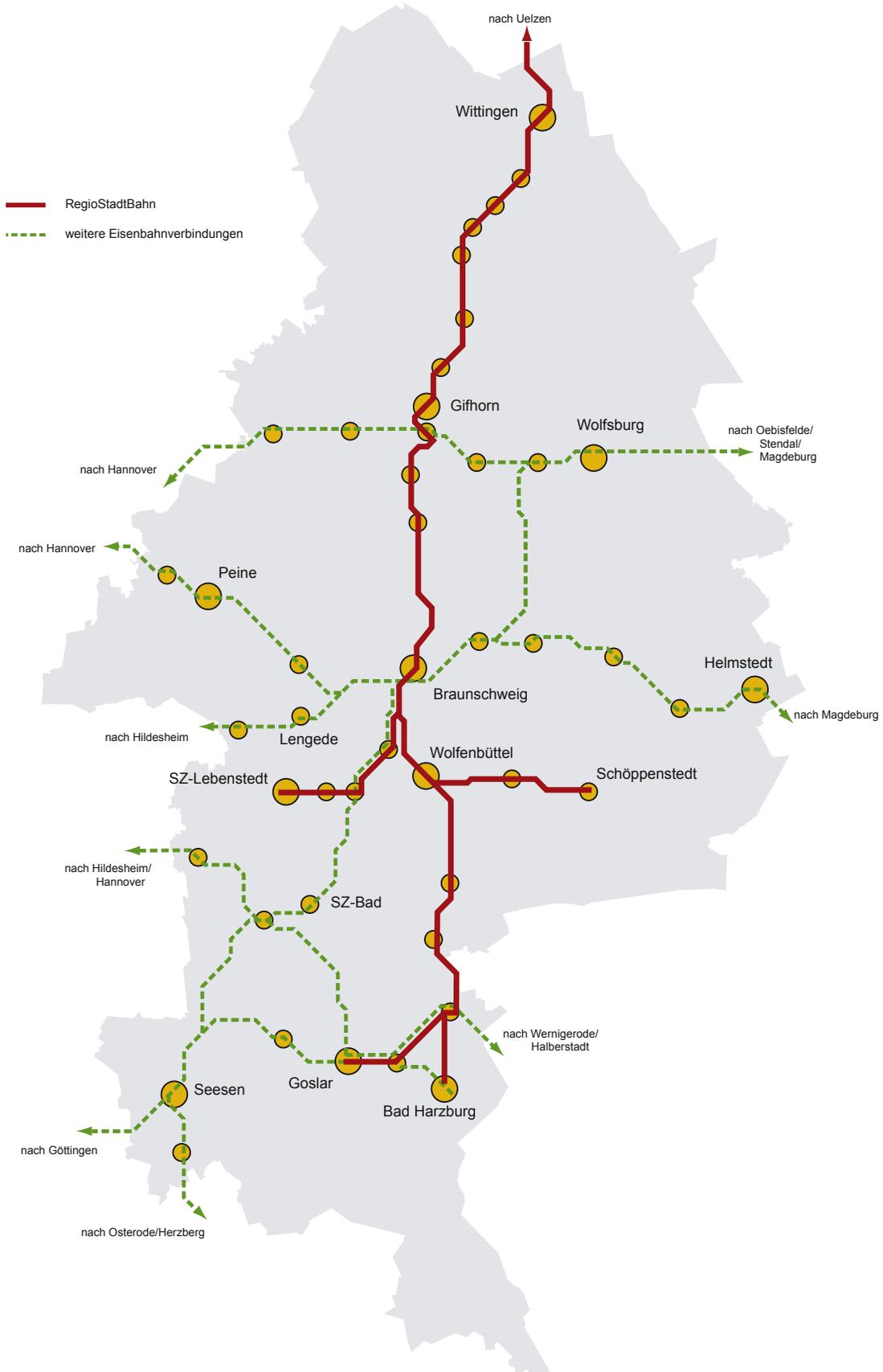
#### **zwischen Braunschweig-Leiferde und Salzgitter-Watenstedt (Eisenbahnstrecke)**

Anpassung der Strecke an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 10,6 km sowie Neu- bzw. Umbau von 4 Zugangsstellen.

Für die Bedienung des Netzes der 1. Ausbaustufe sind 29 Fahrzeuge (einschließlich Reservefahrzeuge) vorgesehen.

Der für die RegioStadtBahn erforderliche Betriebshof soll vor Aufnahme des Betriebes im Jahre 2012 fertig gestellt sein.

# Karte C2.2.2.2/1 Streckennetz der RegioStadtBahn



Die Infrastruktur ist so ausgelegt, dass folgendes Betriebskostenkonzept gefahren werden kann. Die Fahrtenhäufigkeiten sind an das prognostizierte Fahrgastaufkommen angepasst.

Das Liniennetz für die Angebote von Montag bis Freitag umfasst folgende Linien (Karte 2.2.2.2/2):

Linie 1	Uelzen – Wittingen – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg
Linie 10	Triangel – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar
Linie 2	(Meine –) Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt
Linie 3	Braunschweig – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring

Auf den Streckenabschnitten sind von Montag bis Freitag in der Normalverkehrszeit (ca. 6:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr) die folgenden Bedienungshäufigkeiten geplant:

Uelzen – Wittingen (Grundtakt, zusätzliche Fahrten vorgesehen)	120-min-Takt
Wittingen – Triangel	60-min-Takt
Triangel – Braunschweig-Nordbahnhof	30-min-Takt
Braunschweig-Nordbahnhof – Wolfenbüttel	15-min-Takt
Wolfenbüttel – Schöppenstedt	30-min-Takt
Wolfenbüttel – Vienenburg	30-min-Takt
Vienenburg – Bad-Harzburg	60-min-Takt
Vienenburg – Goslar	60-min-Takt
Braunschweig-Nordbahnhof – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring	30-min-Takt

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit sind werktags von Meine nach Braunschweig zusätzliche Kurse gefahren. Nachfragespitzen werden durch Fahrten in Doppeltraktion aufgefangen. In den Schwachverkehrszeiten vor und nach der Normalverkehrszeit wird die Fahrtenhäufigkeit halbiert. In der Relation Uelzen – Wittingen wird in dieser Zeit der Grundtakt gefahren.

An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wird eine an die zu erwartende Nachfrage angepasste Bedienungshäufigkeit angeboten. Dadurch ändert sich auch die Durchbindung von Linienästen.

Das Liniennetz für die Angebote an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen umfasst folgende Linien (Karte 2.2.2.2/3):

Linie 1	Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg
Linie 10	Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar
Linie 12	Uelzen – Wittingen – Triangel – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt
Linie 3	Braunschweig – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring

Auf den Streckenabschnitten sind an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen die folgenden Bedienungshäufigkeiten geplant:

Uelzen – Wittingen – Triangel	120-min-Takt
Triangel – Braunschweig-Nordbahnhof	60-min-Takt
Braunschweig-Nordbahnhof – Wolfenbüttel	30-min-Takt
Wolfenbüttel – Schöppenstedt	60-min-Takt
Wolfenbüttel – Vienenburg	60-min-Takt
Vienenburg – Bad-Harzburg	120-min-Takt
Vienenburg – Goslar	120-min-Takt
Braunschweig-Nordbahnhof – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring	60-min-Takt

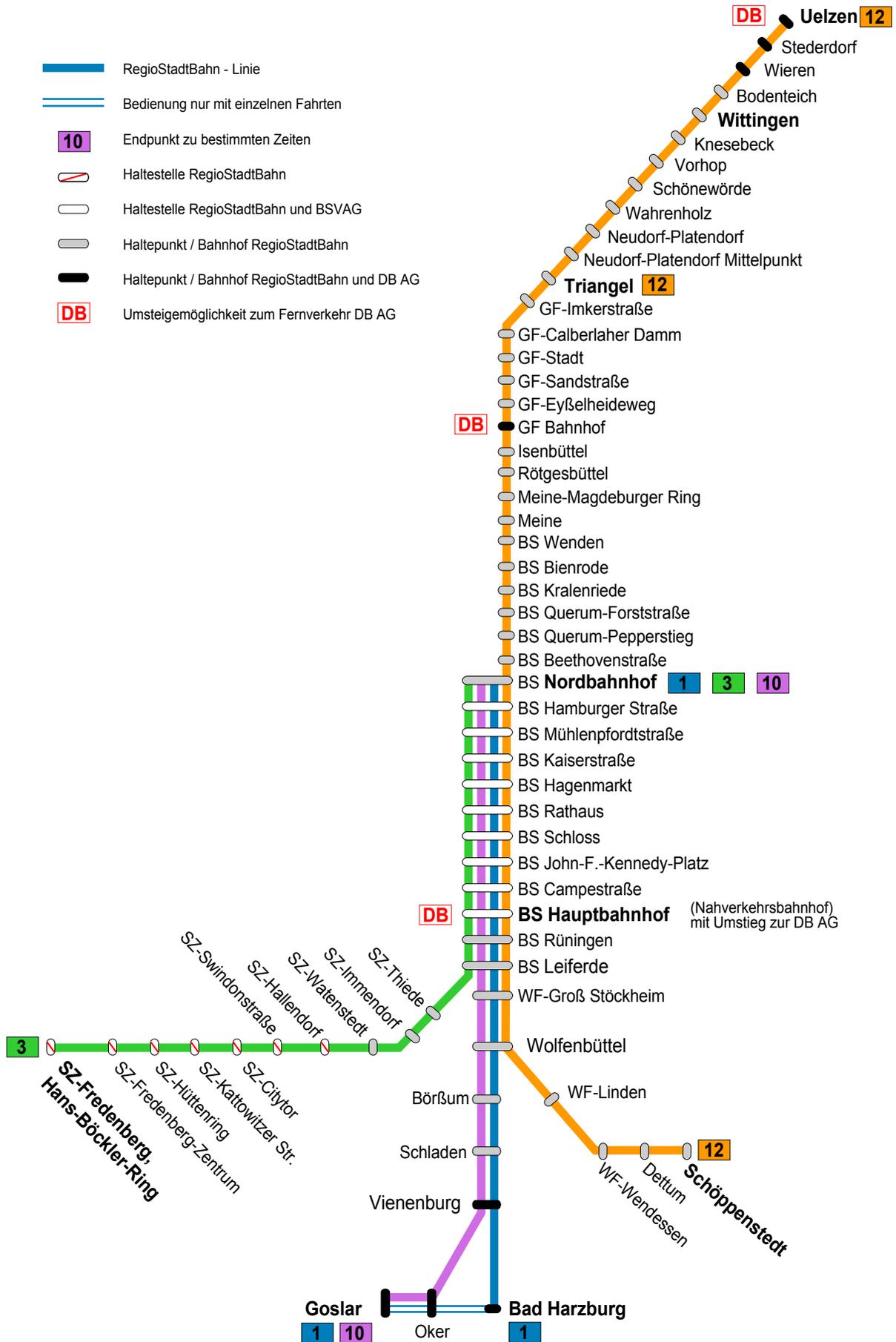
Das hier aufgeführte Fahrtenangebot stellt das Grundangebot dar, das vom beauftragten Verkehrsunternehmen gefahren werden soll und Grundlage der Leistungsbeschreibung ist. Es ist außerdem Grundlage für die Nutzen-Kosten-Untersuchung („Standardisierte Bewertung“) und die damit zusammenhängende Folgekostenrechnung. Dieses Grundangebot soll im Laufe des Betriebes entsprechend der Nachfrage und der wirtschaftlichen Möglichkeiten erweitert werden.



# Karte C2.2.2.2/2 Liniennetz RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, montags bis freitags



Karte C2.2.2.2/3 Liniennetz RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, samstags sowie sonn- und feiertags



- **RegioStadtBahn, weitere Ausbaustufen**

Weitere Ausbaustufen werden realisiert, sofern sie sich als verkehrswirtschaftlich tragfähig erweisen (Karte C2.2.2.2/4). Folgende Abschnitte wurden schon vertieft untersucht:

- **Braunschweig – Herzberg (KBS 358)**

Die Verkehre auf der KBS 358 sollen nach Ablauf des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG ab Dezember 2014 durch RegioStadtBahnen ersetzt werden. Dieser Schritt ist nach derzeitigem Stand für den ZGB kostenneutral umsetzbar.

- **Braunschweig – Wendeburg**

Im Rahmen eines Bürgerentscheids haben sich die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Wendeburg mehrheitlich für die RSB ausgesprochen. Genutzt würden Stadtbahntrassen der Verkehrs-AG, Schienentrassen zur Mülldeponie Braunschweig-Watenbüttel und eine stillgelegte, aber noch als Eisenbahnstrecke gewidmete Eisenbahntrasse. Zur Bedienung dieses Abschnittes würde die Linie 3 nach Harvesse verlängert.

- **Schöppenstedt – Schöningen (– Helmstedt)**

Hier kann eine vorhandene Eisenbahntrasse genutzt werden. Zur Bedienung würde die Linie 2 verlängert.

- **GF-Calberlaher Damm – GF-Christinstift**

Diese innerstädtische Stadtbahnstrecke wäre neu zu bauen. Erforderlich würde auch der Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Meine und Gifhorn für einen 15-Min-Takt. Zur Bedienung würde die Linie 2 bis zur Haltestelle GF-Christinstift verlängert werden.

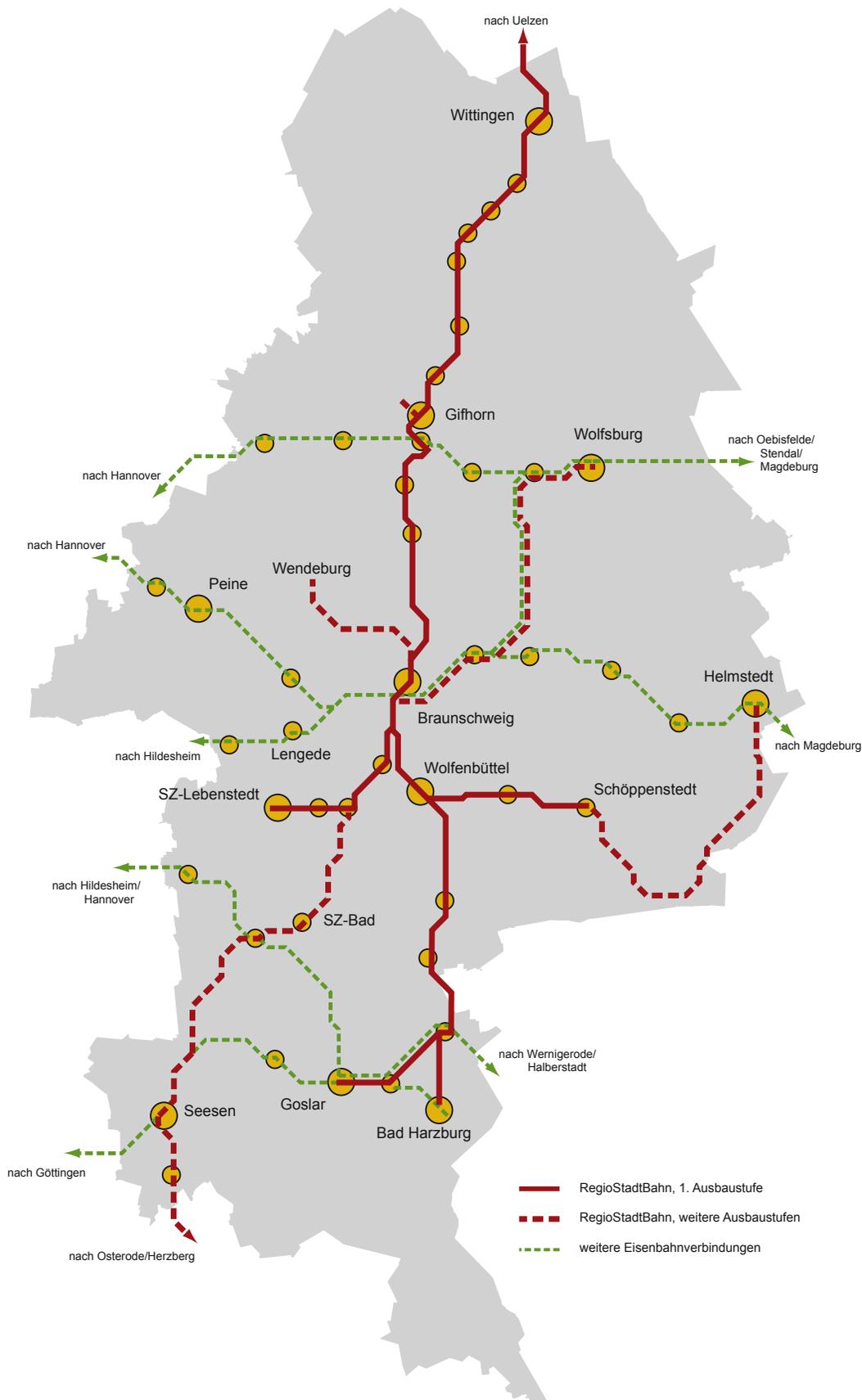
- **RegioStadtBahn, Ausbaustufe Braunschweig – Wolfsburg**

Für eine RegioStadtBahn-Verbindung Braunschweig – Wolfsburg wurde eine Machbarkeitsstudie angefertigt. Diese Verbindung lässt hohe Fahrgastzahlen erwarten. Daher sind aufbauend auf den Erkenntnissen dieser Studie die Planungen zeitnah zu vertiefen und in Abhängigkeit von der Realisierung der RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, umzusetzen.

Dem Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Wolfsburg und Braunschweig (Weddeler Schleife) zu einer durchgehend zweigleisigen Strecke kommt dabei eine hohe Bedeutung zu, da nur so die Fahrtenhäufigkeit zu einem ½-Stunden-Takt verdichtet werden kann. Alle Beteiligten sind aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass das im Bundesverkehrswegeplan 2003 als lfd. Nr. 9 des weiteren Bedarfs aufgeführte Vorhaben höher gestuft und zeitnah umgesetzt wird.

Unabhängig von diesen RegioStadtBahn-Planungen ist die Einrichtung neuer Stationen in Sülfeld, am Allerpark und in Vorsfelde voranzutreiben, die sowohl für den konventionellen Betrieb als auch für die RegioStadtBahn Bedeutung haben.

# Karte C2.2.2.2/4 RegioStadtBahn, weitere Ausbaustufen



### C2.2.2.3 RegioBusse

RegioBusse sind Bestandteil des regionalen ÖPNV-Netzes (s. Kap. C2.2.2). Sie bilden zusammen mit den Schienenverbindungen des SPNV das Rückgrat des regionalen ÖPNV. Eine Übersicht über die derzeitigen und auch weiterhin vorgesehenen RegioBus-Linien gibt die Tabelle C2.2.2.3.

Die planerischen Vorstellungen zu den RegioBus-Linien sind in den Teilnetzen im Kapitel C3.3 dargestellt.

**Tabelle C2.2.2.3 RegioBusse**

Linie	VU	Verlauf	Linie	VU	Verlauf
100	VLG	Wesendorf - Wagenhoff - Kästorf - Gifhorn	630	KVG	SZ-Lebenstedt - Hallendorf - Adersheim - WF
120	Hülsmann	Wittingen - Hankensbüttel	640	KVG	Salzgitter-Lebenstedt - Broistedt - Lengede
140	Hülsmann	Gifhorn - Meinersen - Ahnsen	650	RBB	SZ-Bad - SZ-Ringelheim - Lutter - Seesen
160	VLG	Wolfsburg - Rühren - Brome	710	KVG	Wolfenbüttel - Winnigstedt
170	VLG	Wolfsburg - Weyhausen - Gifhorn	730	RBB	Schöppenstedt - Evessen - Sickte - BS
230	WVG	WOB - Flechtorf - Lehre - Wendhausen - BS	790	KVG	WF-Okertalsiedlung - SZ-Thiede/Steterburg
370	KVG	Schöppenstedt - Schöningen - Helmstedt	810	RBB	Goslar - Oker - Bad Harzburg
380	KVG	Helmstedt - Grasleben - Velpke - Wolfsburg	820	KVG	Bad Harzburg - Torfhaus - Braunlage
390	KVG	Helmstedt - Süplingen - Frellstedt - Königslutter	830	RBB	Goslar - Hahnenklee - Clausthal-Zellerfeld
420	BSVAG	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof	831	RBB	Goslar - Clausthal-Zellerfeld - Altenau
450	BSVAG	Sierße - Vechele - Braunschweig Europaplatz	832	RBB	Goslar - Wolfshagen - Hahnenklee
452	BSVAG	Braunschweig Helmstedter Str. - Bornum am Elm	834	RBB	Goslar - Neuwallmoden
480	BSVAG	Groß Schwülper - BS-Watenbüttel - Europaplatz	840	RBB	Clausthal-Zellerfeld - Altenau - St. Andreasberg
500	RBB	Eickenrode - Eddesse - Edemissen - Peine	850	KVG	St. Andreasberg - Braunlage
502	RBB	Harber - Peine	860	RBB	Goslar - Jerstedt - Liebenburg - Salzgitter Bad
530	RBB	PE - Ilsede - Broistedt - (SZ-Lebenstedt)	440	KVB OHA	Clausthal-Zellerfeld - (Osterode)
560	KVM	Wipshausen - Wendeburg - BS Europaplatz	450	RBB	(Herzberg) - (Bad Lauterberg) - St. Andreasberg
610	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter Bad	948	RegioBus H	(Hohenhameln) - (Mehrum) - Hämelerwald
620	KVG	SZ-Lebenstedt - SZ-Thiede/Steterburg - BS	neu		Wolfsburg - Königslutter

### C2.2.3 Lokale (örtliche) Netze

Zur Erfüllung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse sollen mindestens 12 Fahrtmöglichkeiten nach Stundengruppen über den Tag verteilt von und nach jedem Ortsteil gegeben sein (siehe Tabelle C2.2.3/1). Die Fahrten sollen entsprechend den örtlichen Erfordernissen auf die Verknüpfungspunkte des regionalen ÖPNV-Netzes (die zumeist identisch sind mit den Zentren) ausgerichtet sein und dort die lokalen ÖPNV-Angebote mit den regionalen vernetzen. Daher bietet es sich an, die lokalen ÖPNV-Angebote (siehe Tabelle C2.2.3/2) weitestgehend vertaktet bzw. rhythmisiert zu fahren. Der Schülerverkehr ist möglichst in den Linienverkehr zu integrieren. Da die lokalen Angebote somit sowohl die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten an den Verknüpfungspunkten als auch die Schulanfangs- und -endzeiten berücksichtigen müssen, wird es in einigen Fällen notwendig werden, eine geringfügige Verschiebung der Schulanfangs- und -endzeiten durchzuführen. Außerdem wird sich der Unterricht durch die fortschreitende Einführung von Ganztagschulen zunehmend in den Nachmittag ausdehnen. Diese zeitlichen Veränderungen und Anpassungen sind durch eine enge Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und dem Schulträger sowie den Schulen zu organisieren und umzusetzen.

Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr sollten die lokalen ÖPNV-Angebote möglichst im Linienbetrieb fahren, zwischen 05.00 und 07.00 Uhr bzw. 19.00 und 22.00 Uhr können flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen, soweit nicht ein Linienbetrieb erforderlich wird.

Die Einführung von Stadtbusangeboten in größeren Städten (z. B. Peine und Helmstedt) wird für sinnvoll gehalten und planerisch unterstützt.

Reguläre (nachfrageunabhängige) Fahrten haben Vorrang vor nachfragegesteuerten Verkehren wie z. B. Anrufbussen, ALT oder AST.

**Tabelle C2.2.3/1 Angestrebtes Bedienungsgrundangebot in lokalen Netzen**

<b>Montag bis Freitag</b>	5.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 15.00 Uhr	15.00 - 19.00 Uhr	19.00 - 22.00 Uhr
<b>Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe</b>	3	2	2	3	2
<b>Samstag</b>	6.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 16.00 Uhr	16.00 - 22.00 Uhr	
<b>Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe</b>	2	3	3	4	
<b>Sonn- und Feiertage</b>	5.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 15.00 Uhr	15.00 - 19.00 Uhr	19.00 - 22.00 Uhr
<b>Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe</b>		2	2	2	

**Tabelle C2.2.3/2 ÖPNV-Angebote in lokalen Netzen**

<b>ÖPNV-Angebot im lokalen Verkehr</b>	<b>Beschreibung</b>
Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verbindet Stadtteile mit zentralen städtischen Bereichen</li> <li>- bedient nachfragestarke Relationen</li> <li>- hält an allen Haltestellen</li> <li>- fährt im Takt</li> </ul>
Stadtbus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkehrt in größeren Städten</li> <li>- verbindet Stadtteile untereinander und mit zentralen städtischen Bereichen</li> <li>- hält an allen Haltestellen</li> <li>- bei mehreren Linien treffen sich die Busse an einer Rendezvous-Haltestelle oder es gibt mehrere definierte Verknüpfungspunkte</li> <li>- fährt im Takt</li> </ul>
Ortsbus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkehrt innerhalb kleinerer Städte und in Gemeinden</li> <li>- verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Zentrum</li> <li>- bedient nachfragestärkere Verkehrsströme</li> <li>- hält an allen Haltestellen</li> <li>- bei mehreren Linien treffen sich die Busse an einer Rendezvous-Haltestelle oder es gibt mehrere definierte Verknüpfungspunkte</li> <li>- fährt im Takt</li> </ul>
Flexible Bedienungsformen [z. B. Anruf-Sammel-Taxi (AST), Bürgerbus]	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkehrt zu Zeiten und in Räumen schwacher ÖPNV-Nachfrage</li> <li>- verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Zentrum</li> <li>- hält an ausgewählten Haltestellen</li> <li>- fährt teilweise nach telefonischer Anmeldung</li> </ul>

### **C2.2.3.1 Stadtbahn**

#### **Stadt Braunschweig**

Um einen attraktiven Stadtbahnverkehr anbieten zu können, ist es Ziel den Stadtbahnverkehr zu beschleunigen bzw. zu bevorzugen.

Die Stadt Braunschweig hat folgende Planungen für den Bereich der Stadtbahn vorgesehen:

- Ausbau Stadtbahnstrecke zwischen Gliesmaroder Straße und Hagenmarkt.

In Untersuchung befinden sich zurzeit:

- Stadtbahnstrecke Leonhardplatz – Krematorium (Ausbau)
- Strecke Kanzlerfeld – Inselwall (Neubau)
- Strecke Grenzweg – Volkmarode-Nord (Neubau)
- westliche Innenstadtstrecke (Neubau)

Außerdem sollen mittel- bis langfristig weitere Stadtbahnprojekte untersucht werden:

- Stadtbahn Hamburger Straße zwischen A392 und Ring (Realisierung in Zusammenhang mit dem Projekt RegioStadtBahn)
- Stadtbahn Berliner Straße – Querumer Straße
- Stadtbahn Dibbesdorf – Hondelage
- Stadtbahn Europaplatz – Frankfurter Straße
- Stadtbahn Heidberg – Rautheim
- Stadtbahn Leonhardtstraße
- Stadtbahn Salzdahlumer Straße – Heidberg
- Stadtbahn bis Timmerlah
- Stadtbahn Wenden-Nord
- Stadtbahn nach Lamme

Diese Projekte werden voraussichtlich nicht während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans umgesetzt. Die Aufzählung dient lediglich der Freihaltung möglicher Trassen.

#### **Stadt Wolfsburg**

Die Stadt Wolfsburg stellt Überlegungen für Stadtbahnverbindungen im Stadtgebiet Wolfsburg an. In der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes sollen Ergebnisse zu konkreten Stadtbahnverbindungen, -angeboten und -projekten vorgelegt werden.

### **C2.2.3.2 Bus**

Die Einführung von Stadtbusangeboten in größeren Städten (z. B. Peine, Gifhorn und Helmstedt) wird für sinnvoll gehalten und planerisch unterstützt. Weiter ist es Ziel, den Busverkehr zu beschleunigen bzw. zu bevorzugen.

## **C2.2.4 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

- **Verkehrsteilraum Landkreis Gifhorn/Stadt Wolfsburg**

### **Region Hannover**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Region Hannover und der Stadt Gifhorn sowie zwischen Region Hannover und der Samtgemeinde Meinersen. Die Schienenverbindung Hannover - Lehrte - Gifhorn - Wolfsburg bietet hier ein ausreichendes Angebot auch für Reisende von und nach Wolfsburg.

### **Landkreise Celle/Uelzen**

Verkehrsbeziehungen bestehen außerdem zwischen den Landkreisen Celle und der Stadt Gifhorn sowie zur Samtgemeinde Meinersen mit Schwerpunkt Müden/Aller. Einzelne Fahrtenangebote im Landkreis Celle entlang einer Achse Celle, Wienhausen, Langlingen sollten bis Müden weitergeführt werden. Dort ist eine Verknüpfung mit den lokalen Verkehrsangeboten denkbar. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre sollte eine Weiterführung nach Meinersen mit Verknüpfung zum regionalen ÖPNV-Netz oder eine direkte Führung nach Gifhorn geprüft werden.

Verkehrsbeziehungen bestehen außerdem zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Samtgemeinde Wesendorf, so dass einzelne Fahrtenangebote entlang einer Achse Celle, Lachendorf, Ahnsbeck, Hohne, Ummern, Wesendorf, Wahrenholz denkbar sind.

Des Weiteren bestehen Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Samtgemeinde Hankensbüttel sowie der Stadt Wittingen. Einzelne Fahrtenangebote im Landkreis Celle entlang einer Achse Celle, Lachendorf, Beedenbostel, Eldingen sollten über Steinhorst und Hankensbüttel bis Wittingen weitergeführt werden. Denkbar ist auch eine Verknüpfung der Angebote aus dem Landkreis Celle in Steinhorst mit dem lokalen Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig. Detailliertere Überlegungen sollten im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre geprüft werden. Richtung Uelzen stellt das ÖPNV-Angebot auf der Schienenverbindung von Wittingen über das Grundzentrum Bad Bodenteich zum Mittelzentrum Uelzen ein ausreichendes Fahrtenangebot dar.

### **Altmarkkreis Salzwedel**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Die Verkehrsbeziehungen konzentrieren sich auf die Samtgemeinde Brome, die Stadt Wittingen und die Stadt Wolfsburg.

- **Verkehrsteilraum Landkreis Helmstedt/Stadt Wolfsburg**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 1. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

### **Ohrekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten.

Für die Verkehrsbeziehung in die Samtgemeinde Velpke sind einzelne Fahrtenangebote wünschenswert, die entsprechend der Ausgestaltung bis Wolfsburg geführt oder in Velpke mit dem regionalen ÖPNV-Netz verknüpft werden könnten.

Verkehrsbeziehungen zwischen der Samtgemeinde Grasleben und Weferlingen sollten über einzelne lokale Fahrtenangebote abgewickelt werden, die in Grasleben an die RegioBus-Linie 380 Richtung Wolfsburg bzw. Helmstedt anknüpfen.



### **Bördekreis**

Die Verkehrsbeziehungen bestehen zur Stadt Helmstedt. Verkehrsbedürfnisse aus Richtung Marienborn bzw. Eilsleben werden über die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig - Magdeburg abgedeckt, ebenso die Verkehrsbeziehungen nach Königslutter.

Verkehrsbeziehungen existieren auch zwischen dem Bördekreis und den Städten Helmstedt und Schöningen, sie sollten in den Relationen Helmstedt - Harbke und Schöningen - Hötensleben über lokale Fahrtenangebote abgedeckt werden. Einzelne Kurse könnten bis Oschersleben entsprechend der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre durchgebunden werden.

- **Verkehrsteilraum Landkreis Wolfenbüttel/Landkreis Helmstedt**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 1. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

### **Landkreis Harz**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Halberstadt und einzelnen Gemeinden im Verbandsgebiet bestehen insbesondere nach Braunschweig und Goslar.

Zwischen den Städten Braunschweig und Halberstadt besteht ein Verkehrsbedürfnis entlang der B 79 über Hessen und Dardesheim. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre könnten einzelne Fahrtenangebote der RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel - Winnigstedt durchgehende Fahrten nach Halberstadt und eine Erschließung der an der B 79 liegenden Orte ermöglichen. Alternativ kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Winnigstedt – Hessen oder Osterwieck – Hornburg in Betracht.

Die Schienenverbindungen Braunschweig - Halberstadt sowie Goslar - Halberstadt werden über die Kursbuchstrecken 320, 330 und 353 hergestellt. In Vienenburg bestehen zwischen diesen Kursbuchstrecken Umsteigeverbindungen.

Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Verkehrsnachfrage erscheint auch eine Verbindung zwischen Osterwieck und Hornburg bzw. Schladen sinnvoll. Daher sollten einzelne Fahrtenangebote eingeplant werden, die Fahrtmöglichkeiten ggf. über Hornburg zum Verknüpfungspunkt Schladen ermöglichen.

### **Ohrekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten.

Für die Verkehrsbeziehung in die Samtgemeinde Velpke sind einzelne Fahrtenangebote wünschenswert, die entsprechend der Ausgestaltung bis Wolfsburg geführt oder in Velpke mit dem regionalen ÖPNV-Netz verknüpft werden könnten.

Verkehrsbeziehungen zwischen der Samtgemeinde Grasleben und Weferlingen sollten über einzelne lokale Fahrtenangebote abgewickelt werden, die in Grasleben an die RegioBus-Linie 380 Richtung Wolfsburg bzw. Helmstedt anknüpfen.

### **Bördekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zur Stadt Helmstedt. Verkehrsbedürfnisse aus Richtung Marienborn bzw. Eilsleben werden über die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig - Magdeburg abgedeckt, ebenso die Beziehungen nach Königslutter.

Verkehrsbeziehungen zwischen dem Bördekreis und den Städten Helmstedt und Schöningen sollten in den Relationen Helmstedt - Harbke und Schöningen - Hötensleben über lokale Fahrtenangebote abgedeckt werden. Einzelne Kurse könnten bis Oschersleben entsprechend der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre durchgebunden werden.

- **Verkehrsteilraum Stadt Salzgitter/Landkreis Wolfenbüttel**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 1. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

#### **Landkreis Harz**

Die Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Landkreis Halberstadt und einzelnen Gemeinden im Verbandsgebiet, insbesondere nach Braunschweig und Goslar.

Zwischen den Städten Braunschweig und Halberstadt besteht ein Verkehrsbedürfnis entlang der B 79 über Hessen und Dardesheim. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre könnten einzelne Fahrtenangebote der RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel - Winnigstedt durchgehende Fahrten nach Halberstadt und eine Erschließung der an der B 79 liegenden Orte ermöglichen. Alternativ kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Winnigstedt – Hessen oder Osterwieck – Hornburg in Betracht.

Die Schienenverbindungen Braunschweig - Halberstadt sowie Goslar - Halberstadt werden über die Kursbuchstrecken 320, 330 und 353 hergestellt. In Vienenburg bestehen zwischen diesen Kursbuchstrecken Umsteigeverbindungen.

Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Verkehrsnachfrage erscheint auch eine Verbindung zwischen Osterwieck und Hornburg bzw. Schladen sinnvoll. Daher sollten einzelne Fahrtenangebote eingeplant werden, die Fahrtmöglichkeiten ggf. über Hornburg zum Verknüpfungspunkt Schladen ermöglichen.

#### **Landkreis Hildesheim**

Zwischen Salzgitter-Ringelheim, Baddeckenstedt, Groß Düngen und Hildesheim besteht eine Verkehrsachse mit entsprechenden Verkehrsnachfragewerten. Hier bietet der Schienenverkehr ein angemessenes Angebot.

Von Salzgitter aus besteht eine Verkehrsbeziehung zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Fahrtenangebote bestehen über die Schienenverbindung Hildesheim – Lengede-Broistedt – Braunschweig mit einer Verknüpfung durch die RegioBus-Linie 640 aus Salzgitter-Lebenstedt am Bahnhof Lengede-Broistedt sowie über die Schienenverbindung Salzgitter-Bad - Verknüpfungspunkt Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim. Außerdem besteht eine Verbindung zwischen Hildesheim und der Samtgemeinde Baddeckenstedt durch die Linie 2320 Hackenstedt – Binder – Hildesheim.

- **Verkehrsteilraum Landkreis Peine/Stadt Salzgitter**

#### **Stadt und Landkreis Hildesheim**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Gemeinden Lengede und Lahstedt zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Für sie wird u. a. auf der Schienenverbindung Hildesheim – Braunschweig mit Halten in Woltwiesche und Lengede-Broistedt ein Angebot vorgehalten. An den Haltepunkten Woltwiesche und Lengede-Broistedt bestehen Verknüpfungen mit den Fahrten der RegioBus-Linie 530 Peine – Lengede – Broistedt bzw. 640 Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede, so dass aus den Gemeinden Lengede und Lahstedt Anschlüsse in Richtung Hildesheim bestehen. Für die Relation Gemeinde Lahstedt - Hildesheim sind einzelne Fahrtenangebote sinnvoll, die über Groß Lafferde und Hoheneggelsen direkte Verbindungen schaffen.

Verkehrsbeziehungen zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Lichtenberg und dem Landkreis Hildesheim werden auch über die Buslinie 606 und den Umstieg am Bahnhof Baddeckenstedt zur Schienenverbindung Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Hannover abgewickelt.

Verkehrsbeziehungen gibt es auch zwischen der Gemeinde Hohenhameln zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Diese werden durch Fahrten von Groß Lafferde nach Hildesheim abgedeckt. Die Einführung direkter Fahrten zwischen Peine und Hildesheim kann geprüft werden und alternativ auch eine abgestimmte Umsteigebeziehung in Hohenhameln.

## **Region Hannover**

Ausgeprägt ist die Verkehrsbeziehung zwischen der Region Hannover und der Stadt Peine.

Verkehrsbeziehungen gibt es auch zwischen der Region Hannover und der Gemeinde Hohenhameln. Um diesen Fahrtwünschen zu entsprechen, wurde die vorhandene Busverbindung zum Bahnhof Hämelerwald in das regionale Netz als regionale Zubringerverbindung aufgenommen. Eine weitere Busverbindung besteht von Mehrum über Sehnde (mit Anbindung an den Bahnhof) und weiter über Ilten und Höver nach Hannover/Altenbekener Damm.

Verkehrsbeziehungen bestehen ebenfalls zwischen der Gemeinde Edemissen und der Region Hannover. Diese Verkehrsbedürfnisse sind z. T. abgedeckt über den RegioBus 500 Edemissen - Peine und über die Schienenverbindung nach Hannover. Der weitere Bedarf ist über die Bahnhöfe Dedenhausen und Dollbergen im lokalen Verkehr abzudecken.

### • **Verkehrsteilraum Landkreis Goslar**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 1. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

### **Landkreis Harz**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Goslar, Bad Harzburg und Vienenburg in Richtung Wernigerode und Halberstadt. Diese Verkehrsbeziehungen werden über die Schienenverbindung von Goslar über Bad Harzburg und Vienenburg nach Wernigerode/Halberstadt/Halle und das entsprechende direkte Fahrtenangebot abgedeckt. Außerdem bestehen in Vienenburg Umsteigemöglichkeiten aus Goslar und Bad Harzburg nach Wernigerode und Halberstadt. Zusätzlich verbinden Buslinien von Bad Harzburg über Eckertal nach Wernigerode die Aufkommensschwerpunkte, die von der Schienenverbindung nicht erreicht werden. Es kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Osterwieck – Vienenburg in Betracht.

Im Oberharz sind Verkehrsbeziehungen in den Landkreis Wernigerode vorhanden, die von Braunlage ausgehen nach Drei Annen Hohne (Bahnhof der Brockenbahn) – Wernigerode. Gewünscht werden noch Verbindungen von Braunlage in Richtung Elbingerode, Blankenburg und Tanne, Hasselfelde, Ilfeld und Nordhausen. Hier sollen die lokalen Verkehre vernetzt werden mit der Möglichkeit durchgehende Verbindungen anzubieten. Die Verbindungen Richtung Elbingerode und Tanne haben eher lokalen Charakter.

### **Landkreis Nordhausen**

Die Verbindung zwischen Braunlage und Nordhausen ist eine weiterführende Verbindung mit Anschluss an die Schienenangebote in Nordhausen und somit in der Ausgestaltung besonders zu beachten. Daher sollte möglichst ein regelmäßiges Fahrtangebot vorgesehen werden.

Im Übrigen bestehen gute Verkehrsbeziehungen zwischen dem Oberharz und Nordhausen über die Buslinie 455 Braunlage – Walkenried und die Kursbuchstrecke 358 Walkenried – Nordhausen.

### **Landkreis Osterode**

Aufgrund der Verkehrsbeziehungen ist eine RegioBus-Verbindung über St. Andreasberg nach Bad Lauterberg mit einem regelmäßigen Fahrtenangebot sinnvoll. Anschlüsse an die Schienenverkehrsangebote sind in Abhängigkeit von den Planungen des ZVSN an einem Bus/Schiene-Verknüpfungspunkt herzustellen. Die Verbindung soll zusätzlich auch den touristischen Belangen entsprechen.

Von Braunlage aus ist der Landkreis Osterode gut über die im angenäherten Zweistundentakt (Mo – So) verkehrende Buslinie 455 Braunlage – Walkenried und die Kursbuchstrecke 358 Walkenried – Herzberg zu erreichen.

Zentrale Achse zur Querung des Oberharzes ist eine RegioBus-Linie als Verbindung der Mittelzentren und des Hochschulstandortes in Clausthal-Zellerfeld von Goslar über Clausthal-Zellerfeld nach Osterode am Harz mit Weiterführung nach Northeim oder Göttingen.

Verkehrsbeziehungen bestehen außerdem zwischen Seesen und dem Südharz. Sie werden über die Schienenstrecke Seesen - Osterode - Herzberg bedient.

#### **Landkreise Northeim und Göttingen**

Für Verkehrsbeziehungen zu den Landkreisen Northeim und Göttingen bieten die Schienenverbindungen über Kreiensen und Seesen ein ausreichendes Angebot. Verkehrsbeziehungen bestehen insbesondere von Seesen nach Bad Gandersheim und Kreiensen, die über die Schienenverbindung und die Buslinie 837 zwischen Seesen und Bad Gandersheim abgedeckt werden.

#### **Landkreis Hildesheim**

Verkehrsbeziehungen bestehen von Seesen über Rhüden nach Bockenem; die bestehenden Buslinien decken diese Verkehrsbeziehungen ab.

#### • **Verkehrsteilraum Stadt Braunschweig**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 1. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

#### **Landkreise Celle/Uelzen**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Stadt Braunschweig. Einzelne Fahrtenangebote entlang der Bundesstraße B 214 könnten eine direkte schnelle Verbindung Richtung Celle schaffen. Für Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Uelzen und der Stadt Braunschweig reichen die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig - Wittingen – Uelzen aus.

#### **Altmarkkreis Salzwedel/Ohrekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel sowie dem Ohrekreis und der Stadt Braunschweig.

#### **Bördekreis**

Zwischen dem Bördekreis und der Stadt Braunschweig ist durch die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig - Helmstedt - Magdeburg ein ausreichendes Fahrtenangebot gegeben.

#### **Landkreis Harz**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Landkreisen Halberstadt und Wernigerode und Braunschweig werden über die Kursbuchstrecken 353 und 330 abgedeckt. In Vienenburg bestehen zwischen diesen Kursbuchstrecken Umsteigeverbindungen.

#### **Landkreise Northeim/Göttingen**

Für Verkehrsbeziehungen zu den Landkreisen Northeim und Göttingen bietet die Schienenverbindung über Seesen ein ausreichendes Angebot.

#### **Landkreis Hildesheim**

Die Schienenverbindung zwischen der Stadt Hildesheim und der Stadt Braunschweig bietet ein Angebot für diese Verkehrsbeziehung.

#### **Region Hannover**

Ausgeprägt sind die Verkehrsbeziehungen zwischen der Region Hannover und der Stadt Braunschweig. Hier bietet die Schienenverbindung ein ausreichendes Bedienungsangebot.

- **Verkehrsteilraum Stadt Salzgitter**

**Landkreis Hildesheim**

Zwischen Salzgitter-Ringelheim, Baddeckenstedt, Groß Düngen und Hildesheim besteht eine Verkehrsachse mit entsprechenden Verkehrsnachfragewerten. Hier bietet der Schienenverkehr ein angemessenes Angebot.

Von Salzgitter aus besteht eine Verkehrsbeziehung zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Fahrtenangebote bestehen über die Schienenverbindung Hildesheim – Lengede-Broistedt – Braunschweig mit einer Verknüpfung durch die RegioBus-Linie 640 aus Salzgitter-Lebenstedt am Bahnhof Lengede-Broistedt sowie über die Schienenverbindung Salzgitter-Bad - Verknüpfungspunkt Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim.

Verkehrsbeziehungen zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Lichtenberg und dem Landkreis Hildesheim werden auch über die Buslinie 606 und den Umstieg am Bahnhof Baddeckenstedt zur Schienenverbindung Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Hannover abgewickelt.

**Region Hannover**

Für Verkehrsbedürfnisse von Salzgitter in die Region Hannover bestehen Fahrmöglichkeiten über Hildesheim auf den Schienenverbindungen.

- **Verkehrsteilraum Stadt Wolfsburg**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 1. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

**Region Hannover**

Die Schienenverbindung Hannover - Lehrte - Gifhorn - Wolfsburg bietet ein ausreichendes Angebot für Reisende von und nach Wolfsburg.

**Ohrekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten.

**Bördekreis**

Die Verkehrsbeziehungen in die Stadt Wolfsburg sind schwach ausgeprägt.

**Altmarkkreis Salzwedel**

Die Verkehrsbeziehungen zum Altmarkkreis Salzwedel konzentrieren sich auf die Samtgemeinde Brome und die Stadt Wolfsburg.

# Karte C2.2.4 Nachbarschaftliche Beziehungen

