Landkreis Peine
Der Landrat

Beschlussvorlage	Vorlagennummer:	**2019/481**
Federführend: Referat für Kreisentwicklung und Öffentlichkeitsarbeit	Status:	öffentlich
	Datum:	23.05.2019

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Vorberatung)	17.06.2019	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	26.06.2019	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	26.06.2019	Ö

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	NN
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	ja	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	ja	Bildung	ja
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

Stellungnahme des Landkreises Peine zum Nahverkehrsplan 2020 des Regionalverbandes Großraum Braunschweig

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung zum Beteiligungsentwurf des Nahverkehrsplans 2020 wird beschlossen. Für die Umsetzung einzelner Maßnahmen sind – vorbehaltlich einer Finanzierungsmöglichkeit – gesonderte Beschlüsse erforderlich.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Gemäß des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) hat der Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig (RVB) die Pflicht, alle 5 Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und fortzuschreiben. Dabei ist eine Beteiligung von Verbandsgliedern, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verbänden vorgesehen (§6 Abs. 4 NNVG). Der NVP gilt vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2024.
In Verbindung mit § 8 Abs. 3 des PBefG bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die zuständige Genehmigungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft – LNVG) hat den NVP bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan beschreibt die Entwicklung und die Ziele des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dazu zählt die Ausgestaltung des Angebots an Verkehrsleistungen (Bedienungszeiträume, Fahrtenhäufigkeit), die angewendeten Tarife und

die bereitzustellende Infrastruktur (Fahrzeuge, barrierefreie Zugangsstellen, Abstellanlagen/Intermodalität). Darüber hinaus enthält der NVP Aussagen über Marketing und Vertrieb, Innovationen sowie Finanzierung und Förderung (vgl. auch Abschnitt Ressourceneinsatz).

Die Stellungnahme des Landkreises Peine wurde vom Referat für Kreisentwicklung und Öffentlichkeit erarbeitet und mit den betroffenen Fachdiensten abgestimmt.

Aus Sicht des Landkreises Peine ergibt sich die nachfolgende Relevanz an Maßnahmen für den ÖPNV im Kreisgebiet:

- Abgestimmtes, durchgehend vertaktetes ÖPNV-Angebot hinsichtlich der Zielvorgaben des NVP, ohne dass dadurch Nachteile für den Schülerverkehr entstehen
- Herstellung von Anschlusssicherung zwischen den Buslinien, Optimierung der Übergänge zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Einführung ergänzender flexibler Angebote in der Schwachverkehrzeit (SVZ) mit zentraler Buchung
- Fahrplanmäßige Ausgliederung Schulverkehr relevanter Verbindungen ggf. mit eigener Liniennummer (analog zur Buslinie 531)
- Tarifintegration in die benachbarten Tarifverbünde in Hannover bzw. Hildesheim durch verbundübergreifende Fahrausweise
- Weiterentwicklung des VRB-Tarifs mit Einführung verbundweiter Schüler- oder Sozialtickets

Ziele / Wirkungen:
Aus den verschiedenen Leitbildern ergeben sich die Ableitungen verschiedener Ziele und dafür notwendiger Maßnahmen. Der Nahverkehrsplan hat die allgemeine Verbesserung der öffentlichen Mobilität zum Ziel. Berücksichtigt wird dabei eine umweltgerechte Mobilitätsbewältigung mit umwelt- und klimafreundlichen Angeboten, die zu einer weiteren Entlastung des motorisierten Individualverkehrs beitragen sollen.

Ressourceneinsatz:
Der Landkreis Peine finanziert den ÖPNV derzeit anteilig über die allgemeine Vorschrift (Ausgleichsleistungen bei Anwendung des Verbundtarifes), über die Refinanzierungsverträge mit dem Regionalverband und als Träger des Schülerverkehrs. Die Kosten für den SPNV werden durch Regionalisierungsmittel getragen, an denen der Landkreis keinen Anteil hat.
Bei zusätzlichen Mehrleistungen im Rahmen des ÖPNV-Angebotes bzw. Ausweitung der tarifliche Angebote ist jedoch zu erwarten, dass diese Mehrleistungen nicht kostendeckend erfolgen werden und damit der Zuschussbedarf des Landkreises Peine sowie der anderen Verbandsglieder steigen wird. Höhere Aufwendungen für den ÖPNV würden dazu führen, dass in anderen Bereichen Aufgabenwahrnehmungen und damit Kosten reduziert werden müssten, um weiterhin einen genehmigungsfähigen Haushalt aufstellen zu können. Ausweitungen des Angebotes sind daher nur über eine Gegenfinanzierung zu befürworten. Dieses kann z. B. durch Leistungsverlagerungen innerhalb des Systems ÖPNV oder artfremden Reduzierungen von Leistungen des Landkreises erfolgen.
Zur Einführung tariflicher Maßnahmen (z. B. verbundweites Schülerticket, Sozialticket) oder gravierender Angebotsverbesserungen (z. B. flächendeckendes Angebot mit flexibler Bedienung zur SVZ) sind gesonderte Beschlüsse der Selbstverwaltungsgremien des Landkreises erforderlich. Gutachterliche Kostenberechnungen werden dann Bestandteil der Beratung sein.

Schlussfolgerung:

Der Nahverkehrsplan formuliert die Ziele in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. In seiner Stellungnahme begrüßt der Landkreis Peine im Wesentlichen die im Nahverkehrsplan vorgesehenen bzw. zu prüfenden Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Verbandsgebiet. Es ist zu erwarten, dass sich dadurch der Finanzierungsanteil der Verbandsglieder dadurch deutlich erhöhen wird. Es ist daher unabdingbar, dass nach der Ermittlung der konkreten Kosten der einzelnen Projekte die Selbstverwaltungsgremien entscheiden, ob und wie die Weiterentwicklung des ÖPNV zu finanzieren ist.

Gender Mainstreaming
Die Aspekte des Gender Mainstreaming werden durch die spezifischen Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr aufgenommen. Durch ein verdichtetes ÖPNV-Angebot wird die Mobilität von Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit verbessert. Darüber hinaus werden Anforderungen an Zugangsstellen und Fahrzeuge definiert.

Prävention/Nachhaltigkeit
Der Aspekt der Prävention/Nachhaltigkeit wird in der Form einer Stärkung des Landkreises Peine als gut vernetzter Raum bezüglich öffentlicher Verkehrsmittel berücksichtigt.

Klima-/Umwelt-/Naturschutz
Die Aspekte des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes werden im Nahverkehrsplan durch eine umweltgerechte und eine am Klimaschutz orientierte Mobilitätsalternative einbezogen.

Bildung
Die Belange des Schülerverkehrs finden in der Stellungnahme Berücksichtigung.

Anlagen

- Stellungnahme_LKPeine_NVP2020
- RVB_NVP2020Beteiligungsentwurf

REGIONALVERBAND
Großraum Braunschweig

Der Verbandsdirektor

Beschlussvorlage

Vorlage-Nr.	Aktenzeichen	Datum
2019/22	3.4	15.03.2019

Beratungsfolge	Sitzung	
Ausschuss Regionalverkehr	**24.04.2019**	**öffentlich**
Verbandsausschuss	**09.05.2019**	**nichtöffentlich**
Verbandsversammlung	**09.05.2019**	**öffentlich**

Nahverkehrsplan für den Großraum Braunschweig - Entwurf -; Einleitung des Beteiligungsverfahrens gemäß §6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

Beschlussvorschlag:

„Die vorliegende Fassung des Nahverkehrsplanes 2020 für den Großraum Braunschweig wird als Entwurf zur förmlichen Einleitung des Beteiligungsverfahrens gemäß § 6 Abs. 4 NNVG festgestellt."

Sachverhalt und Begründung:

1. Als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs ist der Regionalverband Großraum Braunschweig nach § 6 NNVG dazu verpflichtet, für seinen Bereich jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Der aktuell gültige NVP für den Großraum Braunschweig hat eine Laufzeit vom 01.01.2016 bis 31.12.2020. Abweichend davon haben die kommunalen Aufgabenträger gemäß § 7c Abs. 1 Satz 1 NNVG bis zum Ablauf des 31.12.2019 jeweils ihren geltenden NVP anzupassen und fortzuschreiben. In diesem Zusammenhang wird auf die Vorlage 2017/66 hingewiesen.

2. Die Gliederung und thematische Schwerpunkte sind in der Vorlage 2018/9 zusammengefasst und wurden in der Ausschusssitzung am 11.04.2018 vorgestellt. Die Inhalte des Entwurfes des NVP 2020 wurden in Rahmen eines Workshops den Mitgliedern der Verbandsversammlung am 18.06.2018 präsentiert und diskutiert.

3. Vertreter der Verkehrsunternehmen wurden am 15.12.2017, 06.02.2018 und am 27.09.2018 im Rahmen ihres Mitwirkungsrechts nach § 6 Abs. 4 NNVG in den Prozess der Nahverkehrsplanerstellung eingebunden.

4. Die Kommunen und Landkreise wurden am 21.06.2018 im Rahmen einer Auftaktveranstaltung zur Aufstellung des NVP informiert. Sie hatten die Möglichkeit, im Rahmen einer vorgezogenen informellen Beteiligung Anregungen und Hinweise bis zum September 2018 zu übermitteln und mit dem Regionalverband abzustimmen. Abstimmungsgespräche erfolgten bis Ende 2018.

5. Des Weiteren fanden am 22.03.2018 und am 20.09.2018 Veranstaltungen mit den Behindertenbeiräten aus dem Großraum Braunschweig statt, in denen über die Inhalte des NVP 2020 diskutiert wurde. Die Hinweise der Behindertenbeiräte wurden eingearbeitet und gemeinsam wurde eine einheitliche Definition für den Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit" entwickelt sowie Zielvorgaben und Maßnahmen für die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit erörtert.

6. Es ist beabsichtigt, das Beteiligungsverfahren spätestens am 03.06.2019 einzuleiten und den Verfahrensbeteiligten eine Frist bis zum 06.09.2019 einzuräumen. Diese Frist wird freiwillig erweitert und ist deutlich länger als die nach § 6 Abs.4 NNVG vorgesehene Frist von 2 Monaten, da das Beteiligungsverfahren terminbedingt über die Sommerferien erfolgt.

7. Beteiligt werden gemäß § 6 Abs. 4 NNVG die benachbarten Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten sowie die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH. Die Verkehrsunternehmen werden im Rahmen ihrer Mitwirkungsmöglichkeit beteiligt. Das Beteiligungsverfahren findet über ein internetgestütztes Beteiligungstool statt, über das die Stellungnahmen und die Auswertungen erfolgen.

8. Die eingegangenen Stellungnahmen einschließlich der Erwiderungen der Verwaltung des Regionalverbandes werden in einer Synopse zusammengefasst. Der Beteiligungsentwurf des NVP 2020 einschließlich der Abwägung und ggf. Berücksichtigung der eingebrachten Änderungen soll als NVP 2020 am 13.11.2019 im Ausschuss für Regionalverkehr beraten und am 05.12.2019 in der Verbandsversammlung beschlossen werden.

9. Der Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig, Entwurfsstand März 2019, Fassung für das Beteiligungsverfahren gemäß §6 Abs. 4 NNVG, wird mit gesonderter Post übersandt.

Brandes

REGIONALVERBAND
Großraum Braunschweig

Nahverkehrsplan 2020

Großraum Braunschweig

Vorbemerkungen

Für den Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig, Beschlussexemplar, sollen möglichst aktuelle Daten verwendet werden. Diese Daten liegen allerdings teilweise noch nicht vor, sodass im Beteiligungsexemplar, Stand März 2019, ältere oder noch nicht für das Jahr 2018 vorliegende Daten verwendet werden. Die Aussagekraft des NVP wird dadurch nicht eingeschränkt. Dies betrifft folgende Kapitel:

- Kapitel A
  Im Jahr 2019 soll das Leitbild für das RROP 3.0 beschlossen werden. Das aktualisierte Leitbild soll in das Beschlussexemplar übernommen werden.

- Kapitel C2.1
  Es erfolgt im Jahr 2019 eine Überprüfung von Standorten für Grundzentren. Durch die nicht mehr oder Neuausweisung von Grundzentren können sich Veränderungen bei den regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 2 (RegioBus) ergeben. Änderungen sollen in das Beschlussexemplar aufgenommen werden.

- Kapitel C2.2
  Im Rahmen der Neuaufstellung des RROP werden die Siedlungsachsen überprüft. Erste Vorschläge sollen in das Beschlussexemplar aufgenommen werden.

- Kapitel C4.1, C5
  Derzeit werden Auswertungen der Mobilitätsdaten für das Bezugsjahr 2015 vorgenommen. Die Ergebnisse sollen in das Beschlussexemplar aufgenommen werden.

- Kapitel C4.2
  Im Beschlussexemplar sollen die Daten der Bundesanstalt für Arbeit des Jahres 2018 eingetragen werden. Im Beteiligungsentwurf werden die aktuell vorliegenden Daten aus dem Jahr 2014 genutzt.

- Kapitel D2
  Es erfolgt im Jahr 2019 eine Überprüfung von Standorten für Grundzentren. Durch die nicht mehr oder Neuausweisung von Grundzentren können sich Veränderungen bei den regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 2 (RegioBus) ergeben. Änderungen sollen in das Beschlussexemplar aufgenommen werden.

- Kapitel E3
  Derzeit werden die Einwohnerzahlen auf Ortsteilebene abgefragt. Die aktualisierten Daten sollen in das Beschlussexemplar aufgenommen werden.

- Kapitel E3
  Derzeit werden die Mobilitätsdaten mit Stand 2015 ausgewertet. Die aktualisierten Daten sollen in das Beschlussexemplar aufgenommen werden.

Inhaltsübersicht

A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV (Qualitätsanforderungen)

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

F Finanzierung und Förderung

Inhalt

Abbildungsverzeichnis **12**

Kartenverzeichnis **13**

Tabellenverzeichnis **15**

Abkürzungsverzeichnis **21**

Begriffserklärungen **26**

A Leitbild und langfristige Planungen **33**

A1 Das verkehrsstrukturelle Leitbild der umweltgerechten Mobilität (RROP 2008) 33

A2 Leitbild für den Großraum Braunschweig als Klimaschutzregion (Masterplan) 34

A3 SPNV-Konzept 2030+ 35

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren **36**

B1 Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans / rechtliche Rahmenbedingungen 36

B1.1 Europäische Gesetzgebung 36

B1.2 Bundes- und Landesgesetzgebung 37

B1.2.1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) 37

B1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz 38

B1.2.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz 38

B1.2.4 Personenbeförderungsgesetz 39

B1.2.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz 40

B1.3 Verfahrensablauf 41

B1.3.1 Beschluss durch die Verbandsversammlung, Aufstellungsablauf, Beteiligungsverfahren, Beteiligte 41

B1.3.2 Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen 42

B2 Organisation des ÖPNV 42

B2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen (SPNV, Stand 01.01.2020) 44

B2.2 Konzessionierte Verkehrsunternehmen (ÖSPV, Stand 01.01.2020) 47

C Planungsgebiet **52**

C1 Administrative Gliederung 52
C2 Räumliche Struktur 55
C2.1 Zentralörtliche Gliederung 55
C2.2 Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung 59
C3 Verkehrswege 60
C4 Mobilität der Regionsbewohner 62
C4.1 Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen 62
C4.2 Berufspendler 66
C4.3 Verteilung des Verkehrsaufkommens 69
C5 Mobilität über die Regionsgrenze 73
C6 Potenziale für den ÖPNV 76
C6.1 Verkehrliche Grundannahmen und demografische Entwicklung 76
C6.2 Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens 80
C6.3 Potenziale für den ÖPNV 80
D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV (Qualitätsanforderungen) 83
D1 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV 86
D2 Regionales ÖPNV-Angebot 88
D2.1 Bedienungsebene 1 (Eisenbahn) 91
D2.2 Bedienungsebene 2 (RegioBus) 96
D2.3 Netzknoten 101
D3 Lokales ÖPNV-Angebot (Stadt- und Gemeindeverkehre) 103
D3.1 Bedienungsebene 3 (Linien im Taktverkehr) 104
D3.2 Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen) 111
D4 Fahrweg, Verkehrssteuerung 114
D5 Zugangsstellen 115
D5.1 Verkehrsstationen 116
D5.2 Stadtbahnhaltestellen 116
D5.3 Bushaltestellen 117
D6 Fahrzeuge, Werkstätten 117

D6.1 Eisenbahnen ... 118
D6.2 Stadtbahnen ... 118
D6.3 Busse ... 118
D7 Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement ... 120
D8 Marketing ... 121
D9 Tarif ... 121
D10 Vertrieb ... 122
D11 Betrieb, Service ... 123
D12 Innovationen ... 124
D13 Finanzierung, Förderung ... 124
E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV ... 126
E1 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV ... 126
E2 Regionales ÖPNV-Angebot ... 126
E2.1 Schienenpersonennahverkehr ... 126
E2.1.1 Fahrgastnachfrage im Eisenbahnverkehr ... 129
E2.1.2 Qualitätsanforderungen im Eisenbahnverkehr ... 134
E2.1.3 Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1" ... 137
E2.1.4 Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2" ... 147
E2.1.5 Dieselnetz Sachsen-Anhalt „DISA" ... 155
E2.1.6 Expresslinien Emsland / Mittelland, Teillos Mittelland „EMIL" ... 162
E2.1.7 Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO" ... 166
E2.1.8 Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM" ... 172
E2.2 RegioBus-Angebote ... 175
E2.3 Verknüpfungen ... 177
E3 ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen ... 178
E3.1 Teilnetz 10 Gifhorn ... 184
E3.2 Teilnetz 11 Wesendorf ... 189
E3.3 Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel ... 193
E3.4 Teilnetz 13 Meinersen ... 198

E3.5 Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg ... 203
E3.6 Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper ... 209
E3.7 Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel ... 216
E3.8 Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land ... 221
E3.9 Teilnetz 20 Wolfsburg ... 226
E3.10 Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg ... 243
E3.11 Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke ... 251
E3.12 Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre ... 257
E3.13 Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus ... 264
E3.14 Teilnetz 50 Peine – Ilsede ... 291
E3.15 Teilnetz 51 Edemissen ... 300
E3.16 Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg ... 305
E3.17 Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede ... 313
E3.18 Teilnetz 60 Salzgitter ... 322
E3.19 Teilnetz 61 Baddeckenstedt ... 330
E3.20 Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel ... 337
E3.21 Teilnetz 70 Wolfenbüttel ... 345
E3.22 Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse ... 354
E3.23 Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla ... 378
E3.24 Teilnetz 80 Goslar ... 393
E3.25 Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg - Langelsheim ... 400
E3.26 Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen - Lutter ... 411
E3.27 Teilnetz 83 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg ... 423
E4 Fahrweg, Verkehrssteuerung ... 431
E4.1 Eisenbahn ... 431
E4.2 Stadtbahn ... 433
E4.3 Bus ... 434
E5 Zugangsstellen ... 435
E5.1 Verkehrsstationen ... 437

E5.2 Stadtbahnhaltestellen ... 462
E5.3 Bushaltestellen ... 463
E5.4 Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride ... 472
E6 Fahrzeuge, Werkstätten ... 475
E6.1 Regionalzüge ... 476
E6.1.1 DINSO 1 – Dieselnetz Niedersachsen Süd-Ost-Los 1 ... 476
E6.1.2 DINSO 2 – Dieselnetz Niedersachsen Süd-Ost-Los 2 ... 478
E6.1.3 DISA – Dieselnetz Sachsen-Anhalt-Lose A und B ... 480
E6.1.4 EMIL – Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland ... 481
E6.1.5 enno – Elektronetz Niedersachsen Ost ... 483
E6.1.6 ENORM – Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord ... 485
E6.1.7 Festlegung zukünftiger Fahrzeugkonzepte ... 487
E6.1.8 Sicherung Werkstattstandorte ... 488
E6.2 Stadtbahnen ... 489
E6.3 Busse ... 489
E7 Fahrgastinformation / Mobilitätsmanagement ... 490
E7.1 Ortsunabhängige Information ... 492
E7.2 Fahrgastinformation an Zugangsstellen ... 495
E7.3 Fahrgastinformation an / in Fahrzeugen ... 495
E7.4 Mobilitätsmanagement ... 496
E8 Marketing ... 500
E9 Tarif ... 504
E9.1 Verkehrsverbund Region Braunschweig ... 504
E9.2 Niedersachsentarif ... 507
E9.3 Tarif der Deutschen Bahn ... 508
E9.4 Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen ... 510
E10 Vertrieb ... 514
E10.1 Personenbedienter Vertrieb ... 515
E10.2 Vertrieb über Fahrausweisautomaten ... 516

E10.3 Digitaler Vertrieb ... 517
E10.4 Verbundtickets inklusive ... 518
E11 Betrieb, Service ... 519
E12 Innovationen ... 520
E13 Differenzierte Bedienungsweisen ... 520
E14 Flankierende Maßnahmen ... 523
E14.1 Fahrradverkehr ... 523
E14.2 Ergänzende Dienstleistungen ... 524
E14.3 E-Mobilität ... 524
E14.4 Schülerverkehr ... 525
F Finanzierung und Förderung ... 527
F1 Finanzierungsquellen ... 527
F1.1 Finanzmittel von den Verbandsgliedern ... 527
F1.2 Finanzmittel von Bund und Land ... 528
F2 Kosten für Betriebsleistungen ... 529
F2.1 Kosten für den SPNV-Betrieb ... 529
F2.2 Kosten für den ÖSPV-Betrieb ... 530
F3 Kosten für Investitionen ... 532
F3.1 Kosten für SPNV-Streckenaus-/neubau ... 532
F3.2 Kosten für den SPNV-Stationsaus-/neubau ... 533
F3.3 Kosten für ÖSPV-Haltestellen und Umfeld ... 535
F3.4 Kosten für Digitale Vorhaben ... 536
F3.5 Busbeschaffung ... 537
F4 Kosten für Tarif, Vertrieb und Marketing ... 537
F4.1 Finanzbedarf für Tarif, Vertrieb und Marketing ... 537
F4.2 Finanzbedarf für verbandsübergreifende Tarife ... 538
F5 Förderprogramme ... 539
5.1 Förderungen von Echtzeitinformationen im Verbandsgebiet ... 539
5.2 Förderung „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen" ... 539

5.3 Förderung von automatischen Fahrgastzählsystemen in ÖSPV-Fahrzeugen 539

Abbildungsverzeichnis

Abbildung B2: Zuständigkeiten im ÖPNV in der Region Braunschweig 43
Abbildung C4.3/1: Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Dienstag-Donnerstag) 70
Abbildung C4.3/2: Tagesganglinie nach Wegezweck (Dienstag-Donnerstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde) 70
Abbildung C4.3/3: Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Dienstag-Donnerstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde) 71
Abbildung C4.3/4: Tagesganglinie nach Wegezweck (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde) 71
Abbildung C4.3/5: Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde) 72
Abbildung C4.3/6: Tagesganglinie nach Wegezweck (Sonntag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde) 72
Abbildung C4.3/7: Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Sonntag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde) 73
Abbildung C6.1/1: Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrstagen 78
Abbildung C6.1/2: Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Landkreis und kreisfreien Städten 78
Abbildung E3: Legende zu den Teilnetzen 183
Abbildung E3.13: Stadtbahn 2030 276
Abbildung E5.1/1: Fahrgastinformationsanzeige (FIA) 459
Abbildung E5.1/2: Digitaler stationsanzeiger (DSA) 459
Abbildung E5.1/3: Digitaler Stationsanzeiger (DSAplus) 460
Abbildung E5.1/4: Zuginformationsmonitor (ZIM) 460
Abbildung E5.3: Musterhaltestelle für den Regionalverband (Quelle: Stadt Gifhorn) 467
Abbildung E5.4: Beispiel eines Anlehnbügels aus dem Verbandsgebiet (1.000 Bügel-Programm) 473
Abbildung E6.1.2: DINSO 1 - Alstom Coradia Lint 27 Dieseltriebwagen der DB Regio in Salzgitter-Watenstedt 478
Abbildung E6.1.3: DINSO 2 - Alstom Coradia Lint 54 Dieseltriebzug der erixx in Vienenburg 479
Abbildung E6.1.4: DISA - Alstom Coradia Lint 41 Dieseltriebzug der Abellio 481
Abbildung E6.1.6: EMIL Stadtler KISS 6 EMU Elektrotriebzug der Westfalenbahn in Stadthagen 483
Abbildung E6.1.5: enno - Alstom Coradia Continental Elektrotriebzug der metronom in Gifhorn 485
Abbildung E6.1.1: ENORM - Doppelstockzug der Elbe-Saale-Bahn in Braunschweig Hbf 487

Kartenverzeichnis

Karte B2.1: Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region Braunschweig 46
Karte B2.2: Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig 51
Karte C1: Kreisfreie Städte, Einheits- und Samtgemeinden im Verbandsgebiet (Stand: 31.12.2019) 53
Karte C2.1/1: Zentrale Orte (RROP 2008) 57
Karte C2.1/2: Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm) (Stand: 31.12.2017) 58
Karte C3: regional bedeutsame Verkehrswege (Stand: 2019) 61
Karte C4.1: Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (Gemeindegrenzen Stand: 2010) 65
Karte C4.2/1: Berufspendler 67
Karte C4.2/2: Gesamtverkehr und Berufspendler 68
Karte C5: Ausgeprägte Verkehrsbeziehgunen über die Regionsgrenze 75
Karte C6.1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2017-2030 79
Karte D2: Zielnetz der regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 1 und 2 (Stand: 2019) 90
Karte D2.1: Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 1 (Eisenbahn), Angestrebte Bedienungshäufigkeiten werktags, Umsetzungshorizont 2024 95
Karte D2.2: Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 2 (RegioBus), Angestrebtes Mindestbedienungsangebot 99
Karte E2.1/1: Vom SPNV bediente Strecken 128
Karte E2.1.1/1: Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 (Montag-Freitag) 131
Karte E2.1.1/2: Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 (Montag-Freitag) 132
Karte E2.1.1/3: Veränderungen Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 zu 2014 (Montag-Freitag) 133
Karte E2.1.3/1: Streckenband RB44/48 138
Karte E2.1.3/2: Streckenband RB45 140
Karte E2.1.3/3: Streckenband RB46 142
Karte E2.1.3/4: Streckenband RB82 144
Karte E2.1.4/1: Streckenband RE10 148
Karte E2.1.4/2: Streckenband RB42/42 150
Karte E2.1.4/3: Streckenband RB47 152
Karte E2.1.5/1: Streckenband RE4/RB21/HBX 156
Karte E2.1.5/2: Streckenband RB35 158
Karte E2.1.5/3: Streckenband RB36/RB6 160
Karte E2.1.6: Streckenband RE60/70 163

Karte E2.1.7/1: Streckenband RE30 ... 167
Karte E2.1.7/2: Streckenband RE50 ... 169
Karte E2.1.8: Streckenband RB40 ... 173
Karte E3.1: Teilnetz 10 Gifhorn ... 184
Karte E3.2: Teilnetz 11 Wesendorf ... 189
Karte E3.3: Teilnetz 12 Wittingen - Hankensbüttel ... 193
Karte E3.4: Teilnetz 13 Meinersen ... 198
Karte E3.5: Teilnetz 14 Brome - Boldecker Land - Sassenburg ... 203
Karte E3.6: Teilnetz 15 Braunschweig - Meine/Schwülper ... 209
Karte E3.7: Teilnetz 16 Meine - Isenbüttel ... 216
Karte E3.8: Teilnetz 17 Sassenburg - Boldecker Land ... 221
Karte E3.9: Teilnetz 20 Wolfsburg ... 226
Karte E3.10: Teilnetz 30 Helmstedt - Schöningen - Büddenstedt - Heeseberg ... 243
Karte E3.11: Teilnetz 31 Helmstedt - Grasleben - Velpke ... 251
Karte E3.12: Teilnetz 32 Helmstedt - Nordelm - Königslutter am Elm - Lehre ... 257
Karte E3.13: Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbus und Stadtbahn ... 264
Karte E3.14: Teilnetz 50 Peine - Ilsede ... 291
Karte E3.15: Teilnetz 51 Edemissen ... 300
Karte E3.16: Teilnetz 52 Lengede - Vechelde - Wendeburg ... 305
Karte E3.17: Teilnetz 53 Hohenhameln - Ilsede - Lengede ... 313
Karte E3.18: Teilnetz 60 Salzgitter ... 322
Karte E3.19: Teilnetz 61 Baddeckenstedt ... 330
Karte E3.20: Teilnetz 62 Braunschweig - Salzgitter - Wolfenbüttel ... 337
Karte E3.21: Teilnetz 70 Wolfenbüttel ... 345
Karte E3.22: Braunschweig - Cremlingen - Sickte - Elm-Asse ... 354
Karte E3.23: Teilnetz 72 Wolfenbüttel - Elm-Asse -Oderwald - Schladen-Werla ... 378
Karte E3.24: Teilnetz 80 Goslar ... 393
Karte E3.25: Teilnetz 81 Goslar - Oberharz - St. Andreasberg - Langelsheim ... 400
Karte E3.26: Teilnetz 82 Liebenburg - Vienenburg - Bad Harzburg - Seesen - Lutter ... 411
Karte E3.27: Teilnetz Bad Harzburg - Braunlage - St. Andreasberg ... 423
Karte E9.1: Tarifzonenschema (ausgehend von Braunschweig) ... 506

Tabellenverzeichnis

Tabelle B2.2: Hauptsitz der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig 49
Tabelle C1: Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden 54
Tabelle D2.1/1: Bedienungsebene 1, Mindestbedienungszeitraum für 60-Min-Takt 93
Tabelle D2.1/2: Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für durchgängigen Halbstundentakt 94
Tabelle D2.1/3: Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für zusätzliche Züge in den HVZ 94
Tabelle D2.2: Legende zur Karte D2.2 100
Tabelle D2.3: Wartezeitregelung 102
Tabelle D3.1/1: Stadt Braunschweig, Verkehrszeiten der Braunschweiger Verkehrs-GmbH 106
Tabelle D3.1/2: Stadt Salzgitter, Mindestbedienung zwischen den Räumen am Werktag 107
Tabelle D3.1/3: Stadt Wolfsburg, Taktmodell 108
Tabelle D3.1/4: Bedienungsebene 3, Stadtbusse MIttelzentren, Kernangebot 60-Min-Takt 110
Tabelle D3.1/5: Bedienungsebene 3, ländlicher Raum, angestebtes Mindestbedienungsangebot in der Kernzeit 110
Tabelle D6.3: Busausstattung 119
Tabelle E2.1.3: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1 137
Tabelle E2.1.3/1: Prüfaufträge DINSO 1 145
Tabelle E2.1.3/2: Maßnahmen DINSO 1 146
Tabelle E2.1.4: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2 147
Tabelle E2.1.4/1: Prüfaufträge DINSO 2 153
Tabelle E2.1.4/2: Maßnahmen DINSO 2 154
Tabelle E2.1.5: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA 155
Tabelle E2.1.5/1: Prüfaufträge DISA 161
Tabelle E2.1.5/2: Maßnahmen DISA 161
Tabelle E2.1.6: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes EMIL 162
Tabelle E2.1.6/1: Prüfaufträge EMIL 164
Tabelle E2.1.6/2: Maßnahmen EMIL 165
Tabelle E2.1.7: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO 166
Tabelle E2.1.7/1: Prüfaufträge ENNO 170
Tabelle E2.1.7/2: Maßnahmen ENNO 171
Tabelle E2.1.8: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM 172
Tabelle E2.1.8/1: Prüfauftrag ENORM 174
Tabelle E2.1.8/2: Maßnahmen ENORM 175
Tabelle E2.2: RegioBusse-Linien 175
Tabelle E3.1/1: Genehmigte Linien Teilnetz 10 185

Tabelle E3.1/2: Netzknoten Teilnetz 10 ... 185
Tabelle E3.1/3: Prüfaufträge Teilnetz 10 ... 187
Tabelle E3.1/4: Einwohnerzahl Teilnetz 10 ... 188
Tabelle E3.1/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 10 ... 188
Tabelle E3.2/1: Genehmigte Linien Teilnetz 11 ... 190
Tabelle E3.2/2: Netzknoten Teilnetz 11 ... 190
Tabelle E3.2/3: Prüfaufträge Teilnetz 11 ... 191
Tabelle E3.2/4: Einwohnerzahlen Teilnetz 11 ... 192
Tabelle E3.2/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 11 ... 192
Tabelle E3.3/1: Genehmigte Linien Teilnetz 12 ... 194
Tabelle E3.3/2: Netzknoten Teilnetz 12 ... 194
Tabelle E3.3/3: Prüfaufträge Teilnetz 12 ... 195
Tabelle E3.3/4: Einwohnerzahl Teilnetz 12 ... 196
Tabelle E3.3/4: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 12 ... 197
Tabelle E3.4/1: Genehmigte Linien Teilnetz 13 ... 199
Tabelle E3.4/2: Netzknoten Teilnetz 13 ... 199
Tabelle E3.4/3: Prüfaufträge Teilnetz 13 ... 201
Tabelle E3.4/4: Einwohnerzahl Teilnetz 13 ... 202
Tabelle E3.4/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 13 ... 202
Tabelle E3.5/1: Genehmigte Linien Teilnetz 14 ... 204
Tabelle E3.5/2: Netzknoten Teilnetz 14 ... 204
Tabelle E3.5/3: Prüfaufträge Teilnetz 14 ... 206
Tabelle E3.5/4: Einwohnerzahl Teilnetz 14 ... 207
Tabelle E3.5/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 14 ... 207
Tabelle E3.6/1: Genehmigte Linien Teilnetz 15 ... 210
Tabelle E3.6/2: Netzknoten Teilnetz 15 ... 210
Tabelle E3.6/3: Prüfaufträge Teilnetz 15 ... 213
Tabelle E3.6/4: Einwohnerzahl Teilnetz 15 ... 214
Tabelle E3.6/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 15 ... 214
Tabelle E3.7/1: Genehmigte Linien Teilnetz 16 ... 217
Tabelle E3.7/2: Netzknoten Teilnetz 16 ... 217
Tabelle E3.7/3: Prüfaufträge Teilnetz 16 ... 219
Tabelle E3.7/4: Einwohnerzahl Teilnetz 16 ... 220
Tabelle E3.7/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 16 ... 220
Tabelle E3.8/1: Genehmigte Linien Teilnetz 17 ... 222
Tabelle E3.8/2: Netzknoten Teilnetz 17 ... 222
Tabelle E3.8/3: Prüfaufträge Teilnetz 17 ... 224

Tabelle E3.8/4: Einwohnerzahl Teilnetz 17 225
Tabelle E3.8/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 17 225
Tabelle E3.9/1: Genehmigte Linien Teilnetz 20 227
Tabelle E3.9/2: Netzknoten Teilnetz 20 228
Tabelle E3.9/3: Prüfaufträge Teilnetz 20 239
Tabelle E3.9/4: Einwohnerzahl Teilnetz 20 241
Tabelle E3.9/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 20 241
Tabelle E3.10/1: Genehmigte Linien Teilnetz 30 244
Tabelle E3.10/2: Netzknoten Teilnetz 30 244
Tabelle E3.10/3: Prüfaufträge Teilnetz 30 247
Tabelle E3.10/4: Einwohnerzahl Teilnetz 30 248
Tabelle E3.10: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 30 249
Tabelle E3.11/1: Genehmigte Linien Teilnetz 31 252
Tabelle E3.11/2: Netzknoten Teilnetz 31 252
Tabelle E3.11/3: Prüfaufträge Teilnetz 31 253
Tabelle E3.11/4: Einwohnerzahl Teilnetz 31 255
Tabelle E3.11/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 31 255
Tabelle E3.12/1: Genehmigte Linien Teilnetz 32 258
Tabelle E3.12/2: Netzknoten Teilnetz 32 258
Tabelle E3.12/3: Prüfaufträge Teilnetz 32 260
Tabelle E3.12/4: Einwohnerzahl Teilnetz 32 261
Tabelle E3.12/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 32 262
Tabelle E3.13/1: Genehmigte Linien Teilnetz 40 266
Tabelle E3.13/2: Netzknoten Teilnetz 40 Stadtbus und Stadtbahn 267
Tabelle E3.13/3: Prüfaufträge Teilnetz 40 286
Tabelle E3.13/4: Einwohnerzahl Teilnetz 40 288
Tabelle E3.13/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40 289
Tabelle E3.14/1: Genehmigte Linien Teilnetz 50 292
Tabelle E3.14/2: Tabelle Netzknoten Teilnetz 50 292
Tabelle E3.14/3: Prüfaufträge Teilnetz 50 296
Tabelle E3.14/4: Einwohnerzahl Teilnetz 50 297
Tabelle E3.14/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 50 298
Tabelle E3.15/1: Genehmigte Linien Teilnetz 51 301
Tabelle E3.15/2: Netzknoten Teilnetz 51 301
Tabelle E3.15/3: Prüfaufträge Teilnetz 51 303
Tabelle E3.15/4: Einwohnerzahl Teilnetz 51 304
Tabelle E3.15/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 51 304

Tabelle E3.16/1: Genehmigte Linien Teilnetz 52 306
Tabelle E3.16/2 Netzknoten Teilnetz 52 306
Tabelle E3.16/3: Prüfaufträge Teilnetz 52 310
Tabelle E3.16/4: Einwohnerzahl Teilnetz 52 311
Tabelle E3.16/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 52 311
Tabelle E3.17/1: Genehmigte Linien Teilnetz 53 314
Tabelle E3.17/2: Netzknoten Teilnetz 53 314
Tabelle E3.17/3: Prüfaufträge Teilnetz 53 317
Tabelle E3.17/4: Einwohnerzahl Teilnetz 53 319
Tabelle E3.17/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 53 320
Tabelle E3.18/1: Genehmigte Linien Teilnetz 60 323
Tabelle E3.18/2: Netzknoten Teilnetz 60 323
Tabelle E3.18/3: Prüfaufträge Teilnetz 60 327
Tabelle E3.18/4: Einwohnerzahl Teilnetz 60 328
Tabelle E3.18/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 60 329
Tabelle E3.19/1: Genehmigte Linien Teilnetz 61 331
Tabelle E3.19/2: Netzknoten Teilnetz 61 331
Tabelle E3.19/3: Prüfaufträge Teilnetz 61 335
Tabelle E3.19/4: Einwohnerzahlen Teilnetz 61 336
Tabelle E3.19/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 61 336
Tabelle E3.20/1: Genehmigte Linien Teilnetz 62 338
Tabelle E3.20/2: Netzknoten Teilnetz 62 338
Tabelle E3.20/3: Prüfaufträge Teilnetz 62 344
Tabelle E3.21/1: Genehmigte Linien Teilnetz 70 346
Tabelle E3.21/2: Netzknoten Teilnetz 70 346
Tabelle E3.21/3: Prüfaufträge Teilnetz 70 352
Tabelle E3.21/4: Einwohnerzahl Teilnetz 70 353
Tabelle E3.21/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 70 353
Tabelle E3.22/1: Genehmigte Linien Teilnetz 71 355
Tabelle E3.22/2: Netzknoten Teilnetz 71 355
Tabelle E3.22/3: Prüfaufträge Teilnetz 71 373
Tabelle E3.22/4: Einwohnerzahl Teilnetz 71 375
Tabelle E3.22/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 71 376
Tabelle E3.23/1: Genehmigte Teiletz 72 379
Tabelle E3.23/2: Netzknoten Teilnetz 72 379
Tabelle E3.23/3: Prüfauträge Teilnetz 72 390
Tabelle E3.23/4: Einwohnerzahl Teilnetz 72 391

Tabelle E3.23/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 72 391
Tabelle E3.24/1: Genehmigte Linien Teilnetz 80 394
Tabelle E3.24/2 Netzknoten Teilnetz 80 394
Tabelle E3.24/3: Prüfaufträge Teilnetz 80 397
Tabelle E3.24/4: Einwohnerzahl Teilnetz 80 398
Tabelle E3.24/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 80 398
Tabelle E3.25/1: Genehmigte Linien Teilnetz 81 401
Tabelle E3.25/2: Netzknoten Teilnetz 81 401
Tabelle E3.25/3: Prüfaufträge Teilnetz 81 408
Tabelle E3.25/4: Einwohnerzahl Teilnetz 81 409
Tabelle E3.25/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 81 409
Tabelle E3.26/1: Genehmigte Linien Teilnetz 82 412
Tabelle E3.26/2: Netzknoten Teilnetz 82 412
Tabelle E3.26/3: Prüfaufträge Teilnetz 82 419
Tabelle E3.26/4: Einwohnerzahl Teilnetz 82 421
Tabelle E3.26/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 82 422
Tabelle E3.27/1: Genehmigte Linien Teilnetz 83 424
Tabelle E3.27/2: Netzknoten Teilnetz 83 424
Tabelle E3.27/3: Prüfaufträge Teilnetz 83 428
Tabelle E3.27/4: Einwohnerzahl Teilnetz 83 430
Tabelle E3.27/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 83 430
Tabelle E5.1/1: Austattung an den Verkehrsstationen 438
Tabelle E5.1/2: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen 450
Tabelle E5.1/3: Übersicht Fahrgastinformationen 459
Tabelle E6.1.2: DINSO 1 Fahrzeugdaten 477
Tabelle E6.1.3: DINSO 2 Fahrzeugdaten 478
Tabelle E6.1.4: DISA Fahrzeugdaten 480
Tabelle E6.1.6: EMIL Fahrzeugdaten 482
Tabelle E6.1.5: enno Fahrzeugdaten 484
Tabelle E6.1.1: ENORM - Fahrzeugdaten 486
Tabelle E6.3/1: EURO-Normen der Verkehrsunternehmen (Stand: 2018) 489
Tabelle E6.3/2: Fahrbeschaffung Bus 490
Tabelle F1.1: Finanzierungsquellen der RegioBus-Leistungen 527
Tabelle F1.2/1: Finanzmittel vom Bund/Land Niedersachsen 528
Tabelle F1.2/2: RegG-Mittel des Regionalverbandes 529
Tabelle F2.1: SPNV-Finanzierung 530
Tabelle F2.2: ÖSPV-Finanzierung (aV und öDA) 531

Tabelle F3.2: Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete 533
Tabelle F4.1: Finanzierung Tarif, Vertrieb und Marketing 538

Abkürzungsverzeichnis

ABA	Altmark-Börde-Anhalt-Netz
Abb.	Abbildung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGR	Alternative grüne Route
ALB	Anrufbus Stadt Wolfsburg
ALT	Anruf-Linientaxi
AST	Anruf-Sammeltaxi
aV	allgemeine Vorschrift
B+R	Bike + Ride (Fahrradabstellung an der Zugangsstelle)
BBDB	Beförderungsbedingungen der DB AG
BBG	Bischof-Brauner GbR
Bf	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, aktuelle Bezeichnung BMVI
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNV	Busnotverkehr
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BSVG	Braunschweiger Verkehrs-GmbH
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BZN	Bürozentrum Nord
CB	Citybus
dB	Dezibel
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz AG
DB Station&Service AG	Deutsche Bahn Station&Service AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DHID	Deutschlandweite Haltestellen-ID
DINSO 1	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1
DINSO 2	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2
DISA A	Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A
DISA B	Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos B
DOSTO	Doppelstockwagen
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

EC	Euro-City
EEV	Europäische Abgasstandards für Busse und Lastkraftwagen
efa	Elektronische Fahrplanauskunft
EFRE	Fond für Regionale Entwicklung
EG-Richtlinie	Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft
EG-VO	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EMIL	Expresslinie Mittelland
ENNO	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost
ENORM	Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FIS	Fahrgastinformationssystem
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
GG	Grundgesetz
GT	Gemeindeteil
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraum-Verkehr Hannover GmbH
GWB	Gleiswechselbetrieb
Hahne	Hahne Reisen KG
HBeglG	Haushaltsbegleitgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HBX	Harz-Berlin-Express
HEX	Harz-Elbe-Express
HVB	Harzer Verkehrsbetriebe GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IBN	Inbetriebnahme
IPSI	Initiative Digitale Vernetzung des Bundes
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
k. A.	Keine Angabe
K+R	Kiss + Ride (Kurzzeitparken)
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfzkm	Kraftfahrzeugkilometer (Verkehrsleistung)

km	Kilometer
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
KVM	Kraftverkehr Mundstock GmbH
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
Lph	Leistungsphase
LSA	Lichtsignalanlage
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MiD	Mobilität in Deutschland, bundesweite Befragung im Auftrag des BMVBS
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo – Fr	Montag bis Freitag
Mo – Fr (F)	Montag bis Freitag in den Ferien
Mo – Fr (S)	Montag bis Freitag an Schultagen
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Nds	Niedersachsen
NGVFG	Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
NHN	Nordharznetz
NiaZ	landesweites Programm „Niedersachsen ist am Zug“
NITA	Niedersachsentarif
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NT	Niedersachsenticket
NVP	Nahverkehrsplan
NVP 2016	Nahverkehrsplan 2016 Großraum Braunschweig
Obus	Oberleitungsbus
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (SPNV + ÖSPV)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride (Abstellung Pkw an der Zugangsstelle)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PersF/Werktag	Personenfahrten pro Werktag
Pkm/BL km/Tag	Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge pro Tag (Auslastung von Schienenstrecken pro Tag)
Pkw	Personenkraftwagen

PoI	Point of Interest
Pülm	Pülm Reisen GmbH
PTB	Physikalisch-Technische Bundesanstalt
PVG	Peiner Verkehrsgesellschaft mbH
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel
QDL	Quer-durchs-Land-Ticket
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBS	Reisebüro Schmidt GmbH
RE	Regionalexpress
Refi	Refinanzierung
Regionalverband	Regionalverband Großraum Braunschweig
RegG	Regionalisierungsgesetz
Regio Bus H	Regiobus Hannover GmbH
RES	Reisendenerfassungssystem der DB AG
RGB	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
Rizor	Rizor GmbH & Co. KG
RH	Region Hannover
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Regio-S-Bahn (Bremen)
RVHI	Regionalverkehr Hildesheim GmbH
RZ	Regionalzug
S	S-Bahn (Hamburg und Hannover)
Sa	Samstag
SB	Shuttlebus
SEV	Schienenersatzverkehr
SG	Samtgemeinde
So	Sonn- und Feiertage
SOK	Schienenoberkante
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Std	Stunde
SWT	Schönes-Wochenende-Ticket
SZ	Salzgitter
Tab.	Tabelle
TI	Thünen-Institut
TN	Teilnetz/-e

TFT	Thin-film-transistor
TSI PRM	Technische Spezifikationen (TSI) für Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
ü. SO	über Schienenoberkante
üstra	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
ÜT Harz	Übergangstarif Harz
VGW	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
VO	Verordnung
VO (EG)	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
VOG	Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH
VRB	Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH
VU	Unternehmen im Sinne des PBefG
WVG	Wolfsburger Verkehrs-GmbH
WVI	WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
WVI 1993	Mobilitätsuntersuchung der WVI 1993
WVI 2010	Mobilitätsuntersuchung der WVI 2010
ZDD	Norddeutsche Datendrehscheibe (zentrale Datendrehscheibe Niedersachsen/Bremen)
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugangsstelle	Ort, ab dem der Fahrgast ein Verkehrsmittel des ÖPNV nutzen kann Zugangsstellen SPNV = Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltepunkte) Zugangsstellen ÖSPV = Stadtbahn- und Bushaltestellen
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
ZZD	Landesweite zentrale Datendrehscheibe

Begriffserklärungen

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

	Der Großraum Braunschweig ist planerisch in vier unterschiedliche Ebenen aufgeteilt: a) Bedienungsebene 1: Regionalexpresszüge und Regionalbahnzüge b) Bedienungsebene 2: Regionalbahn im Abschnitt Wolfenbüttel - Schöppenstedt und RegioBusse, auch als Bedarfsverkehre c) Bedienungsebene 3: Stadtbahnen, Stadtbusse, Regionalbusse im Stadtverkehr d) Bedienungsebene 4: differenzierte Bedienungsweisen
Bedienungsstandard	Alle Merkmale, mit Hilfe derer die Qualität eines bestimmten Verkehrsangebotes überprüft werden kann, fallen unter den Begriff Bedienungsstandard.
Betriebshof	Darunter wird eine Anlage verstanden, auf der die Fahrzeuge abgestellt werden, sofern sie nicht eingesetzt sind. Zudem findet dort die Pflege und die Wartung der Fahrzeuge statt sowie die Vorbereitung von Personal- und Fahrzeugeinsatz.
Bürgerbus	Bürgerbusse sind Leistungen des öffentlichen Verkehrs, die durch ehrenamtliche Fahrer mit Kleinbussen erstellt werden. Sie dürfen dabei aber keine Konkurrenz zu dem bestehenden ÖPNV vor Ort sein und diesen nur ergänzen oder erweitern. Der Fahrplan und der Linienweg können unter Berücksichtigung der voran genannten Regel frei gestaltet werden.
Busnotverkehr	Dabei handelt es sich um eine ungeplante Variante des Schienenersatzverkehres. Wenn z. B. durch einen Unfall oder witterungsbedingte Auswirkungen, wie Überschwemmungen und Erdrutschen, kein Schienenverkehr auf einer bestimmten Strecke möglich ist, muss schnellstmöglich ein Busnotverkehr eingerichtet werden. Der Bus übernimmt dann auf dem betroffenen Abschnitt die Verkehrsleistungen des Schienenfahrzeuges.
Busschleuse	Dies ist meistens eine Lichtsignalanlage, durch die die Linienbusse einen Busfahrstreifen oder eine Haltebucht ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge erreichen oder verlassen können.
Captive Riders	Unter Captive Riders wird der Anteil der ÖPNV-Nutzer verstanden, welche diesen benutzen müssen, da kein anderes Verkehrsmittel als Alternative möglich ist. Ein Beispiel dafür sind Schulkinder.
Carsharing	Das ist die organisierte und gemeinschaftliche Nutzung von PKWs durch eine größere Anzahl an Personen. Diese Fahrzeuge können entsprechend des eigenen Bedarfs genutzt werden.
Daseinsvorsorge	Daseinsvorsorge umschreibt die staatliche Aufgabe zur Bereitstellung der für ein menschliches Dasein als notwendig erachteten Güter und

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

	Fahrgastaufkommen aufweisen. I. d. R. morgens und nachmittags an Werktagen.
Individualverkehr	Als Individualverkehr werden Fahrten mit dem eigenen PKW, Fahrrad oder auch Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, bezeichnet.
Inklusion	Dies ist die Bezeichnung für eine Gesellschaft, in der jeder Mensch akzeptiert und gleichberechtigt und selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilnehmen kann – unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft vom Religionszugehörigkeit oder Bildung, von eventuellen Behinderungen oder sonstigen individuellen Merkmalen. Damit erweitert sich das Thema der Integration, bei der es darum geht, Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen zu unterstützen, damit sie am öffentlichen Leben weitestgehend gleichberechtigt teilhaben können.
Integraler Taktfahrplan	Als Integraler Taktfahrplan wird ein Konzept verstanden, bei dem die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination in Knotenbahnhöfen zu einem netzweitem, vertakteten Angebotssystem verknüpft werden.
Intermodalität	Eine Person ist intermodal unterwegs, wenn der Weg bis zum gewünschten Zielort mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird.
Kiss+Ride	Unter Kiss+Ride wir ein Wegekettenansatz verstanden, bei dem Personen zur Zugangsstelle gefahren werden (oder von dieser abgeholt werden), um von dort aus ein ÖPNV-Verkehrsmittel zu nutzen
Kneeling	Darunter wird die Fähigkeit verstanden, dass ein Bus sich in der Haltposition einseitig absenken kann, damit die Fahrgäste, besonders geheingeschränkte Personen oder Personen, die mit Kinderwagen o. Ä. unterwegs sind, leichter ein- und aussteigen können.
Knotenpunkt	Darunter werden bauliche Anlagen verstanden, die als Verknüpfungspunkte von einzelnen Verkehrswegen dienen. Ein Beispiel dafür wäre eine Straßenkreuzung.
Kunde	Hier: Eine Person, die die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs in Anspruch nimmt.
Kundenmonitor	Ein Kundenmonitor ist eine Möglichkeit um über kontinuierliche Befragungen die Kundenzufriedenheiten oder auch die Kundenwünsche von tatsächlichen oder potenziellen Kunden zu erfahren. Dadurch können die Qualitäten der Fahrzeuge, des Service und der Fahrgastinformationen ermitteln werden.
MobiFlex-Angebote	MobiFlex-Angebote sind Teil der Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen). Sie sollen, vor allem in ländlichen Bereichen, ein nutzerorientiertes Fahrtenangebot im jeweiligen Bedienungsgebiet bieten ohne

	feste Haltestelle anfahren zu müssen. Sie sind aber auch auf die vorhandenen ÖPNV-Angebote abgestimmt. Kurz nach der Buchung/Anmeldung des Fahrtenwunsches soll ein Fahrzeug bereitstehen (Beispiel: ECO-Bus). MobiFlex-Angebote sind ein Teil des ÖPNV-Gesamtangebotes.
Mobilität	Personen sind mobil, wenn sie eine Möglichkeit zur Ortsveränderung haben. Wird diese Möglichkeit genutzt, entsteht Verkehr, bei dem es um die tatsächlich durchgeführten Ortsveränderungen geht.
Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement leitet den am Verkehr teilnehmenden Personen durch "weiche" Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Korrdination und Service, um ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern.
Modal Split	Als Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist die Verkehrsmittelwahl. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen.
Multimodalität	Personen sind multimodal unterwegs, wenn sie an verschiedenen Tagen ihre jeweiligen Wege mit unterschiedlichen Kombinationen von Verkehrsmitteln zurücklegen.
Nachfrageorientiert	Das Angebot des ÖPNV wird entsprechend der aktuellen Nachfrage von den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern dimensioniert.
Nebenverkehrszeit	Das sind die Zeiten im öffentlichen Verkehr, in denen ein mittleres oder auch normales Personenaufkommen in den Verkehrsmitteln registriert werden kann. Nebenverkehrszeiten sind meistens am Vormittag und am frühen Abend.
Netzknoten	Dies ist die Gesamtheit aller Verknüpfungs- und Umsteigepunkte.
Niederflurtechnik	Fahrzeuge mit einer Niederflurtechnik weisen im Innenraum sowie an den Türen einen sehr tiefen Boden auf. Dadurch wird Personen das Ein- und Aussteigen erleichtert.
ÖPNV	Dies ist die Abkürzung für den öffentlichen Personennahverkehr. Darunter zählen alle Fahrten im öffentlichen Verkehr, die im Regelfall eine Reiseweite von 50km nicht überschreiten oder die Reisedauer von einer Stunde nicht übersteigen. Aufgeteilt werden kann der ÖPNV in den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und in den ÖSPV (Straßenpersonennahverkehr).

Park+Ride	Unter Park+Ride wird ein Wegekettenansatz verstanden, bei dem die PKW-Nutzung mit Abstellung an der Zugangsstelle des ÖPNV und die Nutzung des ÖPNV verknüpft werden.
Pedelec	Ein Pedelec ist ein spezielles Fahrrad, bei dem eine elektrische Antriebsunterstützung bei Bedarf verwendet werden kann.
Pönale	Ein anderer Begriff dafür ist „Vertragsstrafe“.
RegioBus	RegioBusse gehören zum regionalem Angebot und sind der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Sie zeichnen sich durch eine direkte und umsteigefreie Verbindung zwischen einem Grundzentrum und den höherstufigen verkehrlich zugeordneten Zentren aus.
Regionalisierungsmittel	Dies sind Finanzmittel des Bundes, die durch das Land Niedersachsen zur Verfügung gestellt werden, damit Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr bestellt werden können.
Samtgemeinde	Eine Samtgemeinde ist in Niedersachsen ein Gemeindeverband, der bestimmte öffentliche Aufgaben anstelle seiner Mitgliedsgemeinden ausführt.
Schienenersatzverkehr	Bei einem Schienenersatzverkehr wird die Verkehrsleistung, die eigentlich mit einem Schienenfahrzeug erbracht werden soll, mit einem Bus o. Ä. erstellt. Anders als beim Busnotverkehr handelt es sich hierbei um geplante oder regelmäßige Einsätze der Busse, beispielsweise bei geplanten Arbeiten an der Gleisanlage.
Schülerverkehre	Verkehrsaufkommen, das durch die Wege der Schüler zwischen Schule und Wohnort entstehen.
Schwachverkehrszeit	Solche Zeiten im ÖPNV weisen ein sehr geringes Personenaufkommen in den Verkehrsmitteln auf. Meistens ist dies in den Tagesrandlagen am frühen Morgen, am sehr späten Abend oder nachts der Fall.
Shuttlebus	Werden auch als Pendlerbusse bezeichnet. Dabei handelt es sich um eine in der Regel zeitlich begrenzte Einrichtung einer Buslinie, oftmals für Konzerte oder ähnlichen Veranstaltungen.
Stadtbus	Kann auch als Citybus bezeichnet werden. Dieser Bus fährt hauptsächlich im städtischen Bereich.
Standardtoilette	Eine Standardtoilette ist eine Toilette, die nicht für eine rollstuhlgerechte Nutzung ausgelegt ist. In Schienenfahrzeugen ist, wenn Toiletten vorgesehen sind, eine barrierefreie, d. h. rollstuhlgerechte, Toilette vorzusehen. Siehe auch Universaltoilette.
Suburbanisierung	Suburbanisierung ist die Abwanderung städtischer Bevölkerung oder städtischer Funktionen aus der Kernstadt in das städtische Umland und auch darüber hinaus.
Teilnetz	Damit sind mehrere Linien in einem definierten Bedienungsgebiet gemeint, für die eine gebündelte Genehmigung als solche bewusst und

	gewollt erteilt wird oder erteilt werden soll.
Umsteigepunkt	Von einem Umsteigepunkt wird gesprochen, wenn eine fahrplanmäßige Vernetzung von ÖPNV-Angeboten stattfinden soll aber nicht alle Merkmale eines Verknüpfungspunktes eingehalten werden.
Umweltverbund	Ist ein Begriff für die Gruppe der „umweltverträglichen" Verkehrsmittel. Dazu zählen: nicht motorisierte Verkehrsträger (zu Fuß gehen und Fahrrad), öffentliche Verkehrsmittel sowie weitere Mobilitätsangebote wie Carsharing.
Universaltoilette	Eine Universaltoilette ist so ausgelegt, dass sie von allen Reisenden genutzt werden kann, einschließlich Menschen mit Behinderungen.
Urbanisierung	Wir auch als „Verstädterung" bezeichnet. Dies ist ein Begriff für eine zunehmende städtische Bevölkerung und eine Vergrößerung der entsprechenden Siedlungen.
Verkehrssystem	Ein Verkehrssystem ist ein System, das alle strukturellen Komponenten enthält, die zur Ortsveränderung von Personen und Gütern erforderlich sind. Ein Verkehrssystem umfasst die Verkehrsinfrastruktur mit den notwendigen Verkehrsmitteln und Leitsysteme für deren Koordinierung.
Verkehrsträger	Als Verkehrsträger wird hier das Medium verstanden, „mit dem", „auf dem" oder „in dem" Transport- oder Verkehrsdienstleistungen durchgeführt werden, z. B. zu Fuß gehen, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel.
Verkehrsverbund	Darunter wird ein rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von verschiedenen Gebietskörperschaften und/oder Verkehrsunternehmen zur gemeinsamen und abgestimmten Durchführung des ÖPNV verstanden.
Verknüpfungspunkt	Von einem Verknüpfungspunkt wird gesprochen, wenn eine fahrplanmäßige Vernetzung von ÖPNV-Angeboten stattfinden soll und definierte hohe Qualitätsstandards eingehalten werden.
Wegekette	Durch die Vernetzung und Wegen (und Fahrten) zwischen zwei Aktivitäten, z. B. Wohnen und Arbeiten, mt Betrachtung der Ortsveränderung von Haustür zu Haustür, ergibt sich eine Wegekette. Die Wege (und Fahrten) können durch einen oder mehrere Verkehrsträger durchgeführt werden.
Wegezweck	Der Wegezweck beschreibt den Grund, warum eine Person einen bestimmten (Fuß-)Weg zurücklegt. Es kann zwischen verschiedenen Zwecken unterschieden werden, darunter z. B. Arbeit und Freizeit
Zugangsstelle	Ort, ab dem der Fahrgast ein Verkehrsmittel des ÖPNV nutzen kann. Beim SPNV sind dies die Bahnhöfe und Haltepunkte, beim ÖSPV sind es Stadtbahn- und Bushaltestellen.

A Leitbild und langfristige Planungen

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

Da der Nahverkehrsplan (NVP) nur eine Laufzeit von 5 Jahren hat, aber viele Aktivitäten deutlich über diesen Zeitraum hinauswirken, soll über ein Leitbild eine langfristige Ausrichtung erfolgen. Die gesetzlichen Regelungen bleiben davon unberührt.

In diesem NVP werden das im derzeit noch gültigen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 des Regionalverbandes beschlossene Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung und ergänzend das Leitbild aus dem Masterplan 100% Klimaschutz im Großraum Braunschweig gemeinsam berücksichtigt. Das RROP für den Großraum Braunschweig wird gerade überarbeitet. Der Aufstellungsbeschluss wurde im Jahr 2018 gefasst. Ein aktualisiertes Leitbild liegt noch nicht vor.

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

A1 Das verkehrsstrukturelle Leitbild der umweltgerechten Mobilität (RROP 2008)

„Systemübergreifende Verkehrsmittelwahl"

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

Leistungsfähiger ÖPNV in den urbanen Kernen als interregionaler Wettbewerbsfaktor

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

Partnerschaft von IV und ÖV im suburbanen Raum

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

Differenzierte Angebote im ländlich peripheren Raum

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

A2 Leitbild für den Großraum Braunschweig als Klimaschutzregion (Masterplan)

Inhalt des von der Verbandsversammlung des Regionalverbandes am 03.05.2018 beschlossenen Masterplan 100% Klimaschutz im Großraum Braunschweig ist u.a. ein Leitbild als anschauliche, themenübergreifende Beschreibung des angestrebten Zustands für das Jahr 2050. An diesem Bild der Zukunft richten sich Handlungsfelder, Handlungsbereiche und Maßnahmen aus. Zukünftige Entwicklungen können Anpassungen der Umsetzungsstrategie erforderlich machen. Da das Leitbild den Zustand und nicht den Weg dorthin beschreibt, bietet es eine Orientierung für die Entwicklung bzw. Anpassung von Zielen und Maßnahmen.

Für den Nahverkehrsplan ist das Leitbild „Mobilität“ maßgebend:

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

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

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

A3 SPNV-Konzept 2030+

Um das Leitbild mit Leben zu füllen, sind neben den Maßnahmen des NVP 2020 auch solche mit aufzunehmen, die nur langfristig umsetzbar sind, d. h. die über die Laufzeit eines NVP hinausgehen. So erfordern infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen jahrelangen Planungsvorlauf, eine zeitintensive Umsetzungsphase und eine jahrzehntelange Nutzungsphase. Eine Klammer über diesen und weitere NVPs soll als Zielkonzept das „SPNV-Konzept 2030+" bilden. Die konkreten Maßnahmen des „SPNV-Konzept 2030+" werden derzeit entwickelt und sollen in der Laufzeit des NVP 2020 festgelegt werden sowie in die jeweiligen Planungen der beteiligten Institutionen einfließen.

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

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

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

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

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

Die ersten NVPs für den Großraum Braunschweig galten vom 01.01.1998 bis zum 31.12.2002, vom 01.01.2003 bis zum 31.12.2007, vom 01.01.2008 bis zum 31.12.2015 bzw. vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2019. Der aktuelle NVP gilt vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2024.

B1 Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/rechtliche Rahmenbedingungen

B1.1 Europäische Gesetzgebung

Die EG-Verordnung Nr. 1370/2007 ist seit dem 03.12.2009 unmittelbar geltendes Recht für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland. Am 23.12.2016 wurde die Verordnung (EU) 2016/2338 veröffentlicht, durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geändert wurde. Die Änderungsverordnung trat am 24.12.2017 in Kraft. Eine konsolidierte Fassung der geänderten Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 steht noch aus.

Sie legt den verbindlichen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste fest. Ziel der Verordnung ist die Schaffung eines

Binnenmarktes für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste. Dies geschieht durch die Ergänzung der allgemeinen Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge. Ferner wird in der Verordnung festgelegt unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen, die in Verträgen und Konzessionen für öffentliche Personenverkehrsdienste festgelegt sind, als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten und von der vorherigen Anmeldung staatlicher Beihilfen bei der Kommission ausgenommen sind.

B1.2 Bundes- und Landesgesetzgebung

B1.2.1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt die Grundlagen für die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder. Im § 1 des RegG wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge bestimmt. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt (siehe Kapitel B1.2.5). Damit ist es die Aufgabe der Länder zu bestimmen, wer die Aufgabe zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen auferlegt oder vertraglich vereinbart (siehe § 8 PBefG).

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

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

Die bisherigen Regelungen des RegG sind Ende 2014 ausgelaufen und wurden einer umfassenden Revision unterzogen. Mit der bis zum Ende des Jahres 2031 gültigen Neuregelung bleibt die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den SPNV und ÖPNV weiterhin erhalten. Im Jahr 2016 zahlt der Bund Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 8,2 Milliarden Euro an die Länder. Die Mittel

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

B1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz

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

B1.2.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) besteht aufgrund der Änderung im Rahmen der Föderalismusreform im Jahr 2006 nicht in seiner bisherigen Form weiter. Artikel 143c GG bestimmt, dass den Ländern ab dem 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2019 für den durch die Abschaffung der Gemeinschaftsaufgaben Ausbau und Neubau von Hochschulen einschließlich Hochschulkliniken und Bildungsplanung sowie für den durch die Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der

Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und zur sozialen Wohnraumförderung bedingten Wegfall der Finanzierungsanteile des Bundes jährlich Beträge aus dem Haushalt des Bundes zustehen.

Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder als Ersatz für wegfallende GVFG-Beträge aus dem Bundeshaushalt Mittel in Höhe von jährlich 1.335,5 Millionen Euro nach dem Entflechtungsgesetz (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Die Vorhabenträger erhalten aus dieser Summe bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten von Projekten erstattet. Ab 2014 fiel für diese Mittel die verkehrliche Zweckbindung weg, die Mittel müssen nun von den Ländern nur noch zweckgebunden für investive Zwecke jeglicher Art eingesetzt werden (§ 5 in Verbindung mit § (2) EntflechtG). GVFG und Entflechtungsmittel sind seit der Föderalismusreform I bis Ende 2019 befristet. Bund und Länder haben im Oktober 2016 die Grundzüge zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 beschlossen. Damit wird das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 hinaus unbefristet fortgesetzt. Diese Neuregelung wurde mit Artikel 2 im Gesetz zur Änderung des GG vom 19. Juli 2017 umgesetzt, der die dazu erforderliche Entfristung von Artikel 125c GG enthält.

B1.2.4 Personenbeförderungsgesetz

Das PBefG regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen (KFZ). Am 1. Januar 2013 trat das novellierte PBefG in Kraft. Durch die Novelle wurde das nationale Recht an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Die Novelle sieht eine Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträger vor. Die folgenden Neuerungen sind für den Regionalverband als Aufgabenträger des ÖPNV von Bedeutung:

- Es wird ausdrücklich die Befugnis eingeräumt, alle Instrumente der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu nutzen. (Vereinbarung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA), Festsetzung allgemeiner Vorschriften (aV))
- Eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehre auf Grundlage eines öDA (Auftragsverkehre) werden durch die neue Definition der Eigenwirtschaftlichkeit sowie durch ein verfahrensmäßiges Stufenverhältnis (ähnlich der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) eindeutig voneinander abgegrenzt.
- Die Aufgabenträger definieren den Sicherstellungsumfang (ausreichende Verkehrsbedienung) im Regelfall im NVP. Zur Absicherung von Auftragsverkehren sind die daraus resultierenden Anforderungen in der obligatorischen Vorabbekanntmachung transparent zu machen.

- Das Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe einer Dienstleistungskonzession (Art. 5 Abs. 3 VO 1370) wird in Grundzügen ausgestaltet.
- Das Verfahren für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre wurde neu geregelt.
- Das PBefG regelt in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verkehre nicht nur das Genehmigungsverfahren, sondern auch die Vergabe von öDA.
- Wettbewerbserleichterung um auslaufende Genehmigungen.
- Bis zum 1. Januar 2022 ist die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV herzustellen. Ausnahmen von dieser Frist müssen im NVP konkret benannt und begründet werden.
- Zulässigkeit innerdeutscher Busfernlinien. Es besteht ein Bedienungsverbot für Haltestellen, deren Abstand nicht mehr als 50 km beträgt

B1.2.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

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

Der niedersächsische Landtag hat am 26.10.2016 die Novellierung des NNVG mit der Regelung zur Kommunalisierung der ehemaligen Mittel im Ausbildungsverkehr (sog. 45a-Mittel) beschlossen.

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

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

Auswirkungen des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

B1.3 Verfahrensablauf

B1.3.1 Beschluss durch die Verbandsversammlung, Aufstellungsablauf, Beteiligungsverfahren, Beteiligte

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

B1.3.2 Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen

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

Die Verkehrsunternehmen konnten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Stellungnahmen abgeben.

B2 Organisation des ÖPNV

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

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

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

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

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

Für Aus- und Umbauten können im Eisenbahnbereich bei Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan Finanzmittel über das Schienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) bereitgestellt und bei Großprojekten über das GVFG-Bundesprogramm beantragt werden. Für den ÖSPV können für Großprojekte Finanzmittel über das GVFG-Bundesprogramm und für weitere Maßnahmen Finanzhilfen über das

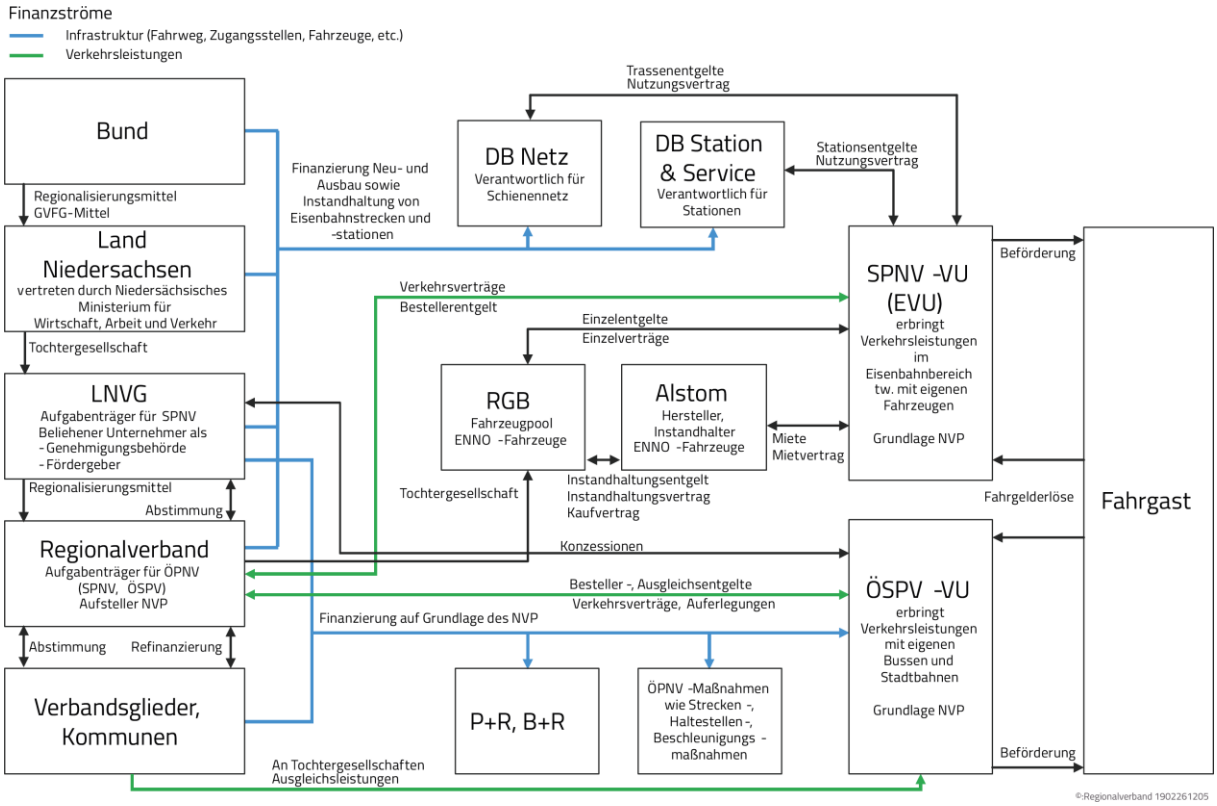
ÖPNV-Förderprogramm des Landes beantragt werden. Ursprünglich sollte das GVFG-Bundesprogramm 2019 enden. Bund und Länder einigten sich Ende 2015 auf eine Fortführung des GVFG-Bundesprogramms, die im bisherigen Umfang erfolgen soll. Die Antragstellung und Bewilligung erfolgt über die LNVG auf der Grundlage der Festlegungen im Nahverkehrsplan.

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

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

Die Zuständigkeiten und Finanzströme sind in der Abbildung B2 dargestellt.

Abbildung B2: Zuständigkeiten im ÖPNV in der Region Braunschweig



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

B2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen (SPNV, Stand 01.01.2020)

In der Region Braunschweig bieten folgende Verkehrsunternehmen Leistungen im SPNV an (siehe Karte B2.1):

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

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 1" (DINSO 1) von der DB Regio AG (Region Nord) betrieben. Dieses umfasst in der Region die Strecken von Braunschweig nach Salzgitter-Lebenstedt (RB44/48), Schöppenstedt (RB45) und Herzberg (RB46). Darüber hinaus betreibt DB Regio Nord einige Verstärkerfahrten von Braunschweig über Königslutter nach Helmstedt. Das Netz wird unter dem Namen „Harz-Weser-Netz" vermarktet.

2. erixx GmbH

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 2" (DINSO 2) von der erixx GmbH, die mehrheitlich zum privaten Netinera-Verkehrskonzern gehört, betrieben. Dieses Teilnetz umfasst in der Region die Strecken von Braunschweig nach Uelzen (RB47), Bad Harzburg (RB42) und Goslar (RB43). Weiter gehört die Linie von Bad Harzburg nach Hannover (RE10) zum DINSO 2.

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

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Elektro-Netz Nord" (ENORM) von der DB Regio AG (Region Südost) betrieben. Dieses umfasst in der Region die Strecke von Braunschweig nach Burg bei Magdeburg (RB40). Die RB40 wird unter dem Namen „Elbe-Saale-Bahn" vermarktet.

4. metronom Eisenbahngesellschaft mbH

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

5. WestfalenBahn GmbH

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

6. abellio Rail Mitteldeutschland GmbH

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

Karte B2.1: Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region Braunschweig



B2.2 Konzessionierte Verkehrsunternehmen (ÖSPV, Stand 01.01.2020)

In der Region Braunschweig sind eine Reihe von Verkehrsunternehmen tätig, die über Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz verfügen. Diese Unternehmen und ihre Verkehrsgebiete werden im Folgenden kurz dargestellt (siehe auch Karte B2.2), die Betriebshöfe sind in Tabelle B2.2 dargestellt und in Karte B2.2 aufgelistet:

1. Regionalbus Braunschweig GmbH

Im Bereich des Regionalverbandes betreibt die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) Linienverkehre im Landkreis Wolfenbüttel (Samtgemeinde Baddeckenstedt) und in großen Teilen des Landkreises Goslar. Im Landkreis Peine hat die RBB die Genehmigungen für die Teilnetze 51 und 53 nicht mehr beantragt.

2. Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH

Die Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH (ONS) hat mit Wirkung zum 01.01.2019 die Genehmigungen für die Teilnetze 51 und 53 im Landkreis Peine erhalten.

3. Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

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

4. Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH

Die Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH betreiben im südwestlichen Teil des Landkreises Wolfenbüttel verschiedene Linien sowie die Linie 335 Wolfsburg – Velpke – Oebisfelde, die von Wolfsburg über die im Norden des Landkreises Helmstedt gelegenen Ortschaften bis nach Oebisfelde führt. Außerdem wurden die Genehmigungen für die Linien des Teilnetzes 14 (mit Ausnahme der Linie 164) im Landkreis Gifhorn zum 02.10.2017 durch die LNVG von der VLG auf den Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH (VOG GmbH) übertragen; die Betriebsführung wurde von der VOG GmbH auf die Verkehrsbetriebe Bachstein übertragen.

5. Hahne Reisen KG

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

6. Braunschweiger Verkehrs-GmbH

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

7. Wolfsburger Verkehrs-GmbH

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

8. Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH

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

9. Reisebüro Schmidt GmbH

Die Reisebüro Schmidt GmbH führt Linienverkehr im Bereich des östlichen Landkreises Wolfenbüttel, in den Samtgemeinden Schöppenstedt, Sickte und in der Gemeinde Cremlingen durch und betreibt die RegioBus-Linie 730 von Braunschweig nach Sickte, die ab Sickte als normale Buslinie über Evessen bis Schöppenstedt führt. Außerdem betreibt das Unternehmen die RegioBus-Linie 740 von Wolfenbüttel nach Sickte, die von dort als lokale Linie weiter über Cremlingen nach Weddel führt, und die Linie 731 Schöppenstedt– Dettum – Sickte.

10. Kraftverkehr Mundstock GmbH

11. Peiner Verkehrsgesellschaft mbH

Das Verkehrsgebiet der Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM) erstreckt sich über die östlichen Gebiete des Landkreises Peine sowie den Stadtverkehr Peine. Die Betriebsführung für mehrere Linien

im Landkreis Peine wurde der Tochter Peiner Verkehrsgesellschaft mbH (PVG) übertragen. Die Peiner Verkehrsgesellschaft mbH ist seit 2006 Verbundpartner im Verbundtarif Region Braunschweig.

12. Pülm-Reisen GmbH

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

13. Stadtbus Goslar GmbH

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

14. Bischof-Brauner GbR

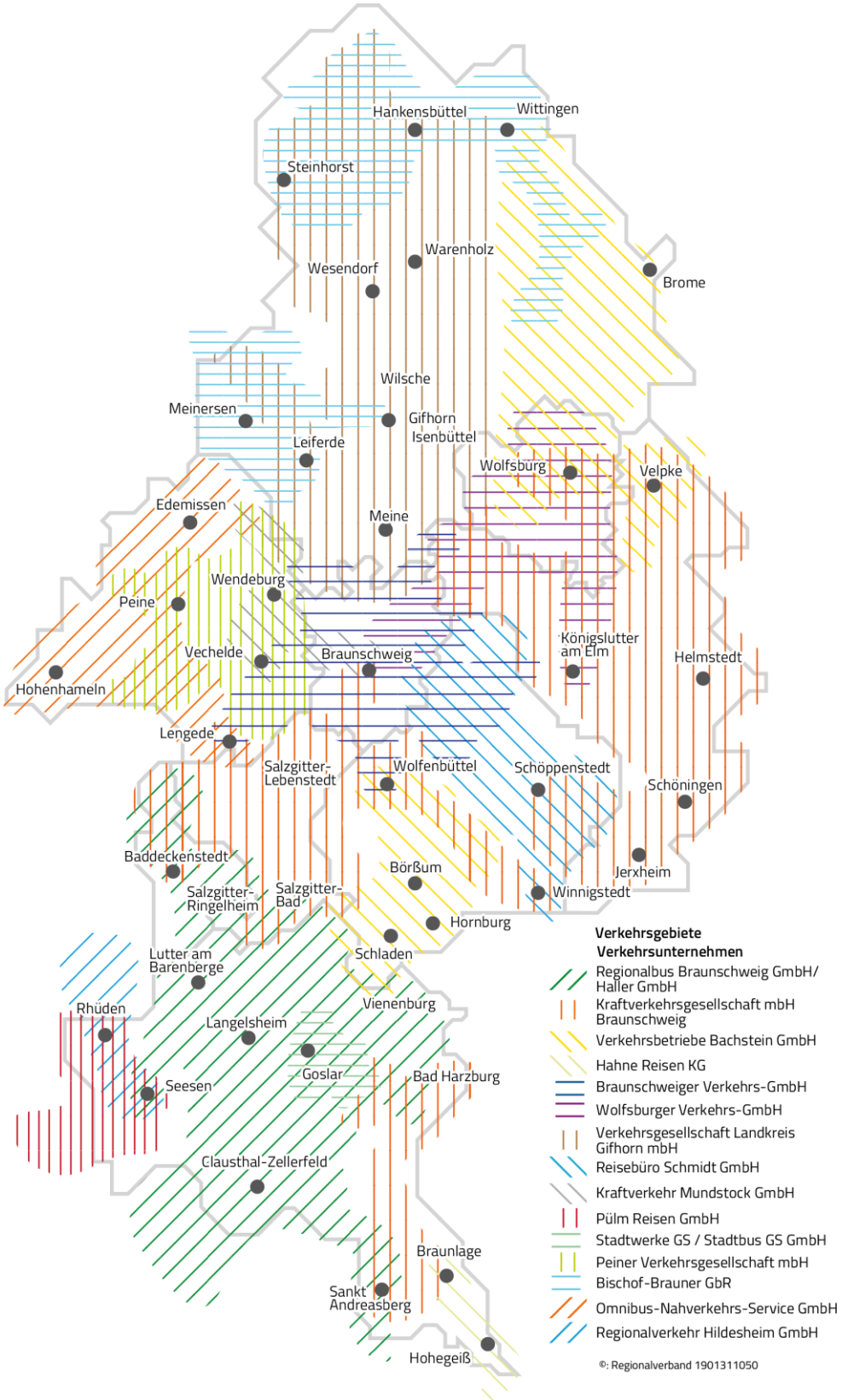
Im Landkreis Gifhorn führt die Bischof Brauner GbR den Linienverkehr in den Gemeinden Wittingen und Hankensbüttel, sowie in der Samtgemeinde Meinersen bis nach Gifhorn durch. Die Bischof-Brauner GbR ist seit 2007 Verbundpartner im Tarifverbund Region Braunschweig.

Tabelle B2.2: Hauptsitz der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig

Nr.	Unternehmenssitz	Straße	Ort
Regionalbus Braunschweig GmbH			
1	Braunschweig (Zentrale)	Willy-Brandt-Platz 1	38102 Braunschweig
2	Goslar	Klubgartenstr. 10	38640 Goslar
Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH			
3	Salzgitter	Fischzug 1	38226 Salzgitter
Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH (Zweigniederlassungen)			
4	Hornburg	Vor dem Dammtor 18	38315 Hornburg
5	Wolfsburg-Vorsfelde	Heinrichswinkel 1	38448 Wolfsburg
Hahne Reisen KG			
6	Braunlage	Lange Straße 2	38700 Braunlage

Nr.	Unternehmenssitz	Straße	Ort
Braunschweiger Verkehrs-GmbH			
7	Braunschweig	Am Hauptgüterbahnhof 28	38126 Braunschweig
Wolfsburger Verkehrs GmbH			
8	Wolfsburg	Borsigstraße 28	38446 Wolfsburg
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH			
9	Gifhorn	Wolfsburger Str. 1	38518 Gifhorn
Reisebüro Schmidt GmbH			
10	Wolfenbüttel „SchmidtTerminal“	Halchtersche Straße 33	38304 Wolfenbüttel
Kraftverkehr Mundstock GmbH			
11	Vechelde-Wedtlenstedt	Kurze Wanne 1	38159 Vechelde
Peiner Verkehrsgesellschaft mbH			
12	Peine	Am VfB Platz 3	31226 Peine
Pülm Reisen GmbH			
13	Rhüden	Schlackenstraße 16	38723 Seesen
Stadtbus Goslar GmbH			
14	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
Bischof-Brauner GbR			
15	Bischof Reisen GmbH	Wittinger Straße 31 - 33	29392 Wesendorf
Omnibus-Nahverkehrs-Service ONS GmbH			
16	Edemissen-Edesse	Lerchenfeldstr. 28	31234 Edemissen-Edesse

Karte B2.2: Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig



C Planungsgebiet

C1 Administrative Gliederung

Das Planungsgebiet umfasst den Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig mit den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel einschließlich deren Einheits-, Samt- und Mitgliedsgemeinden (vgl. Karte C1, Stand 31.12.2019). Zur besseren Übersicht sind die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinden in Tabelle C1 aufgelistet.

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

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

Karte C1: Kreisfreie Städte, Einheits- und Samtgemeinden im Verbandsgebiet (Stand: 31.12.2019)

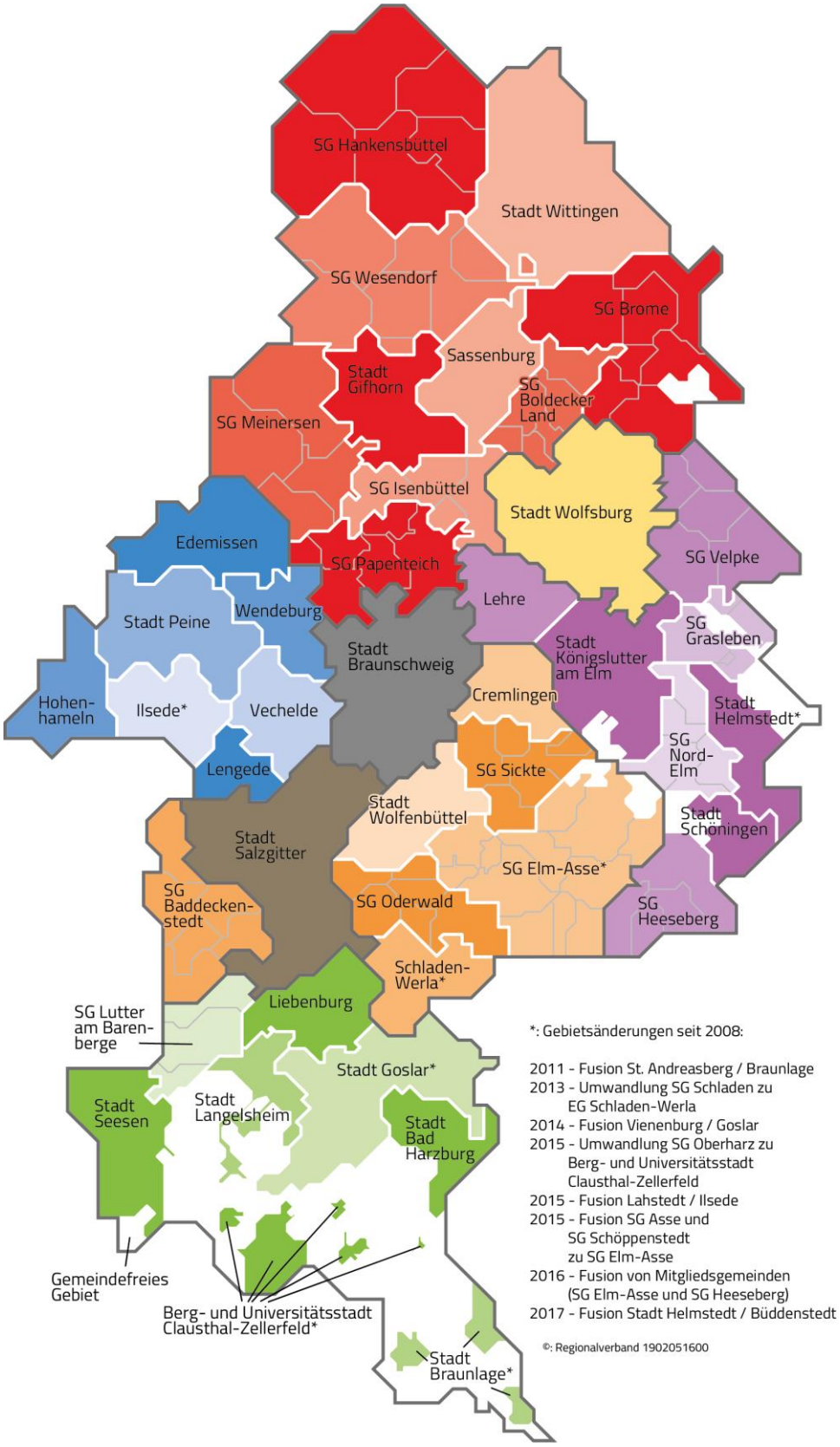


Tabelle C1: Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden

LK GF

SG Boldecker Land
Barwedel
Bokensdorf
Jembke
Osloß
Tappenbeck
Weyhausen

SG Brome
Bergfeld
Brome
Ehra-Lessien
Parsau
Rühen
Tiddische
Tülau

SG Hankensbüttel
Dedelstorf
Hankensbüttel
Obernholz
Sprakensehl
Steinhorst

SG Isenbüttel
Calberlah
Isenbüttel
Ribbesbüttel
Wasbüttel

SG Meinersen
Hillerse
Leiferde
Meinersen
Müden / Aller

SG Papenteich
Adenbüttel
Meine
Rötgesbüttel
Schwülper
Vordorf
Didderse

SG Wesendorf
Groß Oesingen
Schönewörde
Ummern
Wagenhoff
Wahrenholz
Wesendorf

LK GS

SG Lutter am Barenberge
Hahausen
Lutter am Barenberge
Wallmoden

LK HE

SG Grasleben
Grasleben
Mariental
Querenhorst
Rennau

SG Heeseberg
Beierstedt
Gevensleben
Jerxheim
Söllingen

SG Nord-Elm
Frellstedt
Räbke
Süpplingen
Süpplingenburg
Warberg
Wolsdorf

SG Velpke
Bahrdorf
Danndorf
Grafhorst
Groß Twülpstedt
Velpke

LK WF

SG Baddeckenstedt
Baddeckenstedt
Burgdorf
Elbe
Haverlah
Hedeper
Heere
Sehlde

SG Elm-Asse
Dahlum
Denkte
Hedeper
Kissenbrück
Kneitlingen
Semmenstedt
Remlingen
Roklum
Schöppenstedt
Uehrde
Vahlberg
Winnigstedt
Wittmar

SG Oderwald
Cramme
Dorstadt
Flöthe
Heiningen
Ohrum
Börßum

SG Sickte
Dettum
Erkerode
Evessen
Sickte
Veltheim (Ohe)

C2 Räumliche Struktur

C2.1 Zentralörtliche Gliederung

Zentrale Orte

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

Mit dem zentralörtlichen System sind folgende Funktionszuweisungen verbunden:

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

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

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

Das RROP für den Regionalverband wird derzeit überarbeitet und die Grundzentren entsprechend hinsichtlich ihrer Ausweisung überprüft. Die oben gemachten grundsätzlichen Aussagen sollen weiterhin Bestand haben.

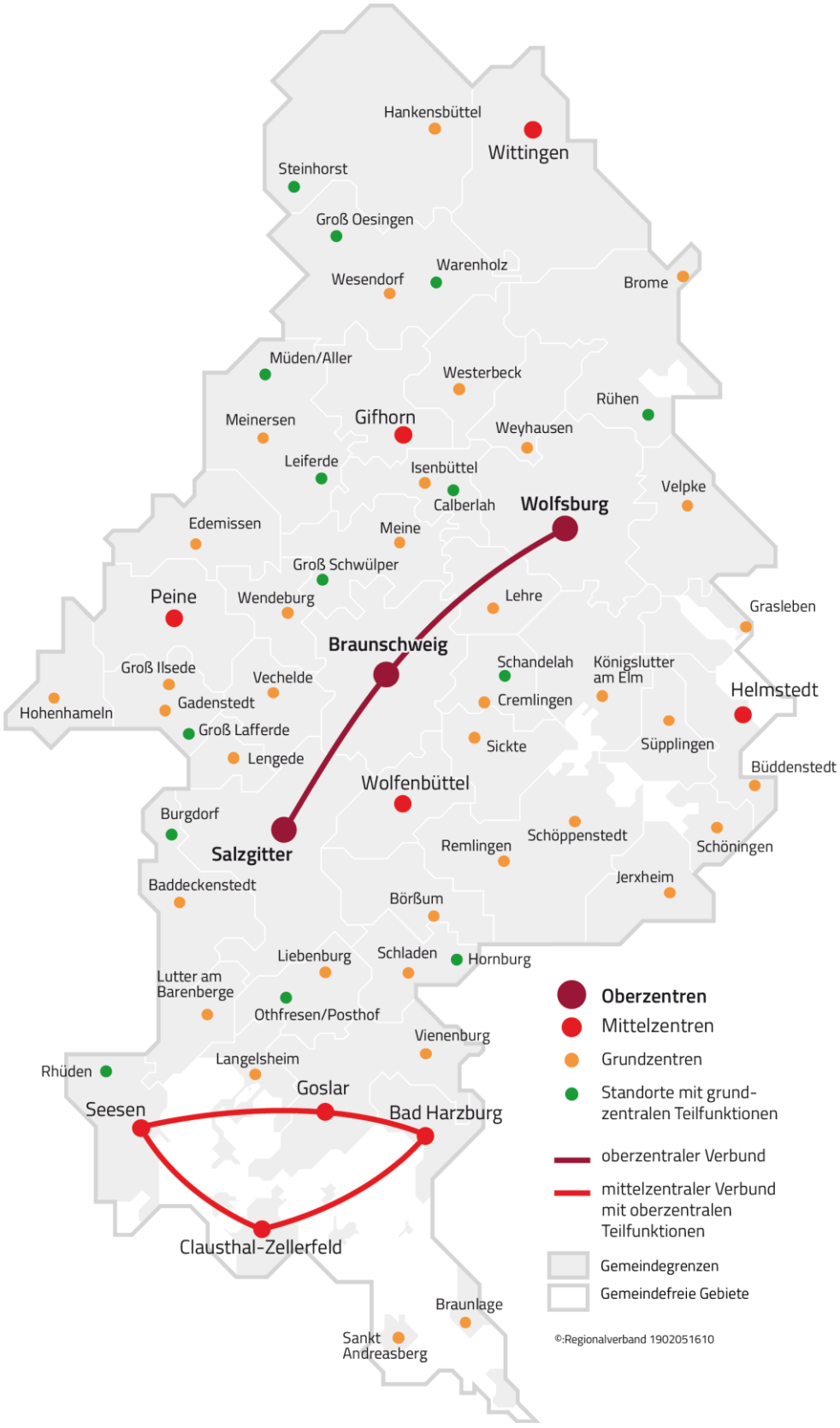
Stadtumlandbereiche

Insbesondere der oberzentrale Verbund und die Mittelzentren sind die Dienstleistungs- und Arbeitsmarktorte der Region, während die Umlandgemeinden vorrangig Wohnfunktionen wahrnehmen. Seit drei bis vier Jahren führt die hohe Zuwanderung von außerhalb der Region zu einem leichten Bevölkerungswachstum, sowohl in Braunschweig und Wolfsburg als auch in den umliegenden Kommunen. Kurzfristig sind weiter wachsende Verkehrsverflechtungen zu erwarten. Da die Zuwanderung direkt mit der wirtschaftlichen Lage bzw. der Arbeitsmarktsituation in den Großstädten zusammenhängt, ist es schwierig, die mittel- bis langfristige Entwicklung der Wanderungszahlen einzuschätzen. Längerfristig ist jedenfalls absehbar, dass die natürlichen Bevölkerungsverluste auch in den Stadtumlandbereichen weiter ansteigen und in vielen Fällen nicht mehr durch Zuwanderung ausgeglichen werden können.

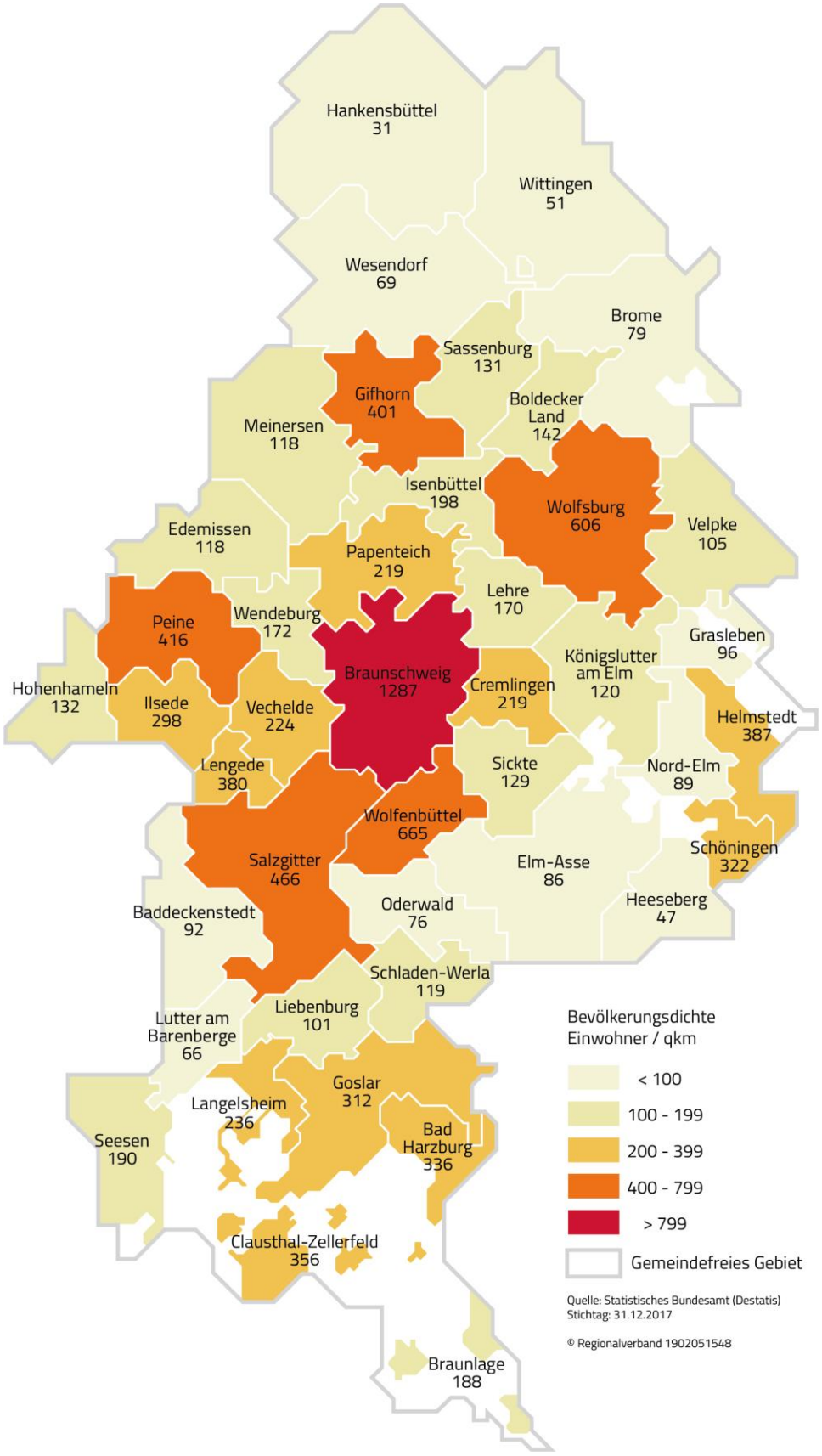
Neben dem Städtenetz der Mittelzentren und dem oberzentralen Bereich ist die Siedlungsstruktur in der Region Braunschweig durch einen hohen Dispersionsgrad gekennzeichnet, d. h. eine Vielzahl kleiner Gemeinden ist über den ländlich strukturierten Raum verteilt. Dies zeigt sich auch in der Bevölkerungsdichte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

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

Karte C2.1/1: Zentrale Orte (RROP 2008)



Karte C2.1/2: Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm) (Stand: 31.12.2017)



C2.2 Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung

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

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

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

Im Rahmen der Neuaufstellung des RROP werden die Siedlungsachsen überprüft. Erste Vorschläge sollen Ende 2019 in das Beschlussexemplar des NVP 2020 eingearbeitet werden.

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

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

Neue Baugebiete und andere verkehrserzeugende Einrichtungen sollen daher aus Sicht des ÖPNV dort entstehen, wo vorhandene oder geplante Eisenbahn-, Stadtbahn- oder Buslinien mindestens im ganztägigen Stundentakt verkehren und vorhandene oder geplante Stationen bzw. Haltestellen die Gebiete erschließen würden. Dadurch erhöht sich der Anreiz, den ÖPNV zu nutzen, die Städte und Gemeinden würden so vom Pkw-Verkehr entlastet und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV verbessert. Die Erfahrung zeigt, dass für Stadtbahn- und Bushaltestellen Erschließungsradien von 300 – 500 m und für Verkehrsstationen bis zu 1.000 m anzusetzen sind, da der maßgebende Anteil der Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle bzw. Verkehrsstation kommt und diese Entfernungsbereiche dafür noch akzeptiert werden. Darüber hinaus können Zubringerverkehre des ÖPNV, vor allem (elektrisch betriebener) Fahrradverkehr in Kombination mit B+R und auch P+R den Einzugsbereich erweitern.

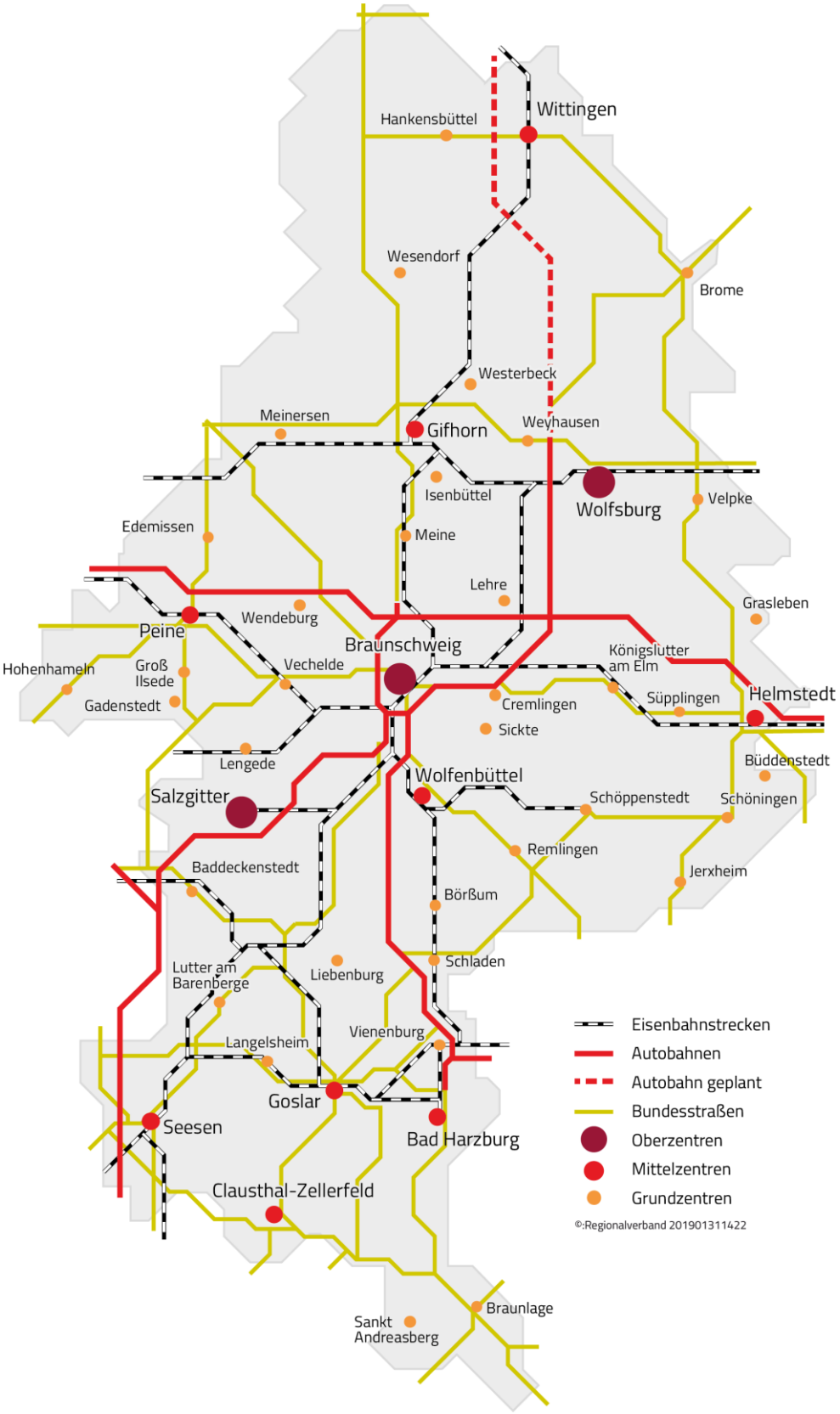
C3 Verkehrswege

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

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

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

Karte C3: regional bedeutsame Verkehrswege (Stand: 2019)



C4 Mobilität der Regionsbewohner

C4.1 Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen

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

Für das Beschlussexemplar des NVP 2020 werden derzeit Auswertungen für das Bezugsjahr 2015 durchgeführt. An dieser Stelle werden die Daten aus der Mobilitätsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus dem Jahre 2010 (WVI 2010) aufgeführt, wie sie auch im NVP 2016 nachzulesen sind. Die grundsätzlichen Aussagen zur Mobilität in der Region gelten auch für das Bezugsjahr 2015.

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

Die Verkehrsbeziehungen sind klassifiziert in:

Sehr stark = mehr als 30.000 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Stark = 20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Bedeutend = 10.000 bis 19.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Bemerkenswert = 5.000 bis 9.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

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

Sehr intensiv sind die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und ihrem unmittelbaren Umland. Die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und der Stadt Salzgitter

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

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

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

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

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

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

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

und den Städten Braunschweig und Wolfsburg sowie bemerkenswerte zwischen Gifhorn und der Samtgemeinde Papenteich.

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

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

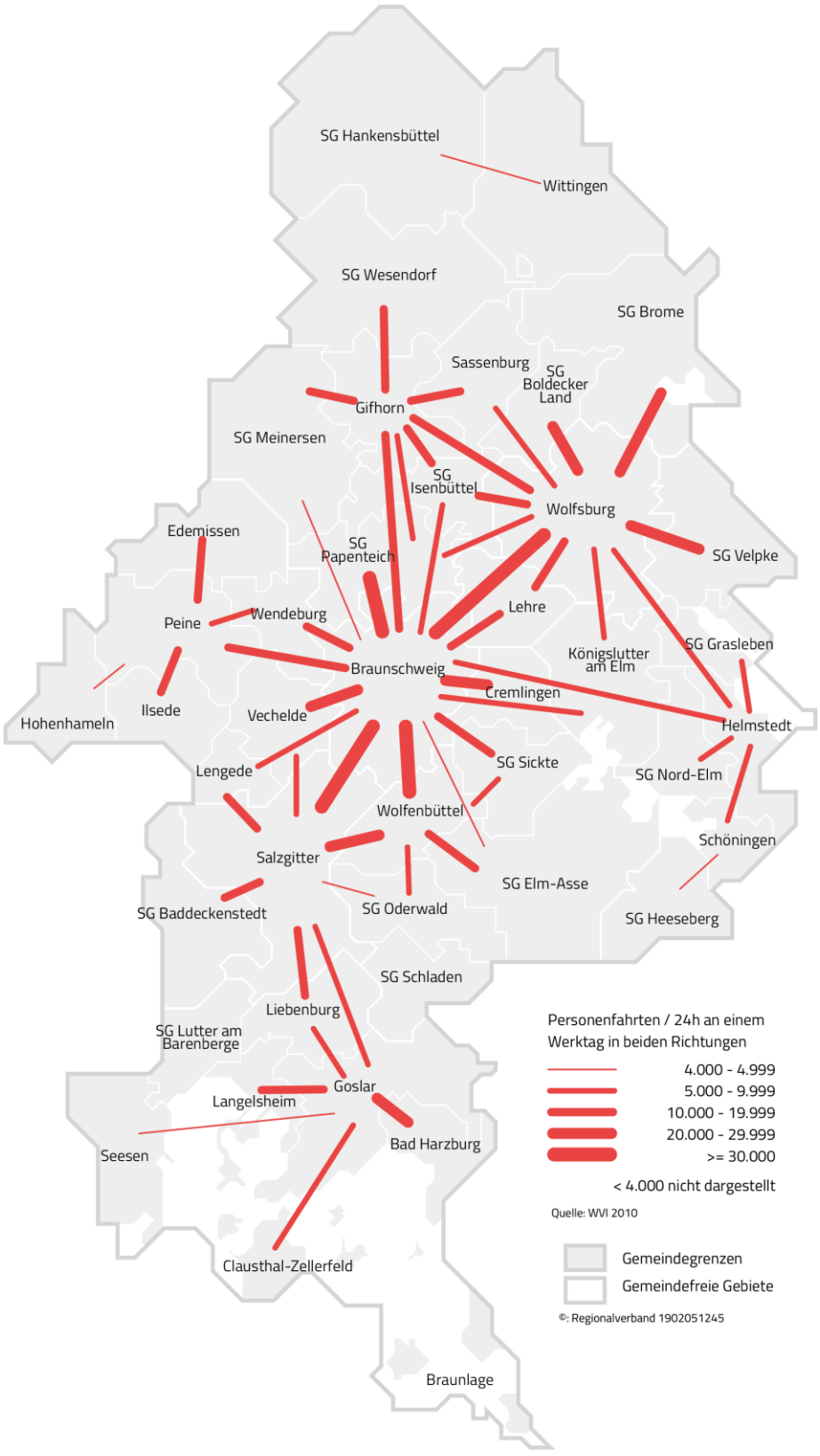
Die Stadt Goslar hat starke Verkehrsbeziehungen zur Stadt Bad Harzburg und bedeutende zur Stadt Langelsheim sowie nach Vienenburg. Bemerkenswert sind noch die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Goslar und den Gemeinden Liebenburg und Oberharz sowie zur Stadt Salzgitter.

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

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

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

Karte C4.1: Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (Gemeindegrenzen Stand: 2010)



C4.2 Berufspendler

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

In der Karte C4.2/2 sind das Gesamtverkehrsaufkommen aus der Karte C4.1 (Stand 2010) und die relationsbezogenen Pendlerströme (Stand 2014) gemeinsam aufgeführt (Stand NVP 2016). Da hier nur qualitativ analysiert wird, wurden unterschiedliche Bezugsjahre akzeptiert. Im Beschlussexemplar zum NVP 2020 sollen an dieser Stelle Mobilitätsdaten mit Bezugsjahr 2015 und die Pendlerdaten mit Bezugsjahr 2018 genutzt werden. Aus der Gegenüberstellung (Berufs) Pendleraufkommen zu Gesamtmobilität können Größenordnungen des Pendleranteils am Gesamtverkehr einer Relation abgeleitet werden.

Einen sehr hohen Anteil an Einpendlern hat die Stadt Wolfsburg mit dem Hauptziel VW-Werk, gefolgt von den Städten Braunschweig und mit Abstand Salzgitter. Vor allem die Zahlen der Einpendler in die Städte Braunschweig und Wolfsburg sind in den letzten Jahren weiter angestiegen.

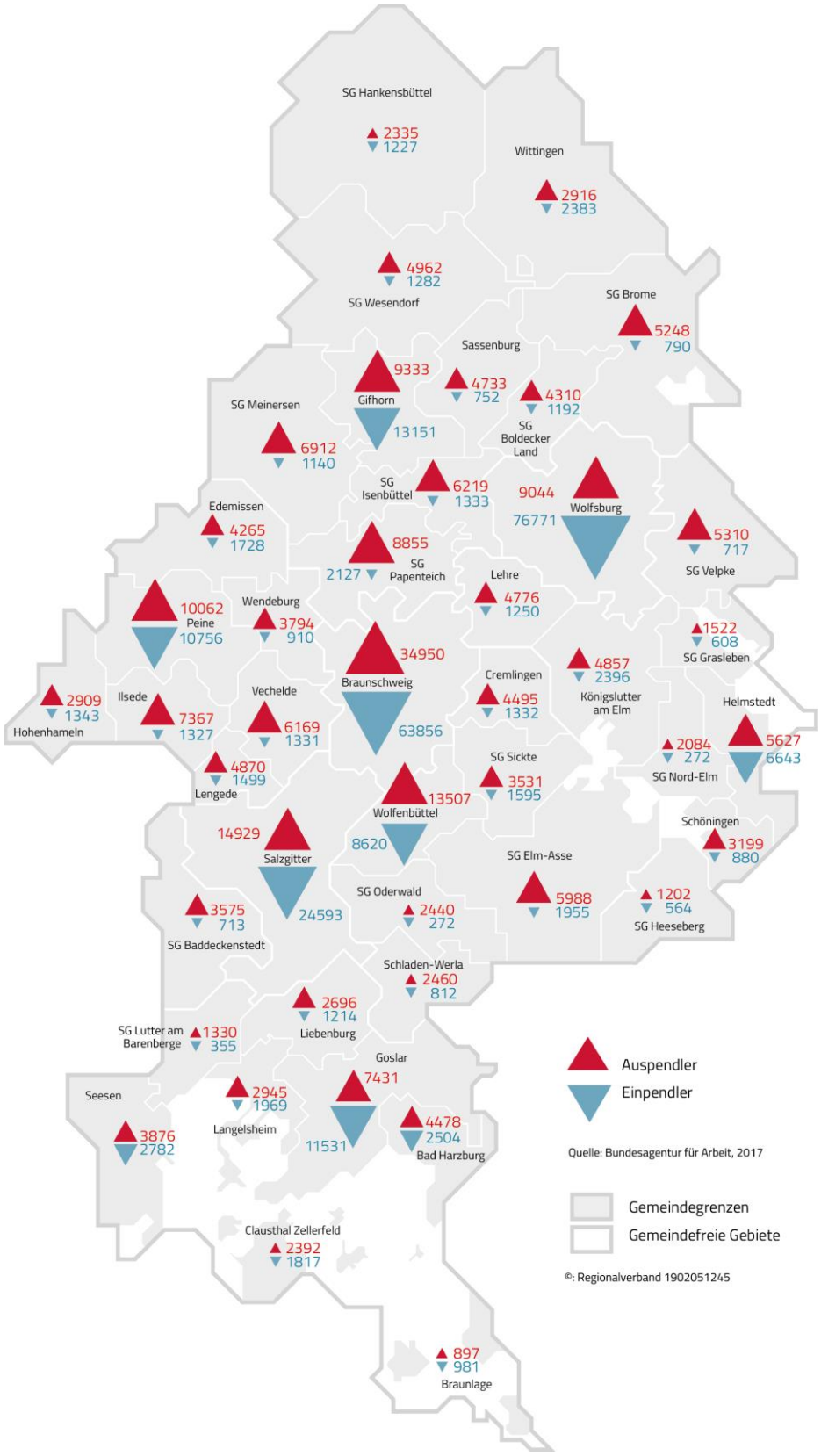
Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen hat der Berufsverkehr in der Region Braunschweig durchschnittlich einen Anteil von ca. 20 % am Gesamtverkehr (siehe Kapitel C4.3). In bestimmten Relationen weicht dieser Prozentanteil, wie in Karte C4.2/2 dargestellt, von diesem Durchschnittswert sehr deutlich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

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

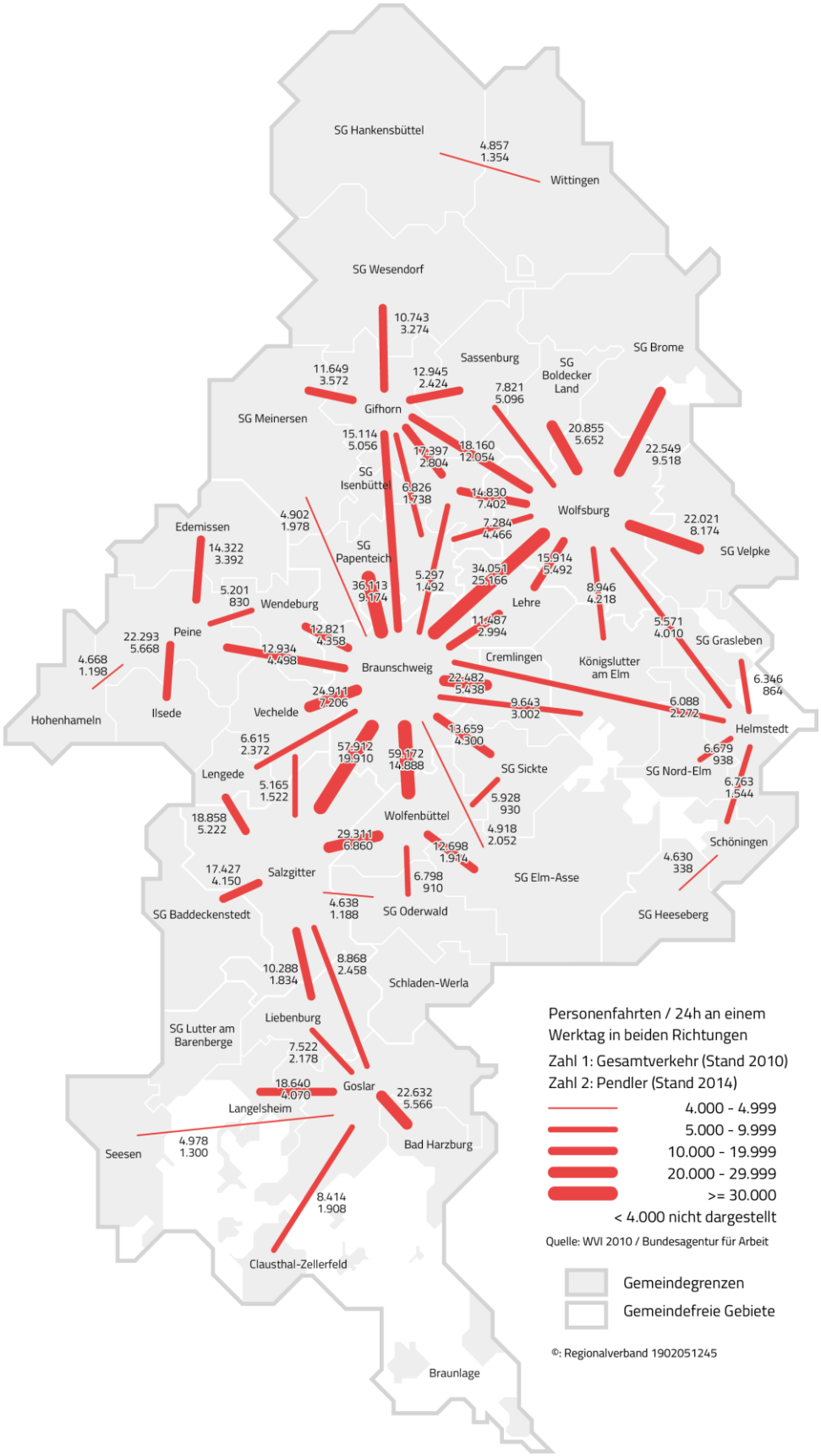
Zu diesen Pendlern aus der Region kommen noch die Pendler aus den Gebieten außerhalb der Region hinzu. So sind z. B. die Pendlerzahlen aus Hannover nach Wolfsburg wie auch die Pendlerzahlen auf den Relationen aus Sachsen-Anhalt wie Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg und Magdeburg – Oebisfelde – Wolfsburg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

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

Karte C4.2/1: Berufspendler



Karte C4.2/2: Gesamtverkehr und Berufspendler



C4.3 Verteilung des Verkehrsaufkommens

Verteilung nach Wegezweck

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

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

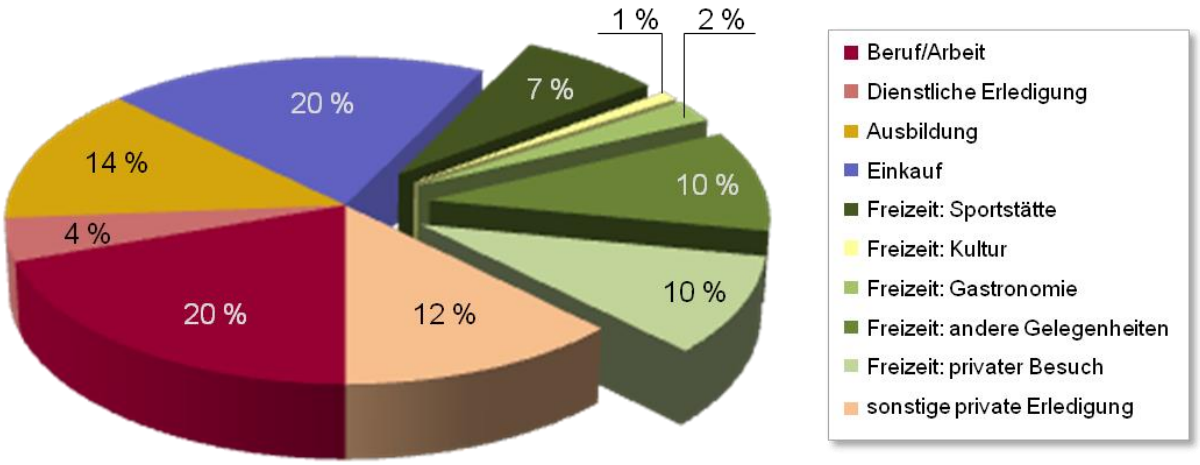
Verteilung über den Tag (Tagesganglinien)

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

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

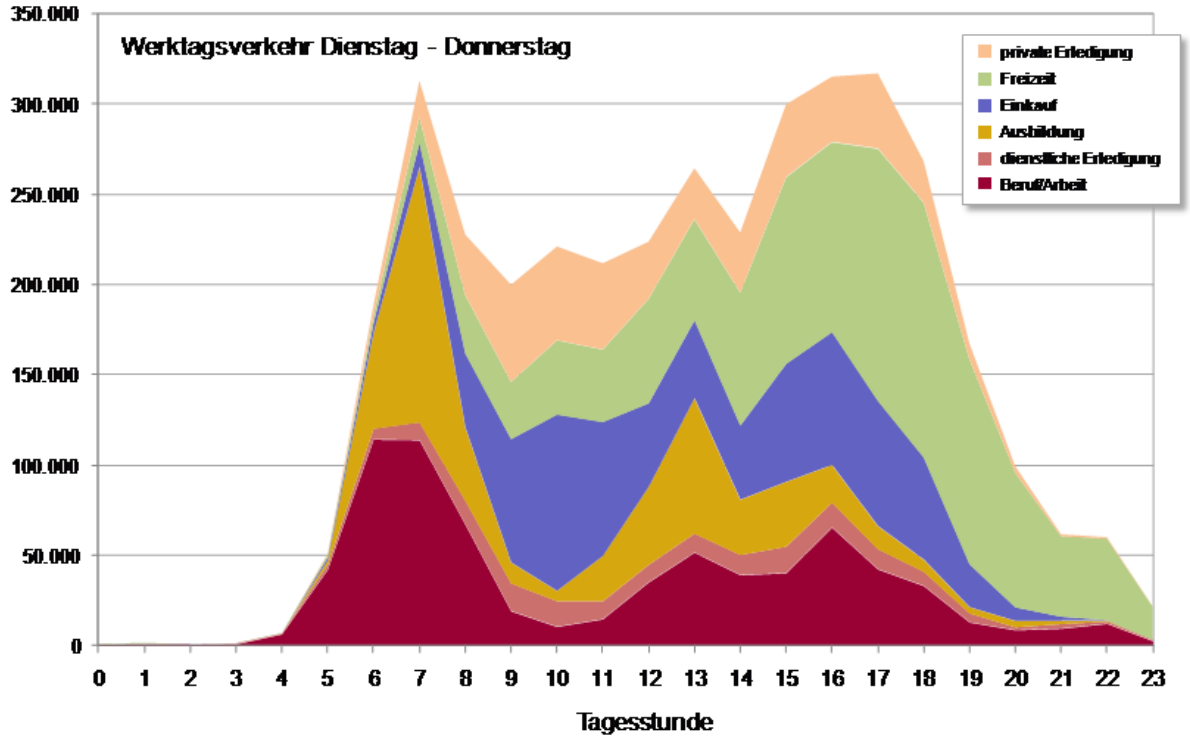
Am Samstag beginnen die Wege später und erreichen am Vormittag ihren höchsten Wert. Die Wegezwecke Einkauf und Freizeit haben den höchsten Anteil (Abbildung C4.3/4). Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr ist hier noch höher, der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) geringer als am Werktag, (C4.3/5).

Abbildung C4.3/1: Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Dienstag-Donnerstag)



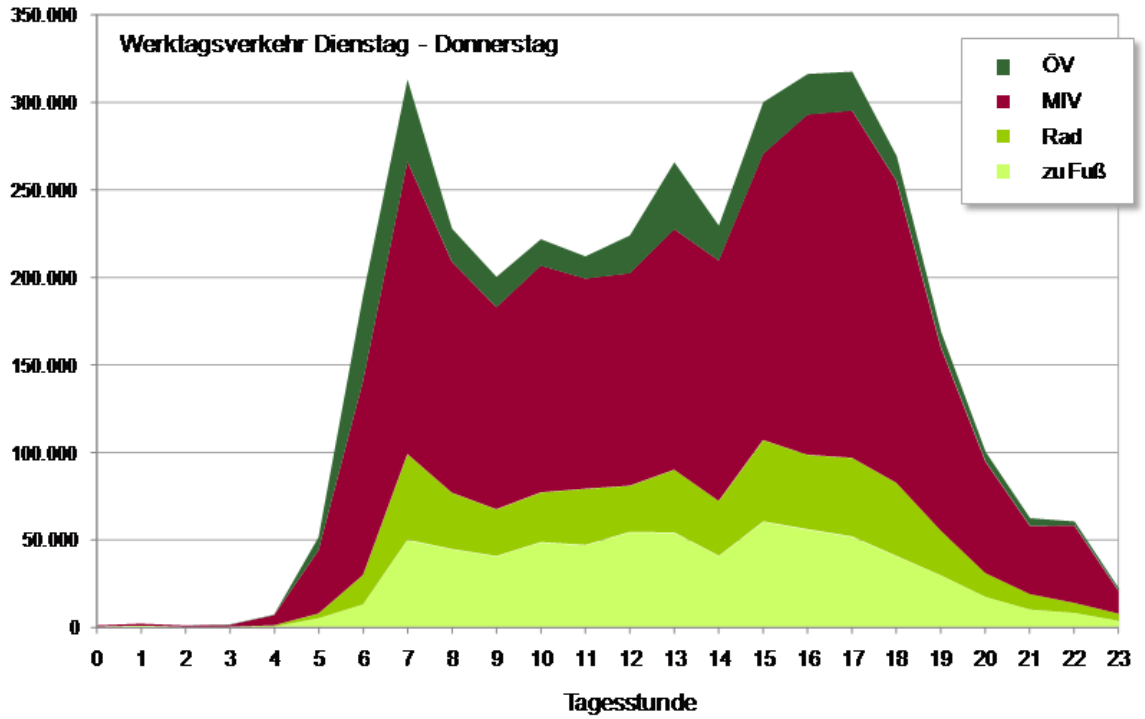
Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abbildung C4.3/2: Tagesganglinie nach Wegezweck (Dienstag-Donnerstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



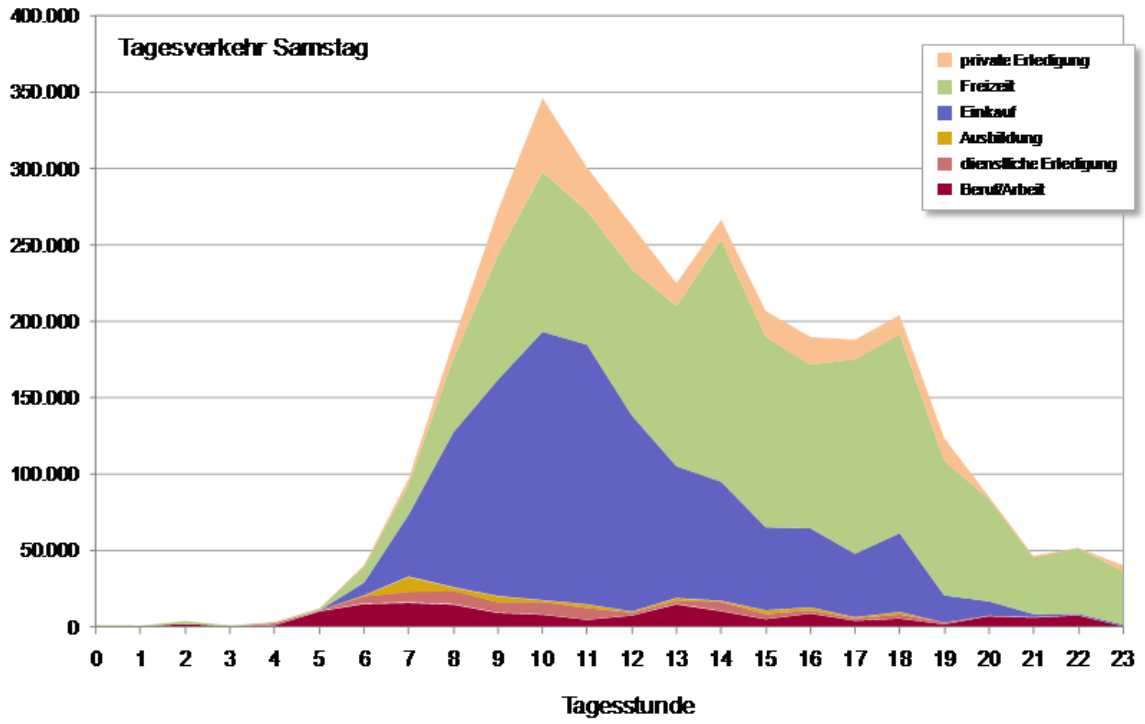
Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abbildung C4.3/3: Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Dienstag-Donnerstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



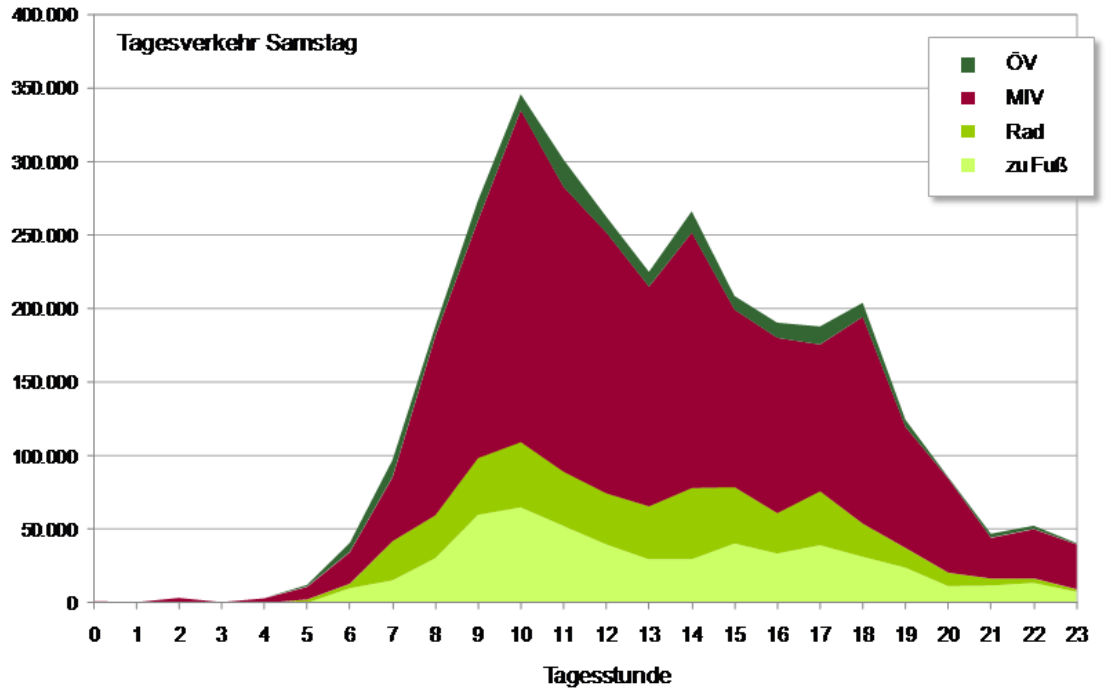
Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abbildung C4.3/4: Tagesganglinie nach Wegezweck (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



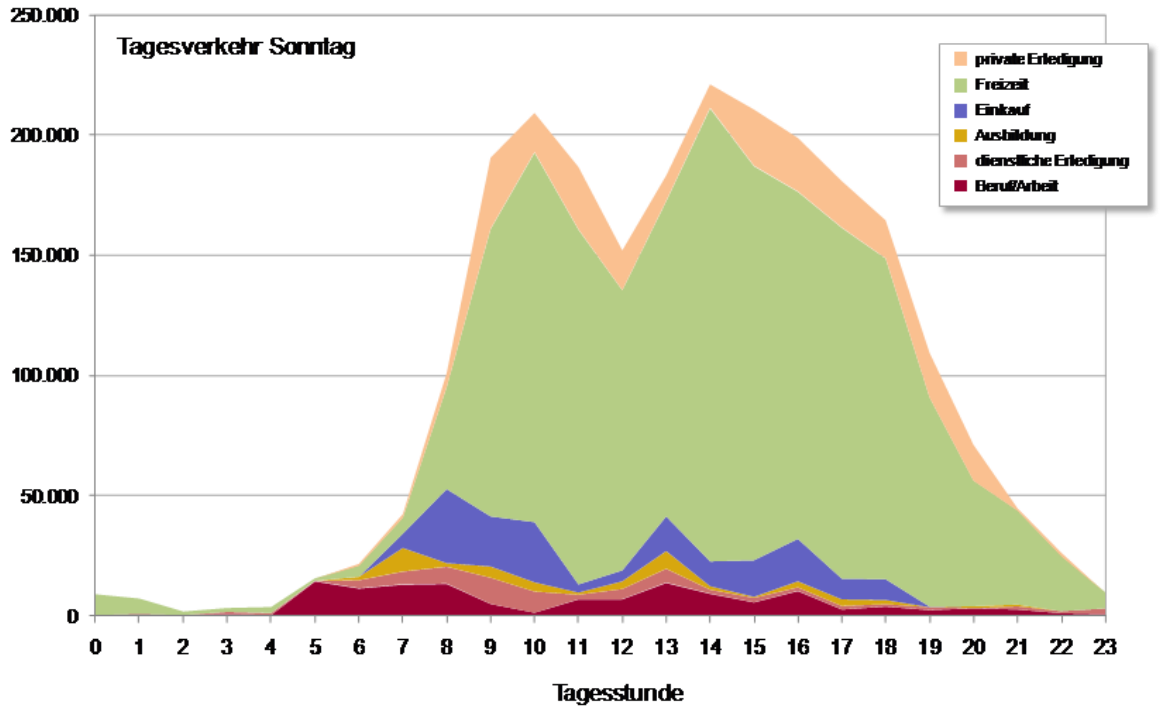
Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abbildung C4.3/5: Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Samstag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



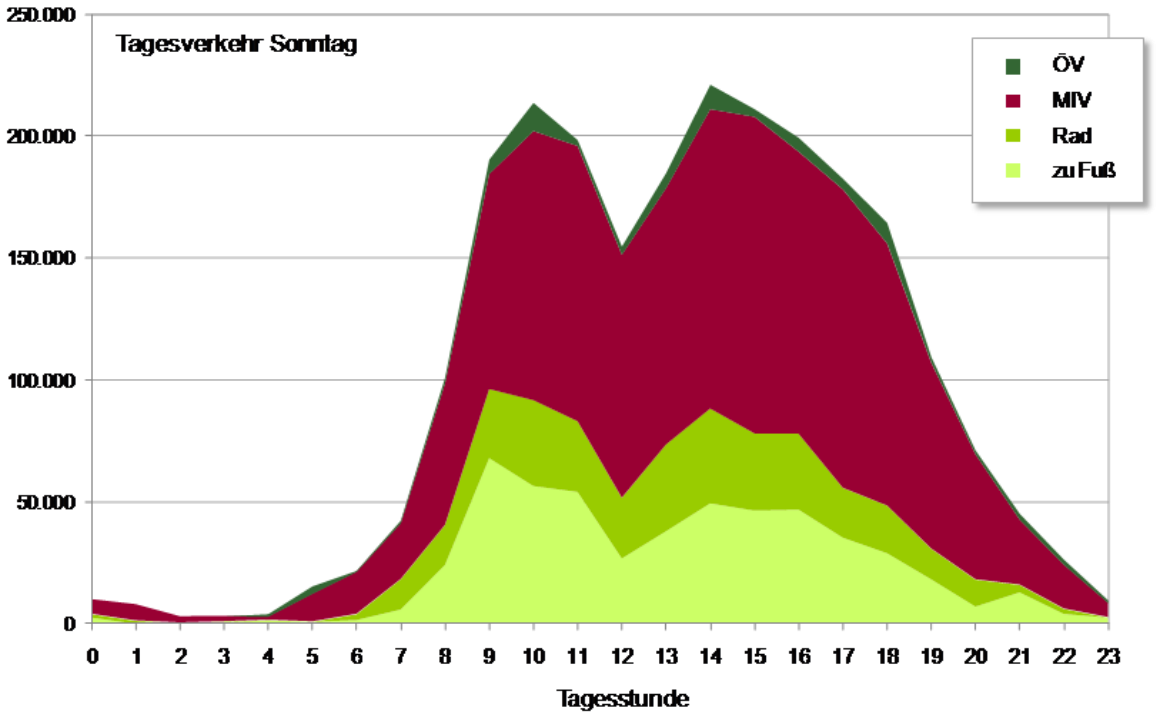
Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abbildung C4.3/6: Tagesganglinie nach Wegezweck (Sonntag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



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

Abbildung C4.3/7: Tagesganglinie nach Verkehrsmittel (Sonntag) (Anzahl Fahrten/Tagesstunde)



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

C5 Mobilität über die Regionsgrenze

In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze hinweg auf Grundlage der kreisfreien Städte und Landkreise für Niedersachsen sowie für das Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt dargestellt, da außerhalb der Region die Einteilung der betrachteten Gebietseinheiten gröber ist als innerhalb der Region. Grundlage ist auch hier die Mobilitätsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus dem Jahre 2010 (WVI 2010). Eine Aktualisierung dieser Untersuchung auf den Stand 2015 ist für das Beschlussexemplar vorgesehen. Die Verkehrsströme sind als Summe über alle Verkehrszwecke (Beruf/Arbeit, dienstliche Erledigung, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, sonstige private Erledigung) ermittelt und in Karte C5 abgebildet.

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

Die Verkehrsbeziehungen sind klassifiziert in:

Sehr stark = mehr als 30.000 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Stark = 20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Bedeutend = 10.000 bis 19.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

Bemerkenswert = 5.000 bis 9.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

(Kernwoche Dienstag – Donnerstag)

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

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

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

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

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

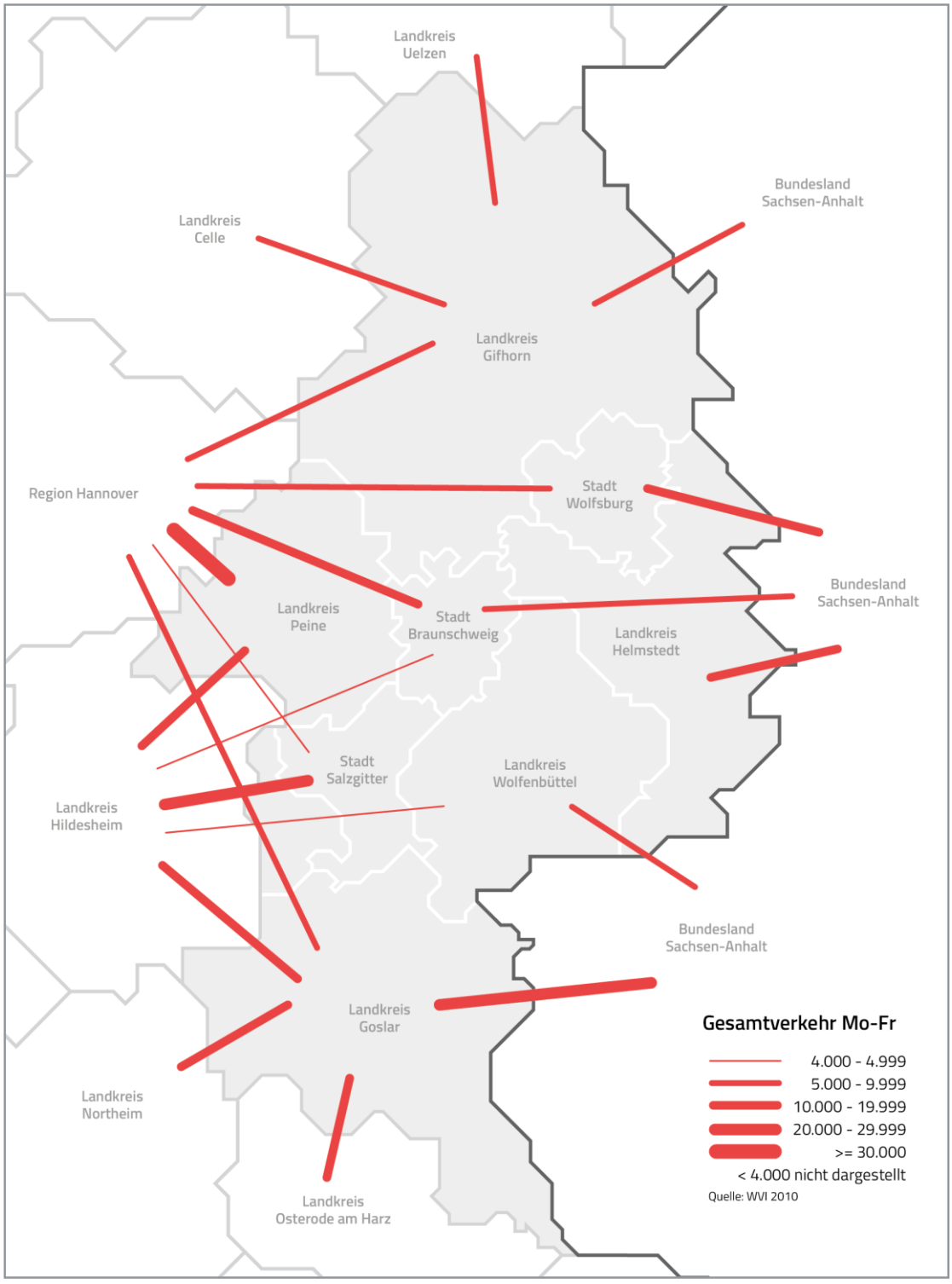
Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Goslar und dem Land Sachsen-Anhalt (vor allem im Korridor Landkreis Goslar – Wernigerode – Halberstadt) sind stark, zwischen dem Landkreis Goslar und den Landkreisen Northeim, Osterode am Harz und Hildesheim bedeutend sowie zwischen dem Landkreis Goslar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

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

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

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

Karte C5: Ausgeprägte Verkehrsbeziehgunen über die Regionsgrenze



C6 Potenziale für den ÖPNV

Da Verhaltensänderungen sich nur langsam zeigen und keine neueren Zahlen vorliegen, wird hier auf die Mobilitätsuntersuchung der WVI 2010 zurückgegriffen. Eine Aktualisierung ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Die Werte der Untersuchung WVI 2010 besitzen immer noch eine hohe Aussagekraft. Auch bei der Prognose des Gesamtverkehrsaufkommens wird auf die Untersuchung der WVI zurückgegriffen. Aktuelle Daten werden derzeit zusammengestellt und sollen in das Beschlussexemplar des Nahverkehrsplanes aufgenommen werden.

C6.1 Verkehrliche Grundannahmen und demografische Entwicklung

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

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

Im Vergleich zur Mobilitätsuntersuchung der WVI aus dem Jahre 1993 (WVI 1993) hat sich der MIV-Anteil nicht geändert, der ÖV-Anteil ist geringfügig angestiegen, was sich vor allem auf den RegioBus- und Eisenbahn-Linien bemerkbar macht. Die nächste Mobilitätsuntersuchung ist für 2020 vorgesehen.

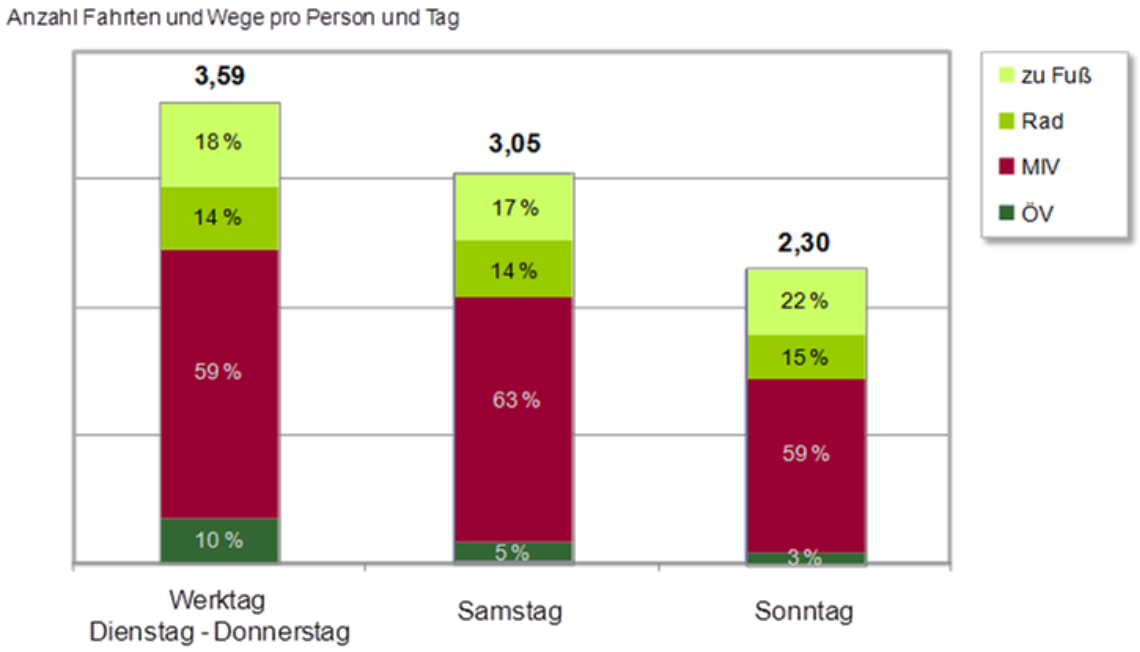
Der Bestand an Pkw und Krafträdern in der Region Braunschweig ist gegenüber dem Stichtag 01.01.2016 (Gültigkeitsbeginn des NVP 2016) weiter angestiegen: Im Vergleich zu 768.500 Pkw und Krafträdern zu Beginn des Jahres 2016 hat die Zahl auf rd. 781.300 Pkw und Krafträder Anfang 2018 (01.01.2018) zugenommen bei etwa konstanter Bevölkerungszahl. Dennoch besitzen in der Region Braunschweig (Stand 2010) 19 % der Haushalte keinen Personenkraftwagen (Pkw), in der Universitätsstadt Braunschweig beträgt der Anteil der Haushalte ohne Pkw sogar 29 %. Mit der steigenden Anzahl Kfz ist auch die Pkw-Verfügbarkeit deutlich angestiegen: 81 % der Personen über 18 Jahren verfügen ständig oder zeitweise über einen Pkw. In den nächsten Jahren wird die Pkw-Verfügbarkeit hauptsächlich noch bei den älteren, nicht mehr arbeitenden Personen und den Frauen weiter zunehmen und damit insgesamt weiter steigen.

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

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

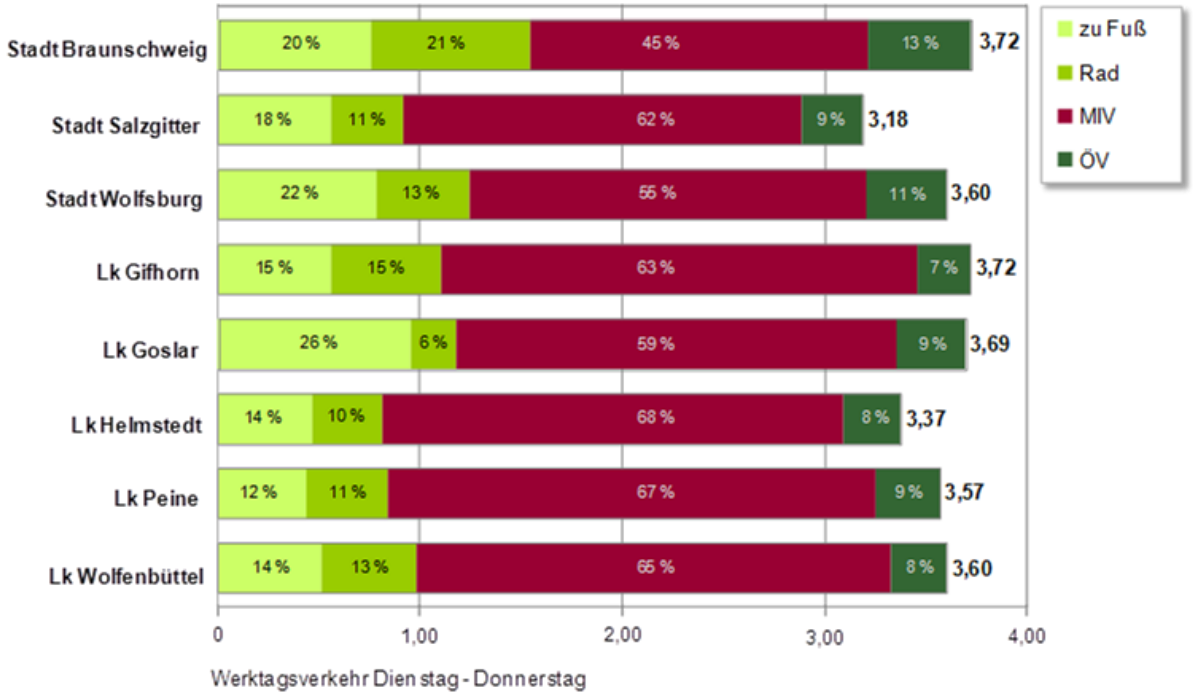
In den nächsten Jahrzehnten wird sich der Bevölkerungswandel sowohl bundesweit als auch in der Region noch stärker als heute als gravierende Einflussgröße zeigen. Die CIMA-Prognose (CIMA 2017) für die Region Braunschweig sagt voraus, dass die Bevölkerungszahl in der Region bis 2030 weitestgehend stabil bleibt. Allerdings zeigen sich beim Blick auf die Entwicklungen in den Einheits- und Samtgemeinden schon bis dahin erhebliche regionale Unterschiede. Etwa im Jahr 2030 ist mit einem Wendepunkt in der Bevölkerungsentwicklung der Region zu rechnen. Entscheidend ist aber vor allem, dass sich der Altersaufbau der Bevölkerung verschiebt: die Zahl der älteren Menschen steigt, die der Jüngeren nimmt ab. Der Anteil der Personen über 60 Jahre wird zwischen 2016 und 2030 in der Region Braunschweig um fast 15 % ansteigen. Bei den Altersgruppen unter 45 Jahre hält sich der Rückgang regionsweit zwar in Grenzen; allerdings ist zu beachten, dass die jüngeren Altersgruppen in Braunschweig und Wolfsburg noch wachsen und die Abnahme in den ländlichen Räumen umso stärker sein wird. In den ländlichen Räumen werden die Schülerzahlen, die bisher den ÖPNV in der Fläche bestimmt haben, weiter zurückgehen.

Abbildung C6.1/1: Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrstagen



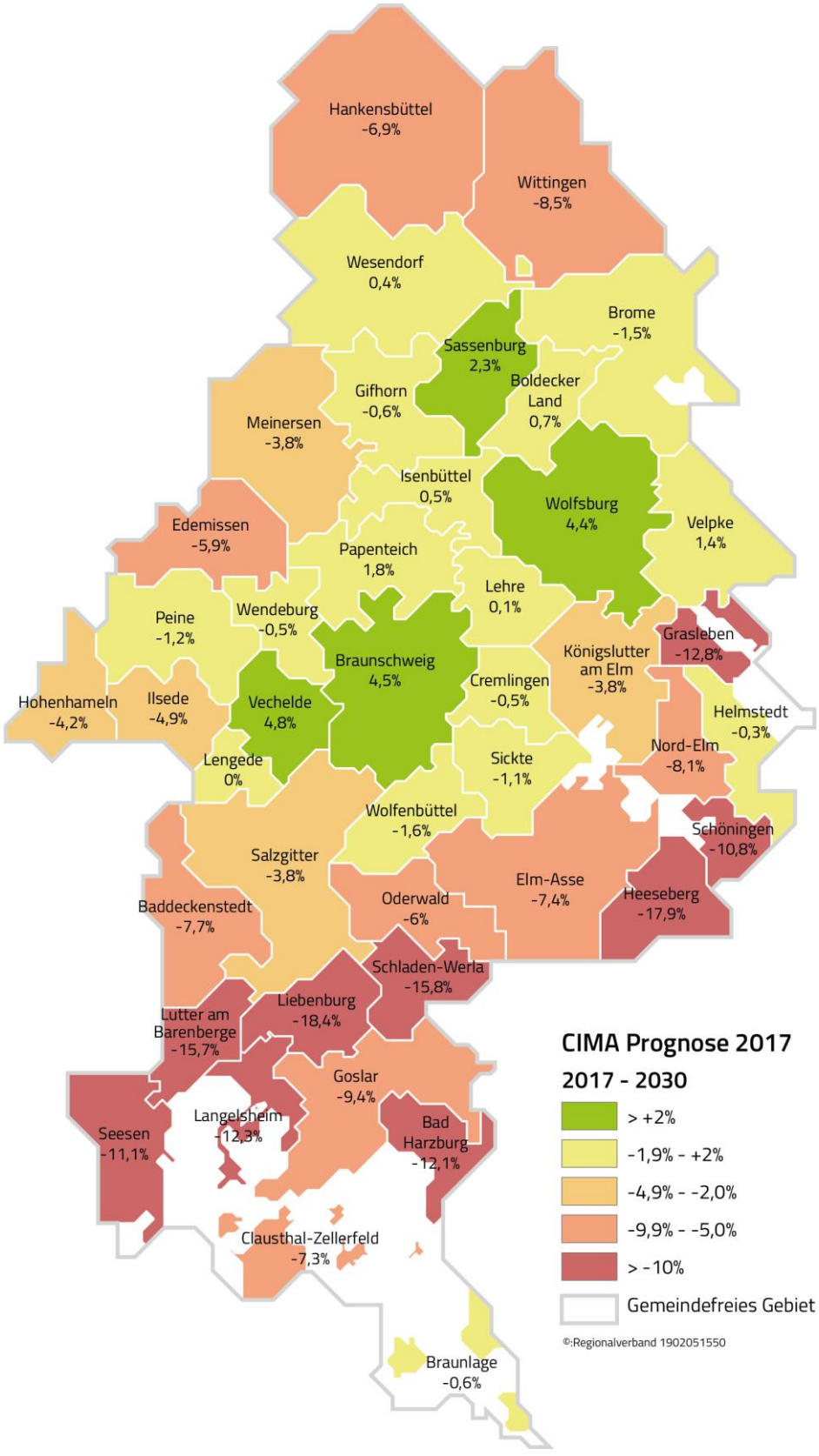
Quelle: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2010)

Abbildung C6.1/2: Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Landkreis und kreisfreien Städten



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

Karte C6.1: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2017-2030



C6.2 Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens

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

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

Von dem Rückgang der Schülerzahlen wird vor allen der Busverkehr in den Landkreisen betroffen sein und durch den weiteren Ausbau des Straßennetzes würden Reisezeitvorteile für das Auto geschaffen, die die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV weiter einschränken.
Leichte Zunahmen im Verkehrsaufkommen werden noch bei den Stadt-Umland-Beziehungen und bei Berufsfahrten, wie sie z. B. Richtung Wolfsburg zu verzeichnen sind, erwartet. Diese Zunahmen vollziehen sich überwiegend entlang der Siedlungsachsen und sollten an den ÖPNV-Bedienungsachsen orientiert werden. Dann kann durch die vorhandenen und geplanten Angebote des regionalen ÖPNV, ergänzt durch die lokalen ÖPNV-Angebote, das erhöhte Verkehrsaufkommen im MIV auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. In der Folge erhöht sich der Anteil des ÖPNV in der jeweiligen Verkehrsrelation und die Wirtschaftlichkeit steigt.

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

C6.3 Potenziale für den ÖPNV

In verschiedenen Untersuchungen wurde ermittelt, welches Potential der ÖPNV hat. Um das Marktpotential, das ist die obere Nachfrage-Grenze, die ein Unternehmen erreichen könnte, wenn alle potenziellen Kunden die Leistung des Unternehmens in Anspruch nehmen würden, ausschöpfen zu können, muss die Struktur der Kunden und Nichtkunden bekannt sein.

Für die Ermittlung des Marktpotenzials muss außerdem bekannt sein, welche Wege überhaupt mit dem ÖPNV möglich wären. Neben Faktoren, die bei den (potenziellen) Kunden gegeben sind, spielt hier ein (konkurrenzfähiges) Angebot eine wesentliche Rolle. Folgende Differenzierungen bieten wichtige Einblicke und unterscheiden die Segmente (in Klammern als Beispiel die prozentuale Verteilung für die Stadt Nürnberg 2013):

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

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

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

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

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

Zusätzliche Fahrgäste können vor allem in den Relationen mit hohem Mobilitätsbedürfnis gewonnen werden, in denen die Verbindung und Erschließung durch ein attraktives, d. h. häufig, im Takt und schnell fahrendes ÖV-Angebot, erfolgt. Weiter ist darauf hinzuwirken, dass das Angebot durch Werbung und Informationsbereitstellung wahrgenommen wird, um so höhere Nutzerzahlen des

ÖPNV zu erreichen. Potenziale, um den Anteil des ÖPNV in der Region Braunschweig durch Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu erhöhen, sind vorhanden (siehe Abbildung C6.1/2).

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

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

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

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

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

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

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV (Qualitätsanforderungen)

Entsprechend der Grundsätze und Ziele des NNVG § 2 Abs. 1: »Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen« und des »verkehrsstrukturellen Leitbildes der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung« (RROP 2008), ist die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split in der Region Braunschweig oberstes Ziel bei der Ausgestaltung des ÖPNV.

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

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

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

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

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

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger mit ÖPNV-Leistungen.

Der ÖPNV stellt für viele Bürgerinnen und Bürger allerdings nur dann eine Mobilitätsalternative dar, wenn über die enge Betrachtung des ÖPNV hinaus mit der Fahrt von Haltestelle zu Haltestelle, die gesamte Wegekette von Haustür zu Haustür berücksichtigt wird.

Eine attraktive, verlässliche Wegekette beginnt mit aktuellen Informationen und dem Marketing über das ÖPNV-Angebot. Sie erfordert die sichere und schnelle Erreichbarkeit der bedarfsgerecht ausgestalteten Verkehrsstation oder Haltestelle und eine sichere, möglichst kurze Fahrt in einem bedarfsgerechten Fahrzeug. Wenn ein Umstieg erforderlich wird, ist dieser zuverlässig zu gestalten und soll er an einem bedarfsgerecht ausgestalteten Netzknoten erfolgen. Die Wegekette soll an der bedarfsgerecht ausgestalteten Zielhaltestelle und mit einem sicheren, kurzen Weg zum Zielort enden. Ergänzt werden die Anforderungen um einen anwenderfreundlichen Tarif und stets aktuellen Fahrgastinformationen. Über zentrale Informationsplattformen und Rufnummern sollen jederzeit aktuelle Informationen bereitstehen oder abgefragt werden können.

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

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

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

- Barrierefreier Zugang zum ÖPNV (Kapitel D1)
- ÖPNV-Angebot (Kapitel D2, D3)
- Fahrweg, Verkehrssteuerung (Kapitel D4)
- Zugangsstellen einschließlich B+R, P+R (Kapitel D5)
- Fahrzeug, Werkstätten (Kapitel D6)

- Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement (Kapitel D7)
- Marketing (Kapitel D8)
- Tarif (Kapitel D9)
- Vertrieb (Kapitel D10)
- Betrieb, Service (Kapitel D11)
- Innovationen (Kapitel D12)
- Finanzierung, Förderung (Kapitel D13)

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

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

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

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

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

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

Die überregionalen und regionalen Angebote (Definition nach RIN) der Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das Rückgrat des ÖPNV in der Region Braunschweig. Diese Bedienungsebenen umfassen die Regionalzüge und RegioBusse in der Region Braunschweig. Die Bedienungsebenen 3 und 4 umfassen die Angebote auf der lokalen Ebene Stadtbahn, Stadt- und Regionalbusse sowie flexible Bedienformen. Alle vier Ebenen zusammen ergeben das ÖPNV-Angebot in der Region Braunschweig.

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

D1 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Die Generalversammlung der Vereinten Nationen hat am 13.12.2006 die UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet. Sie trat nach Verkündigung des Gesetzes zur Ratifikation am 26.03.2009 in Deutschland in Kraft. In Deutschland wurde 2002 das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen verabschiedet, kurz Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen beseitigen bzw. verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung ermöglichen soll.

Folgende Punkte sind nach dem BGG zu berücksichtigen:

- die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr (§ 8 BGG)
- Bestimmungen für eine barrierefreie Informationstechnik (§ 12 (a) BGG)

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

Daher sind bei allen Planungen die besonderen Ansprüche von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, wie Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, Sehbehinderte und Blinde oder

Hörgeschädigte, zu berücksichtigen. Dieser Personenkreis hat besondere Ansprüche, die sich zum Teil von denen anderer Fahrgäste unterscheiden, auch wenn die umgesetzten Planungen im Regelfall allen Fahrgästen zu Gute kommen. Als Beispiel seien hier der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Bahnsteigen und Haltestellen mit höhengleichem Zutritt zu den Fahrzeugen und besser lesbare Fahrplanaushänge genannt. Ziel ist die Umsetzung von Inklusion. Diese Vorgaben werden durch die Zielvorstellung im NVP 2020 erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.

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

Menschen mit Behinderungen im engeren Sinne

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

Menschen mit altersbedingter Mobilitätseinschränkung

- Kinder
- alte Menschen

Menschen mit reisebedingter Mobilitätseinschränkung

- Fahrgäste mit Gepäck
- Fahrgäste mit Kinderwagen
- Fahrgäste mit Fahrrädern
- Fahrgäste mit Hunden
- werdende Mütter
- ortsunkundige Menschen

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

D2 Regionales ÖPNV-Angebot

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

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

Ziele zur Gestaltung des regionalen ÖPNV-Angebotes sind daher:
- direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen OZ sowie zwischen OZ und den ihnen verkehrlich zugeordneten MZ
- direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen verkehrlich zugeordneten GZ – MZ/OZ
- zusätzliche potenzialangepasste direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen regional bedeutsamen Aufkommensschwerpunkten

Gerade Schienenverkehrsmittel werden als sehr attraktive ÖPNV-Angebote empfunden. Folgendes sollte daher auf der Grundlage einer Aufgabenzuweisung zwischen Schienenverkehrs- (hier Eisenbahnverkehrs-) und Busangeboten berücksichtigt werden:
- Optionale Nutzung von für den SPNV verfügbaren Schienenstrecken.

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

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

Die Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das „Regionale ÖPNV-Angebot" (auch als „Regionales Netz" bezeichnet) und sind das Rückgrat des ÖPNV in der Region Braunschweig mit eng vertakteten Verkehren und marktgerechte Reisezeiten. Die Bedienungsebenen unterscheiden sich vorwiegend in

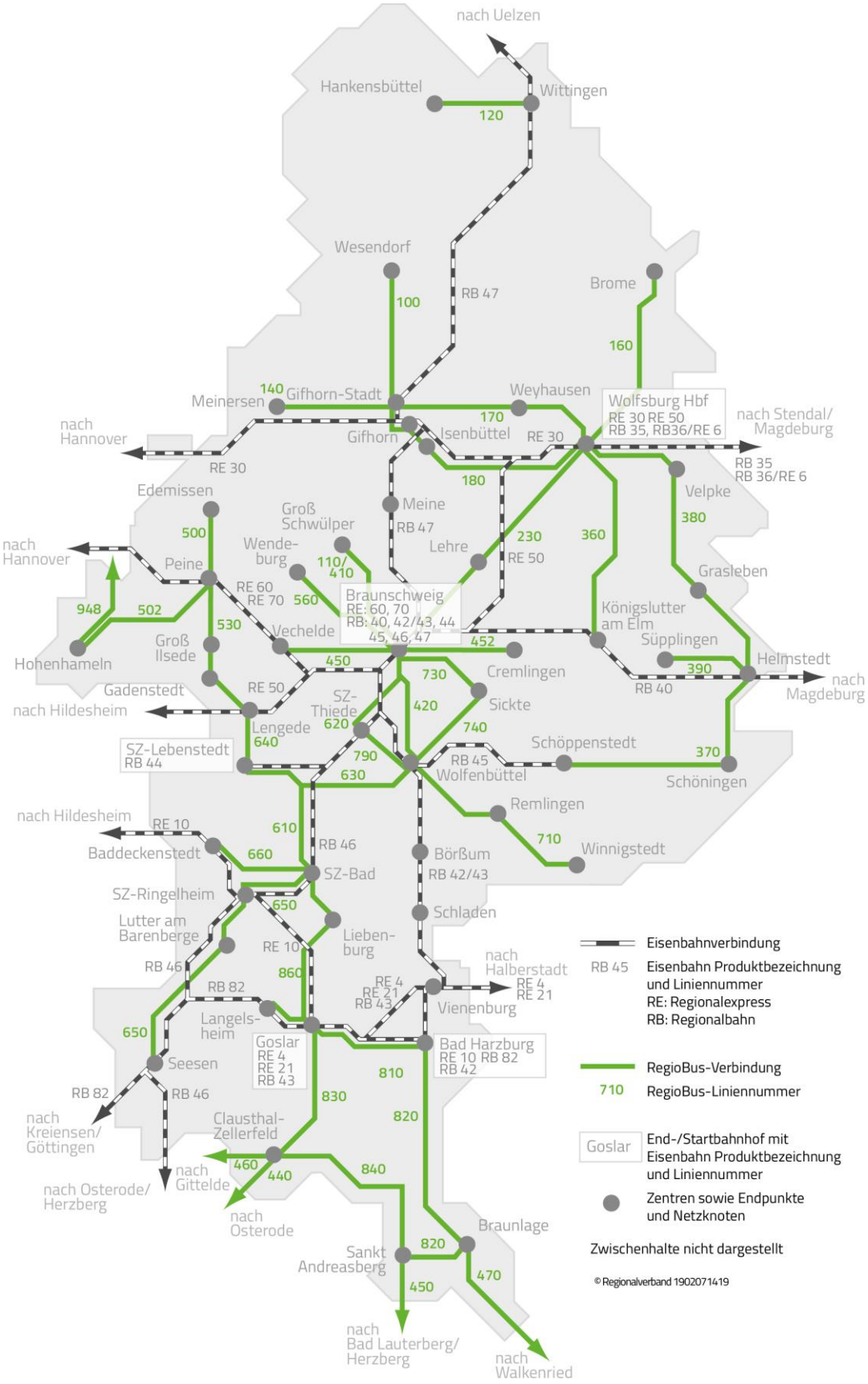
der Bedeutung der verkehrlichen Funktionen „Verbinden" bzw. „Erschließen" und durch die Verkehrsangebote. In der Bedienungsebene 1 werden Regionalzüge angeboten, in der Bedienungsebene 2 RegioBusse sowie zusätzlich im Schienenstreckenabschnitt Schöppenstedt – Wolfenbüttel eine Regionalbahnverbindung.

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

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

Im Jahr 2019 erfolgt im Rahmen der Neuaufstellung des RROP eine Neuordnung des zentralörtlichen Systems im Verbandsgebiet. Gemäß den Landesvorgaben dürfen künftig Standorte mit grundzentralen Teilfunktionen nicht mehr im RROP ausgewiesen werden. Daher wird bei der Neuaufstellung überprüft, inwiefern diese Standorte das Potenzial eines Grundzentrums aufweisen und somit möglicherweise hochgestuft werden. Im Zuge dessen werden jedoch auch die bestehenden Grundzentren einer Prüfung unterzogen, in wie weit diese weiterhin die Kriterien eines Grundzentrums erfüllen. Die GZ sind dahingehend zu untersuchen, in wie weit sie in das „Regionale ÖPNV-Angebot" eingebunden werden können. Entsprechende Vorschläge sollen Ende 2019 in das Beschlussexemplar des NVP 2020 eingearbeitet werden.

Karte D2: Zielnetz der regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 1 und 2 (Stand: 2019)



D2.1 Bedienungsebene 1 (Eisenbahn)

Die ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 1 sind ein Angebot für Fahrgäste im Nahverkehr, vorwiegend für Pendler und Gelegenheitsfahrer, die zwischen den OZ und MZ verkehren. Die verkehrliche Funktion „Verbinden" steht im Vordergrund.

Für ein marktgerechtes Angebot sollen für die in den meisten Fällen längeren Reiseweiten schnelle Verbindungen eingerichtet werden. Um günstige und im Vergleich zum MIV konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu ermöglichen, wird ein Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV von unter 1,5 angestrebt. Die Angebote der Bedienungsebene 1 sollen auch die Verbindung zum SPFV herstellen und untereinander verknüpft werden.

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

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

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach RIN)

- Versorgungsfunktion von OZ für verkehrlich ausgerichtete MZ
- Ggf. Austauschfunktion von OZ untereinander
- Ggf. Austauschfunktion von MZ untereinander
  auch über die Region Braunschweig hinaus.

Angebotsmerkmale

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

- Angebotsorientierter Fahrplan
- Taktverkehr

Verkehrsmittel

- Regionalexpresszüge
- Regionalbahnzüge

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

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

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

Grundlage des angestrebten Bedienungsangebotes sind:

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

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

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

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

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

Tabelle D2.1/1: Bedienungsebene 1, Mindestbedienungszeitraum für 60-Min-Takt

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

Tabelle D2.1/2: Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für durchgängigen Halbstundentakt

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

Tabelle D2.1/3: Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für zusätzliche Züge in den HVZ

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

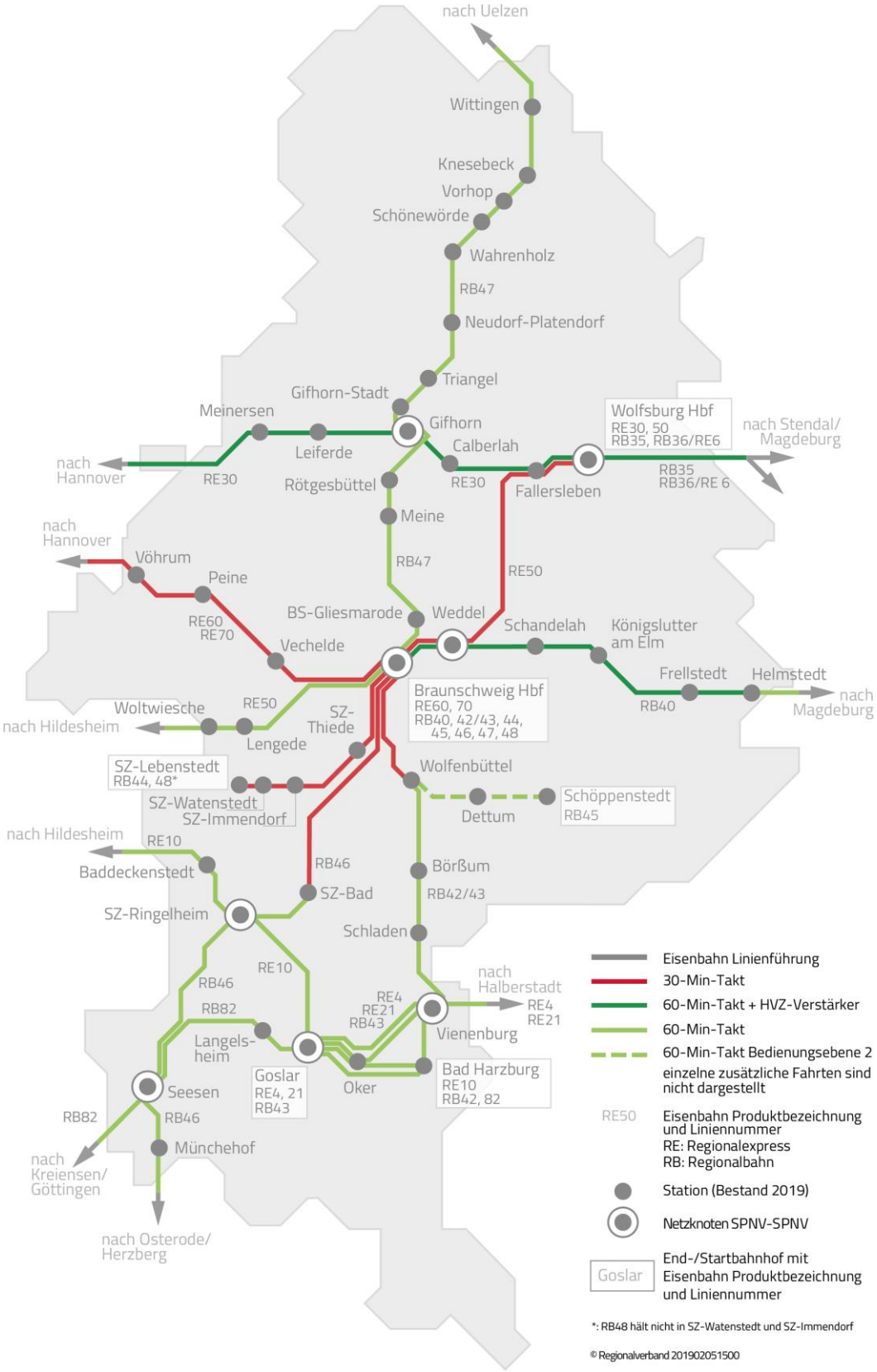
Aktuell erfolgen weitere Untersuchungen für das SPNV-Konzept 2030+. Im Ergebnis können sich in Teilbereichen weitere Taktverdichtungen sowie neue oder evtl. geänderte Linienverläufe ergeben.

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

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

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

Karte D2.1: Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 1 (Eisenbahn), Angestrebte Bedienungshäufigkeiten werktags, Umsetzungshorizont 2024



D2.2 Bedienungsebene 2 (RegioBus)

Die ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 2 erschließen die Korridore zwischen den OZ bzw. MZ und den auf sie verkehrlich ausgerichteten GZ, einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet im Zuge einer gestreckten Linienführung. Dabei können die Linien auch über den Standort des festgelegten GZ hinausgehen, wenn dies aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen angemessen ist, z. B. bedingt durch die Umlaufbildung, den erforderlichen Fahrzeugeinsatz oder sinnvolle Verknüpfungen. Sie sind vorwiegend ein Nahverkehrsangebot für Pendler und Gelegenheitsverkehre und sollen für ein marktgerechtes Angebot schnelle Verbindungen bieten. Die verkehrliche Funktion „Verbinden" steht im Vordergrund, die verkehrliche Funktion „Erschließen" ergibt sich über die Linienführung.

Um günstige und im Vergleich zum MIV möglichst konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu ermöglichen, wird ein Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV von kleiner 1,5 angestrebt. Es werden RegioBusse und im Streckenabschnitt Schöppenstedt – Wolfenbüttel eine Regionalbahn eingesetzt.

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

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

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach RIN)

- Versorgungsfunktion von OZ und MZ für verkehrlich ausgerichtete GZ
- Ggf. Austauschfunktion von GZ untereinander
  auch über die Region Braunschweig hinaus.

Angebotsmerkmale

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

Verkehrsmittel

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

Grundlage des Bedienungsangebotes sind:

- Bedienungszeitraum
    - Beginn morgens definiert durch die früheste Ankunftszeit in den OZ bzw. MZ
    - Ende nachts definiert durch die späteste Abfahrtzeit aus den OZ bzw. MZ
    - Erweiterung des Bedienungszeitraumes in Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung der betrachteten Relation, abgeleitet aus den Mobilitätsbedürfnissen der Regionsbevölkerung
- Bedienungshäufigkeit
    - An Werktagen in der Kernzeit 6 – 21 Uhr mindestens 60-Min-Takt für alle Linien
    - An Samstagen in der Kernzeit 8 – 21 Uhr und an Sonn- und Feiertagen in der Kernzeit 9 – 21 Uhr je nach verkehrlicher Bedeutung der Relation mindestens 60- bzw. 120-Min-Takte
    - Im Tagesverlauf ein durchgängiger 15- oder 30-Min-Takt und/oder zusätzliche Fahrten in den HVZ in Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung der betrachteten Relation, abgeleitet aus den Mobilitätsbedürfnissen der Regionsbevölkerung

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

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

In der Kategorie 20.001 – 40.000 Personenfahrten pro Werktag der Regionsbewohner stellen sich vor Ort unterschiedliche Anforderungen. In dieser Kategorie wird der 30-Min-Takt in der Kernzeit 6:00 – 21:00 Uhr als Grundlage angesehen. Je nach örtlichen Verhältnissen sind in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Fahrten für eine Verdichtung zum 15-Minuten Takt vorzusehen.

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

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

Karte D2.2: Regionale ÖPNV-Verbindungen, Bedienungsebene 2 (RegioBus), Angestrebtes Mindestbedienungsangebot

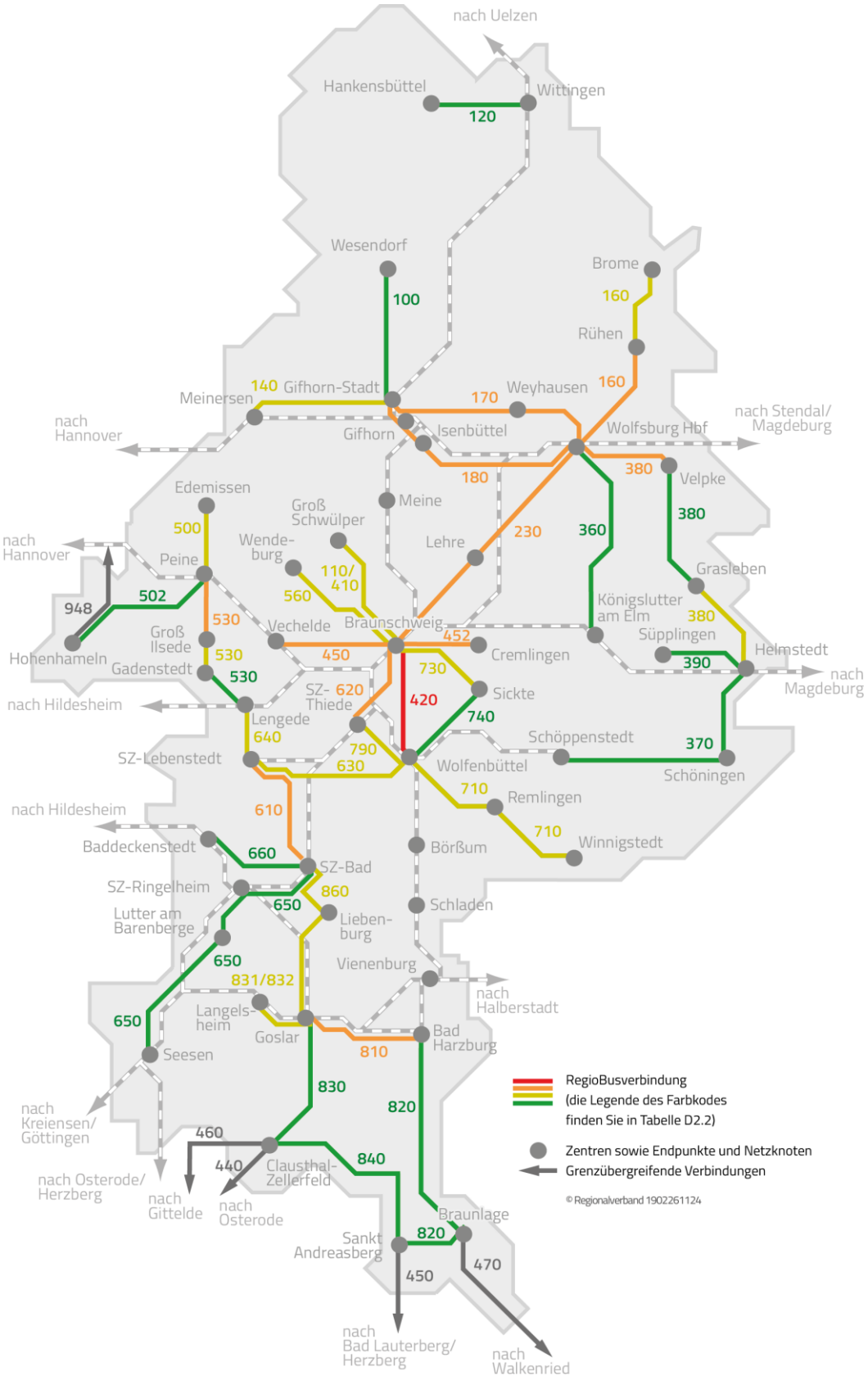


Tabelle D2.2: Legende zur Karte D2.2

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

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

D2.3 Netzknoten

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

Auch wenn möglichst viele und vor allem aufkommensstarke Relationen durch umsteigefreie Verbindungen erschlossen werden, ergeben sich Umsteigenotwendigkeiten, die für den Kunden mit möglichst wenig Aufwand verbunden sein sollten. Entsprechend der Vernetzungsqualität werden Netzknoten unterschieden in

- Verknüpfungspunkte und
- Umsteigepunkte

Verknüpfungspunkte

Als Verknüpfungspunkte werden hier räumlich definierte Orte bezeichnet, an denen innerhalb einer definierten Zeitspanne der Umstieg von einem ÖPNV-Verkehrsmittel auf ein anderes **planmäßig**, sicher und verlässlich erfolgen soll. Da die Qualität des Systems ÖPNV sehr stark von der Qualität der Vernetzung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote abhängt, werden an Verknüpfungspunkte hohe Ansprüche gestellt. Sie werden durch folgende Kriterien gewährleistet:

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

Umsteigepunkte

Von Umsteigepunkten wird gesprochen, wenn nicht alle Kriterien für Verknüpfungspunkte eingehalten werden können, aber **planmäßig** Umsteigemöglichkeiten vorgesehen sind. Dort können, im

Gegensatz zu den Verknüpfungspunkten, längere Wege zwischen den Verkehrsstationen bzw. Haltestellen, längere Wartezeiten, weniger fahrplanmäßige Anschlüsse oder keine Umsteigemöglichkeiten über die gesamte Bedienungszeit eingeplant sein.

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

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

Wartezeiten des ÖSPV im Störungsfall

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

Tabelle D2.3: Wartezeitregelung

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

(Wenn Leitstelle nicht besetzt)			
> 120 Minuten	< 10 Minuten	≥ 10 Minuten	entfällt
Letzte Fahrt (linienbezogen)	< 10 Minuten	≥ 10 Minuten	entfällt

D3 Lokales ÖPNV-Angebot (Stadt- und Gemeindeverkehre)

Das „Regionale ÖPNV-Angebot" wird durch die Verkehrsangebote auf der lokalen Ebene (Städte und Gemeinden) ergänzt. Das „Lokale ÖPNV-Angebot" hat neben der Flächenerschließung der Stadt bzw. Gemeinde die Funktion von Zubringerverkehren zu den regionalen ÖPNV-Angeboten. Die Verknüpfung der lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote soll in den Zentren bzw. an den Verkehrsstationen oder zentralen Umsteigehaltestellen erfolgen. Die lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote sollen sich gegenseitig sinnvoll ergänzen.

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

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

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

Neben schnellen Verbindungen sind für den Kunden häufige Abfahrten interessant. Daneben ist gerade für den Einkauf- und Freizeitverkehr sowie für den Bereich privater Erledigungen, die einen immer stärkeren Anteil am Verkehrsaufkommen ausmachen, ein über den ganzen Tag nutzbares, vertaktetes und damit gut merkbares Angebot wichtig.

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

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

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

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

D3.1 Bedienungsebene 3 (Linien im Taktverkehr)

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

- Hauptlinien und
- Ergänzungslinien.

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

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

Räumlich/verkehrliche Funktion

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

Angebotsmerkmale

- möglichst direkte korridorerschließende Verbindung
- Halt an allen Haltestellen

- Hohe Haltestellendichte (Einzugsradius 300-500m)
- Möglichst marktgerechte Reisezeiten (Verhältnis Reisezeit ÖV/MIV ≤ 1,5)
- Systematische Linienführung und Bedienung der Halte
- Angebotsorientierter Fahrplan
- Taktverkehr (Taktraster je nach Angebotsdichte 10-, 15-, 20-, 30-, 60-,120-Min-Takt)

Verkehrsmittel

- Stadtbahnen
- Stadtbus
- Regionalbus
- Gemeindebus
- Flexible Bedienformen (z. B. ALT)

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

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

Stadt Braunschweig

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

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

Mit dieser Angebotsoffensive würde erstmalig eine automobilfreie Mobilitätsgarantie im Regionalverband gewährleistet werden, welche durch ihre hohe Attraktivität auch mehr Fahrgäste generiert Denn ohne garantierte Rückfahrt, beispielsweise vom Sport, von Kulturveranstaltungen, von privaten Terminen sowie nach der Berufstätigkeit nach 20 Uhr (z. B. Schichtbetrieb, Einzelhandel), gibt es keine Anreise mit dem ÖPNV.

Die Hauptlinien verkehren im 15-Min-Takt, die Ergänzungslinien im 30- oder 60-Min-Takt. Auf Abschnitten, die von mehreren Linien befahren werden, ist durch Linienüberlagerung ein 30-, 15-,

5/10-, 7/8- oder ein 5/5/5-Min-Takt möglich. Einzelne Linien können auf ausgewählten Linienabschnitten innerhalb der angegebenen Taktfolgen verdichtet werden.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nimmt eine leichte Verschiebung der Hauptverkehrszeiten vor. Der NVP 2016 zeigt den morgendlichen Berufsverkehr auf Basis des aktuellen Verkehrsmodells im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr. Die Verkehrs-GmbH beschreibt diesen leicht verzögert im Braunschweiger Stadtgebiet im Zeitraum zwischen 06:30 Uhr und 08:30 Uhr. Die Frühspitze mit dem höchsten Beförderungsaufkommen liegt weiterhin zwischen 7:00 Uhr und kurz vor 08:00 Uhr. In diesem Zeitraum überlagern sich der Berufs- und der Ausbildungsverkehr.

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

Tabelle D3.1/1: Stadt Braunschweig, Verkehrszeiten der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

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

Stadt Salzgitter

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

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

Tabelle D3.1/2: Stadt Salzgitter, Mindestbedienung zwischen den Räumen am Werktag

	Lebenstedt	Salzgitter-Bad	Thiede / Steterburg	Gebhardshagen	Lichtenberg	Braunschweig	Wolfenbüttel	Lengede	Baddeckenstedt	Liebenburg	Wolfshurg	Hildesheim	Hannover
Lebenstedt	15 +	30 +	30	30 +	30	30	60 +	60 +	60 +	60 U	60 U	60 U	60 U
Salzgitter-Bad	30 +	15	60 +	30	60 U	60 +	60 U	60 U	60 U	60 +	60 U	60 U	60 U
Thiede / Steterburg	30	60 +	30	60 U	60 U	30	60 +	60 U			60 U	60 U	60 U
Gebhardshagen	30 +	30	60 U	30 +	60 U	60 U	60 U				60 U	60 U	60 U
Lichtenberg	30	60 U	60 U	60 U		60 U	60 U				60 U	60 U	60 U
Ringelheim		60				60 U							
Hallendorf	60					60 U							
Salder	60					60 U							
Lesse	60					60 U							
Heerte	60					60 U							
Flachstöckheim		60				60 U							
Lobmachtersen		120				120 U							
Üfingen	120					120 U							
Engelnstedt	120					120 U							
Gitter		120				120 U							
Bruchmachtersen	120					120 U							
Barum	120	120				120 U							
Bleckenstedt	120					120 U							
Reppner	120					120 U							
Groß Mahner		120				120 U							
Ohlendorf		120				120 U							
Beinum		120				120 U							
Beddingen	120					120 U							
Sauingen	120					120 U							
Watenstedt	120					120 U							
Immendorf		120				120 U							
Drütte		120				120 U							
Osterlinde	120					120 U							
Calbecht		120				120 U							
Engerode		120				120 U							
Hohenrode		120				120 U							

Erläuterung:
Angaben in Minuten
U mit Umstieg
\+ mit Verstärkerfahrten in Hauptverkehrszeiten

Stadt Wolfsburg

Für den Stadtverkehr in Wolfsburg wurden Nahverkehrsstandards festgelegt.

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

Tabelle D3.1/3: Stadt Wolfsburg, Taktmodell

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

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/3:

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

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

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

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

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

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

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

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

Mittelzentren mit Stadtbusverkehr

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

Tabelle D3.1/4: Bedienungsebene 3, Stadtbusse MIttelzentren, Kernangebot 60-Min-Takt

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

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/4:

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

Ländlicher Raum

Das Mindestangebot auch bei der Erschließung des ländlichen Raumes soll an Werktagen in der Kernzeit 6 – 21 Uhr der 60-Min-Takt sein, an Samstagen in der Kernzeit 8 – 21 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen in der Kernzeit 9 – 21 Uhr der 120-Min-Takt (siehe Tabelle D3.1/5).

Tabelle D3.1/5: Bedienungsebene 3, ländlicher Raum, angestebtes Mindestbedienungsangebot in der Kernzeit

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

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/5:

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

Das Ziel, das Mindestangebot in der Kernzeit anzubieten, wird aus organisatorischen, betrieblichen und finanziellen Gründen allerdings nicht kurzfristig zu erreichen sein. Daher soll stufenweise vorgegangen werden und in der ersten Stufe mindestens ein vertaktetes Angebot im 120-Min-Takt

mit nachfragebedingten Ergänzungen, z. B. wegen des Schülerverkehrs, als Grundangebot zugrunde gelegt werden. In einem zweiten Schritt soll dort, wo die organisatorischen, betrieblichen und finanziellen Randbedingungen vorliegen, das Mindestangebot gemäß Tabelle D3.1/5 umgesetzt werden.

D3.2 Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen)

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

Räumlich/verkehrliche Funktion

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

Angebotsmerkmale

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

Verkehrsmittel

- Differenzierte Bedienungsweisen
- MobiFlex-Angebote

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

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

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

Nach der Buchung bis zum Fahrtbeginn ist anzustreben

- Maximal 30, möglichst nicht mehr als 10 – 15 Minuten Wartezeit

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

- Halt an allen gewünschten Haltestellen bzw. Halteorten im Bedienungsraum

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

- Entwicklung und Einsatz von MobiFlex-Angeboten

Auch bei den differenzierten Bedienungsweisen sind barrierefreie (niederflurige) Fahrzeuge einzusetzen. In einer Übergangszeit, in der vorhandene konventionelle Fahrzeuge durch barrierefreie Fahrzeug ersetzt werden, kann die Wartezeit für das barrierefreie Fahrzeug länger angesetzt werden als beim Einsatz konventioneller Fahrzeuge Für die Übergangszeit ist folgendes anzustreben:

- Wartezeit auf ein barrierefreies (niederfluriges) Fahrzeug maximal 60 Minuten

Zur Vereinfachung und für einen hohen Wiedererkennungswert für die Bürgerinnen und Bürger in der Region Braunschweig gilt das Ziel einer

- Vereinheitlichung des Angebotes der flexiblen Bedienformen bei Buchung, Wartezeit, Bedienungsart und Fahrzeugeinsatz

Einsatz von Bürgerbussen

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

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

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

D4 Fahrweg, Verkehrssteuerung

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

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

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

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

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

D5 Zugangsstellen

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

- Bedarfsorientierte Festlegung, Anpassung oder Verlagerung von Zugangsstellen
- Funktionsgerechte, barrierefreie Ausgestaltung der Zugangsstellen
- Sichere und barrierefreie Erreichbarkeit der Zugangsstelle

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

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

- den Zugang außerhalb fester Zugangsstellen.

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

D5.1 Verkehrsstationen

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

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

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

- städtebaulich und funktional integrierte Gesamtplanung (Station + Umfeld)
- Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität
- Sichere und barrierefreie Gestaltung der Zuwegungen
- Verknüpfung der Verkehrsträger (kurze Wege zwischen ÖSPN-Haltestellen und Bahnsteigen)
- ausreichend dimensionierte B+R- und P+R-Anlagen

D5.2 Stadtbahnhaltestellen

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

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

D5.3 Bushaltestellen

Auch wenn eine vollständige Barrierefreiheit nicht bis zum 01. Januar 2022 realisiert sein muss, ist dieses Datum für die zuständigen Baulastträger jedoch als Stichtag zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt muss eine verbindliche Zusage vorliegen, in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Für einen hohen Wiedererkennungswert sind einheitliche Ausbaustandards umzusetzen. Daher werden als Ziele formuliert:

- Konzepterstellung der Straßenbaulastträger bis zum 01. Januar 2022
- Berücksichtigung von Prioritätsstufen
- Berücksichtigung von einheitlichen Ausbaustandards

D6 Fahrzeuge, Werkstätten

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

- Einsatz von Fahrzeugen, die für die Kunden attraktiv sind und zur Mitfahrt einladen
- Bedienung im SPNV durch Fahrzeuge, die mit den Bahnsteighöhen korrespondieren
- Bedienung im ÖSPV durch niederflurige Fahrzeuge, die zusammen mit den im NVP geforderten Haltestellenhöhen einen barrierefreien Einstieg ermöglichen
- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit Stellplatz für Rollstuhlfahrer, auch bei differenzierten Bedienungsweisen
- Fahrzeuge, die in den Bereichen mit ÖSPV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eingesetzt werden, sollen mit einer regionsweit einheitlichen Hardware zur Signalauslösung ausgestattet werden. Der Datenaustausch zwischen den Steuerungssystemen ist herzustellen.
- Umweltfreundliche Fahrzeuge (geringe Abgas- und Lärmemissionen)

D6.1 Eisenbahnen

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

Die Fahrzeuge sind auszustatten u. a. mit:

- Klimaanlage
- Überfahrbrücken oder Faltrampe für den barrierefreien Zugang von Rollstuhlfahrern
- Rollstuhlaufstellplätzen
- mindestens einem barrierefreien WC pro Fahrzeug
- Mehrzweckabteile für Kinderwagen und Fahrräder
- Statischer und dynamischer Fahrgastinformation im Fahrzeug und außen am Fahrzeug mit der Möglichkeit Echtzeitdaten abzubilden
- WLAN

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

- Sicherung optimaler, betriebsnaher Werkstattstandorte

D6.2 Stadtbahnen

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

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

D6.3 Busse

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

Alle in der Region Braunschweig beschafften Neufahrzeuge sollen mit der jeweils aktuellen Euro-Norm ausgestattet sein. Gebrauchtfahrzeuge sollen mindestens mit der Euro-Norm 5 und EEV ausgestattet sein. Anzustreben ist der Einsatz besonders schadstoffarmer Fahrzeuge. Es wird der Einsatz von Niederflurfahrzeugen und Fahrzeugen der Baureihe low-entry präferiert. Die jeweilige Empfehlung steht unter dem Vorbehalt einer zuverlässigen und wirtschaftlichen Technik und gilt sowohl für den Konzessionär als auch für Subunternehmer. Um einen einheitlichen Qualitätsstandard zu erreichen, sollen die Fahrzeuge folgende Ausstattungsmerkmale haben (Tabelle D6.3). Von diesem Standard soll nur dann abgewichen werden, wenn die spezifische Kundennachfrage dies nachweislich rechtfertigt.

Tabelle D6.3: Busausstattung

	Stadt-verkehr	Regionalverkehr	
	Stadt-busse	Regio Busse	Weitere Busse
Niederflurtechnik mindestens LowEntry	X	X	X
Zugangsmöglichkeit für Rollstühle	X	X	X
Ausstattung von Türen mit Zugang zu Flächen für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren mit Anforderungstastern für die Türöffnung durch den Fahrgast von außen.	X	X	X
Ausreichende Zahl von Flächen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder. Bei Gelenkbussen: wünschenswert Flächen für Kinderwagen oder Rollatoren gegenüber Tür 3.	X	X	X
Fläche für einen ausgewiesenen Rollstuhlplatz im Bereich Tür 2	X	X	X
Kennzeichnung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen gemäß BOKraft	X	X	X
Ausreichende Anzahl von Haltemöglichkeiten in unterschiedlichen Höhen, um allen Fahrgästen eine sichere Haltemöglichkeit zu geben. Die Farbgebung der Stangen sollte kontraststark sein, um den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht zu werden.	X	X	X
Die Farbgestaltung des Innenraumes sollte den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht werden	X	X	X
Ausreichende Fahrzeuginnenbeleuchtung	X	X	X
Ausreichende Anzahl gepolsterter Sitzplätze	X	X	X
Abstellflächen für Taschen	X	X	X

	Stadt-verkehr	Regionalverkehr	
	Stadt-busse	Regio Busse	Weitere Busse
Ausreichende Anzahl von Haltewunschtastern	X	X	X
Klimaanlage, Verglasung in getönter Ausführung	X	X	X
Ausstattung mit einem integrierten Bordinformationssystem (IBIS), um die Verbindung zum Rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) herzustellen sowie die unternehmensübergreifende Kommunikation zu gewährleisten	X	X	X
Deutlich lesbare elektronische Linien- und Fahrtzielanzeigen gemäß BOKraft	X	X	X
Gut sichtbare Anordnung der Innenanzeige(n) für jeden Wagenkasten, Darstellung der nächsten 3 - 5 Haltestellen mit Verknüpfungsoptionen wünschenswert (z. B. über TFT-Monitore), und digitale Haltestellenansage	X	X	
Mindestens Fahrgastinformation im Innenraum durch digitale Haltestellenanzeige und -ansage			X
Info-Kästchen zur Aufnahme von Fahrgastinformationen	X	X	X
Elektronische Fahrscheindrucker und -entwerter	X	X	X

D7 Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement

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

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

- Weiterentwicklung der barrierefreien (Fahrplan)Information einschließlich der Information über den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

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

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

- Implementierung und Weiterentwicklung eines umfassenden Mobilitätsmanagements

D8 Marketing

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

- Eine umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten.

D9 Tarif

Nach Einführung des Verbundtarifs Region Braunschweig (VRB-Tarif) zum 1. November 1998 besteht in der Region Braunschweig die Möglichkeit, mit einem Fahrschein verschiedene ÖPNV-Verkehrsmittel ohne Rücksicht auf das jeweilige Verkehrsunternehmen nutzen zu können. Um die Attraktivität für das ÖPNV-Gesamtsystem beizubehalten bzw. weiter zu steigern ist eine kontinuierliche Anpassung des Tarifs sowie der Vertriebssystematik an den Interessen und den Bedürfnissen

der Fahrgäste erforderlich. Der Regionalverband verfolgt dabei eine Strategie der Nachfragesteigerung, um durch attraktive Tarifgestaltung und fortlaufende Verbesserungen des Verkehrsangebotes neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen.

Da die Mobilitätsbeziehungen nicht an der Regionsgrenze enden, sind für die Verkehrsbeziehungen über die Grenze hinweg, bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, adäquate Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen.

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

Daraus ergibt sich die folgende Aufgabe:

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

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

D10 Vertrieb

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

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

D11 Betrieb, Service

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

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

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

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

- Umsetzung von kundenbezogenen Unterstützungsmaßnahmen

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

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

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

- Umfassende Berücksichtigung des persönlichen Sicherheitsbedürfnisses

Einen weiteren wichtigen Aspekt stellt die Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebotes dar. Der Kunde muss sich darauf verlassen können, dass das Angebot in der vorgesehenen Art und Weise erbracht

wird und er bei Störungen Alternativen aufgezeigt bekommt. Nur so kann eine hohe Kundenzufriedenheit erreicht werden und ÖPNV-Kunden gehalten werden. Es wird folgendes Ziel formuliert:

- Umsetzen eines ÖPNV-Angebotes mit hoher Verlässlichkeit

D12 Innovationen

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

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

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

D13 Finanzierung, Förderung

Ein verlässliches ÖPNV-Angebot benötigt eine verlässliche Finanzierung. So hat ein neues oder stark verändertes ÖPNV-Angebot eine Einschwingphase von 3 bis 5 Jahren bis sich die Fahrgäste dauerhaft auf das Angebot eingestellt und ihr Verkehrsverhalten geändert haben. Viele Verkehrsleistungen sind langfristig (bis zu 15 Jahre im SPNV) über Verkehrsverträge gebunden. Um das zukünftige Verkehrsangebot den Bürgerinnen und Bürgern in der Region dauerhaft verlässlich zur Verfügung stellen zu können und den Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV zu verbessern, ist es erforderlich eine

- gesicherte auskömmliche Finanzierung des laufenden Betriebes zu gewährleisten.

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

- Gesicherte auskömmliche Finanzierung von Investitionen
- Projektbezogene finanzielle Unterstützung von Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen

E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

E1 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

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

Dadurch, durch den demografischen Wandel und durch die Vorgabe des BBG bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, ist das Thema „Barrierefreiheit" zurzeit wichtiger denn je. Aber wie ist die Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahre 2022 zu verstehen? Generell wird unter der Barrierefreiheit verstanden, dass Personen mit Behinderungen Anlagen und Verkehrsmittel in der allgemein üblichen Weisen und ohne fremde Hilfe verwenden können. Daraus geht hervor, dass sich die Barrierefreiheit nicht nur auf die Zugangsstellen bezieht, sondern auch auf die Fahrzeuge und Informationen.

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

Bisher gab es keine einheitliche Vorstellung und/oder Definition zur vollständigen Barrierefreiheit. Der Regionalverband strebt zu diesem Thema aber eine gemeinsame Linie an. Ein Grundpfeiler für eine gemeinsame Strategie war die Entwicklung einer einheitlichen Definition. Am 20.09.2018 wurde in Abstimmung mit den Behindertenbeiräten des Großraum Braunschweigs eine Definition für den unbestimmten Rechtsbegriff der „vollständige Barrierefreiheit" erstellt, die wie folgt lautet: »Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region Braunschweig ist so zu gestalten, dass es von der in ihrer Mobilität, geistig oder sensorisch eingeschränkten Personen auf die allgemeine Art und Weise verwendet werden kann, ohne fremde Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen. Wichtig ist, dass dabei unterschiedliche Beeinträchtigungen berücksichtigt werden und Hindernisse und Erschwernisse für jede Gruppe grundsätzlich beseitigt werden.«

E2 Regionales ÖPNV-Angebot

E2.1 Schienenpersonennahverkehr

Unter Schienenpersonennahverkehr wird der mit der Eisenbahn durchführte, öffentliche Personennahverkehr verstanden. Dieser grenzt sich zum U-Bahn-, Stadtbahn- und Straßenbahnverkehr

durch die unterschiedlichen Betriebsordnungen (Eisenbahnbau- und -betriebsordnung statt Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen) ab. Die Abgrenzung zum SPFV ist dadurch gegeben, dass der SPNV vom Aufgabenträger bestellt und der SPFV von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben wird. Letztlich gibt es noch die Abgrenzung zu den nichtöffentlichen Personenverkehren (Werksverkehre), die es im Verbandsgebiet jedoch derzeit nicht gibt.

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

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

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

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

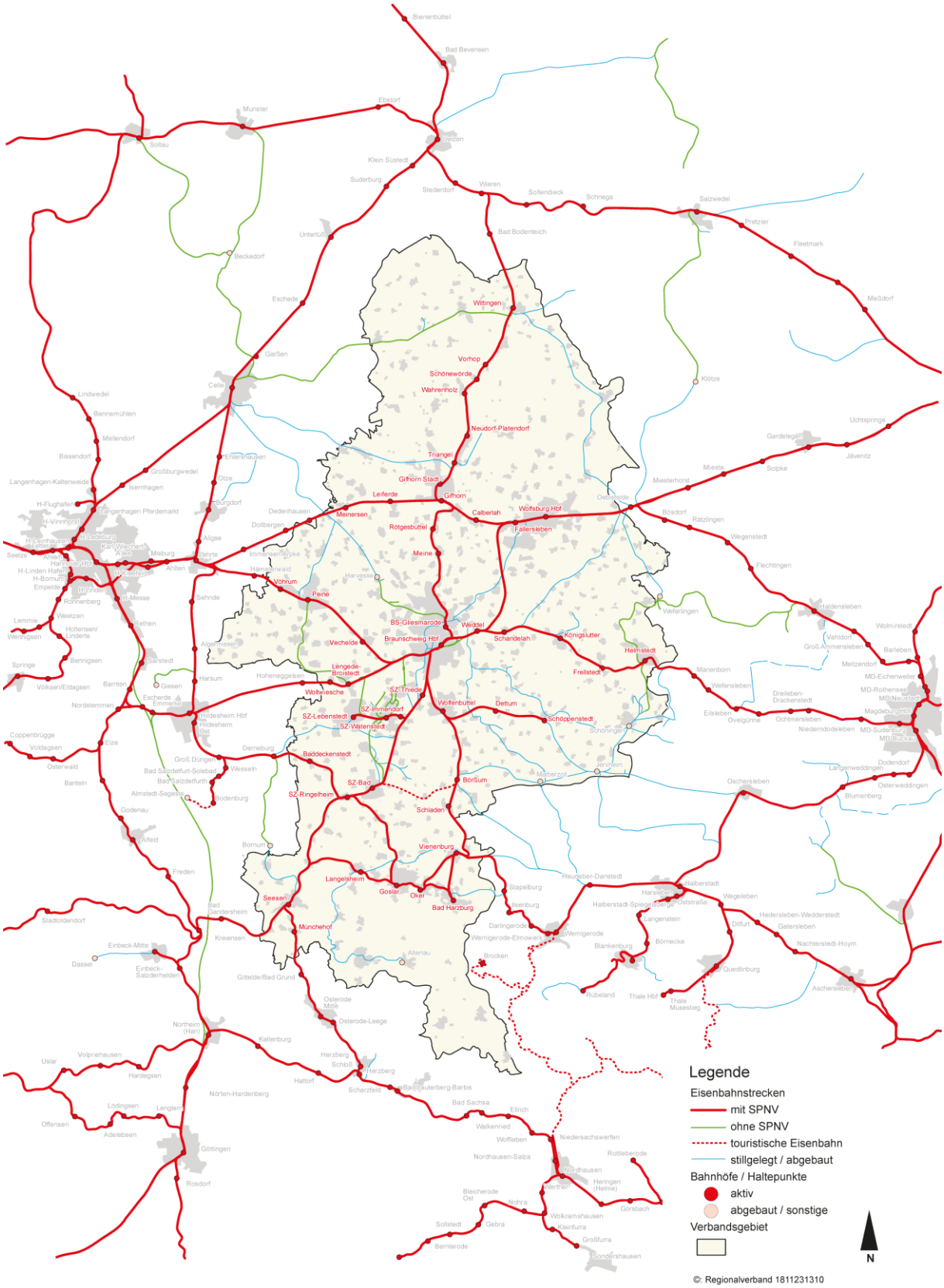
In den folgenden Kapiteln werden die Fahrgastnachfrage (Stand 2017) sowie die Linien mit Stand Dezember 2018 einzeln dargestellt. Eine Analyse und Maßnahmenübersicht für die Eisenbahnlinien in der Region Braunschweig schließen sich daran an.

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

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

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

Karte E2.1/1: Vom SPNV bediente Strecken



E2.1.1 Fahrgastnachfrage im Eisenbahnverkehr

Die aktuelle Fahrgastnachfrage im Eisenbahnverkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) ist für das Jahr 2017 in Karte E2.1.1/1 dargestellt. Diese Fahrgastnachfrage wird verglichen mit den Werten aus dem Jahr 2014 (siehe NVP 2016) (Karte E2.1.1/2). Die Veränderungen sind in Karte E2.1.1/3 dargestellt.

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

- Kleiner/gleich 100
- Größer 100, kleiner/gleich 500
- Größer 500, kleiner/gleich 1.000
- Größer 1.000, kleiner/gleich 5.000
- Größer 5.000

Bei der Interpretation der Veränderungen ist zu beachten, dass je nach Bezugsjahr die Werte schwanken. Besonderes Augenmerk ist auf die Linien zu richten, die einen eindeutigen Trend zeigen. So weist insbesondere die RE 50 (Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim) hohe Fahrgaststeigerungen auf. Mit Einführung eines durchgängigen Halbstundentakts (ab 2023 nach Ausbau der Weddeler Schleife) über beide Richtungen werden hier noch weitere Fahrgaststeigerungen erwartet, aber auch schon vor dieser Baumaßnahme durch die Etablierung der HVZ-Verstärker Braunschweig Hbf-Wolfsburg Hbf (seit Dez. 2017). Eine deutliche Zunahme hat, nach Einführung eines täglichen Stundentakts und neuer Fahrzeuge mit WLAN, auch die RB44 nach SZ-Lebenstedt zu verzeichnen. Hier wird sich in den nächsten Jahren die Einführung des 30-Min-Takts (seit Dez. 2017) in steigenden Fahrgastzahlen bemerkbar machen.

Zwischen Oker und Bad Harzburg (RB43) sowie Vienenburg und Bad Harzburg (RB42) gibt es signifikante Fahrgastrückgänge, die insbesondere mit der schlechten Betriebsqualität und der eingleisigen Gleisinfrastruktur zu erklären sind.

Durch die Angebotsverbesserungen, die stufenweise seit Dezember 2014 auf den RB-Linien umgesetzt werden, ist für die nächsten Jahre eine deutlich erhöhte Fahrgastnachfrage zu erwarten. Auch für die RE-Linien wird vor allem durch die Angebotsverbesserungen auf der Linie RE 50 (Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg) von weiteren Fahrgaststeigerungen ausgegangen. Um den steigenden Fahrgastzahlen ein adäquates Angebot gegenüber zu stellen, wird für die RE-Linien zwischen den Oberzentren Braunschweig, Hannover, Hildesheim und Wolfsburg ein Halbstundentakt,

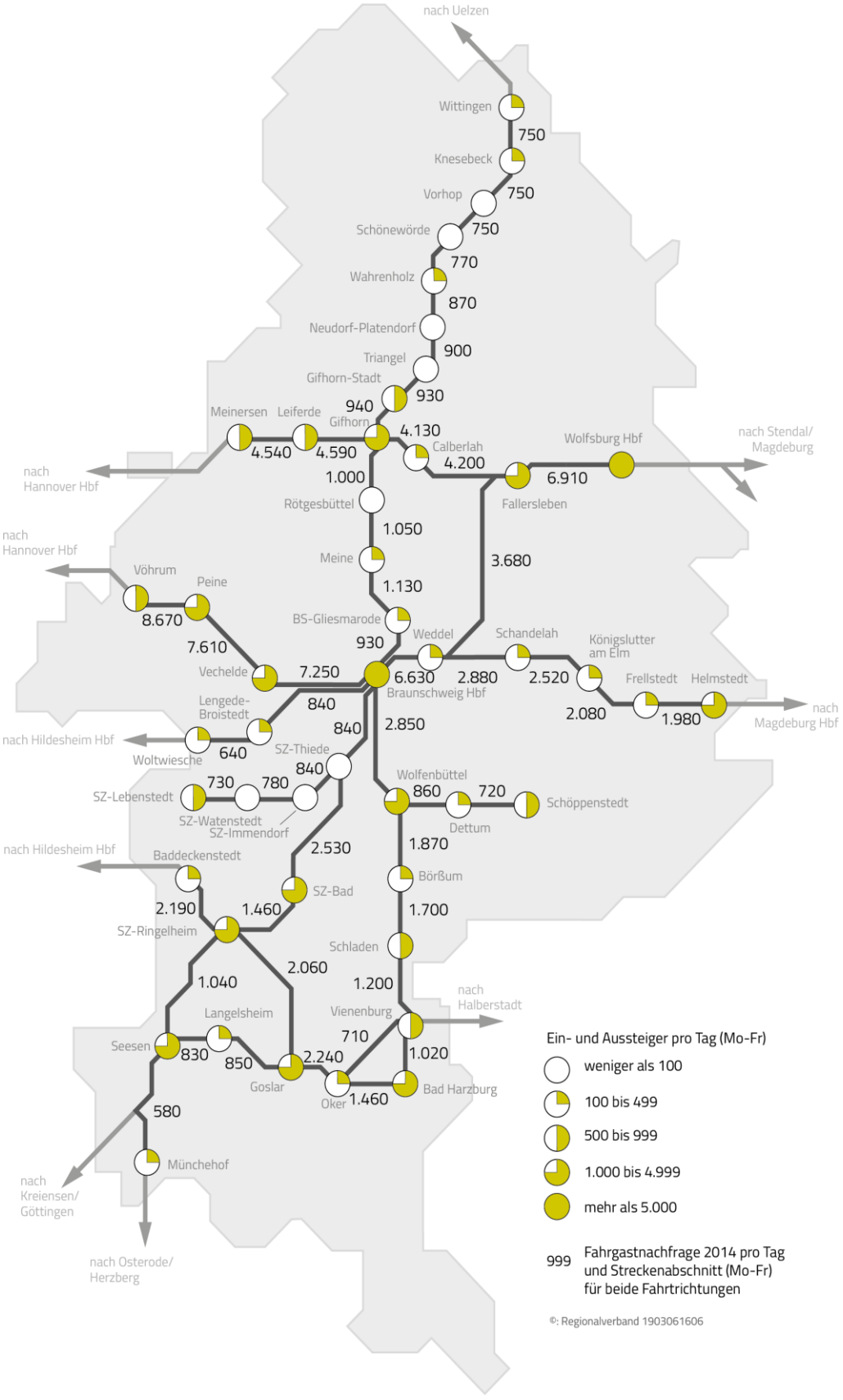
zumindest von Montag bis Freitag, angestrebt. Ebenso wird erwartet, dass im Stadt-Umland-Verkehr von Braunschweig zu den umliegenden Zentren die Fahrgastzahlen deutlich steigen werden, so dass auch hier ein Halbstundentakt von Montag bis Freitag angestrebt wird.

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

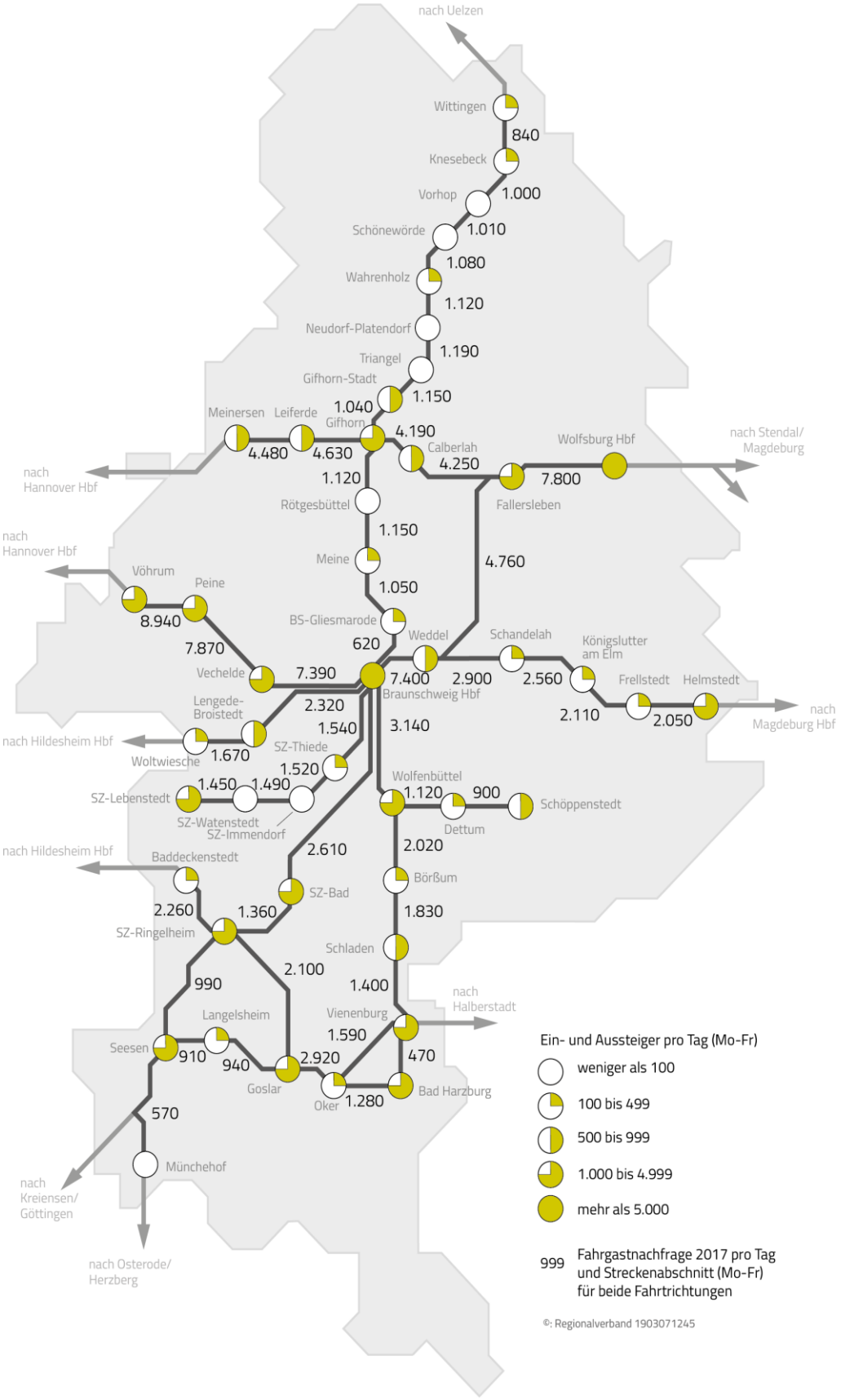
Durch Ausweitung der Bedienungszeiträume in den Nachtstunden sollen auch Freizeitreisende zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden.

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

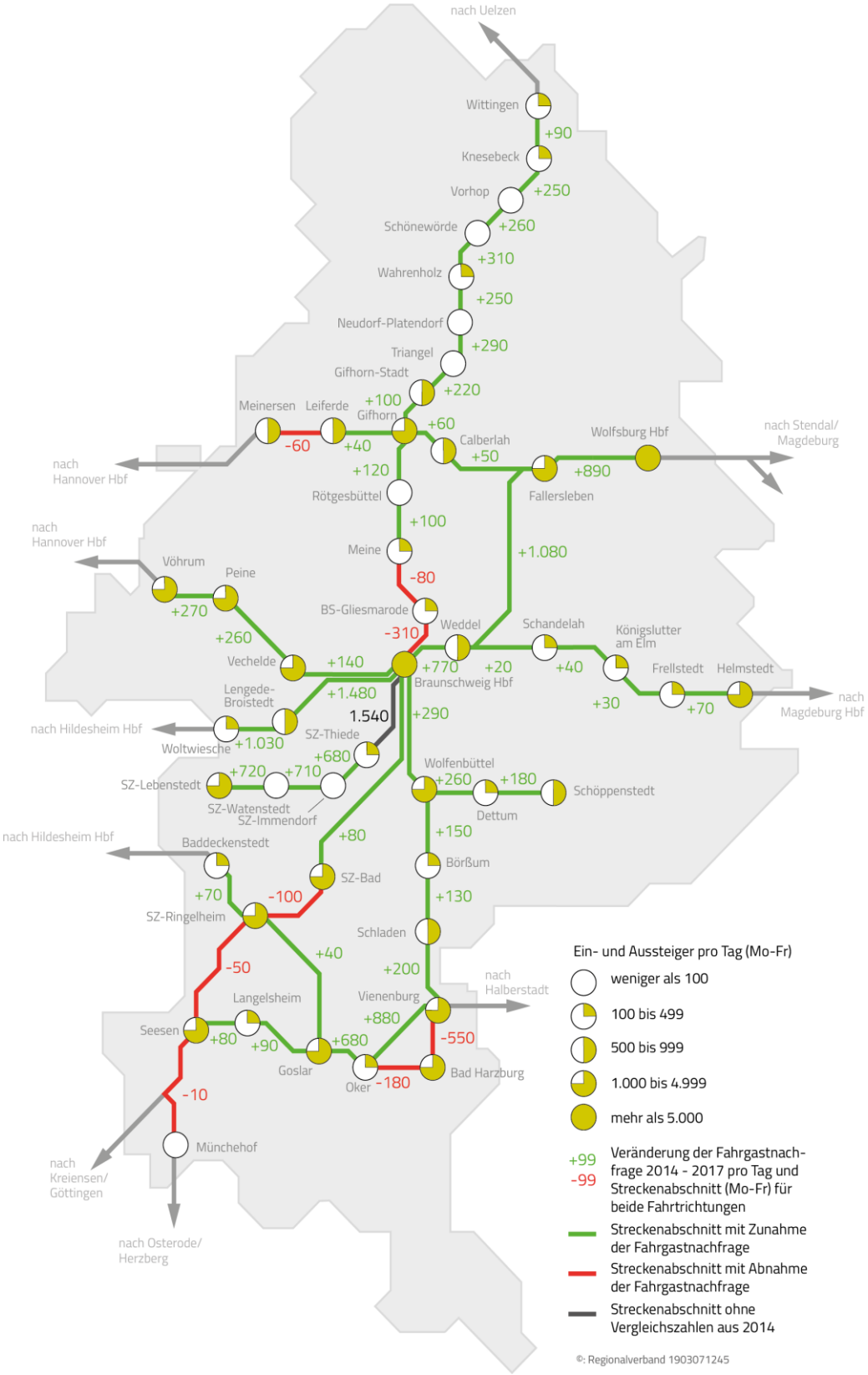
Karte E2.1.1/1: Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 (Montag-Freitag)



Karte E2.1.1/2: Fahrgastnachfrage im SPNV 2014 (Montag-Freitag)



Karte E2.1.1/3: Veränderungen Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 zu 2014 (Montag-Freitag)



E2.1.2 Qualitätsanforderungen im Eisenbahnverkehr

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

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

Folgende Qualitätskriterien sind in den Verkehrsverträgen aufgeführt:

Pünktlichkeit

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

Zugausfälle

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

Zugbildung/ Sitzplatzkapazität

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

Busnot- und Schienenersatzverkehr (BNV & SEV)

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

Fahrzeugzustand (Sauberkeit und Funktion)

Das innere wie auch das äußere Erscheinungsbild des Zuges muss ein definiertes im Allgemeinen anerkanntes und zufrieden stellendes Sauberkeitsniveau erfüllen. In regelmäßigen Intervallen wird der Sauberkeitszustand der Fahrzeuge bewertet.

Zugbegleit- und Sicherheitspersonal

Die Besetzungsquote der Züge mit Kundenbetreuern und Sicherheitspersonalen wird in jedem Verkehrsvertrag vorgegeben. Die Kundenbetreuer sollen Fahrscheinkontrollen durchführen, den Fahrgästen Auskünfte über Anschluss und Tarife und bei Bedarf auch Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen geben. Eine Zielquote von 100% für die Besetzung der Zugfahrten im gesamten Verbandsgebiet wird vom Regionalverband anvisiert.

Fahrgastinformation

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

Kundenservice & Beschwerdemanagement

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

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

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

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

Kundenmonitor

In den niedersächsischen Verkehrsverträgen dient die Kundenzufriedenheitsanalyse (Kundenmonitor) ab dem zweiten Betriebsjahr des Netzes als Kontrollinstrument für die subjektiven Qualitätseigenschaften wie Fahrzeugzustand, Servicequalität und Qualität der Fahrgastinformationen. Die Befragungsergebnisse aus dem Kundenmonitor werden bei schlechtem Ergebnis als Grundlage für eine Zuschussminderung herangezogen. Der Fahrgast bekommt so die Möglichkeit über den Erfolg der Beförderung eines EVU zu entscheiden.

WLAN

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

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

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

Sicherheit

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

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

Ein weiteres Instrument zur Wahrung der Sicherheit ist das **Alkoholkonsumverbot**, welches auf den meisten Netzen angewandt wird.
Die **Zugbegleiter** werden zukünftig in Bezug auf Sicherheitsgefahren und deren Umgang ausführlicher geschult werden, so haben inzwischen einige EVU Ihre Zugbegleiter nach § 34a der Gewerbeordnung (GewO) ausgebildet. Ergänzend zu den Zugbegleitern werden auf einigen Netzen Sicherheitskräfte in den Abendstunden oder im Fußballfanverkehr eingesetzt.

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

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

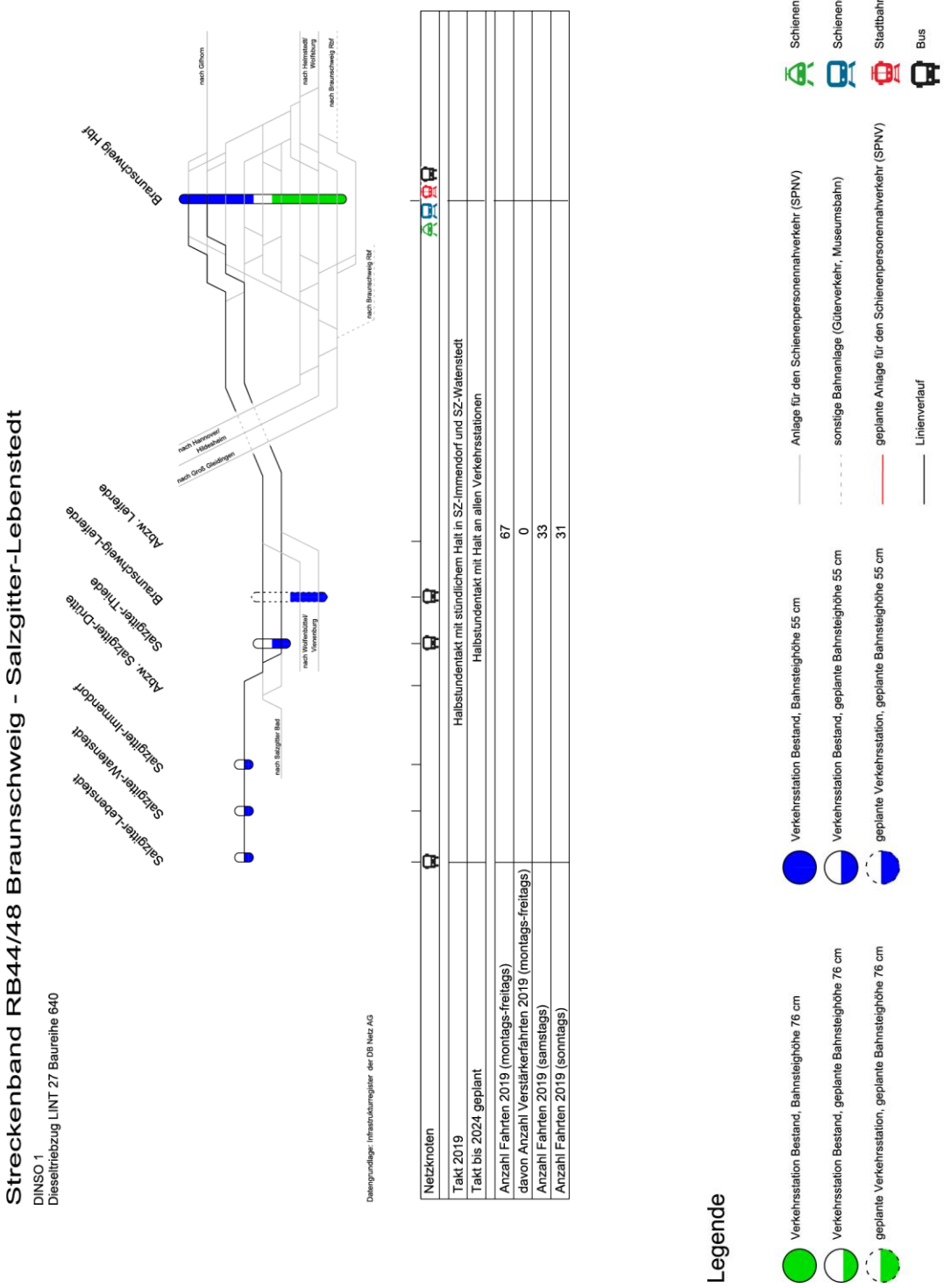
E2.1.3 Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“

Tabelle E2.1.3: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2014 – 12/2029
Vertragsgegenstand	
EVU	DB Regio AG, Region Nord, Verkehrsbetrieb Niedersachsen/Bremen
SPNV-Linien	**RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt (Halt an allen Stationen)** **RB45 Braunschweig – Schöppenstedt** **RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg** **RB48 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt (Halt nur in SZ-Thiede)** RB80 Göttingen – Nordhausen RB81 Bodenfelde – Northeim – Nordhausen **RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen** RB86 Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Mitte
Leistungsvolumen	rd. 4,4 Mio. Zug-km, davon rd. 2,3 Mio. Zug-km (53 %) im Verbandsgebiet

RB44/48 Braunschweig - Salzgitter-Lebenstedt

Karte E2.1.3/1: Streckenband RB44/48



Seit dem Fahrplanwechsel am 08.12.2017 verkehren die RB44/48 in einem angenäherten Halbstundentakt. Da die Infrastruktur das notwendige Kreuzen der Züge im Abschnitte Salzgitter-Drütte – Salzgitter-Lebenstedt nicht zulässt und das Befahren der im Stichstreckenblock bedienten Strecke unter Berücksichtigung der notwendigen Wendezeit in Salzgitter-Lebenstedt zu lange dauert, hält die im Stundentakt verkehrende RB44 an allen Verkehrsstationen, die um ca. 30 Minuten versetzte, ebenfalls im Stundentakt verkehrende RB48 dagegen in Salzgitter-Immendorf und Salzgitter-Watenstedt nicht. Somit ergibt sich auf der Gesamtstrecke ein „unechter" Halbstundentakt.

Es ist vorgesehen, in Salzgitter-Lebenstedt durch den Bau eines 2-gleisigen Bahnhofes künftig das Kreuzen von Zügen zu ermöglichen. Dann wird die RB44 alle Stationen in einem „echten" Halbstundentakt bedienen und die RB48 entfällt. Die Planung des Bahnhofes Salzgitter-Lebenstedt hat im Rahmen des sog. Planungsvorrates im Herbst 2018 begonnen. Allerdings sind weder der weitere Planungsablauf noch die Finanzierung der Maßnahmen gesichert.

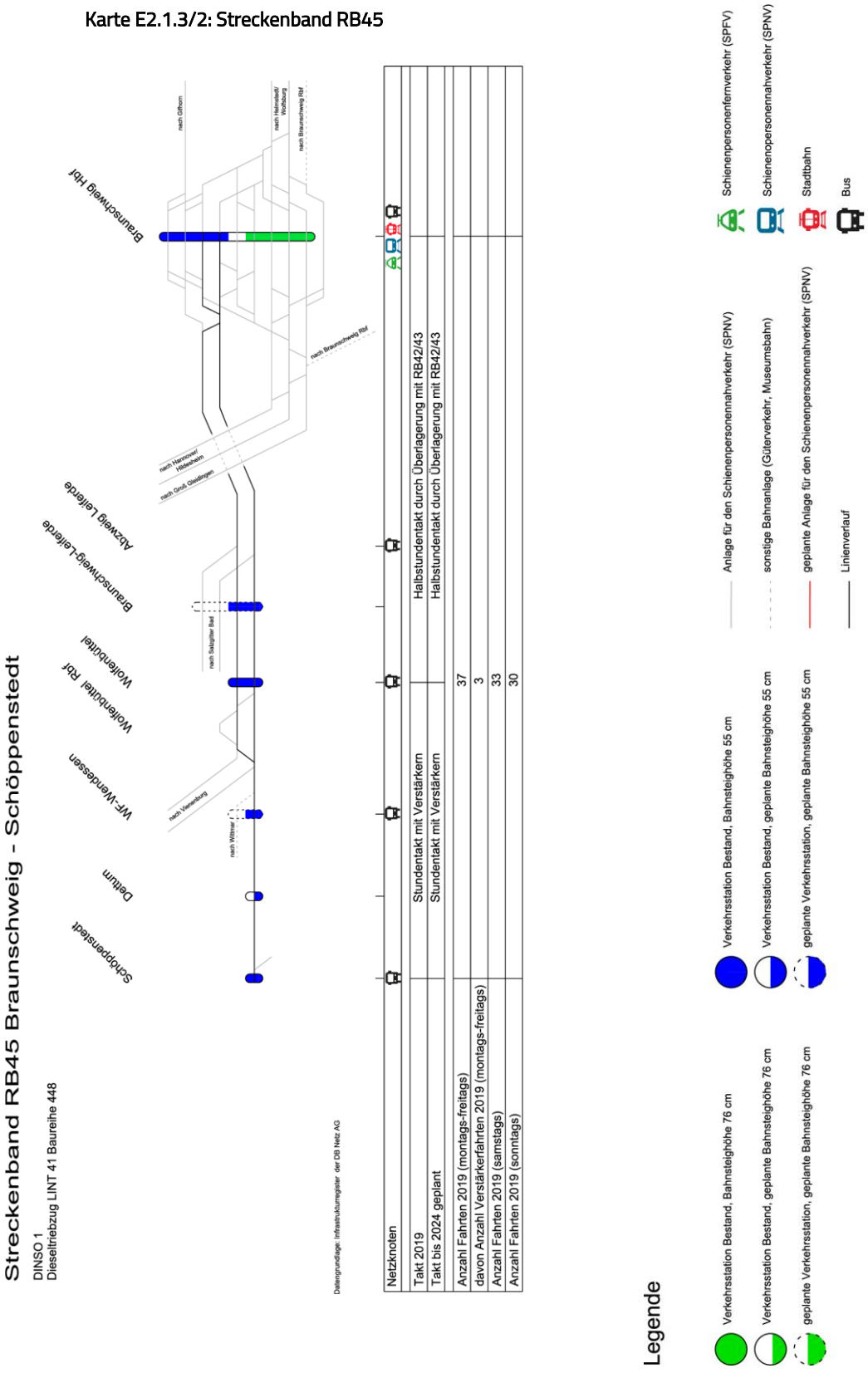
Im Rahmen der Stationsoffensive wird ab 2019 die Verkehrsstation Braunschweig-Leiferde geplant. Sofern diese Station realisiert wird, wird sie auch durch die RB44/48 bedient. Die betriebliche Machbarkeit wurde von DB Netz bestätigt.

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

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

RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt

Karte E2.1.3/2: Streckenband RB45



Seit dem Fahrplanwechsel am 08.12.2017 verkehrt die RB45 im Stundentakt.

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

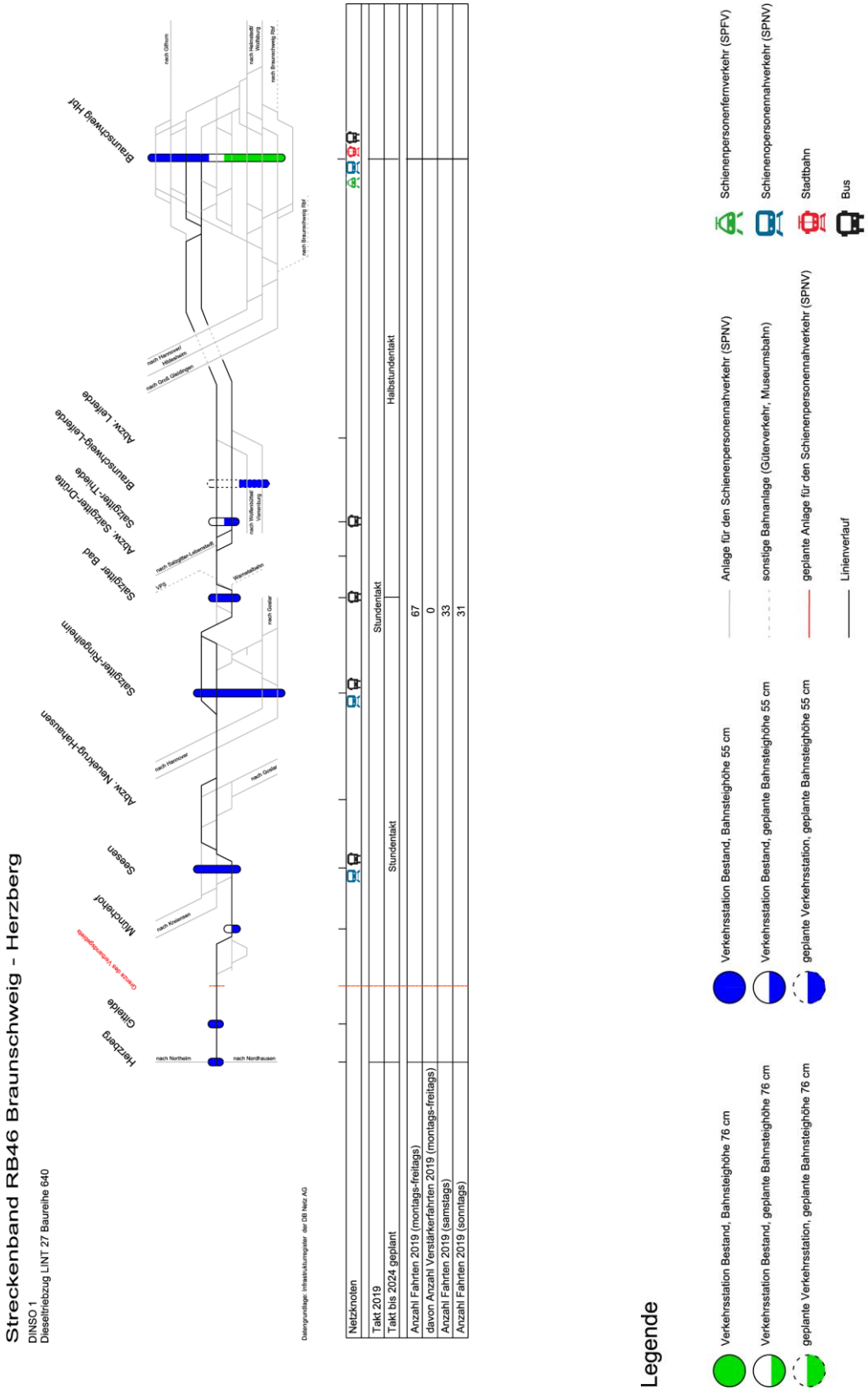
Wegen der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig wurde die Fahrplanlage der RB45 so gelegt, dass sich in Kombination mit der RB42/43 ein Halbstundentakt ergibt. Mit den Taktverdichtungen am Wochenende wurde auch am Samstag und am Sonntag ein Halbstundentakt zwischen Braunschweig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

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

Im Rahmen weiterer Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz soll die Strecke beschleunigt und wegen der starken Verkehrsströme zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel eine Verdichtung der RB45 zu einem 30-Min-Takt über den Tag geprüft werden. Für diesen Fall muss die Station Wolfenbüttel-Wendessen als Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden, was in der Ende 2018 begonnen Planung bereits berücksichtigt wird.

RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg

Karte E2.1.3/3: Streckenband RB46



Seit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2014 verkehrt die RB46 im Stundentakt.

Im Rahmen weiterer Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Raum Salzgitter sowie dem Harz soll ein Halbstundentakt zwischen Braunschweig – Salzgitter-Bad mit Weiterführung nach Salzgitter-Ringelheim, Seesen oder Goslar umgesetzt werden.

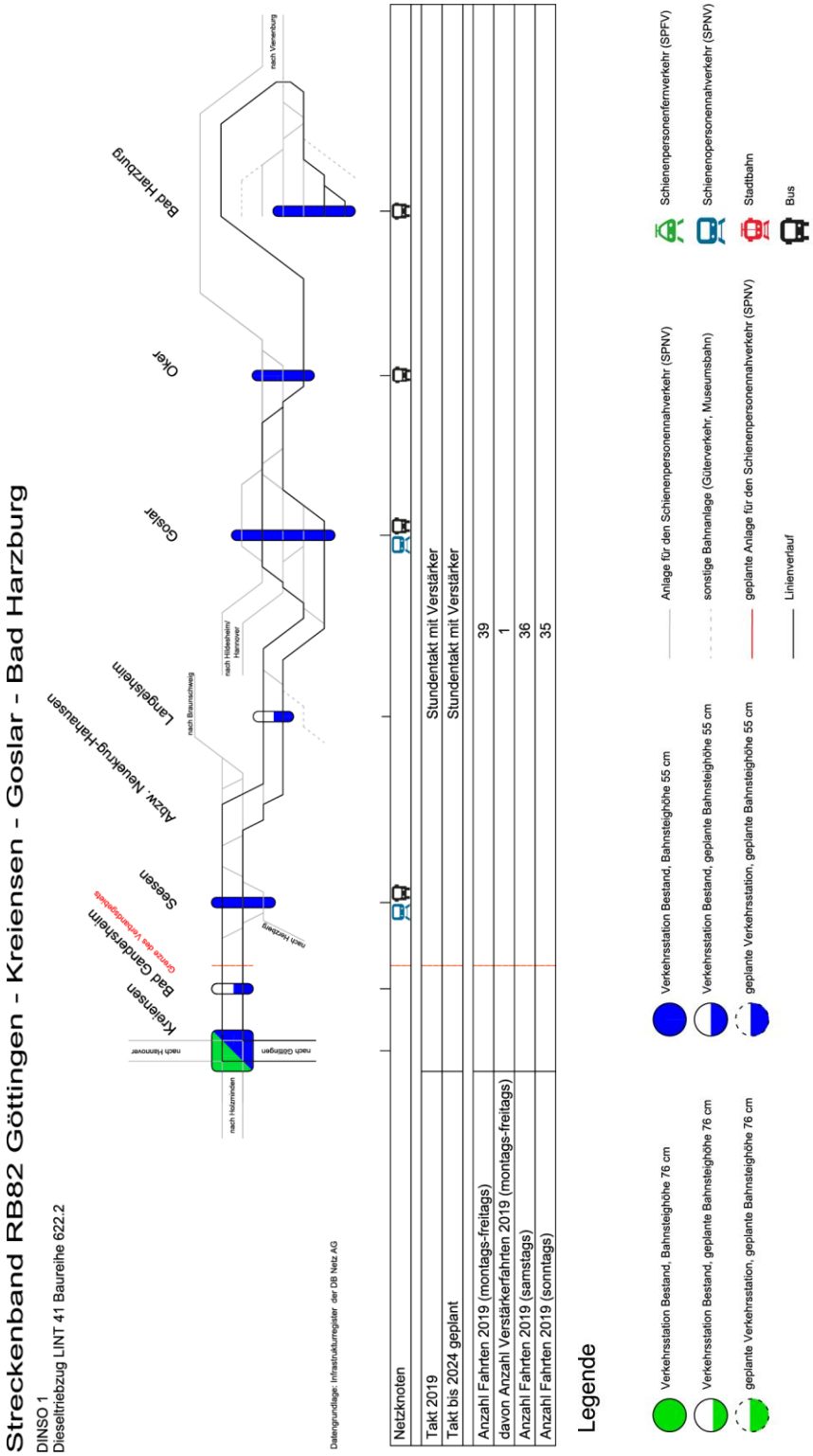
In diesem Zusammenhang prüft und bewertet der Regionalverband seit 2018 verschiedene Ausbauszenarien im sog. Nordharzkonzept: So wird der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim wird mit dem Bau der sog. „Ringelheimer Kurve", d. h. einer Direktverbindung von Salzgitter-Bad Richtung Goslar verglichen.

In Salzgitter-Ringelheim können die Einfahrten in den Bahnhof wegen des Reisendenüberweges zum Bahnsteig derzeit nur mit v= 40km/h bzw. v=60 km/h erfolgen. Der Regionalverband wird prüfen, ob der Reisendenübergang durch eine Verlängerung des Personentunnels ersetzt werden kann. Dann könnte die Einfahrgeschwindigkeit auf v=80 km/h erhöht werden, was der Zuverlässigkeit des Fahrplans zu Gute kommt.

Die bei der RB44 geforderte Blockeinteilung zwischen Braunschweig-Leiferde und Salzgitter-Drütte kommt auch der RB46 zugute.

RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen

Karte E2.1.3/4: Streckenband RB82



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

Die RB82 ist in Goslar mit dem RE4 Goslar – Halle(S.) verknüpft. In Fahrtrichtung Göttingen ergibt sich hierdurch für die RB82 eine Haltezeit von 11 Minuten in Goslar.

Die Verkehrsstation Langelsheim soll barrierefrei modernisiert werden.

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

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

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

Tabelle E2.1.3/1: Prüfaufträge DINSO 1

P1	Bis 2020	Ausarbeitung des Nordharzkonzeptes
P2	Bis 2021	Abschluss einer Planungsvereinbarung zum barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation Dettum
P3	Bis ca. 2022	Durch die Erweiterung der geplanten Verkehrsstation Wendessen zu einem Kreuzungsbahnhof besteht die betriebliche Möglichkeit, zwischen Wolfenbüttel und Schöppenstedt einen Halbstundentakt zu fahren, was für den Abschnitt Braunschweig-Wolfenbüttel eine Verdichtung auf 3 Züge/h bedeuten würde. Die Maßnahme ist wirtschaftlich zu prüfen.
P4	Bis 2021	Abschluss einer Realisierungsvereinbarung für die barrierefreie Modernisierung der Verkehrsstationen SZ-Immendorf, SZ-Watenstedt und SZ-Lebenstedt
P5	Bis ca.2021	Zur Verbesserung der Anbindung des Raumes nördlich bzw. nordöstlich von Salzgitter-Bad soll die Möglichkeit der Schaffung einer neuen Verkehrsstation zwischen dem Abzw. Salzgitter-Drütte und Salzgitter-Bad als Verknüpfungspunkt mit dem Busnetz und als Anlaufpunkt für P&R geprüft werden.

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

Tabelle E2.1.3/2: Maßnahmen DINSO 1

M1	Bis 2022	Modernisierung der Verkehrsstation Langelsheim
M2	Bis 2022	Erweiterung des Bf Braunschweig-Gliesmarode (3. Gleis) zur Durchbindung der RB44 und/oder RB45.
M3	Bis 2023	Durch den zweigleisigen Ausbau des Bahnhofes Salzgitter-Lebenstedt und die Einbindung der Strecke Abzweig Drütte – Salzgitter-Lebenstedt in das im Sommer 2018 in Betrieb genommene ESTW kann zwischen Braunschweig und Salzgitter-Lebenstedt ein „echter" Halbstundentakt gefahren werden. Durch den von DB Netz für 2022/2023 im Abzweig Drütte vorgesehenen Weichentausch kann die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrtrichtung Braunschweig in diesem Bereich von 40 km/h auf 80 km/h erhöht werden.
M4	Bis 2025	Inbetriebnahme der als wirtschaftlich ermittelten Verkehrsstationen der Stationsoffensive.
M5	Bis 2025	Für die RB82 soll ein verstetigtes Bedienungsangebot unter Beibehaltung einer Verknüpfung mit der RE4 umgesetzt werden.
M6	Bis2025	Zwischen Braunschweig-Leiferde und Salzgitter-Drütte sowie zwischen Braunschweig-Leiferde und Wolfenbüttel soll die signaltechnische Blockeinteilung verdichtet werden.
M7	Bis 2025	Die sich aus dem Nordharzkonzept ergebende Vorzugslösung soll vordringlich umgesetzt werden.

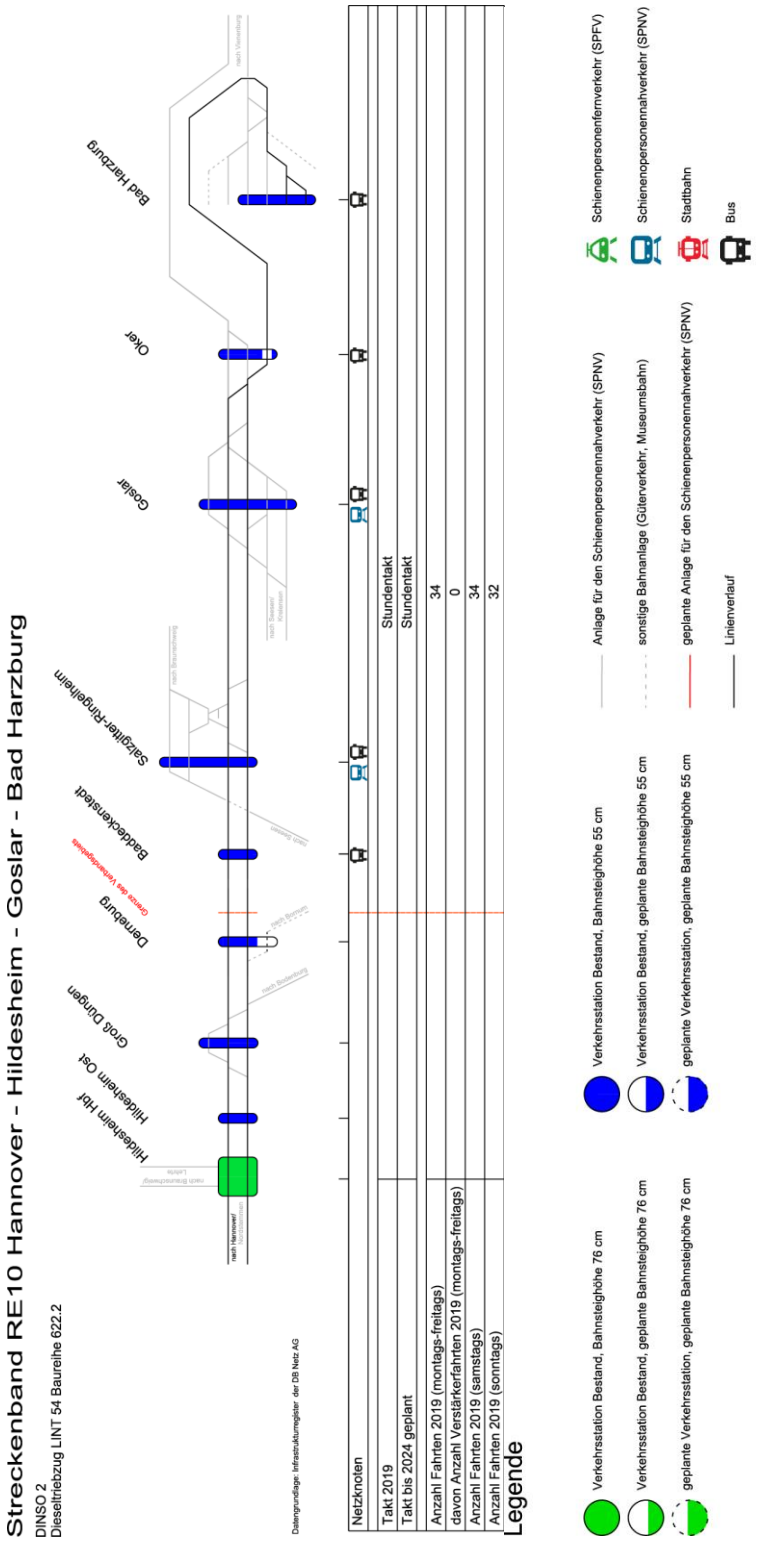
E2.1.4 Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“

Tabelle E2.1.4: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2

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

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

Karte E2.1.4/1: Streckenband RE10

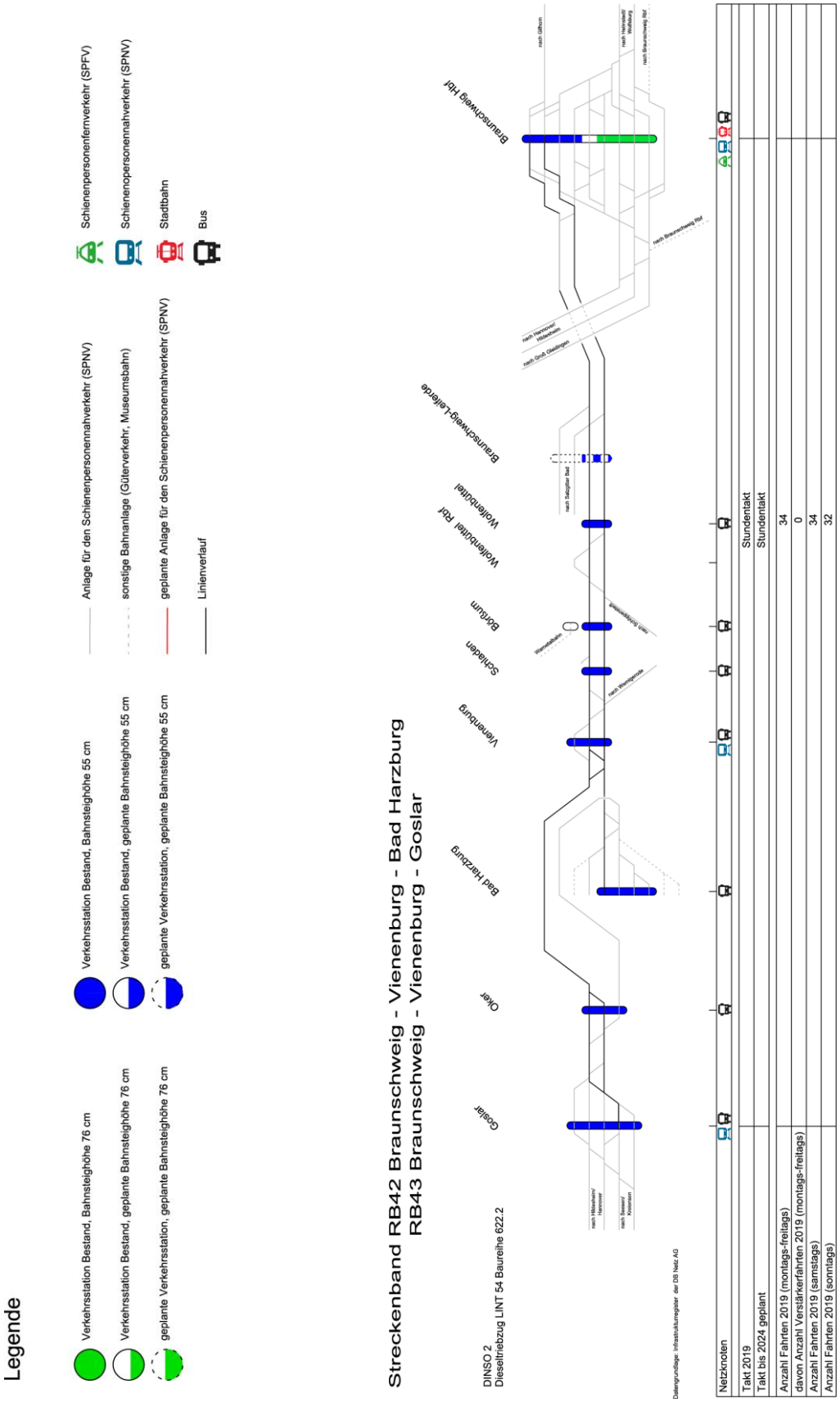


Seit der Betriebsaufnahme im Netz DINSO 2 wird die RE10 im Stundentakt mit Triebwagen vom Typ LINT54 bedient.

Es ist der Wunsch des Regionalverbandes, einen der beiden Haltepunkte Baddeckenstedt oder Derneburg in einen Bahnhof umzuwandeln, um bei außergewöhnlichen Betriebslagen eine zusätzliche Wendemöglichkeit für Züge zwischen den Bahnhöfen Salzgitter-Ringelheim und Groß Düngen zu schaffen.

RB42 Braunschweig – Bad Harzburg
RB43 Braunschweig – Goslar

Karte E2.1.4/2: Streckenband RB42/42



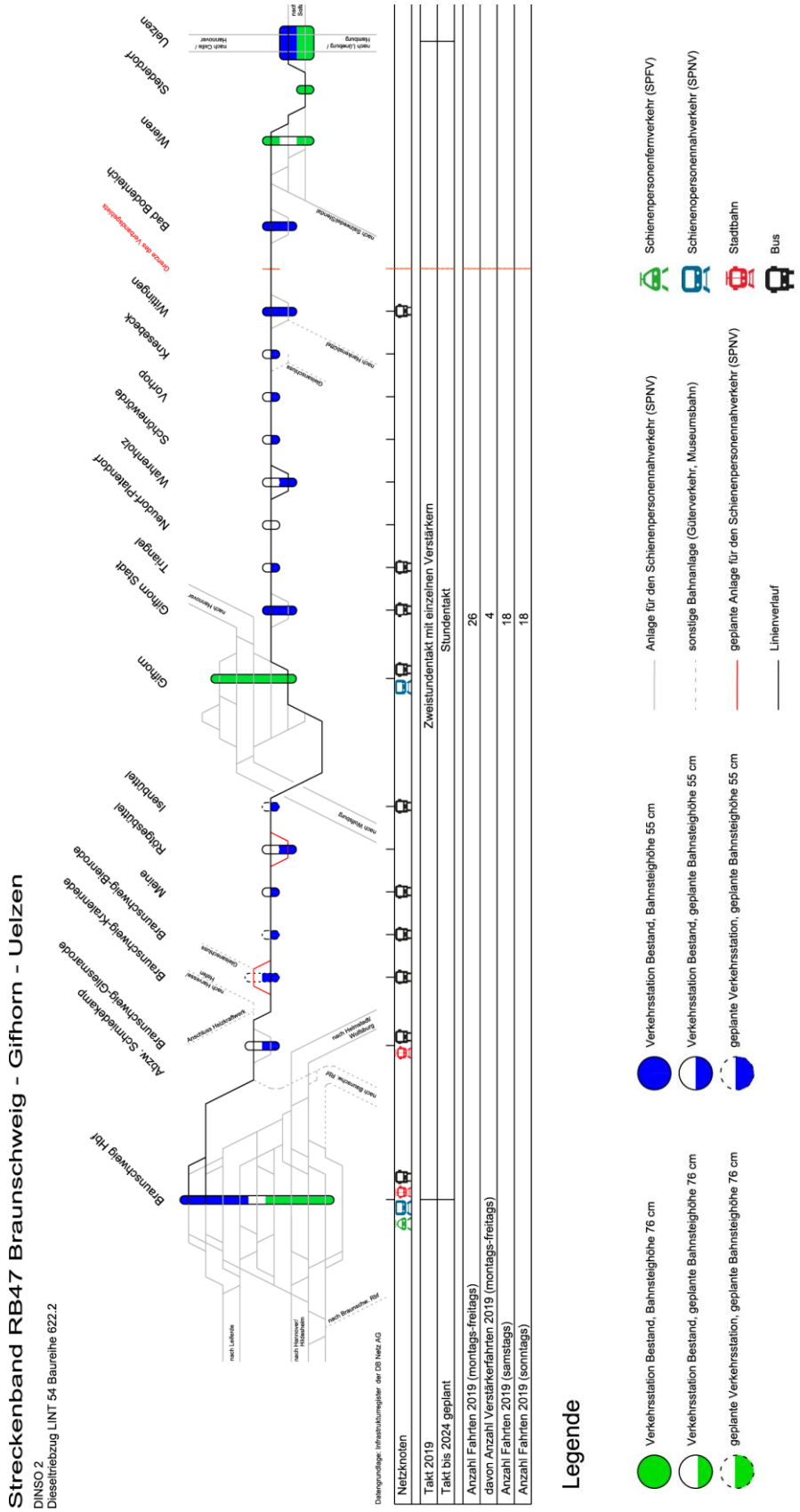
Seit dem 12. Juni 2016 werden die RB42/43 im sog. Flügelungskonzept gefahren. Das bedeutet, dass die Triebwagen des Typs LINT54 der beiden Linien zwischen Braunschweig und Vienenburg zu einer Zugeinheit zusammengekuppelt verkehren. In Vienenburg werden die Zugteile getrennt und im Regelbetrieb fährt der erste Zugteil als RB43 nach Goslar und der zweite Zugteil als RB42 nach Bad Harzburg. In der Gegenrichtung werden die beiden Zugteile in Vienenburg zusammengekuppelt, wobei hier als erstes der Zugteil aus Bad Harzburg in Vienenburg einfährt.

Wegen der Überlagerung der RB43 und der RE4 (Magdeburg/Halle – Werningerode – Vienenburg – Goslar) auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Vienenburg – Goslar ist die RB42/43 verspätungsanfällig.

In diesem Zusammenhang prüft und bewertet der Regionalverband ab 2018 verschiedene Ausbauszenarien im sog. Nordharzkonzept: Dabei wird geprüft, ob der zweigleisige Ausbau des Abschnittes Vienenburg – Oker sinnvoller ist als eine neue Streckenführung der RB43 von Goslar über Salzgitter-Bad nach Braunschweig, wobei letztgenannte Variante ebenfalls größere Aus- und Neubaumaßnahmen bedingt.
Mit Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes (ESTW) Harz-Weser (BA Braunschweig Süd) wird zwischen Abzw. Braunschweig-Leiferde und Vienenburg ein Gleiswechselbetrieb (GWB) bestehen. Es ist der Wunsch des Regionalverbandes, den Nutzen des GWB bei außergewöhnlichen Betriebslagen durch das Umwandeln von einzelnen Haltepunkten in Bahnhöfe zu erhöhen. Das gilt besonders für den Bereich Schladen.

RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen

Karte E2.1.4/3: Streckenband RB47



Die Strecke wird (Stand August 2018) im Zweistundentakt mit einigen wenigen Verstärkerfahrten bedient. Die Realisierung der für einen Stundentakt notwendigen Infrastruktur (Neubau Kreuzungsbahnhof Rötgesbüttel, Verlegung Verkehrsstation Triangel und Modernisierung Kreuzungsbahnhof Wahrenholz) soll ab 2019 erfolgen, sodass die Einführung des Stundentaktes sukzessive ab Dezember 2019 vorgesehen ist.

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

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

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

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

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

Tabelle E2.1.4/1: Prüfaufträge DINSO 2

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

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

Tabelle E2.1.4/2: Maßnahmen DINSO 2

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

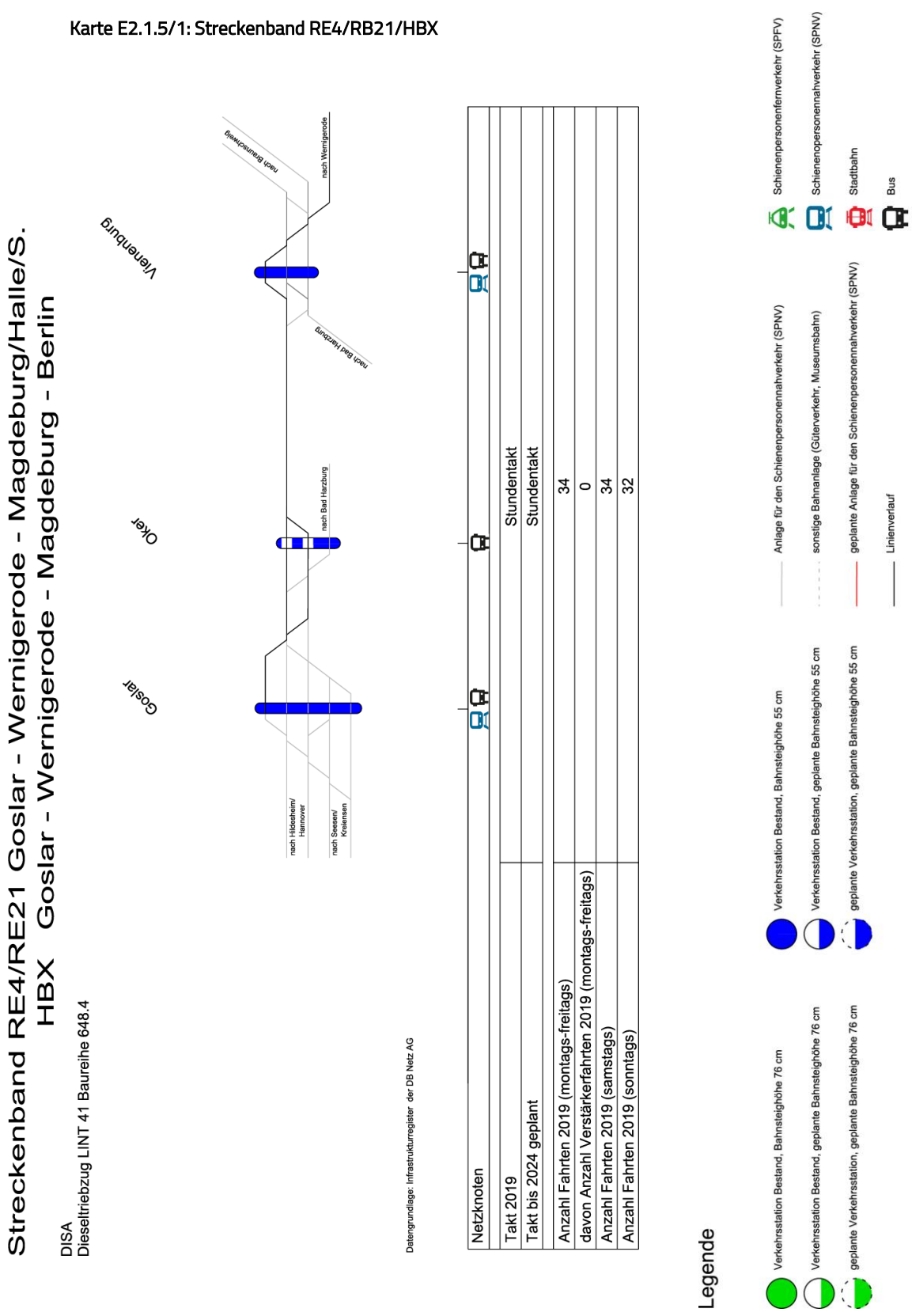
E2.1.5 Dieselnetz Sachsen-Anhalt „DISA“

Tabelle E2.1.5: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Sachsen-Anhalt
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2018 – 12/2032
EVU	abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	**RE4 Goslar – Halberstadt - Halle (Saale)** **RE6 Wolfsburg – Haldensleben – Magdeburg** RE10 Magdeburg – Sangerhausen - Erfurt RE11 Magdeburg – Halberstadt - Thale RE11a Magdeburg – Berlin Ostbahnhof **RE21 Goslar – Halberstadt - Magdeburg** RE24 Halle (Saale) – Halberstadt RE31 Halberstadt – Blankenburg (Harz) **RB35 Wolfsburg – Gardelegen – Stendal** **RB36 Wolfsburg – Haldensleben – Magdeburg** RB41 Magdeburg – Güsten - Aschersleben RB43 Magdeburg – Oschersleben RB44 Halberstadt – Aschersleben RB47 Halle (Saale) – Könnern – Bernburg RB48 Magdeburg – Calbe (Saale) – Nebra – Wangen RB50 Dessau – Güsten – Aschersleben RB77 Naumburg (Saale) – Nebra – Wangen **HBX Goslar – Halberstadt – Magdeburg – Potsdam - Berlin**
Leistungsvolumen	rd. 9,3 Mio. Zug-km, davon rd. 0,4 Mio. Zug-km (4 %) im Verbandsgebiet

RE4/ RE21/ HBX

Karte E2.1.5/1: Streckenband RE4/RB21/HBX



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

Die zweistündlich fahrenden RE4 und RE21 sind zwischen Goslar und Halberstadt zu einem Stundentakt verknüpft und beginnen und enden in Goslar. In Goslar besteht eine stündliche Verknüpfung mit dem RE10 von/nach Hildesheim und Hannover. Weiterhin besteht ein zweistündlicher Übergang auf die RB82 von/nach Kreiensen und Göttingen. In Vienenburg werden die RE4/RE21 mit der RB42/43 von/nach Wolfenbüttel, Braunschweig und Bad Harzburg verknüpft. Im Rahmen der Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz sollen Möglichkeiten geprüft werden, die Umsteigezeiten in Vienenburg zu verringern. Die RE4/21 sind Teil der Bedienungsebene 1 und sollen schnelle Verbindungen ermöglichen.

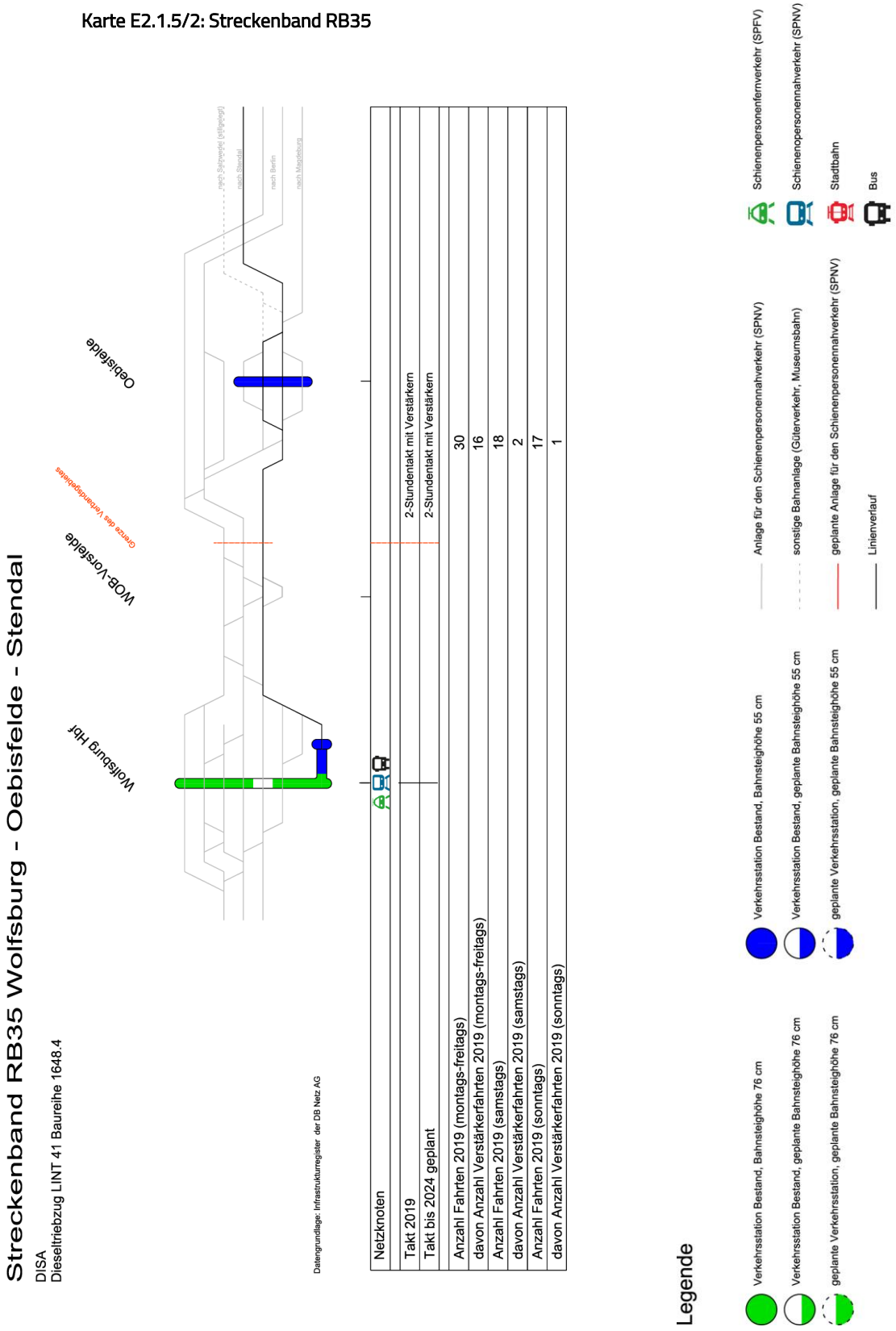
Freitags, feiertags und am Wochenende sind vereinzelte Fahrten des HEX21 von Magdeburg weiter nach Berlin (und in Gegenrichtung aus Berlin) als Harz-Berlin-Express („HBX“) durchgebunden, so dass eine Direktverbindung von Goslar nach Berlin ermöglicht wird. Diese zusätzlichen, zwischen Magdeburg und Berlin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

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

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

RB35

Karte E2.1.5/2: Streckenband RB35

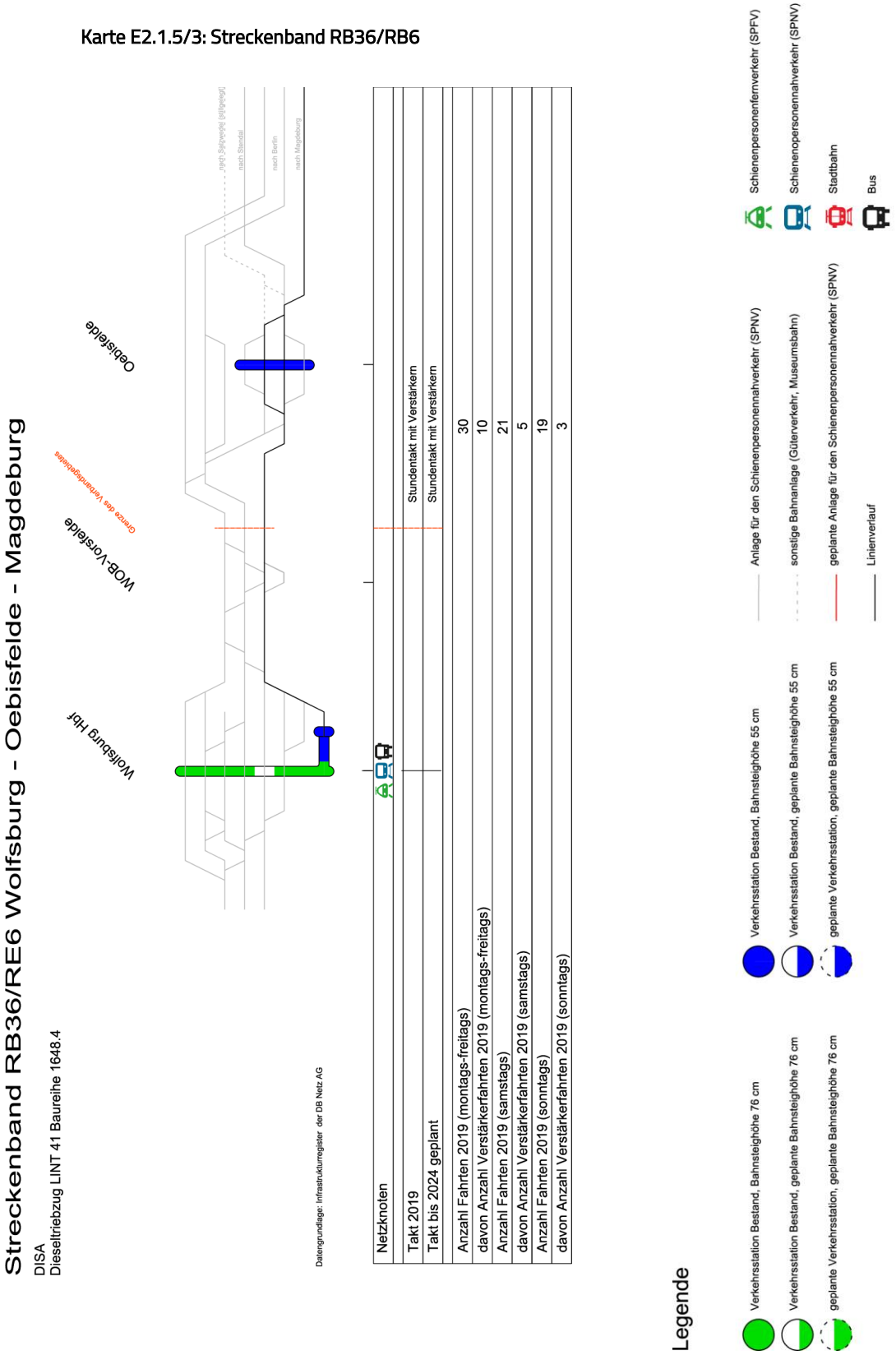


Die RB35 beginnt und endet in Wolfsburg Hbf mit Anschlüssen an den RE30 (Wolfsburg – Hannover) und den RE50 (Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim). Sie fährt Montag bis Freitag im verdichteten Zweistundentakt, Samstag und an Sonn- und Feiertagen im Zweistundentakt. Die RB35 ist Teil der Bedienungsebene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

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

RB36/RB6

Karte E2.1.5/3: Streckenband RB36/RB6



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

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

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

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

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

Tabelle E2.1.5/1: Prüfaufträge DISA

P1	Bis 2020	Untersuchung zu Möglichkeiten der Verlängerung des Laufweges der RE50
P2	Bis 2020	Ausarbeitung des Nordharzkonzeptes
P3	Bis 2023	Untersuchung einer verbesserten Anbindung des Raumes Halberstadt – Wernigerode (betrieblich und/oder infrastrukturell)

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

Tabelle E2.1.5/2: Maßnahmen DISA

M1	Bis 2024	Umsetzung der sich aus dem Nordharzkonzept ergebende Vorzugslösung

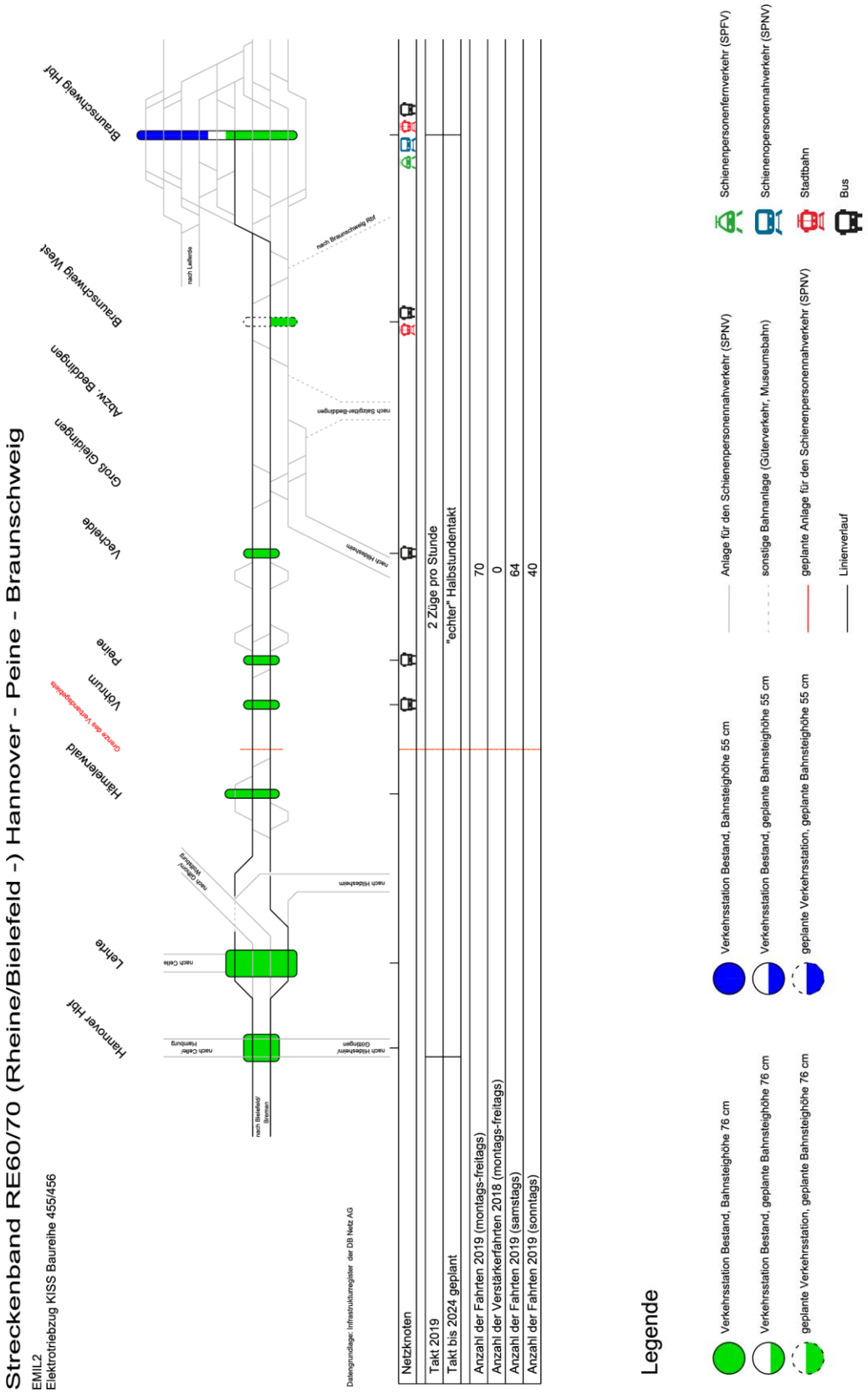
E2.1.6 Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „EMIL“

Tabelle E2.1.6: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes EMIL

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „EMIL“
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2015 – 12/2030
EVU	Westfalenbahn GmbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	**RE60 Braunschweig – Hannover – Rheine** **RE70 Braunschweig – Hannover – Bielefeld**
Leistungsvolumen	rd. 3,7 Mio. Zug-km, davon rd. 0,8 Mio. Zug-km (22 %) im Verbandsgebiet

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

Karte E2.1.6: Streckenband RE60/70



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

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

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

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

Prüfaufträge und Maßnahmen

Derzeit keine Verkehrsbeziehungen zusätzlich bestellt.

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

Tabelle E2.1.6/1: Prüfaufträge EMIL

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

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

Tabelle E2.1.6/2: Maßnahmen EMIL

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

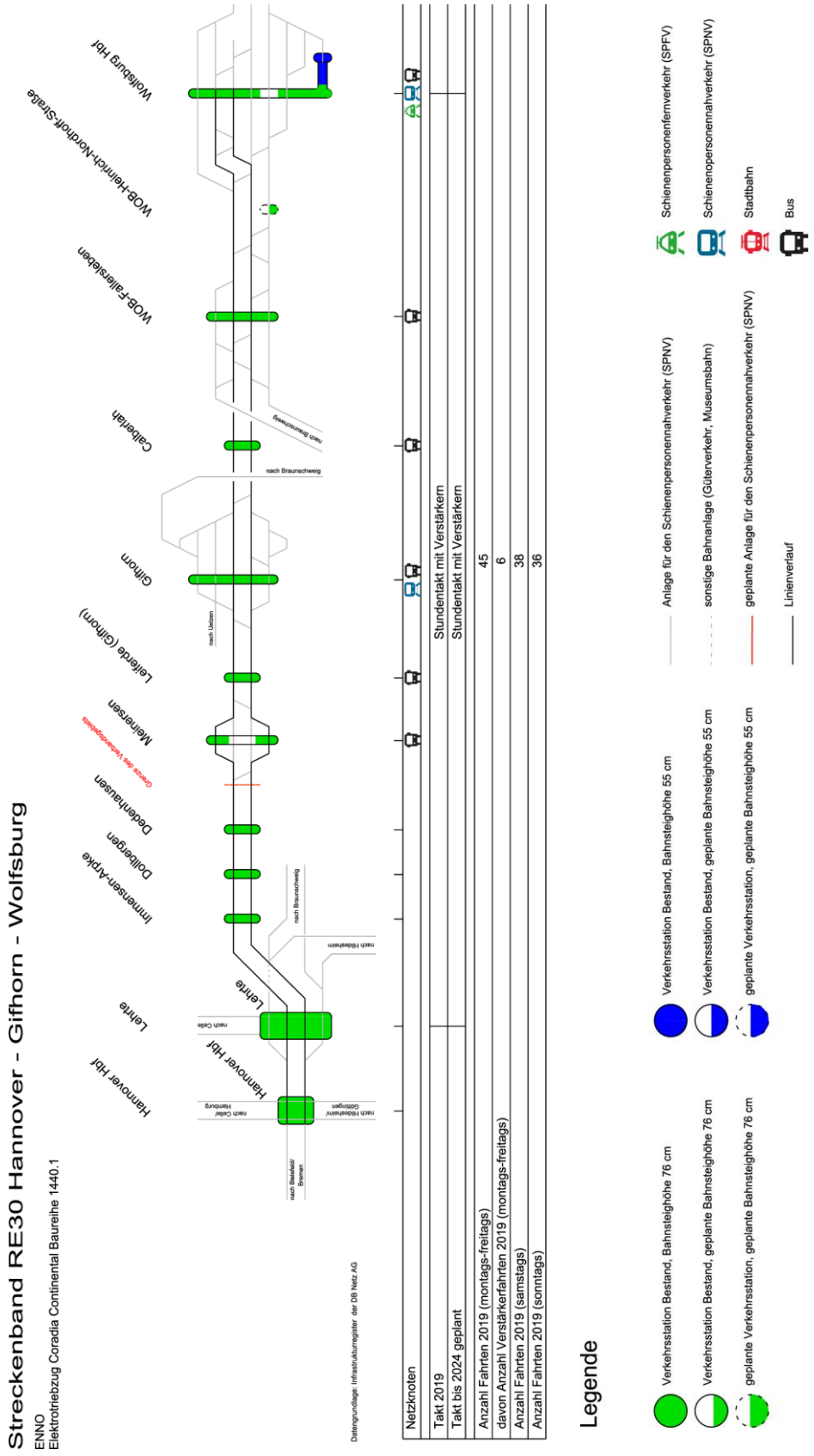
E2.1.7 Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO“

Tabelle E2.1.7: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO“
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	10 Jahre
Beginn/Ende	12/2015 – 12/2025
EVU	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	**RE30 Wolfsburg – Gifhorn – Hannover** **RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim**
Leistungsvolumen	rd. 2,3 Mio. Zug-km, davon rd. 1,5 Mio. Zug-km (65 %) im Verbandsgebiet

RE30 Hannover – Wolfsburg

Karte E2.1.7/1: Streckenband RE30



Seit dem 13. Dezember 2015 verkehrt der RE30 mit 4-teiligen Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental aus dem Fahrzeugpool des Regionalverbandes im Stundentakt zwischen Hannover und Wolfsburg.

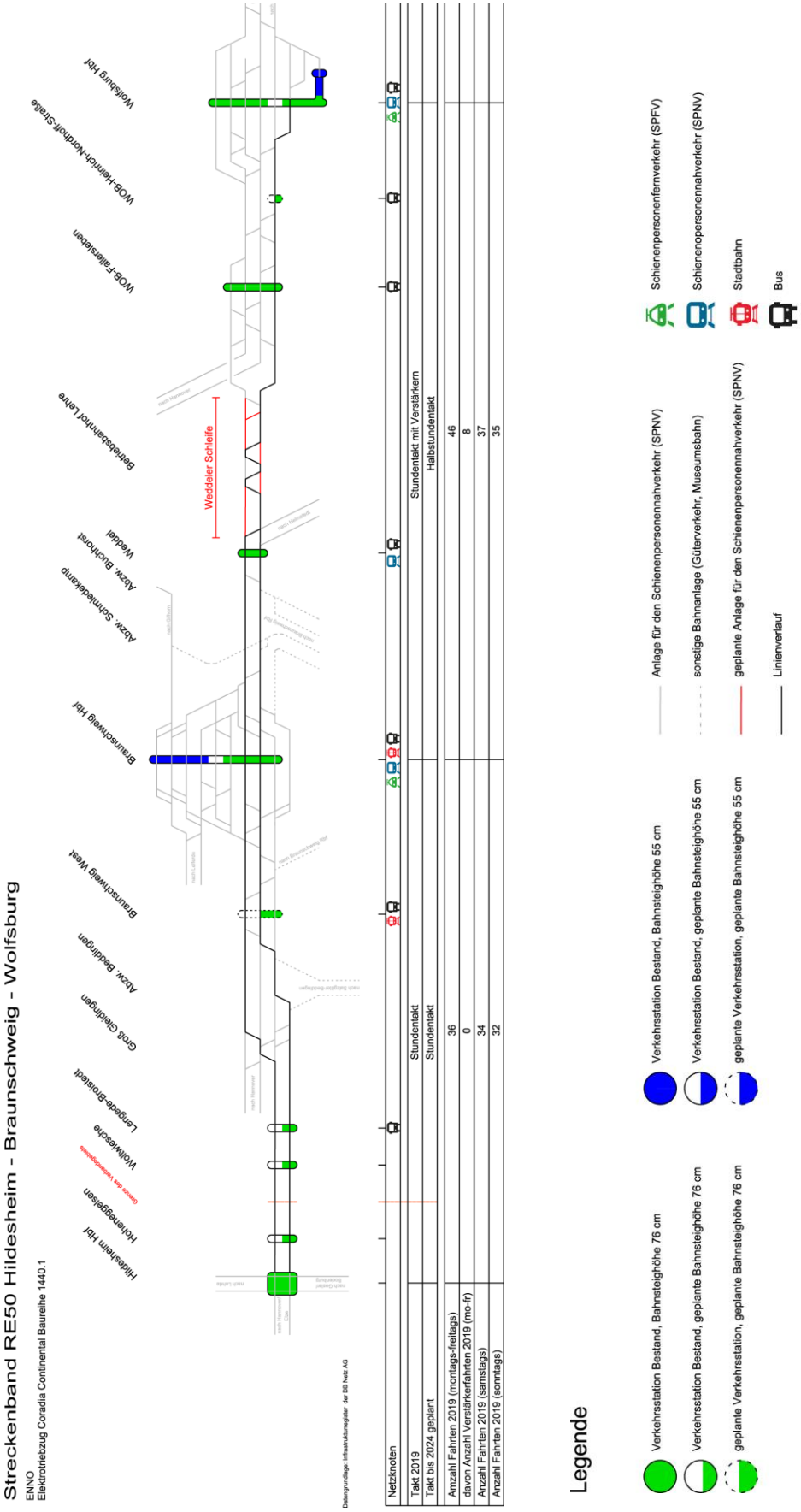
Die Verkehrsstation Meinersen soll barrierefrei modernisiert werden.

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

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

RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg

Karte E2.1.7/2: Streckenband RE50



Seit dem13. Dezember 2015 verkehrt der RE50 mit 4-teiligen Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental aus dem Fahrzeugpool des Regionalverbandes im Stundentakt zwischen Hildesheim und Wolfsburg. In der HVZ werden die in der Regel mit Einzelfahrzeugen verkehrenden Züge in Braunschweig gestärkt, so dass der Streckenabschnitt Braunschweig – Wolfsburg in Doppeltraktion gefahren wird. Jeweils drei Zugpaare verkehren zusätzlich als Verstärker zwischen Braunschweig und Wolfsburg.

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

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

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

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

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

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

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

Tabelle E2.1.7/1: Prüfaufträge ENNO

P1	Bis 2020	Untersuchung zu Möglichkeiten der Verlängerung der Laufwege des RE50

P2	Bis 2020	Untersuchung zu Möglichkeiten der Schaffung eines zusätzlichen Verkehrshaltes im Bereich der Gemeinde Lehre
P3	Bis 2022	Untersuchung zu möglichen Verbesserung der Verkehrsbeziehung Helmstedt – Wolfsburg
P4	Bis 2022	Untersuchung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines Halbstundentaktes zwischen Hildesheim und Braunschweig

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

Tabelle E2.1.7/2: Maßnahmen ENNO

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

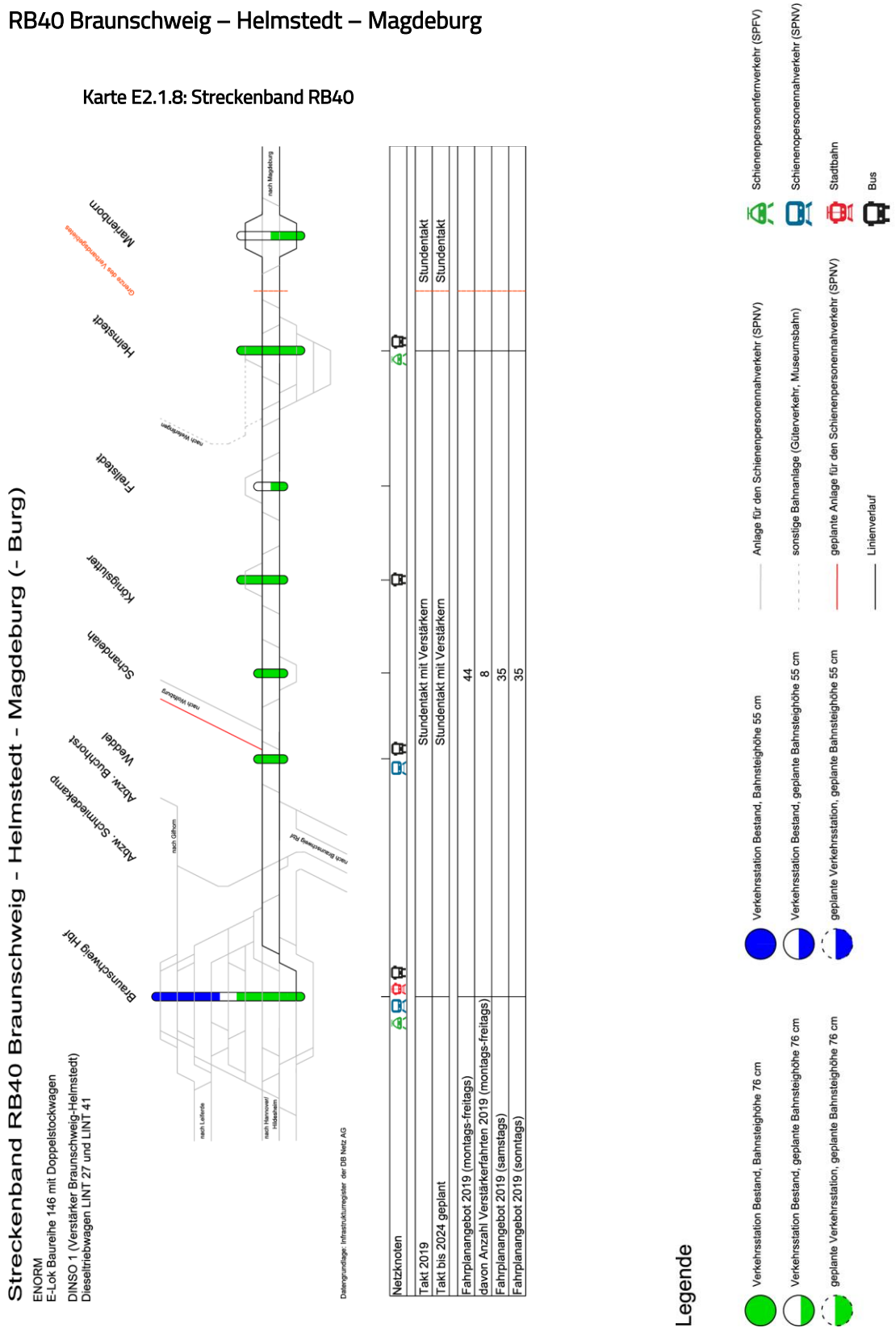
E2.1.8 Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM“

Tabelle E2.1.8: Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord Magdeburg „ENORM“
Vertragsart	Mischvertrag (80% Bruttovertrag, 20% Nettovertrag)
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2013 – 12/2028
EVU	DB Regio AG, Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen-Anhalt
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	S1 Schönebeck – Bad Salzelmen – Zielitz – Stendal – Wittenberge RE20 Magdeburg – Stendal – Salzwedel – Uelzen RE30 Magdeburg – Halle (– Naumburg) RB32 Stendal – Salzwedel **RB40 Braunschweig – Magdeburg – Burg – Genthin**
Leistungsvolumen	rd. 6,3 Mio. Zug-km, davon rd. 0,5 Mio. Zug-km (8 %) im Verbandsgebiet

RB40 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg

Karte E2.1.8: Streckenband RB40



Seit dem 08. Dezember 2013 verkehrt die RB40 mit aus Elektrolokomotiven und Doppelstockwagen gebildeten Zugeinheiten im Stundentakt zwischen Braunschweig und Magdeburg. Der Stundentakt wird zwischen Braunschweig und Helmstedt in der HVZ mit Dieseltriebwagen aus dem DINSO 1 verstärkt.

Die Verkehrsstation Schandelah soll barrierefrei modernisiert werden.

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

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

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- Perspektivisch: Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Helmstedt

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

Tabelle E2.1.8/1: Prüfauftrag ENORM

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

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

Tabelle E2.1.8/2: Maßnahmen ENORM

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

E2.2 RegioBus-Angebote

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

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

Auf Grundlage der regionalen Verkehrsbeziehungen und der Prognose der Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Kapitel C6 wurde das Mindestbedienungsangebot aus Kapitel D2.2 für die einzelnen RegioBus-Linien differenzierter festgelegt. Um dem Netzgedanken zu entsprechen und dem Fahrgast eine durchgehende Wegekette zu ermöglichen, wird das tatsächliche Bedienungsangebot bei Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten der Bedienungsebene 1 dichter sein als hier beschrieben.

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

Tabelle E2.2: RegioBusse-Linien

Linie	VU	Verlauf
100	VLG	Gifhorn – Kästorf – Wesendorf
120	BBG	Wittingen – Hankensbüttel
140	BBG	Gifhorn – Meinersen – Ahnsen/Ohof
160	OHG	Wolfsburg – Wendschott – Rühen – Brome
170	VLG	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn
180	VLG	Wolfsburg – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn
230	WVG	Wolfsburg – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – Braunschweig
360	KVG	Wolfsburg – Neindorf – Königslutter

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

E2.3 Verknüpfungen

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

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

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

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

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

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

E3 ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen

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

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

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

Von wesentlicher Bedeutung ist die Änderung des PBefG zum 01.01.2013: Durch die sogenannte Vorabbekanntmachung gem. §13 Abs. 2a kann der Aufgabenträger die Anforderungen an das Verkehrsangebot detailliert (Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum, Abstimmung der Fahrpläne, Barrierefreiheit) beschreiben. Wenn ein beantragter Verkehr der Vorabbekanntmachung nicht entspricht, ist der Antrag abzulehnen, wenn der Aufgabenträger nicht sein Einverneh-

men zu den beantragten Änderungen gegenüber der Genehmigungsbehörde erteilt. Ohne die detaillierte Vorabbekanntmachung liegt die Entscheidung über den Antrag und evtl. Abweichungen allein im Ermessen der Genehmigungsbehörde.

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

Die Einführung der Teilnetze erfolgte mit dem Nahverkehrsplan 2008 (NVP 2008). Ein wesentlicher Teil der Teilnetze wurde bereits umgesetzt, d. h., die Genehmigungen wurden gebündelt erteilt. In einigen Bereichen sind Änderungen bei der Teilnetzbildung erforderlich, weil sich zwischenzeitlich materielle Voraussetzungen geändert haben und im Einzelfall die verkehrlichen Zuordnungen anders beurteilt werden als zuvor. Außerdem erfordern Direktvergaben an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 z. T. andere Abgrenzungen der von einer Direktvergabe betroffenen Buslinien.

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

Allgemeine Aussagen zum Mindestbedienungsumfang auf regionalen und lokalen Buslinien erfolgen nicht bei den Teilnetzen, sondern in den Kapiteln D2.2 und D3.

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

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

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

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

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

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

Grundsätzliche Aspekte zur Bildung von Teilnetzen

Im Rahmen dieses NVP werden Teilnetze für den Bereich des über das Personenbeförderungsrecht (PBefG) konzessionierten ÖSPV gebildet. Damit wird die Entwicklung der früheren NVP fortgesetzt.

Rechtsgrundlage und Begriffsbestimmung

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

Dadurch besteht nunmehr die Möglichkeit, dass verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können.

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

Zweck der Teilnetze

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

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

Kriterien zur Bildung von Teilnetzen

<u>Bildung verkehrlicher Einheiten („Netz")</u>

Es sollte eine enge verkehrliche Verflechtung zwischen den Linien eines Teilnetzes herrschen. Hier spielen Aspekte einer integrierten Verkehrsbeziehung, Mobilitätsbedürfnisse zwischen Ausgangs- und Zielpunkten, die nicht an ein und derselben Linie liegen und daher ein Umsteigen erforderlich machen sowie Anschlussbeziehungen und Anschlusssicherung eine wesentliche Rolle. Diesem funktionalen Zusammenhang kommt insbesondere in städtischen Netzen (Stadtverkehre) eine wesentliche Bedeutung zu. Unter verkehrsplanerischen Aspekten ist aber auch das regionale ÖPNV-

Angebot mit Hauptlinien auf den starken Verkehrsachsen sowie Zu- und Abbringerlinien für die Erschließung in der Fläche sehr sinnvoll.

Bildung betrieblicher Einheiten („Betrieb")

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

Bildung wirtschaftlicher Einheiten („Wirtschaftlichkeit")

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

Berücksichtigung mittelständischer Interessen („Wettbewerb")

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

Folgende Kenngrößen sind als Orientierung verwendet worden:

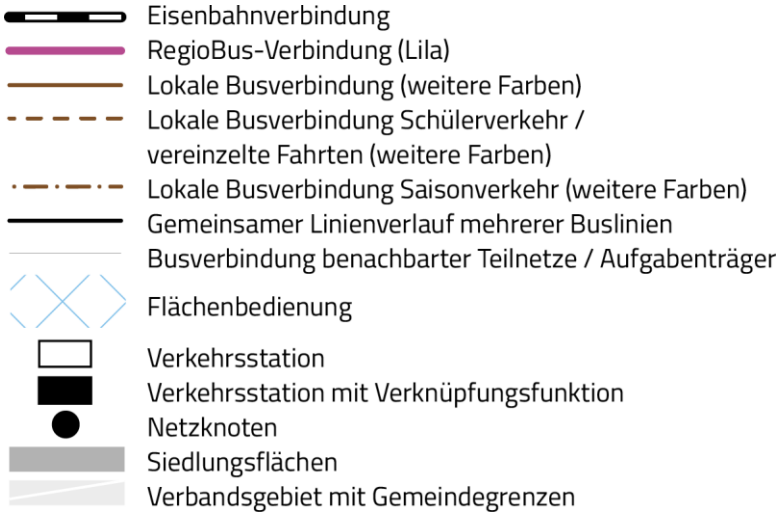
- Für einen effektiven Fahrzeugumlauf sollte ein Teilnetz in der Regel **mindestens** 15 – 20 Fahrzeuge umfassen. In großstädtischen Bereichen liegt dieser Wert deutlich höher.
- Für den wirtschaftlichen Betrieb innerhalb eines Teilnetzes ist eine jährliche durchschnittliche Fahrleistung von **mindestens**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

Zeitliche Staffelung der Teilnetze

Die Umsetzung von Teilnetzen durch die Vergabe der Genehmigungen für gebündelte Linien erfordert eine Vereinheitlichung der Genehmigungslaufzeiten im Teilnetz. Auslaufende Genehmigungen werden nur bis zu dem Zeitpunkt verlängert, zu dem die am längsten laufende Genehmigung innerhalb des Teilnetzes endet. Die Unternehmen haben in der Vergangenheit bei der Teilnetzbildung mitgewirkt. Im Einzelfall zeigt sich, dass die Teilnetze angepasst werden müssen. Das wird mit der Neuaufstellung dieses NVP umgesetzt. Auf der Grundlage der beschriebenen Kriterien und Randbedingungen wird das Verbandsgebiet in Teilnetze untergliedert. In den nachfolgenden Unterkapiteln sind die Teilnetze des Großraum Braunschweigs mit den jeweiligen Prüfaufträgen aufgezeigt. Die Datengrundlage für die Tabellen bilden die Fahrpläne, die ab Fahrplanwechsel am 09.12.2018 (Fahrplan 2019) gelten. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass bei jedem Teilnetz das geforderte Mindestangebot aus den Kapiteln D2.2 und D3 mit dem tatsächlichen Angebot zu überprüfen ist.

Aus Platzgründen wird die Legende der nachfolgenden Teilnetzkarten nur einmal dargestellt

Abbildung E3: Legende zu den Teilnetzen



E3.1 Teilnetz 10 Gifhorn

Karte E3.1: Teilnetz 10 Gifhorn

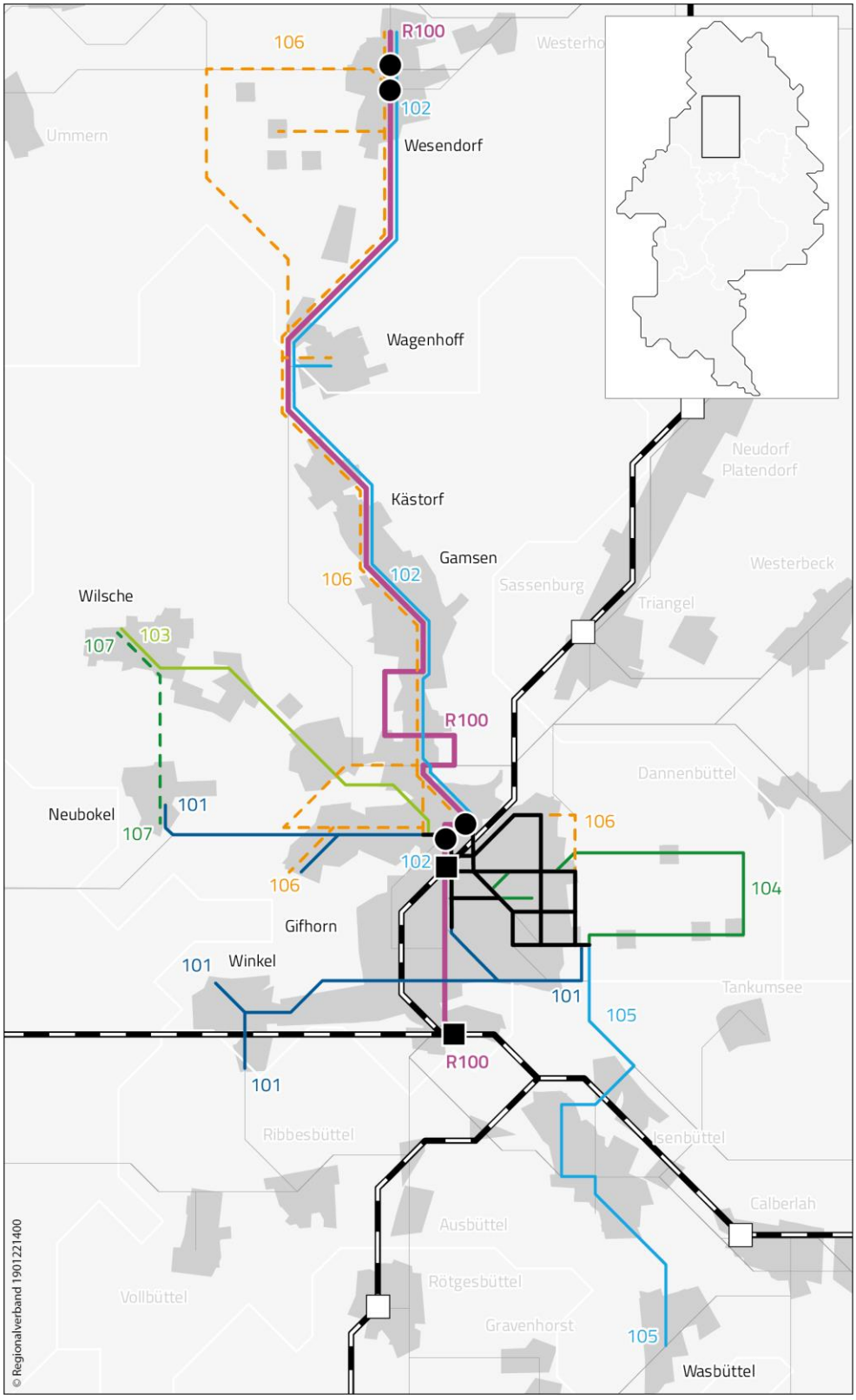


Tabelle E3.1/1: Genehmigte Linien Teilnetz 10

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

Tabelle E3.1/2: Netzknoten Teilnetz 10

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

Das Teilnetz umfasst den Stadtverkehr Gifhorn mit den Buslinien 101 bis 106 und die RegioBus-Linie 100. Die RegioBus-Linie 100 und die Linie 102 stellen eine direkte Verbindung von Wesendorf nach Gifhorn sicher. Durch eine Überlagerung der RegioBus-Linie 100 mit der Linie 102 werden von

Montag bis Freitag und sonnabends bis ca. 14:00 Uhr zwei Fahrten pro Stunde angeboten. Samstags ab 14:00 Uhr und am Sonntag besteht auf der RegioBus-Linie 100 ein Stundentakt. Dieser Angebotsumfang ist wie das übrige Angebot als Mindestangebot zu sichern.

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

P10.1 Durch die Überlagerung der Fahrten auf der RegioBus-Linie 100 und der Linie 102 sind je nach Zeitlage die Anschlüsse in Wesendorf an die Linien 137 (TN 11) aus Richtung Wittingen und der Linie 135 (TN 11) aus Richtung Hankensbüttel sicher zu stellen, damit die Verknüpfung nach Gifhorn erhalten bleibt. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in Richtung Braunschweig.

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

Ausweitung der RegioBus-Linien 170 und 180

Zum Dezember 2016 wurde das Angebot auf der RegioBus-Linie 170 erheblich ausgeweitet. Sie verkehrt montags bis freitags von 6-19 Uhr im Halbstundentakt und am Tagesrand im Stundentakt. Am Wochenende besteht ein durchgängiger Stundentakt. Eine detaillierte Beschreibung der Angebotsausweitung findet sich in den Teilnetzen 16 und 17.

Parallel zur Linie 170 wurde auch das Angebot der Linie 180, welche von Gifhorn über Isenbüttel, Calberlah, Sülfeld und Fallersleben nach Wolfsburg verkehrt, erheblich ausgeweitet. Im Rahmen dieser Leistungsmehrung erhielt sie eine Aufwertung zur RegioBus-Linie. Die Linie fährt montags bis freitags von 6-19 Uhr im Halbstundentakt und in den Tagesrandzeiten im Stundentakt. Am Wochenende besteht ein durchgängiger Stundentakt. Eine detaillierte Beschreibung der Angebotsausweitung findet sich im Teilnetz 16. Im Zuge der Verbesserung wurden in den Stadtbereichen Gifhorn und Wolfsburg der Linienweg teilweise geändert. Um das Gewerbegebiet Heidland besser zu erschließen, verkehrt montags bis freitags von 6-20 Uhr jede zweite Fahrt über die Alfred-Bessler-

Straße sowie über die Winkeler Straße zum Bahnhof Stadt und im weiteren Verlauf zur Endhaltestelle Gifhorn Gesundheitsamt.

Verlegung des zentralen Umsteigepunktes Steinweg zum Bahnhof Gifhorn Stadt

Die Stadt Gifhorn strebt an, den zentralen Umsteigepunkt Gifhorn Steinweg zum Bahnhof Gifhorn Stadt zu verlegen. Derzeit wird das Bahnhofsumfeld komplett modernisiert und umgebaut, sodass für Busverkehre deutlich mehr Kapazitäten entstehen. Zusätzlich entstehen neue Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen. Alle Bahnsteige wurden bereits barrierefrei erneuert.

P10.2 Bei einer Verlegung des zentralen Verknüpfungspunktes Steinweg müssen die lokalen und regionalen Busverkehre im großen Umfang angepasst werden. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfung mit der RB47.

P10.3 Im Rahmen der Verlegung des Umsteigepunktes soll geprüft werden, ob die Einrichtung einer Verkaufsstelle der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH möglich ist.

Prüfaufträge

Tabelle E3.1/3: Prüfaufträge Teilnetz 10

P10.1	Sicherstellung der Anschlüsse der RegioBus-Linie 100 und Linie 102 mit den Linien 137 und 135 in Wesendorf
P10.2	Anpassung der Busverkehre im Falle einer Verlegung des Rendezvouspunktes Steinweg zum Bahnhof Gifhorn Stadt
P10.3	Prüfung der Einrichtung einer VLG-Verkaufsstelle am Bahnhof Gifhorn Stadt

Stadt Gifhorn Einwohnerzahl (Stand 01.07.2015)

Tabelle E3.1/4: Einwohnerzahl Teilnetz 10

Gifhorn-Stadt	30.273
Gamsen	5.087
Kästorf	3.119
Neubokel	949
Wilsche	1.961
Winkel	907
gesamt	**42.296**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.1/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 10

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	176	9.007	9.183
Isenbüttel	495	8.173	8.668
Braunschweig	166	7.330	7.496
Sassenburg	664	5.728	6.392
Meinersen	285	5.437	5.722
Wesendorf	179	5.045	5.224
Papenteich	192	3.237	3.429
Boldecker Land	19	859	878
Hannover	167	515	682
Salzgitter	10	582	592
Hankensbüttel	10	568	578
Wittingen	35	541	576

Samtgemeinde Isenbüttel s. Teilnetz 16

Samtgemeinde Wesendorf s. Teilnetz 11

E3.2 Teilnetz 11 Wesendorf

Karte E3.2: Teilnetz 11 Wesendorf

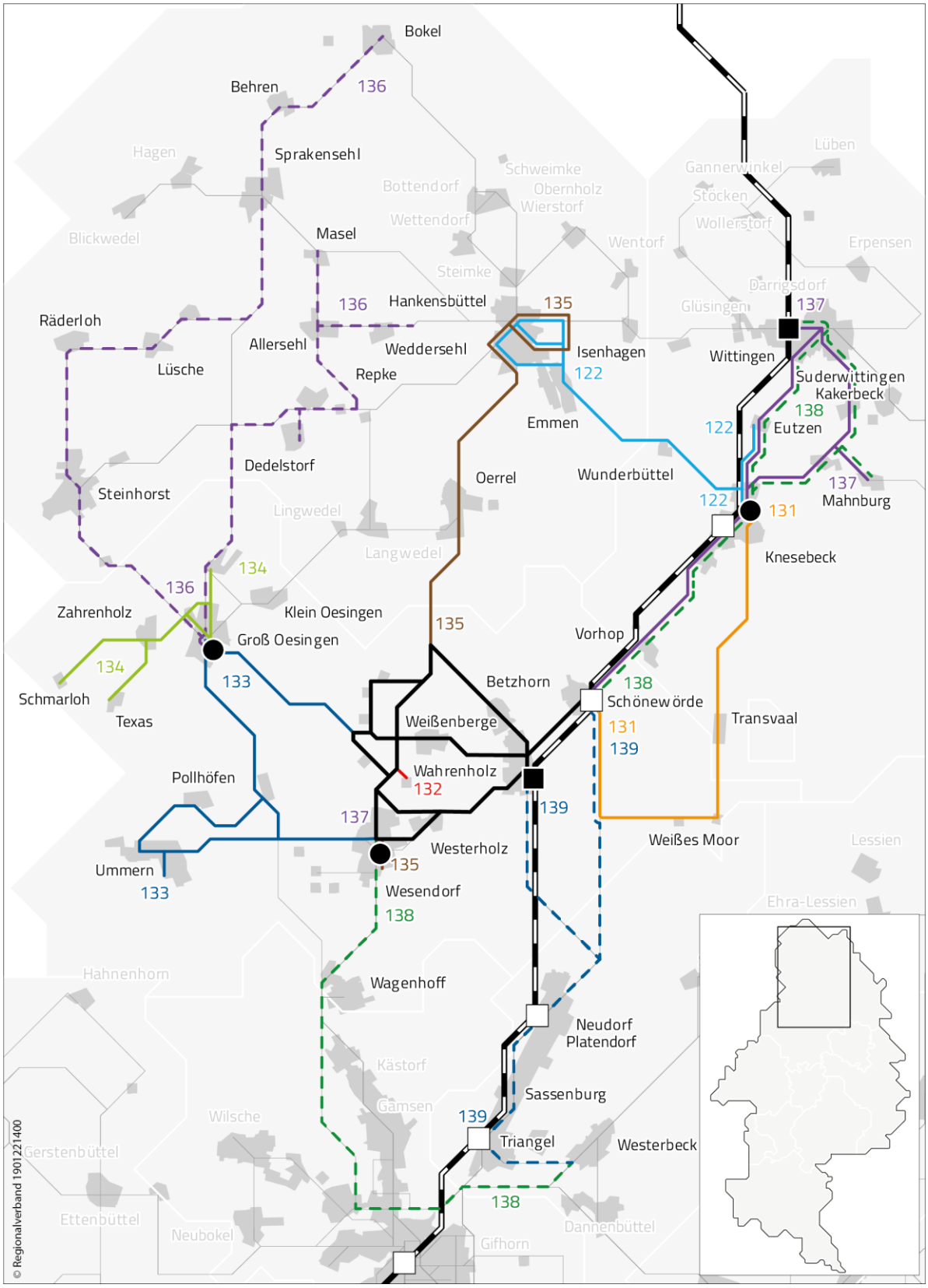


Tabelle E3.2/1: Genehmigte Linien Teilnetz 11

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

Tabelle E3.2/2: Netzknoten Teilnetz 11

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

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

P11.1 Durch die Überlagerung der Fahrten auf der RegioBus-Linie 100 und der Linie 102 sind je nach Zeitlage die Anschlüsse in Wesendorf an die teilregionale Linie 137 in/aus Richtung Wittingen und an die Linie 135 in/aus Richtung Hankensbüttel sicher zu stellen, damit die Verknüpfung nach Gifhorn

erhalten bleibt. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in Richtung Braunschweig.

Umgestaltung der Bushaltestelle am Bahnhof Wahrenholz

P11.2 Die Umgestaltung der Bushaltestelle sieht eine Nord- sowie Süd/West-Erschließung vor. Ziel ist die Einrichtung von zwei Bushaltestellen, sodass Fahrgäste unabhängig vom Wohnort zeitnah zum und vom Zug befördert werden können. Erste Überlegungen sehen eine Mitbedienung der Linie 137 vor. Des Weiteren könnte die RegioBus-Linie 100 über Wesendorf hinaus bis zum Bahnhof Wahrenholz verlängert werden. Eine Erschließung durch weitere Linien ist ebenfalls denkbar.

Prüfaufträge

Tabelle E3.2/3: Prüfaufträge Teilnetz 11

P11.1	Sicherstellung der Anschlüsse der RegioBus-Linie 100 und Linie 102 mit 137 und 135 in Wesendorf
P11.2	Entwicklung Neukonzept Bahnhof Wahrenholz

Samtgemeinde Wesendorf Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)

Tabelle E3.2/4: Einwohnerzahlen Teilnetz 11

Betzhorn	643
Groß Oesingen	1.483
Klein Oesingen	90
Mahrenholz	79
Pollhöfen	218
Schönewörde	894
Teichgut	155
Ummern	1.360
Wagenhoff	1.168
Wahrenholz	2.243
Weißen Berge	513
Weißes Moor	99
Wesendorf	4.551
Westerholz	553
Zahrenholz	259
gesamt	**14.308**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.2/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 11

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	207	5.312	5.519
Wolfsburg	21	1.840	1.861
Wittingen	101	1.107	1.208
Hankensbüttel	35	1.144	1.179
Braunschweig	23	721	744

Samtgemeinde Hankensbüttel s. Teilnetz 12

Stadt Wittingen s. Teilnetz 12

E3.3 Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel

Karte E3.3: Teilnetz 12 Wittingen - Hankensbüttel

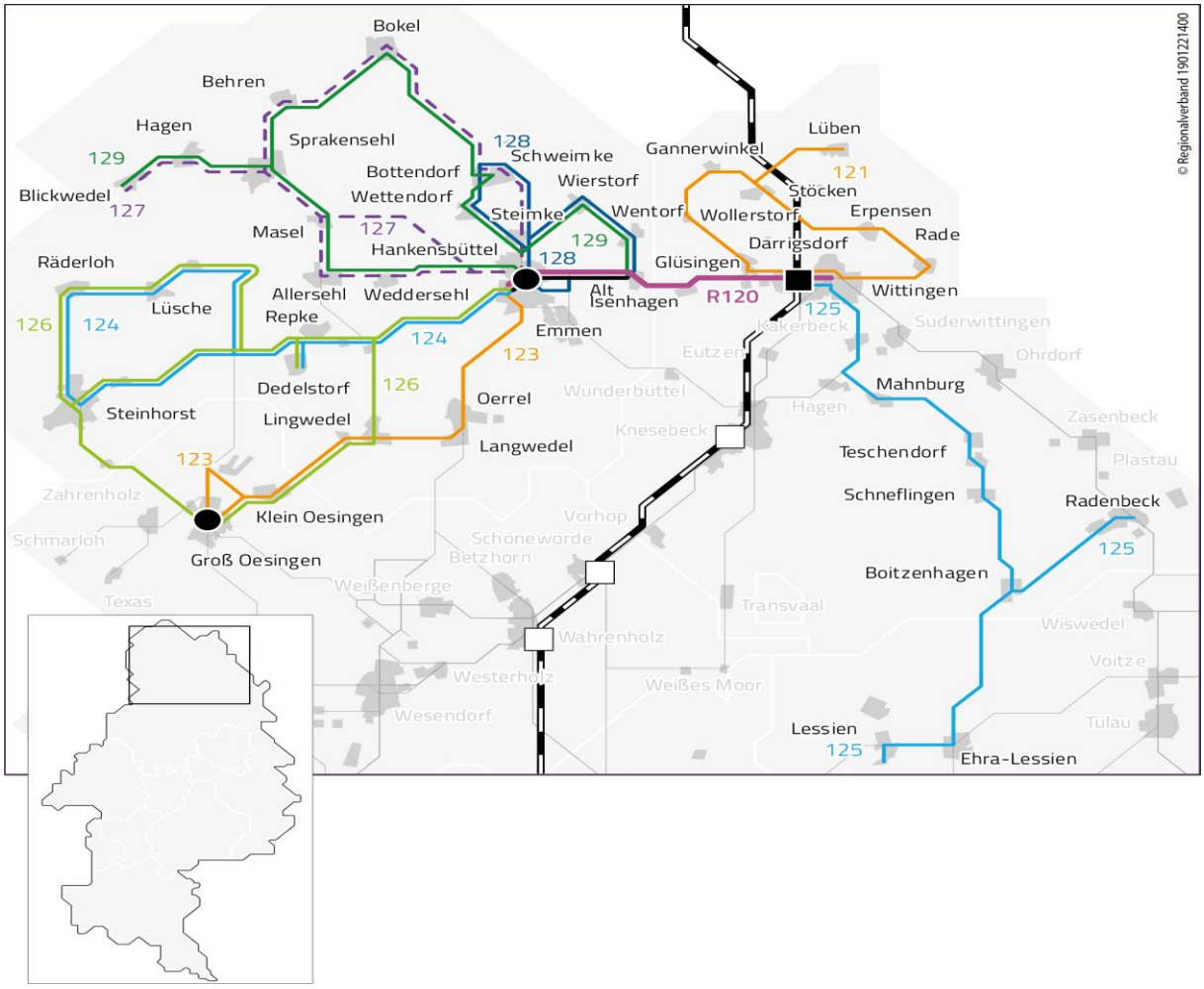


Tabelle E3.3/1: Genehmigte Linien Teilnetz 12

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
BBG	120	Wittingen - Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	121	Wittingen - Stöcken - Wittingen	13.07.2023
BBG	123	Groß Oesingen - Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	124	Steinhorst - Dedelstorf - Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	125	Wittingen - Ehra - Lessien	13.07.2023
BBG	126	Hankensbüttel - Groß Oesingen - Steinhorst - Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	127	Bokel - Sprakensehl - Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	128	Schweimke - Steimke - Hankensbüttel	13.07.2023
BBG	129	Hankensbüttel - Sprakensehl - Bokel - Steimke - Hankensbüttel	13.07.2023

Tabelle E3.3/2: Netzknoten Teilnetz 12

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

Dem Teilnetz 12 sind zusammenhängende Linien der Samtgemeinde Hankensbüttel und der Stadt Wittingen zugeordnet. Durch die Vergabe der Linien innerhalb eines Netzes wird sichergestellt, dass
P12.1 die Verkehrsbeziehungen im Schülerverkehr besser organisiert werden können.

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

P12.2 Auf der RB47 ist die Einführung eines Stundentaktes zwischen Braunschweig bzw. Gifhorn und Uelzen geplant. Bei Umsetzung sollte das Fahrtenangebot auf der RegioBus-Linie 120 entsprechend angepasst werden.

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

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

Die Linie 163 (TN 14) bedient die Relation (Zicherie) – Brome – Wittingen und stellt Anschlüsse an

P12.3 die RegioBus-Linie 160 aus Wolfsburg an der Haltestelle Brome, Schule her. Diese Verknüpfung ist erforderlich, um die Verbindung Wolfsburg – Wittingen zu sichern.

Seit dem 01.07.2016 verkehrt in der Samtgemeinde Wesendorf und der Gemeinde Steinhorst von Montag bis Freitag ein Bürgerbus des Bürgerbusvereins Isenhagener Land e. V. Im Januar 2018 wurde der Fahrplan betriebswirtschaftlich angepasst, sodass ausgewählte Haltestellen nur noch auf Abruf bedient werden.

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

P12.4 Grundsätzlich könnte im Teilnetz 12 über ein flächendeckendes Anrufbussystem nachgedacht werden. Die ländliche Struktur sowie der Bevölkerungsrückgang im nördlichen Teil des Landkreises Gifhorn bekräftigen diesen Ansatz. Erfahrungswerte könnten hierbei aus dem benachbarten Altmarkkreis Salzwedel gewonnen werden, in dem bereits ein derartiges System besteht.

P12.5 Das Otterzentrum Hankensbüttel ist derzeit nicht optimal an den ÖPNV angeschlossen. Es sollte geprüft werden, ob eine Haltestelle direkt am Otterzentrum eingerichtet werden kann.

Prüfaufträge

Tabelle E3.3/3: Prüfaufträge Teilnetz 12

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

Stadt Wittingen Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Tabelle E3.3/4: Einwohnerzahl Teilnetz 12

Boitzenhagen	244	Plastau	43
Darrigsdorf	240	Rade	150
Erpensen	178	Radenbeck	555
Eutzen	81	Schneflingen	152
Gannerwinkel	117	Stöcken	259
Glüsingen	218	Suderwittingen	137
Hagen	114	Teschendorf	109
Kakerbeck	97	Vorhop (einschl. Transvaal)	506
Knesebeck	2.612	Wittingen	4.693
Küstorf	69	Wollerstorf	32
Lüben	103	Wunderbüttel	114
Mahnburg	93	Zasenbeck	322
Ohrdorf	416	**gesamt**	**11.654**

Samtgemeinde Hankensbüttel Einwohnerzahl (Stand 01.07.2015)

Allersehl	128	Masel	98
Alt-Isenhagen	50	Oerrel	456
Behren	153	Räderloh	114
Blickwedel	67	Repke	151
Bokel	349	Schweimke	214
Bottendorf	65	Sprakensehl	447
Dedelstorf	106	Steimke	241
Emmen	850	Steinhorst	1.065
Hagen	124	Weddersehl	93
Hankensbüttel	3.503	Wentorf	115
Langwedel	231	Wettendorf	144
Lingwedel	101	Wierstorf	118
Lüsche	107	**gesamt**	**9.090**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Wittingen

Tabelle E3.3/4: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 12

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Hankensbüttel	424	2.020	2.444
Wolfsburg	103	1.889	1.992
Wesendorf	103	1.116	1.219
Brome	21	771	792
Gifhorn	28	519	547

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Hankensbüttel

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wittingen	435	1.978	2.413
Wesendorf	36	1.193	1.229
Wolfsburg	12	576	588
Uelzen	15	527	542
Gifhorn	11	528	539

Samtgemeinde Brome s. Teilnetz 14

Samtgemeinde Wesendorf s. Teilnetz 11

E3.4 Teilnetz 13 Meinersen

Karte E3.4: Teilnetz 13 Meinersen

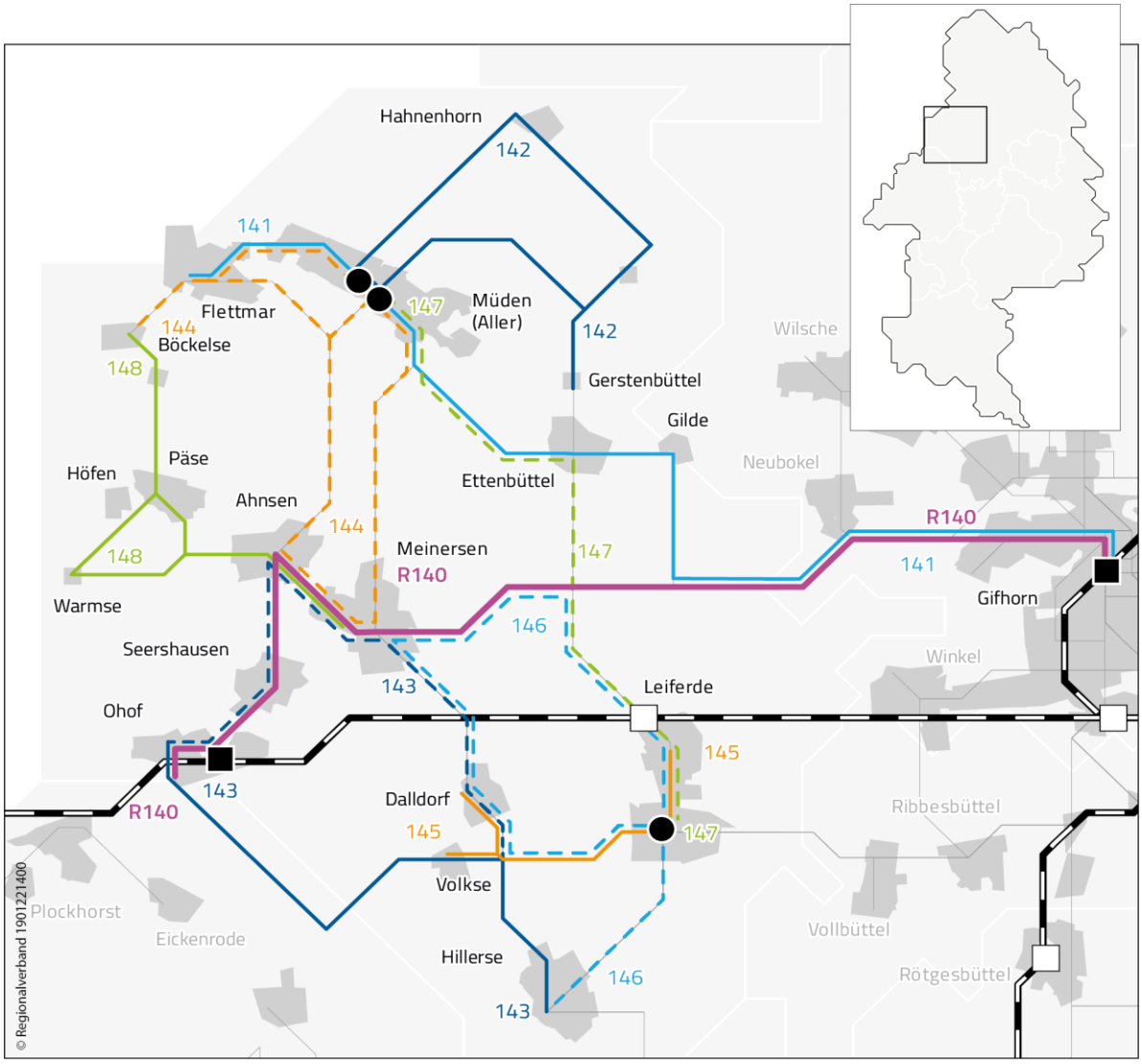


Tabelle E3.4/1: Genehmigte Linien Teilnetz 13

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

Tabelle E3.4/2: Netzknoten Teilnetz 13

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Gifhorn	Bahnhof Stadt/ Braunschweiger Straße	Bus/Bus, Bus/Zug	100 101 104 106 111 114 140 141 155 159 170 180 184 191 197	RB47
Leiferde	Unter den Eichen	Bus/Bus	111 114 145 146	
Meinersen	Ohof Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug, Bus/Bürgerbus	140 143 146 BB40 BB41	RE30
Müden (Aller)	Bahnhofsstraße	Bus/Bus	141144	
Müden (Aller)	Schule	Bus/Bus	141 142 144 157	

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

P13.1 Innerhalb dieses Teilnetzes sind in der Stadt Gifhorn an einer geeigneten Haltestelle Verknüpfungen mit den RegioBus-Linien 100 Wesendorf – Gifhorn (Teilnetz 10) und 170 Gifhorn – Wolfsburg (Teilnetz 17) zu schaffen, wenn möglich Gifhorn, Rathaus. Sollte der zentrale Umsteigepunkt in Gifhorn vom stadtzentralen Steinweg zum Bahnhof Gifhorn Stadt verlegt werden, muss über eine dortige Verknüpfung nachgedacht werden.

Die RegioBus-Linie 140 hat zurzeit an der Station Gifhorn-Stadt keine ausreichende Verknüpfung

P13.2 mit den Fahrten der RB47. Die Anschlüsse sind – vorrangig in und aus Richtung Braunschweig – soweit wie möglich zu verbessern. Dies gilt insbesondere bei Einführung eines Zweistundentaktes zwischen Braunschweig und Uelzen, welcher voraussichtlich im Dezember 2019 eingeführt

P13.3 werden könnte. Außerdem sind so weit wie möglich Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linie RE30 an den Stationen Meinersen und Leiferde sowie an der Station Gifhorn herzustellen.
Zusätzlich sollte eine bessere Anbindung Ohofs in Erwägung gezogen werden. An der Station Gifhorn können die Anschlüsse auch durch einen Umstieg mit kurzer Übergangszeit durch eine andere
P13.4 Linie hergestellt werden (zurzeit erfolgt dies durch die Linie 102).

P13.5 Um auf der RegioBus-Linie 140 Anschlüsse in Richtung Braunschweig herzustellen, sollte neben der Verknüpfung mit der RB47 in Gifhorn eine Busverbindung von Meinersen nach Braunschweig geprüft werden. Eine Busverbindung Meinersen – Braunschweig könnte auch durch eine Veränderung der Linie 111 eingerichtet werden, welche im Rahmen der Neuordnung der Verkehrsverhältnisse zwischen Groß Schwülper und Braunschweig (Teilnetz 15) in Betracht gezogen wird. Eine direkte Verbindung zwischen Meinersen und Braunschweig hätte neben dem Gemeindezentrum selbst insbesondere für die Ortschaften Dalldorf, Volkse und Hillerse eine besondere Bedeutung.
Das Angebot auf der RegioBus-Linie 140 ist insgesamt hinsichtlich der in der Karte D2.2 festgelegten Mindestbedienungsangebote zu entwickeln.

Die Linie 145 bedient montags bis freitags den Abschnitt Dalldorf – Leiferde. Die Linie ist in Leiferde an der Haltestelle „Unter den Eichen" mit der Linie 111 (Teilnetz 15) verknüpft. Hierdurch werden
P13.6 Anschlüsse in Richtung Gifhorn und nach Braunschweig hergestellt. Diese Verknüpfung ist auf Dauer zu sichern und auf das Fahrtenangebot der Linie 111 auszurichten. Zu untersuchen ist eine
P13.7 Ausweitung der Bedienung auf der Linie 140 an den Abenden von Freitag zu Sonnabend und Sonnabend zu Sonntag, vorzugsweise im Einklang mit einer Ausweitung des Angebotes auf der Linie 111. Im Rahmen der Verkehrsneuordnung zwischen Groß Schwülper und Braunschweig muss auch die Linie 145 mit entsprechende Überlegungen einbezogen werden.

P13.8 Die Linie 141 Langlingen – Flettmar – Müden – Gifhorn stellt an der Station Gifhorn zum Teil Verknüpfungen zur RB47 in Richtung Braunschweig her. Das Angebot sollte dahingehend verbessert werden, dass sich die Ankunft und Abfahrtszeiten der Linie 141 an der Station Gifhorn Stadt an den Zügen von und in Richtung Braunschweig orientieren.

Seit dem 23.10.2017 verkehren in der Samtgemeinde Meinersen von Montag bis Freitag zwei Bürgerbuslinien (40 und 41) des Bürgerbus Samtgemeinde Meinersen e. V. Angefahren werden vor allem peripher liegende Orte, welche nur eine verhältnismäßig schwache ÖPNV-Anbindung besitzen.
Der Bürgerbus Meinersen hat die Aufgabe, dieses Angebot zu ergänzen. Am Bahnhof Meinersen
P13.9 (Ohof) bestehen auf beiden Linien Anschlüsse an den RE30 in Richtung Hannover. Zudem wurde am

Rathaus Hillerse eine Verknüpfung an die Linie 111 (Gifhorn – Braunschweig) eingerichtet. Zu prüfen ist, ob das Angebot des Bürgerbusses mit der RegioBus-Linie 140 ebenfalls verknüpft werden kann.

Prüfaufträge

Tabelle E3.4/3: Prüfaufträge Teilnetz 13

P13.1	Schaffung einer gemeinsamen Verknüpfung der RegioBus-Linien 140, 100 und 170 im Stadtgebiet Gifhorn
P13.2	Verbesserung der Verknüpfung der RegioBus-Linie 140 und der Linie RB47 vorrangig in Richtung Braunschweig
P13.3	Verknüpfung der RegioBus-Linie 140 und Linie RE30 an den Stationen Meinersen und Leiferde
P13.4	Verbesserung der Anbindung der Ortschaft Ohof (Meinersen) an die RegioBus-Linie 140
P13.5	Verbesserung der Anbindung von Meinersen und Braunschweig
P13.6	Erhaltung der Verknüpfung der Linien 111 und 115 in Leiferde
P13.7	Ausweitung des Angebotes auf der RegioBus-Linie 140 abends am Wochenende
P13.8	Verbesserung der Verknüpfung der Linie 141 und der RB47 in Richtung Braunschweig am Bahnhof Gifhorn Stadt
P13.9	Verknüpfung der RegioBus-Linie 140 mit dem Bürgerbus Meinersen

Samtgemeinde Meinersen Einwohnerzahl (Stand 01.01.2015)

Tabelle E3.4/4: Einwohnerzahl Teilnetz 13

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

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.4/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 13

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	307	5.620	5.927
Braunschweig	40	2.344	2.384
Wolfsburg	141	1.856	1.997
Hannover	159	687	846
Papenteich	15	663	678
Isenbüttel	11	648	659

Stadt Gifhorn **s. Teilnetz 10**

E3.5 Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg

Karte E3.5: Teilnetz 14 Brome - Boldecker Land - Sassenburg

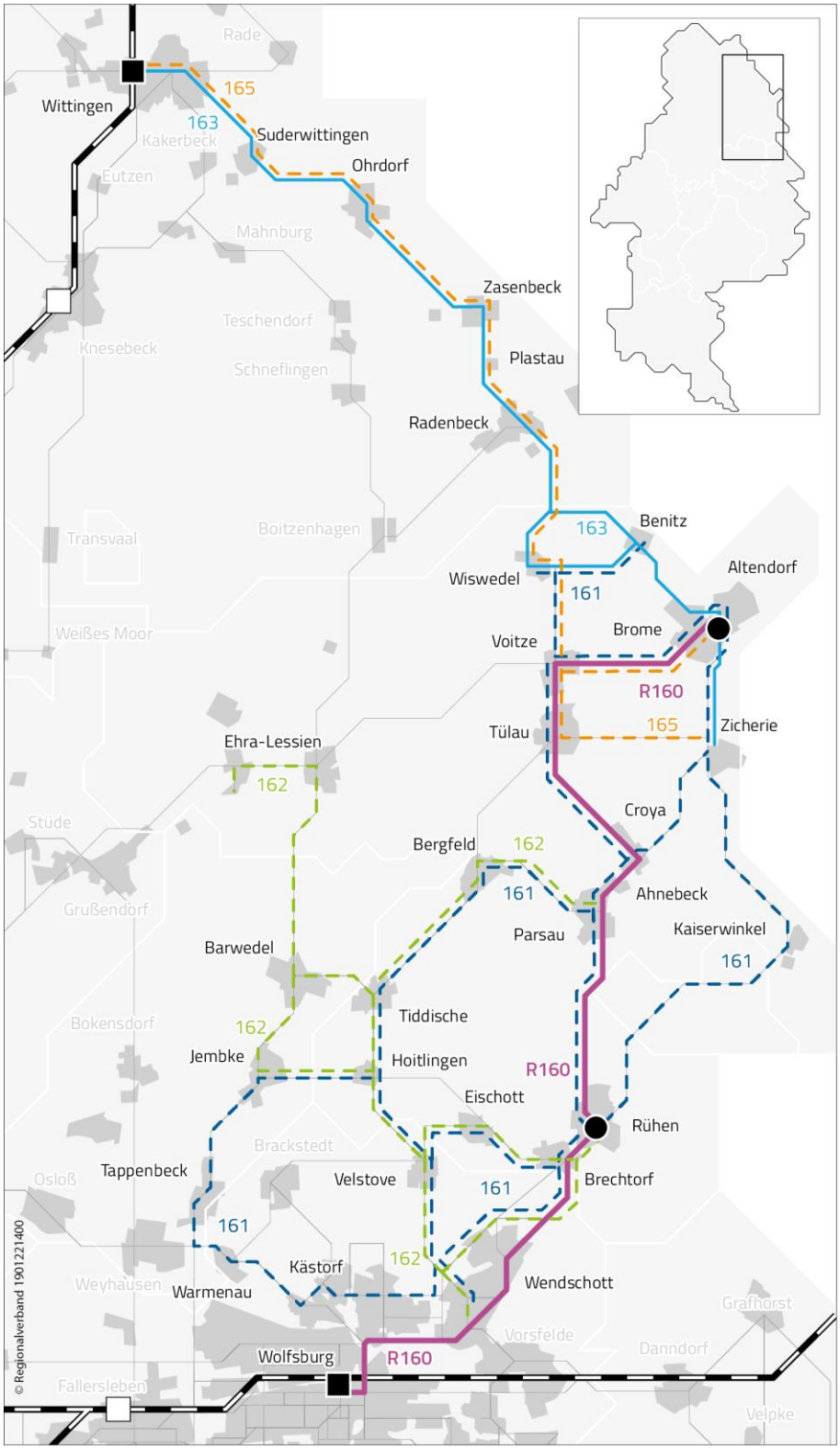


Tabelle E3.5/1: Genehmigte Linien Teilnetz 14

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
OHG	160	Wolfsburg - Wendschott - Rühen - Brome	06.12.2024
OHG	161	Brome - Kaiserwinkel - Rühen - Wolfsburg Kreuzheide	06.12.2024
OHG	162	Ehra-Lessien - Bergfeld - Rühen (-Vorsfelde)	06.12.2024
OHG	163	Wittingen - Brome - (Zicherie)	06.12.2024
OHG	165	Wittingen - Brome - (Zicherie) (Schulbuslinie)	06.12.2024

Tabelle E3.5/2: Netzknoten Teilnetz 14

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

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

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

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

P14.1 Die Verknüpfung der RegioBus-Linie 160 mit den Nahverkehrszügen RE 30 und RE 50 Richtung Hannover und Braunschweig/Hildesheim am Wolfsburger Hauptbahnhof ist weiter zu verbessern.

P14.2 Soweit wie möglich sind auch Verknüpfungen mit den RegioBus-Linien 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und 230 Braunschweig – Wolfsburg (Teilnetz 20) in Wolfsburg (Hauptbahnhof oder ZOB) herzustellen.

Das Angebot der RegioBus-Linie 160 entspricht dem Mindestbedienungsangebot der Karte D2.2.

P14.3 Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Die Spätfahrten auf der RegioBus-Linie sollten erhalten bleiben, um nach Theatervorstellungen, Kinobesuchen, Veranstaltungen im Allerpark oder nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu fahren. Spätverkehre, bis ca. 1 Uhr nachts, sollen deshalb weiterhin an allen Verkehrstagen für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

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

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

Landesbus Wolfsburg – Klötze – Salzwedel

P14.4 Für die Relation Wolfsburg – Klötze – Salzwedel gibt es Bestrebungen, eine landesübergreifende Buslinie einzurichten. Dabei ist zu prüfen, ob Kurzläuferfahrten der RegioBus-Linie 160 bis Salzwedel verlängert werden können. Grund für eine derartige Linie sind Pendlerbeziehungen zwischen Sachsen-Anhalt und Wolfsburg, insbesondere zwischen Klötze und Wolfsburg.

P14.5 Zu prüfen ist, ob der OT Jembke umsteigefrei an Wolfsburg angebunden werden kann. Dabei ist auch zu prüfen, ob die ÖPNV-Achse in Richtung Ehra-Lessien gestärkt werden kann, indem die Orte auf dieser Relation direkt an Wolfsburg angebunden werden können. In diesem Zusammenhang wäre

P14.6 das Linienangebot der Linien 170 – 174 hinsichtlich der Linienführung und des Angebotsumfangs mit einzubeziehen. Sollte sich die Siedlungstätigkeit im Norden und Nord-Westen von Wolfsburg weiter verstärken, ist die Ausweitung des Bedienungsangebotes der ÖPNV-Relation Wolfsburg – Jembke – Ehra-Lessien – Wittingen zu überprüfen. Dabei müssen die Belange der Berufspendler und Schüler Berücksichtigung finden.

P14.7 Des Weiteren ist dabei zu prüfen, ob eine ÖPNV Anbindung von Wolfsburg an das VW Testgelände in Ehra-Lessien sinnvoll ist und eingerichtet werden kann. In diesem Zusammenhang könnte auch

eine Anbindung von Ehra-Lessien über Jembke an das VW-Werk und Wolfsburg erfolgen, um so vor allem eine attraktive Verbindung für Pendler zu schaffen.

P14.8 Der Rufbus 302 der PVGS bedient Brome zweimal am Tag und stellt Verbindungen nach Klötze im Altmarkkreis Salzwedel her. Um die Attraktivität dieser Linie zu erhöhen, sollten die Übergangszeiten zur RegioBus-Linie 160 möglichst kurz sein.

Prüfaufträge

Tabelle E3.5/3: Prüfaufträge Teilnetz 14

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

Samtgemeinde Boldecker Land Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)

Tabelle E3.5/4: Einwohnerzahl Teilnetz 14

Barwedel	1.011
Bokensdorf	1.160
Jembke	1.937
Osloß	1.924
Tappenbeck	1.335
Weyhausen	2.494
gesamt	**9.861**

Samtgemeinde Brome Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)

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

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Boldecker Land

Tabelle E3.5/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 14

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	401	10.027	10.428
Brome	68	984	1.052
Gifhorn	16	819	835
Sassenburg	30	608	638

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Brome

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	525	10.797	11.322
Boldecker Land	72	1.046	1.118
Wittingen	21	767	788
Sassenburg	49	534	583

E3.6 Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

Karte E3.6: Teilnetz 15 Braunschweig - Meine/Schwülper

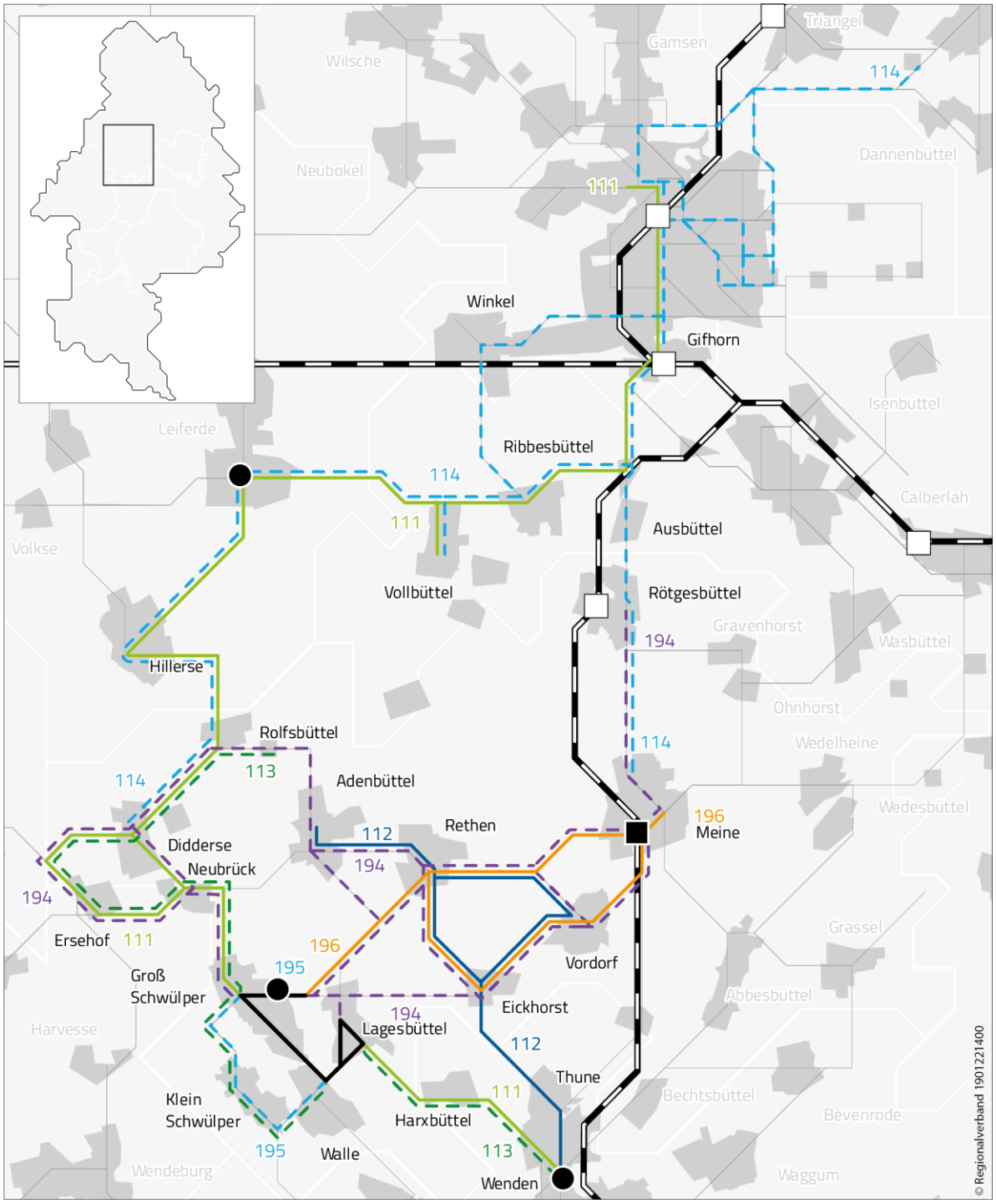


Tabelle E3.6/1: Genehmigte Linien Teilnetz 15

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

Tabelle E3.6/2: Netzknoten Teilnetz 15

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

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

Zurzeit wird die Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig, Wenden von der Linie 111 befahren. Die Linie 111 führt von Groß Schwülper über Lagesbüttel nach Braunschweig, Wenden. An der Endhaltestelle Heideblick liegt das Lessinggymnasium, welches das Ziel umfangreicher Schülerverkehre ist. Es besteht eine Verknüpfung mit der Stadtbahn der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (Linie M1 Wenden – Stöckheim). Eine direkte Verkehrsbeziehung in das Zentrum Braunschweigs besteht mit der Linie 111 nicht.

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

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

P15.1 Das Angebot am Abend von Schwülper nach Braunschweig ist insgesamt zu verbessern. Mindestens am Freitag- und Samstagabend sollten den Fahrgästen spätere Fahrten angeboten werden. Zurzeit beginnt die letzte Fahrt in Groß Schwülper auf der Linie 484 um 20:45 Uhr. In Gegenrichtung ist das Angebot am Abend ausreichend – die letzte Fahrt endet Montag bis Sonntag gegen 23:40 Uhr in Groß Schwülper. Eine geänderte Anbindung aus Richtung Groß Schwülper an der Haltestelle Hansestraße Ost oder Lincolnsiedlung könnte das Gesamtangebot zwischen Groß Schwülper und der Braunschweiger Innenstadt verbessern. Deshalb ist zu prüfen, ob das bestehende Bedienungskonzept der Linien 480 und 484 durch ein neues Konzept mit einer einheitlichen Linienführung ersetzt werden sollte (siehe Unterkapitel Neuordnung der Relation Gr. Schwülper – Braunschweig). Dazu ist eine Abstimmung mit der Samtgemeinde Papenteich bzw. mit der Gemeinde Schwülper und dem Landkreis Gifhorn erforderlich.

Die Relation Adenbüttel – Braunschweig wird durch die Linie 112 abgedeckt, die, wie die Linie 111, in Wenden an die Straßenbahnlinie 1 verknüpft ist. Die Taktdichte der Linie ist ausreichend, jedoch soll eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden Montag – Freitag sowie die Einrichtung eines Angebotes ab Samstagnachmittag und am Sonntag im Rahmen der Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig erfolgen.

Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig

P15.2 In der Laufzeit des NVP 2016 wurden verschiedene Überlegungen zu einer Neuordnung dieses Verkehrsgebietes durchgeführt und zusammen mit allen Beteiligten zwei Vorzugsvarianten entwickelt. Diese wurden hinsichtlich ihrer Fahrgastpotentiale untersucht, um so den größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste auszumachen. Gegenüber dem bestehenden Nahverkehrsangebot, sollen die Fahrtenangebote besser vereinheitlicht und attraktiver werden. Die Variante 1 sehe u. a. eine durchgängige Verbindung zwischen Gifhorn, Schwülper und Braunschweig im Zusammenhang mit einer

Durchbindung der RegioBus-Linie 480 vor, welche den derzeitigen Linienverlauf der 111 zwischen Gifhorn und Schwülper abdecken würde.

Weiterhin sieht die Variante 1 vor, dass die Linie 195, welche derzeit Schwülper, Rothemühle und Walle als Ringlinie bedient, den Linienweg der aktuellen Linie 484 zwischen Schwülper und Braunschweig Lincolnsiedlung über Hansestraße, Walle und Rothemühle übernimmt. Eine geringfügige Abweichung vom Linienweg besteht lediglich in den Bereichen Gewerbegebiet Waller See Ost sowie Gewerbegebiet Christian-Pommer-Straße. Die Bedienung der beiden Gewerbegebiete soll durch die Linie 424 sichergestellt werden. Diese verkehrt ab Braunschweig Lincolnsiedlung parallel zur Linie 195 und endet nach Durchquerung der Christian-Pommer-Straße im Gewerbegebiet Waller See Ost.

Der Linienverlauf der Linie 434 soll von der Haltestelle Wenden Heideblick über Thune und Harxbüttel nach Lagesbüttel beibehalten und nach Schwülper verlängert werden. Hierdurch werden die Aufgaben der vorherigen Linie 111, welche zur RegioBus-Linie 110 (ehemals RegioBus-Linie 480) mit geändertem Linienverlauf aufgewertet wird, übernommen.

In Variante 2 soll hingegen die Verbindung zwischen Schwülper und Braunschweig über die Hansestraße in einem dichteren Takt (30-Minuten-Takt), jedoch mit einer Verknüpfung zur Stadtbahn sichergestellt werden. Die RegioBus-Linie 480 zwischen Schwülper und dem Braunschweiger Rathaus soll entfallen und durch einen ALT-Verkehr zwischen Schwülper und Watenbüttel ersetzt werden. Die Weiterfahrt ab Watenbüttel in Richtung Braunschweig Zentrum ist durch die Linien 416 und 433 sichergestellt. Neu eingeführt soll in Variante 2 die lokale Line 440 mit dem Linienverlauf Wenden Heideblick – Thune – Harxbüttel – Lagesbüttel – Schwülper – Rothemühle – Walle – Hansestraße – Braunschweig Lincolnsiedlung. Die Linie 484 wird in Variante 2 durch die von Gifhorn kommende Linie 111 bzw. 110 ersetzt, welche anstatt über Lagesbüttel und Harxbüttel nach Wenden, über Walle und der Hansestraße zum Stadion Braunschweig verkehren soll. Das Gewerbegebiet Waller See Ost sowie der Bereich Christian-Pommer-Straße soll, wie auch in Variante 1, durch die Linie 424 erschlossen werden. Da die Linie 434 durch die Linie 440 ersetzt wird, soll diese in Variante 2 entfallen.
Neben dieser Neukonzeption, mit einer Anbindung der Verkehre an das Stadtbahnnetz an der Hansestraße Ost, soll bei der Feinplanung eine Verlängerung der Buslinien bis zum Stadion geprüft werden. Dadurch wäre eine direkte Anbindung von großen Arbeitgebern gegeben und ein Umstieg für Fahrgäste in die Stadtbahn würde für den kurzen Abschnitt entfallen. Die Attraktivität der Verbindungen könnte so vor allem für Berufspendler weiter erhöht werden. Neben der angebotsseitigen Betrachtung ist zu prüfen ob an dem Netzknoten Stadion infrastrukturelle Erweiterungen oder Anpassungen notwendig sind.

Im Ergebnis Fahrgastpotentialuntersuchung wurde festgestellt, dass die Variante 2 mehr verkehrliche Vorteile erzeugt. Es werden sowohl die Aufkommensschwerpunkte im Braunschweiger Norden erschlossen, als auch eine attraktive Anbindung an das Stadtbahnnetz hergestellt.

P15.3 Unabhängig davon welche der Varianten umgesetzt wird, ist perspektivisch zu prüfen, ob die Verbindung der Buslinie 111 ab Leiferde von und nach Meinersen umzulegen. Damit ergebe sich eine direkte attraktive Verbindung aus dem Bereich Meinersen nach Braunschweig. Die Relation zwischen Leiferde und Gifhorn würde durch eine neue Linie bzw. durch eine Verlängerung der Linie 101 bedient werden. In Leiferde wären Anschlüsse zwischen den Linien 101 und 111 herzustellen. In Meinersen bzw. Ohof ist eine Verknüpfung zur RegioBus-Linie 140 sowie am Bahnhof Ohof Anschlüsse zur Schienenverbindung RE30 Wolfsburg – Gifhorn – Hannover zu berücksichtigen.

P15.4 P15.5 Die Anbindung Adenbüttels nach Wolfsburg erfolgt augenblicklich über den VW Werksverkehr mit der Linie 158. Es ist zu prüfen wie die Anbindung Adenbüttels in Richtung Wolfsburg verbessert werden kann. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob Adenbüttel an die Linie 196 nach Meine angebunden werden kann. Hierdurch würden sich für Adenbüttel in Meine Anschlüsse nach Braunschweig und Gifhorn ergeben. Die Verbindung zwischen Schwülper und Meine stellt weitestgehend die Linie 196 sicher. Der Angebotsumfang dieser Linie ist mindestens im gleichen Umfang aufrecht zu erhalten und die Verknüpfungen am Bahnhof in Meine an die Linie 191 nach Braunschweig, Heideblick bzw. Gifhorn, Steinweg, sind zu sichern.

P15.6 Die Linie 145 (Teilnetz 13) bedient montags bis freitags den Abschnitt Dalldorf – Leiferde. Die Linie ist in Leiferde an der Haltestelle „Unter den Eichen" mit der Linie 111 verknüpft. Hierdurch werden Anschlüsse in Richtung Gifhorn und nach Braunschweig hergestellt. Diese Verknüpfung ist auf Dauer zu sichern und auf das Fahrtenangebot der Linie 111 auszurichten.

Prüfaufträge

Tabelle E3.6/3: Prüfaufträge Teilnetz 15

P15.1	Ausweitung des Fahrtenangebotes zwischen Schwülper und Braunschweig am Freitag- und Samstagabend
P15.2	Weiterentwicklung bzw. Einführung der Neuordnung Gr. Schwülper - Braunschweig
P15.3	Umlegung der Linie 111 ab Leiferde nach Meinersen
P15.4	Verbesserung der Anbindung von Adenbüttel nach Wolfsburg
P15.5	Anbindung von Adenbüttel an die Linie 196 in Meine
P15.6	Sicherung der Verknüpfung der Linien 145 und 111

Samtgemeinde Papenteich Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Tabelle E3.6/4: Einwohnerzahl Teilnetz 15

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

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.6/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 15

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.139	17.074	18.213
Wolfsburg	76	3.477	3.553
Gifhorn	176	3.221	3.397
Isenbüttel	61	1.565	1.626
Wendeburg	92	1.365	1.457
Meinersen	15	609	624

Stadt Braunschweig	**s. Teilnetz 40**
Stadt Gifhorn	**s. Teilnetz 10**
Samtgemeinde Isenbüttel	**s. Teilnetz 16**
Samtgemeinde Meinersen	**s. Teilnetz 13**
Gemeinde Wendeburg	**s. Teilnetz 52**

E3.7 Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

Karte E3.7: Teilnetz 16 Meine - Isenbüttel

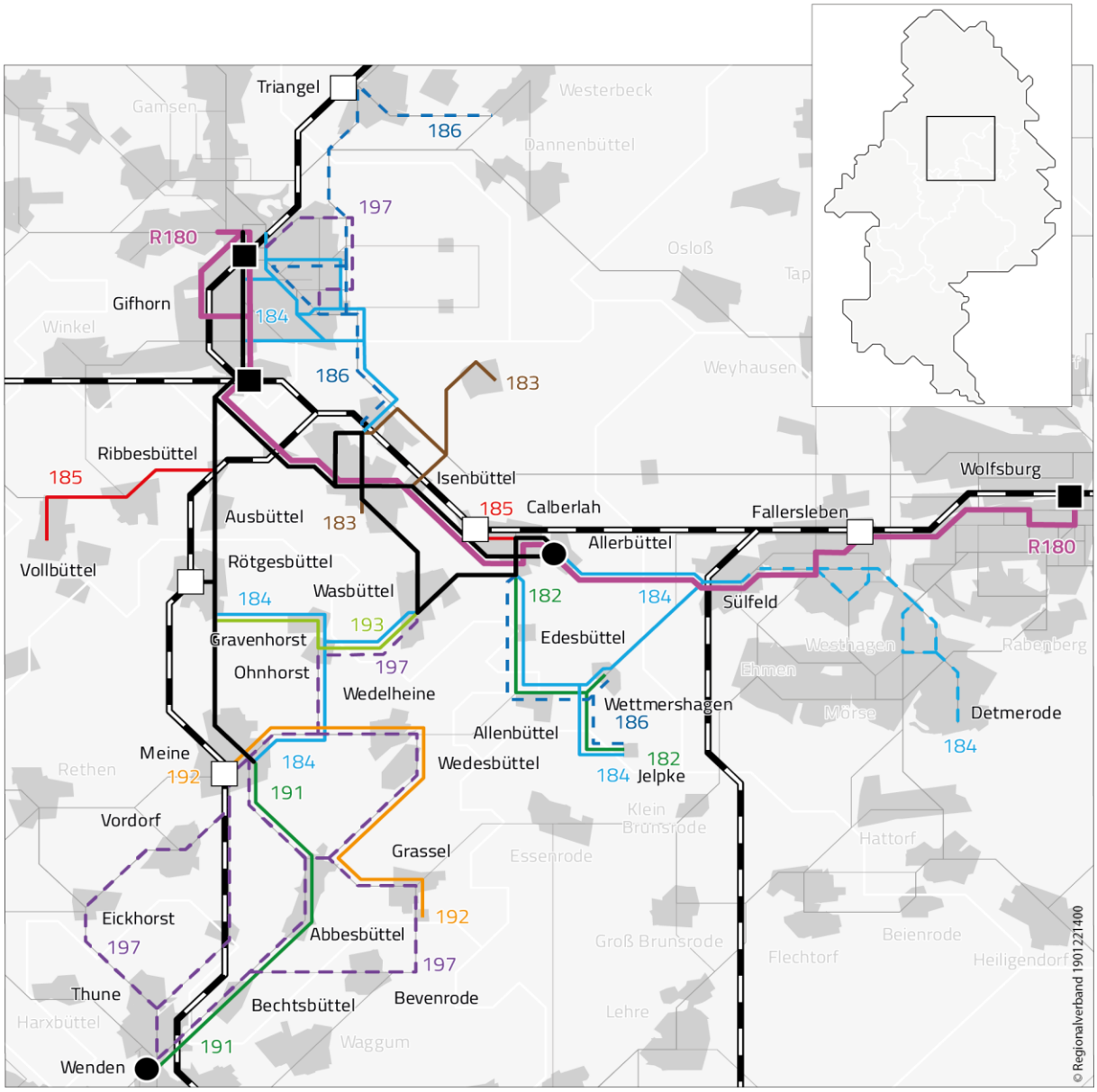


Tabelle E3.7/1: Genehmigte Linien Teilnetz 16

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

Tabelle E3.7/2: Netzknoten Teilnetz 16

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

Das Teilnetz 16 umfasst die lokalen Verbindungen der Samtgemeinde Isenbüttel und die RegioBus-Linie 180 Gifhorn – Isenbüttel – Calberlah – Wolfsburg. Es bestehen Verkehrsbeziehungen nach

Meine, Gifhorn, Wolfsburg und Braunschweig. Wegen der verkehrlichen Verflechtungen mit dem Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper sind die Laufzeiten der Genehmigungen dieser Teilnetze harmonisiert, damit die Netze gleichzeitig vergeben werden können.

Aus dem früheren Angebot der Linie 181 wurde durch Angebotserweiterung und direkter Linienführung die RegioBus-Linie 180 von Gifhorn nach Wolfsburg konzipiert und umgesetzt. Die RegioBus-Linie 180 führt von der Haltestelle Gifhorn, Gesundheitsamt über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Allerbüttel, Sülfeld, Fallersleben, zum Wolfsburger Hauptbahnhof. Infolge der (nun) direkten Linienführung der RegioBus-Linie 180 über Isenbüttel und Calberlah übernimmt die Linie 182 für die Orte Jelpke, Wettmershagen, Allenbüttel, Edesbüttel, und Calberlah die lokale Bedienung und stellt in Calberlah, Berliner Straße Anschlüsse an die RegioBus-Linie 180 her.
Die RegioBus-Linie 180 verkehrt montags bis freitags von ca. 04:30 Uhr bis 21:00 Uhr im Halbstundentakt. Am Samstag findet eine Bedienung von ca. 05:10 Uhr bis 24:00 Uhr im Stundentakt und am Sonntag zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr ebenfalls im Stundentakt statt. Das Bedienungsangebot wurde im Dezember 2016 im großen Umfang erweitert. Eingeführt wurden Spätverbindungen in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Des Weiteren wurde der Stundentakt von Montag bis Freitag auf einen Halbstundentakt verdichtet. Die Zweistundentakte am Samstag und Sonntag wurden auf einen Stundentakt ausgeweitet. Im Zuge der Angebotsausweitung wurde ab Fallersleben ein geänderter Linienweg über die Wolfsburger Landstraße/Heinrich-Nordhoff-Straße gewählt. Ob dieser gegenüber dem alten Linienweg ein größeres Fahrgastpotential aufweist, muss geprüft werden.

P16.1

Im Zuge der Verbesserung wurde auch im Stadtbereich Gifhorn der Linienweg teilweise geändert. Um das Gewerbegebiet Heidland besser zu erschließen, verkehrt montags bis freitags von 6-20 Uhr jede zweite Fahrt über die Alfred-Bessler-Straße sowie Winkeler Straße zum Bahnhof Stadt und im weiteren Verlauf zur Endhaltestelle Gifhorn Gesundheitsamt. Der Linienweg sollte hinsichtlich der Fahrgastnachfrage überprüft werden.

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

P16.2

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

P16.3 Es ist zu prüfen, wie die Gemeinde Ribbesbüttel besser an den Bahnhof Rötgesbüttel angeschlossen werden könnte, um die Reisezeit in Richtung Braunschweig zu verkürzen. Dies könnte durch Einbindung vor Ort verkehrende Linien bzw. durch die Einrichtung eines ALT-Angebotes erfolgen.

P16.4 Um den Bürgern aus dem Wohngebiet Tankumsee eine bessere Anbindung an Isenbüttel anzubieten, ist zu prüfen, ob der ALT-Verkehr auf der Linie 183 montags bis freitags ausgeweitet werden kann.

Prüfaufträge

Tabelle E3.7/3: Prüfaufträge Teilnetz 16

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

Samtgemeinde Isenbüttel Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Tabelle E3.7/4: Einwohnerzahl Teilnetz 16

Allenbüttel	213
Allerbüttel	760
Ausbüttel	294
Calberlah	3.358
Edesbüttel	107
Isenbüttel	6.415
Jelpke	115
Ribbesbüttel	705
Vollbüttel	1.048
Wasbüttel	1.887
Wettmershagen	432
gesamt	**15.334**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.7/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 16

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	501	8.228	8.729
Wolfsburg	249	7.180	7.429
Braunschweig	21	2547	2.568
Papenteich	72	1.553	1.625
Meinersen	15	631	646

Stadt Braunschweig s. Teilnetz 40

Stadt Gifhorn s. Teilnetz 10

Samtgemeinde Papenteich s. Teilnetz 15

Stadt Wolfsburg s. Teilnetz 20

E3.8 Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land

Karte E3.8: Teilnetz 17 Sassenburg - Boldecker Land

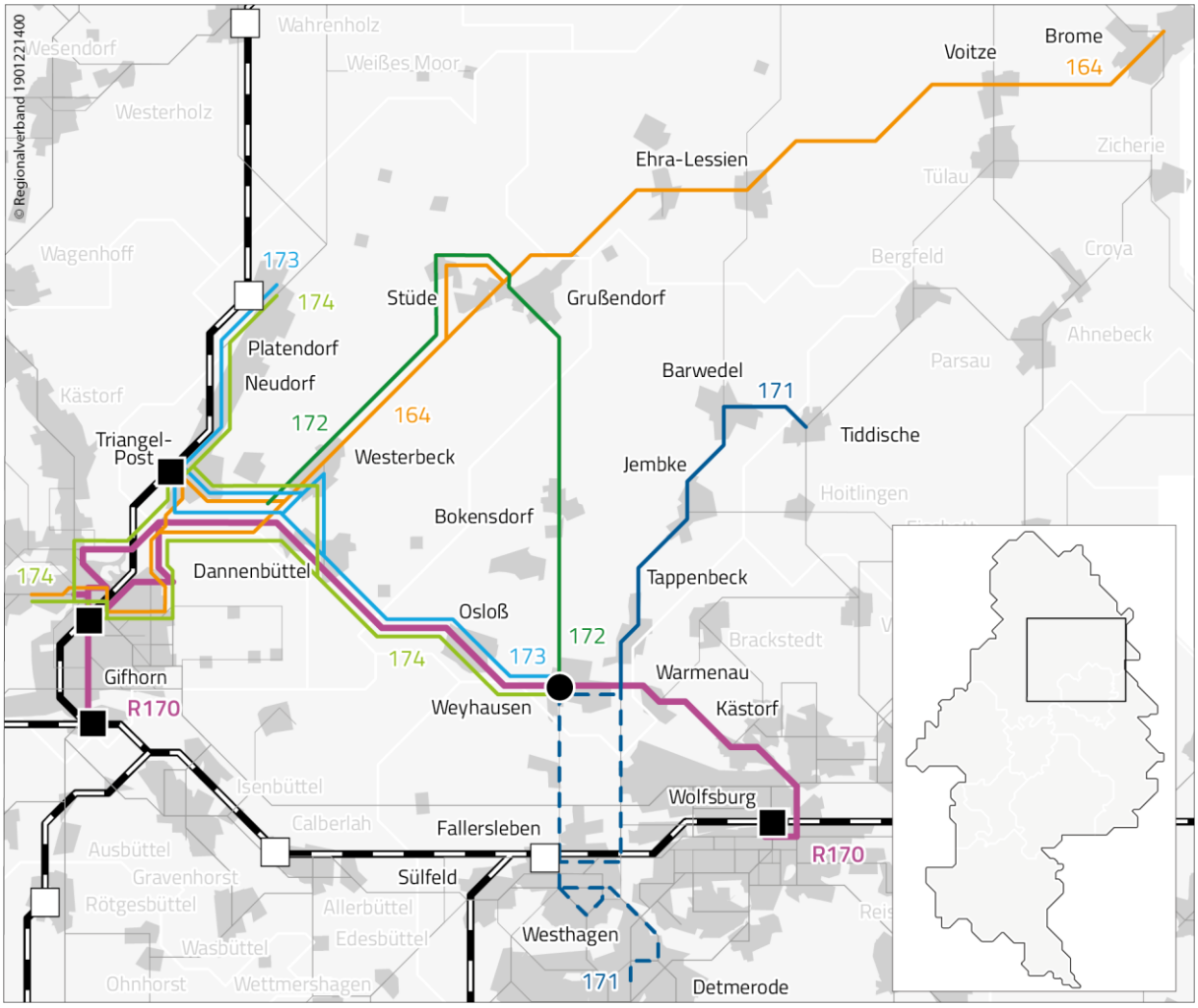


Tabelle E3.8/1: Genehmigte Linien Teilnetz 17

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

Tabelle E3.8/2: Netzknoten Teilnetz 17

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

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

Die RegioBus-Linie 170 führt von Wolfsburg Hauptbahnhof über Kästorf, Warmenau, Weyhausen, Osloß, Dannenbüttel und Neuhaus nach Gifhorn. Innerhalb Gifhorns hat die Linie zwei unterschiedliche Fahrtverläufe. Der Hauptlinienweg führt bis zur Station Gifhorn Stadt und stellt Anschlüsse an die RB47 in Richtung Braunschweig her. Der Abschnitt wird montags bis freitags von 05:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr im Halbstundentakt bedient. Danach erfolgt eine Bedienung im Stundentakt bis 23:00 Uhr.

Der zweite Linienweg der RegioBus-Linie 170 ergibt sich dadurch, dass montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr auf jeder zweiten Fahrt der Fahrtverlauf bis zur Station Gifhorn Bahnhof Süd verlängert wird. Auf diese Weise werden stündliche Anschlüsse an den RE30 von und in Richtung Hannover und Wolfsburg realisiert.

Am Samstag bedient die RegioBus-Linie 170 den Abschnitt Wolfsburg, Bahnhof – Gifhorn, Bahnhof, Stadt von 05:00 Uhr bis 23:00 Uhr im Stundentakt. Sofern Heimspiele des VfL Wolfsburgs stattfinden, erfolgen Spätfahrten bis 01:30 Uhr.

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

Freitags und sonnabends werden Spätfahrten ab Wolfsburg gegen 01:00 Uhr nachts angeboten.
Neben den beschriebenen Verknüpfungen an den Stationen Gifhorn Stadt und Gifhorn Bahnhof Süd, stellt die RegioBus-Linie 170 an der Station Wolfsburg Hbf. von Montag bis Sonntag Anschlüsse an den RE 30 von und in Richtung Hannover und der RB50 von und in Richtung Braunschweig/Hildesheim her. Weiterhin bestehen Montag bis Samstag am Bahnhof Wolfsburg Anschlüsse an die RB35 von und in Richtung Stendal.

Die Linie 170 hat eine wichtige verkehrliche Erschließungsfunktion für den nordwestlichen Teil von Wolfsburg, besonders für den Standort des Bürozentrums Nord und den OT Warmenau, welcher ausschließlich über die Linie 170 an das Zentrum bzw. an das Verkehrsnetz von Wolfsburg ange-
P17.1 schlossen ist. Mittelfristig sollte geprüft werden, ob alle oder einzelne Fahrten durch das VW-Werk geführt werden könnten.

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

Die Fahrgastzahlen auf der RegioBus-Linie 170 sind seit der Verbesserung des Angebotes kontinu-
P17.2 ierlich gestiegen. In der Vergangenheit war ebenfalls zu beobachten, dass die RegioBus-Linie 170 eine Verspätungsanfälligkeit besitzt. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, welche Maßnahmen zur Verspätungsminderung ergriffen werden können.

P17.3 Soweit wie möglich sind auch die Verknüpfungen der RegioBus-Linie 170 mit den RegioBus-Linien 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und 230 Braunschweig – Wolfsburg (Teilnetz 20) in Wolfsburg (Hauptbahnhof oder ZOB) zu verbessern.

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

P17.4 Die Linien 171 bis 173 sind in Weyhausen mit der RegioBus-Linie 170 verknüpft. Zu prüfen ist, ob die ÖPNV-Achse in Richtung Ehra-Lessien gestärkt werden kann, in dem die Orte auf dieser Relation direkt an Wolfsburg angebunden werden können. In diesem Zusammenhang wäre das Linienangebot dieser Linien hinsichtlich der Linienführungen und des Angebotsumfangs mit einzubeziehen.

P17.5 Sollte sich die Siedlungstätigkeit im Norden und Nord-Westen von Wolfsburg weiter verstärken, ist die Ausweitung des Bedienungsangebotes der ÖPNV-Relation Wolfsburg – Jembke – Ehra-Lessien – Wittingen zu überprüfen. Dabei müssen die Belange der Berufspendler und Schüler Berücksichtigung finden.

P17.6 Eine Anbindung Westerbecks in Richtung Wolfsburg besteht derzeit nur mit einem großen Zeitbedarf. Zu prüfen ist deswegen ein möglicher Anschluss in Dannenbüttel an die RegioBus-Linie 170.

Der Haltepunkt Triangel wird voraussichtlich zum Dezember 2019 ca. 400 m in nördlicher Richtung verlegt. Grund hierfür ist eine nähere Anbindung an das dort bestehende Einkaufszentrum sowie eine bessere Flächenverfügbarkeit für eine P+R-Fläche und eine Buswendeschleife. Im Zuge dessen ist eine Aufgabe des Haltepunktes Neudorf-Platendorf geplant. Die Bedienung der Ortschaft soll

P17.7 durch ein verbessertes Angebot auf den Linien 173 und 174 sichergestellt werden. Bei Einführung eines Stundentaktes auf der RB47 würde sich das ÖPNV-Angebot für die Bewohner Neudorf-Platendorfs verbessern.

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

Prüfaufträge

Tabelle E3.8/3: Prüfaufträge Teilnetz 17

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

Gemeinde Sassenburg Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Tabelle E3.8/4: Einwohnerzahl Teilnetz 17

Dannenbüttel	1606
Grußendorf	1908
Neudorf-Platendorf	2651
Stüde	978
Triangel	2029
Westerbeck	2266
Gesamt	**11438**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.8/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 17

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Gifhorn	610	5.943	6.553
Wolfsburg	78	3.816	3.894
Boldecker Land	33	644	677
Brome	45	526	571

Samtgemeinde Boldecker Land s. Teilnetz 14

Samtgemeinde Brome s. Teilnetz 14

Stadt Gifhorn s. Teilnetz 10

Stadt Wolfsburg s. Teilnetz 20

E3.9 Teilnetz 20 Wolfsburg

Karte E3.9: Teilnetz 20 Wolfsburg

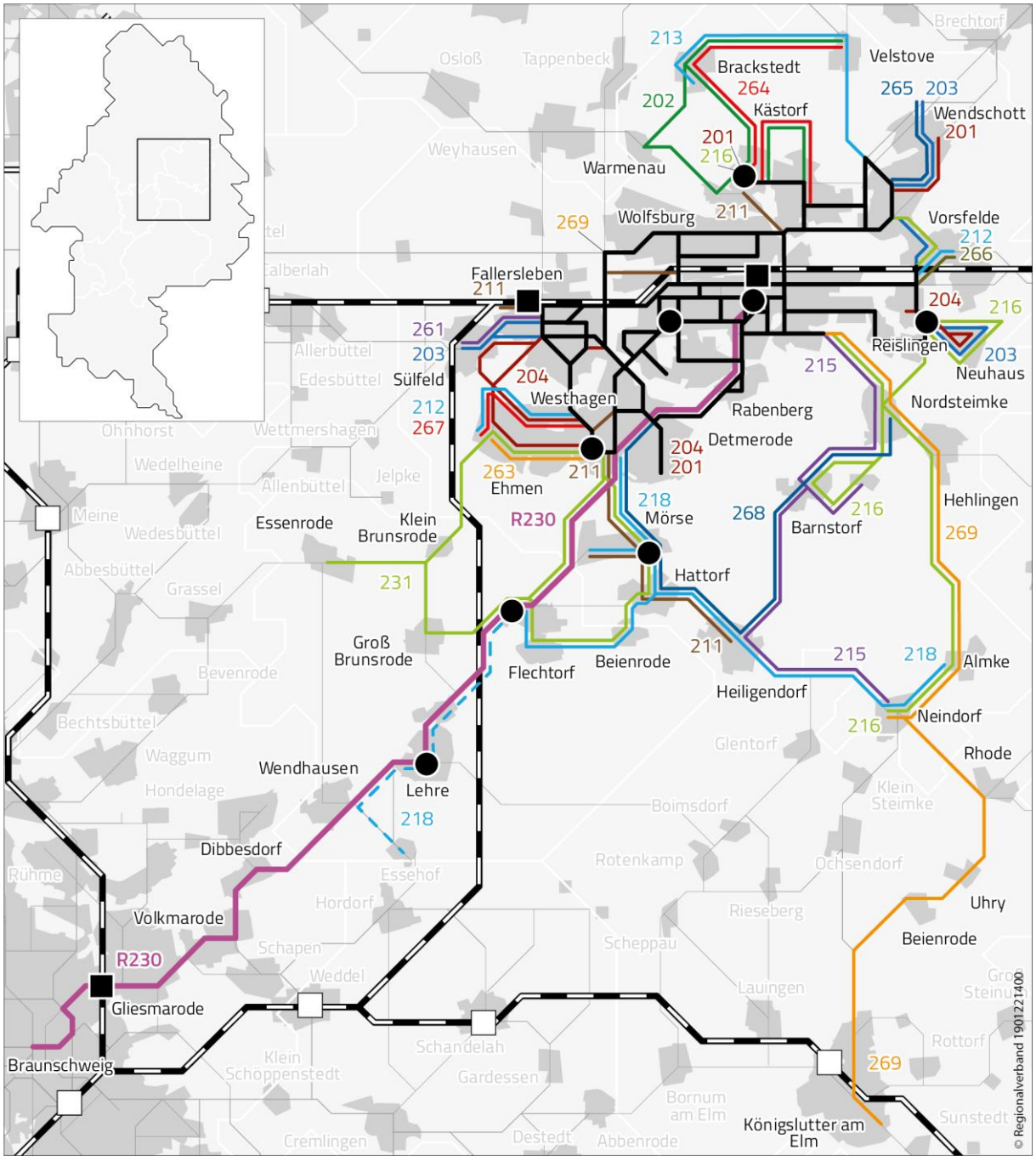


Tabelle E3.9/1: Genehmigte Linien Teilnetz 20

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

Tabelle E3.9/2: Netzknoten Teilnetz 20

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

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

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

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

In Folge der positiven Arbeitsmarktentwicklung in Wolfsburg seit 2010 stieg das Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Pendlerverkehre, weiter stark an. Auch in den Jahren ab 2015 bis 2018 wurden weitere Zuwächse verzeichnet. Dies stellt sowohl die Verkehrsplanung der Stadt als auch die ÖPNV-Planungen der WVG und des Regionalverbandes vor große Herausforderungen. Im Zuge eines hohen Nachholbedarfs bei der ÖPNV-Entwicklung wurden seit 2012 im Rahmen der gegründeten TaskForce Verkehr durch die Akteure Stadt Wolfsburg, Volkswagen AG, Wolfsburg AG, WVG, Regionalverband und weiteren Akteuren erste spürbare Maßnahmen zur ÖPNV-Verbesserungen umgesetzt. Um mittel- bis langfristig wirksame Verbesserungen zu erreichen, bedarf es in Wolfsburg nach wie vor gesonderter und aufwendiger Lösungen, um den Modal Split-Anteil des ÖPNV nachhaltig zu erhöhen.

Stadtverkehrsnetz

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

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

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

Das Stadtbusnetz besteht aus den vier Haupt- bzw. Grundlinien 201, 202, 203 und 204 sowie den sechs ergänzenden Linien 211, 212, 213, 215, 216 und 218. Darüber hinaus bestehen neun Berufsverkehrslinien bzw. VW-Werksbuslinien. Die Linien im Nummernbereich 261-269 verbinden die Stadtteile mit dem VW-Werk. Der Schülerverkehr wird sowohl über das vorhandene Angebot als auch mit zusätzlichen Schulverkehrsfahrten abgewickelt. Hinzu kommt die Linie 231, welche die Ortsteile Groß Brunsrode, Essenrode und Flechtorf im Landkreis Helmstedt an die weiterführenden Schulen in Wolfsburg anbindet.

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

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

Die Linie 211 fährt von Heiligendorf aus in der HVZ in einem 60-Minuten-Takt bis zum Bahnhof Fallersleben bzw. in einem 60-Minuten-Takt bis zur Station Wolfsburg Hbf. Die Fahrten zum Bürozentrums Nord (BZN) sind zukünftig weiter auszubauen, da die Beschäftigtenzahl voraussichtlich weiter zunehmen wird. Ab Warmenau ist das BZN nur über die Linie 170 angebunden, die schon
P20.1 jetzt in der HVZ an die Kapazitätsgrenzen kommt. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen ist deshalb zu prüfen, wie die Anbindung über die Linien 170 und 211 ausgebaut werden kann.

Regionale Verkehrsanbindungen

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

RegioBus-Verbindungen

Die dem Teilnetz Wolfsburg zugeordnete RegioBus-Linie 230 verbindet die Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg. Der Linienweg verläuft über Wendhausen, Lehre und Flechtorf.
Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde das Angebot der RegioBus-Linie 230 mit 84 neuen Fahrten pro Woche erheblich ausgeweitet:

Montag-Freitag
- 04:00 – 05:00 Uhr 60-Minuten-Takt
- 05:00 – 09:00 Uhr 15-Minuten-Takt
- 09:00 – 19:00 Uhr 30-Minuten-Takt
- 19:00 – 00:00 Uhr 60-Minuten-Takt

Samstag
- 06:00 – 24:00 Uhr 60-Minuten-Takt

Sonntag/Feiertag
- 09:00 – 20:00 Uhr 60-Minuten-Takt
- 20:00 – 24:00 Uhr 120-Minuten-Takt

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

P20.2 Um die Attraktivität der Verbindung auch am Wochenende weiter zu steigern, ist zu prüfen, ob das Fahrtenangebot der 230 samstags auf einen 30-Min-Takt zu verdichten ist sowie sonntagmorgens den Bedienungszeitraum zu erweitern ist.

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

Heinenkamp und ermöglicht damit eine direkte Anbindung aus den Richtungen Braunschweig, Wolfsburg und Lehre. Dieses Angebot soll die Attraktivität der Linie für den Pendler- und Einkaufsverkehr steigern. Das Angebot orientiert sich deshalb an den Öffnungszeiten der Gewerbebetriebe.

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

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

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

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

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

Im Umfeld der Gewerbegebiete Heinenkamp und Nikolaus-Otto-Straße gibt es Bestrebungen, neue Haltestellen einzurichten. Eine neue Haltestelle an der Ecke L294/Lehmkuhlenfeld, östlich des Heinenkamps, erscheint für die umliegenden Gewerbebetriebe als sinnvoll. Das Gewerbegebiet Nikolaus-Otto-Straße zwischen Flechtorf und Heinenkamp ist bisher nicht durch den ÖPNV erschlossen. Es ist deshalb ebenfalls zu prüfen, ob an der Kreuzung zur K33 eine neue Haltestelle eingerichtet werden kann.

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

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

Die Relation Gifhorn – Wolfsburg wird neben der RE 30 über die beiden RegioBus-Linien 170 und 180 bedient. Die Linie 170 hat die Funktion das nördlich der Eisenbahntrasse gelegene Grundzentrum Weyhausen sowie die Ortschaften Dannenbüttel und Osloß an Wolfsburg und Gifhorn anzuschließen. Die Linie 180 ist neu als regional bedeutsame Verbindung in das RegioBus-Netz aufgenommen worden und verbindet das südlich der Bahntrasse gelegene Grundzentrum Isenbüttel und den Ort Calberlah mit Wolfsburg und Gifhorn. Die Linie 170 ist dem Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land und die 180 dem Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel zugeordnet. Beide Linien wurden im Dezember 2019 erheblich ausgeweitet. Hauptverbesserung war die Einführung eines 30-Minuten-Taktes zwischen 05:00 und 21:00/22:00 Uhr. Pro Woche wurden auf der 170 71 neue Fahrten zusätzlich angeboten. Auf der 180 262 neue Fahrten.

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

In der Relation Königslutter – Neindorf – Wolfsburg wurde im August 2013 die RegioBus-Linie 360 (ehemals 280) eingerichtet. Anfangs wurden sowohl der WVG als auch der KVG jeweils einstweilige Erlaubnisse für die damalige Linie 280 durch die LNVG erteilt, um die gemeinsame Verantwortung für die Linie zu dokumentieren. Seit Februar 2015 liegt die Genehmigung aufgrund einer entsprechenden Einigung von WVG und KVG allein bei der KVG. Aus diesem Grund wurde die Linie dem Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre zugeordnet und hat die neue Bezeichnung 360 erhalten.

Die RegioBus-Linie 380 verbindet das Mittelzentrum Helmstedt sowie die Grundzentren Grasleben und Velpke mit Wolfsburg. Die Linie ist dem Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke zugeord-
P20.8 net. Aufgrund der ausgeprägten und steigenden Mobilität zwischen Velpke und Wolfsburg ist eine Angebotsverdichtung auf diesem Abschnitt zu prüfen. Eine zusätzliche Linienverbindung oder eine

Angebotsverdichtung auf der Linie 380 würde dem zunehmenden Verkehrsaufkommen entsprechen. Ausführungen zum geplanten Landesbus Wolfsburg - Helmstedt finden sich unter der Überschrift „Landesbedeutsame Buslinien".

Landesbedeutsame Buslinien

Landesbedeutsame Buslinie Wolfsburg - Helmstedt

Das Land Niedersachsen fördert seit 2017 den Betrieb von landesbedeutsamen Buslinien. Diese Landesbuslinien sollen schnelle Verbindungen zwischen Aufkommensschwerpunkten aufbauen, zwischen denen keine ausreichende Schienenverbindung besteht. In einer vom Land in Auftrag gegebenen Nachfrage-Potenzial-Analyse wurden Relationen identifiziert, auf denen die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien denkbar sind, u. a. auch die Relation Wolfsburg – Helmstedt. Eine Umwandlung der RegioBus-Linie 380 in eine Landesbuslinie ist vorgesehen. (Die Umsetzung kann jedoch nur bei positivem Förderbescheid der LNVG erfolgen.)

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

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

Länderüberschreitende Buslinie Wolfsburg – Klötze – Salzwedel

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

Schienenverkehr

Wolfsburg ist mit den Stationen Wolfsburg Hauptbahnhof und Wolfburg-Fallersleben in das Schienennetz eingebunden. Die Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhaltes „Wolfsburg-Heinrich-Nordhoff-Straße" wird vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der sog. Stationsoffensive vorgesehen. Die zum ENNO zugehörigen Regionalexpressverbindungen RE30 Hannover – Gifhorn – Wolfsburg und RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg sind vor allem für Pendler von großer Bedeutung und haben deshalb auch eine entsprechend hohe Nachfrage. Auf dem Streckenabschnitt Braunschweig – Wolfsburg ist dabei die Einführung eines durchgehenden Halbstundentaktes vorgesehen, sobald die Infrastruktur (Weddeler Schleife) hierfür ausgebaut ist. Für die Strecke Hannover – Wolfsburg werden die Möglichkeiten zur Einführung eines Halbstundentaktes geprüft.

P20.10

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

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

Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie ÖPNV-Projekte in Wolfsburg

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

Auch die Pendlerströme aus den Landkreisen Helmstedt, Wolfenbüttel und Gifhorn stellen sowohl die Straßeninfrastruktur als auch die öffentlichen Verkehrsmittel Eisenbahn und Bus vor große Probleme, weil vor allem in den morgendlichen Verkehrsspitzen Straßen und Busse stark ausgelastet sind. Eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV könnte die Straßen entlasten und auch die Parkplatzsituation entschärfen; die Kapazitäten dafür können allerdings durch den ÖPNV

derzeit nicht im erforderlichen Umfang bereitgestellt werden. Um die Verkehrsprobleme innerhalb des Volkswagen-Werkes zu lösen, wurde von VW und dem Partner Haller ein Werksinterner Shuttleverkehr eingerichtet. Dieser befördert auf vier Linien die Mitarbeiter von den Pendlerparkplätzen rund um das Werksgelände zu ihren Arbeitsplätzen und reduziert darüber hinaus interne Verkehre.

Die dynamische wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Wolfsburg wird sich voraussichtlich in den kommenden Jahren fortsetzen. Mit den damit verbundenen Mobilitätsansprüchen, sowohl der Bürgerinnen und Bürger als auch der Pendler, werden die Anforderungen an den ÖPNV weiter wachsen.

P20.11 Es ist deshalb zu beobachten, inwieweit das Stadtbusnetz mit dieser Entwicklung Schritt halten kann. Auf mittelfristige Sicht ist es daher nicht auszuschließen, dass eine Weiterentwicklung des Stadtverkehrsnetzes erfolgen muss, um einem weiter steigenden Bedarf Rechnung zu tragen.

P20.12 Künftige Wohn- und Arbeitsstandorte müssen auch durch eine Erschließung mit dem ÖSPV berücksichtigt und Potenziale aus dem Individualverkehr, hin zum ÖSPV, nachhaltiger und effizienter verlagert werden. Hierzu sind neben Änderungen und Ergänzungen bestehender Linien auch neue Linienverkehre und Angebotsformen möglich. Zudem wird auch der Einsatz von Elektro- und weiteren Hybridbussen zur Verringerung von verkehrsbedingten Emissionen geprüft.

Neben den angebotsplanerischen Gesichtspunkten sind auch infrastrukturelle Maßnahmen wichtig, um einerseits den wachsenden Fahrgastzahlen und der dadurch bedingten steigenden Fahrzeuganzahl gerecht zu werden und andererseits auch die Attraktivität des Stadtbusverkehrs zu verbes-

P20.13 sern. Dafür wird in der Stadt Wolfsburg u.a. der flächendeckende Ausbau aller Haltestellen mit Kasseler Bord und Blindenleitstreifen weiter vorangetrieben.

Um die Attraktivität des städtischen ÖPNV deutlich zu steigern, wurde die Einführung von ÖV-Linien untersucht, die auf besonderen Trassen weitestgehend unabhängig vom IV geführt werden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde in einem Variantenvergleich ermittelt, dass ein Qualitätsbussystem gegenüber einem Stadtbahnsystem volkswirtschaftliche Vorteile hat. Dieses Qualitätsbussystem soll weiter optimiert und umgesetzt werden. Dafür sind die Einführung von Qualitätsschnellbustrassen erforderlich für deren Umsetzung Fördergelder angestrebt werden.

<u>Umsetzung der „Alternativen Grünen Route" (AGR)</u>

P20.14 Im Zuge der Anbindung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete mit dem Volkswagenwerk sowie zusätzlicher P+R-Standorte ist von der Stadt Wolfsburg bereits der Bau einer „Alternativen Grünen Route" (AGR) geplant. Diese eigene Elektrobusstraße für den ÖPNV soll der Beschleunigung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr dienen und kann sowohl parallel zu bestehenden Straßen als auch unabhängig davon verlaufen. Die Dimensionierung sieht eine Befahrung mit lokalem und regionalem Busverkehr (sowohl Linien- als auch Berufsverkehr) vor. Auf dieser

Trasse sollen bevorzugt Elektrobusse zum Einsatz kommen. Als eine weitere Ergänzung zum Stadtverkehrsnetz ist die Umsetzung des Radwegekonzeptes mit dem Ausbau von schnellen Radwegeverbindungen, Komforterschließungslinien, Ergänzungswegen und Freizeitrouten geplant, um den Umweltverbund insgesamt zu stärken.

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

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

P20.15 Im Zusammenhang mit der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofes Wolfsburg an das städtische und regionale Busliniennetz, wird die Stadt Wolfsburg Untersuchungen zu einer verkehrlichen und städtebaulichen Gesamtlösung des Bereiches am Willy-Brandt-Platz anstellen. Ziel ist hierbei, den zentralen Omnibusbahnhof im Rahmen der Masterplanung „Nordhoffachse" hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Raumnutzung zu optimieren und diesen Umsteigepunkt weiter zu qualifizieren. Dazu wird geprüft, welche Funktionen und Mobilitätsangebote im Rahmen eines umfassenden Mobilitätszentrums in zentraler Lage der Stadt gekoppelt werden können, um den innerstädtischen Anteil am MIV zu verringern und damit die verkehrlich angespannte Situation in diesem Bereich abzumildern. Daran anknüpfend werden Mobilitätspunkte im Stadtgebiet geplant, konkret bereits in den Neubaugebieten im Wolfsburger Osten. Sie sollen bspw. Car- und Bikesharing-Angebote sowie Radverkehrsangebote und ÖPNV-Angebote vor Ort mit einem Gesamtnetz in der Stadt und mit einem Mobilitätszentrum am Hbf. verbinden. Bei der geplanten Einführung eines

P20.16 Deutschland-Taktes im Schienenpersonenverkehr sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des ÖPNV/ÖSPV am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) gegebenenfalls anzupassen, um im Sinne der Intermodalität abgestimmte Übergänge zwischen den Verkehrsträgern zu ermöglichen.

Stärkung des Hybrid- und Elektrobusverkehrs in Wolfsburg

P20.17

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

Neue Angebotsformen durch Möglichkeiten der Digitalisierung und Elektromobilität

P20.18 Wolfsburg hat ambitionierte Ziele zur Weiterentwicklung der Elektromobilität (Elektromobilitätsstrategie) und der Digitalisierung (Memorandum of Understanding mit Volkswagen) definiert. Ein zentrales Vorhaben ist die Stärkung der Multimodalität durch elektrische und neue Mobilitätsangebote mittels digitaler Lösungen. Angestrebt werden eine Elektrifizierung von Antrieben und die Schaffung attraktiver und innovativer Mobilitätsangebote wie dem Bike- und Carsharing, Echtzeitinformationen für multimodale Wegeketten oder dem autonomen Fahren im öffentlichen Verkehr mit unterschiedlichen Gefäßen.

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

P20.19 Zur Steigerung der Attraktivität und zur Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV sollen Maßnahmen zur Busbeschleunigung geprüft werden. Dies betrifft u. a. Vorrangschaltung an Ampeln, Einrichtung von separaten ÖPNV-Trassen/Busspuren, Einrichtung von Kaphaltestellen sowie moderne Steuerungstechnik und Störungsanalyse. Insbesondere neue Möglichkeiten der Digitalisierung sollen genutzt werden.

P20.20 Zur Erleichterung der Intermodalität sowie der Stärkung des Umweltverbundes sollen an vorhandenen und neuen Haltepunkten des SPNV (Bahnhöfe) und ÖSPV (Bushaltestellen) in Wolfsburg und der Region zusätzliche P+R sowie B+R Anlagen hergestellt werden. Insbesondere im Zuge des steigenden Pedelecverkehrs steigt der Bedarf an hochwertigen Radabstellanlagen. Durch die vorgenannten Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und neuer Mobilitätsformen wie Sharing-Angeboten entstehen attraktive Umsteigemöglichkeiten an P+R sowie B+R-Anlagen.

Infrastrukturausbau – Neue Haltepunkte im SPNV

P20.21 Für die verbesserte Anbindung der Büro- und Wohnstandorte zwischen Fallersleben und Wolfsburg Hauptbahnhof (insbesondere Forum Autovision, Mobile Life Campus, Open Hybrid Lab Factory, VW-Eingang Tor Sandkamp/Verwaltungshochhaus) ist die Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes im SPNV geplant. Hierbei sind neben bestehenden Potenzialen durch Einwohner und Arbeitsplätze

auch die Potenziale durch künftige Stadtentwicklungsvorhaben (z. B. entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße) zu berücksichtigen. Ziel eines neuen Haltepunktes ist die verbesserte regionale Anbindung des Bereichs, vor allem aus Braunschweig und Hannover, sowie die Reduzierung von Pendlerverkehren im motorisierten Individualverkehr.

P20.22 Im Zusammenhang mit einem Mobilitätszentrum am Hauptbahnhof wird im Rahmen der Masterplanung „Nordhoffachse" eine weitere Verbindung zum Volkswagenwerk über den Mittellandkanal geprüft. Über eine Brückenverbindung könnte eine schnelle Erreichbarkeit des VW-Werks über verschiedene Buslinien und ggf. mit dem Volkswagen-Shuttle realisiert werden. Eine direkte Anbindung des Werkes vom Hauptbahnhof und aus Richtung Innenstadt kann den Umweltverbund weiter stärken und die Reisezeiten für Berufspendler und Werksbesucher verringern.

Prüfaufträge

Tabelle E3.9/3: Prüfaufträge Teilnetz 20

P20.1	Ausbau der Anbindung der Bereiche Bürozentrum Nord und IT-City, aufgrund voraussichtlich zunehmender Beschäftigungszahlen, durch die RegioBus-Linie 170 und der Linie 211
P20.2	Erweiterung des Bedienungszeitraums der RegioBus-Linie 230 sonntagmorgens
P20.3	Änderung des Linienwegs der RegioBus-Linie 230 im Stadtgebiet Braunschweig, um Potentiale im Bereich der TU zu erschließen
P20.4	Untersuchung von Nachfrageverschiebungen nach Ausbau der Weddeler Schleife auf der RegioBus-Linie 230 und Linie RE50
P20.5	Beibehaltung des vorhandenen Fahrtenangebotes der RegioBus-Linie 230 im Bereich Wolfsburg-Heinenkamp montags bis samstags und Überprüfung des Angebotes am Sonntag
P20.6	Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Gewerbegebiet Heinenkamp Ost und im Gewerbegebiet Nikolaus-Otto-Straße
P20.7	Einrichtung einer neuen Haltestelle am Autohof Wendhausen (dringender Bedarf)
P20.8	Angebotsverdichtung zwischen Wolfsburg und Velpke auf der RegioBus-Linie 380
P20.9	Einführung von Schnellbuslinien mit Integration in das regionale Netz und Harmonisierung mit den vorhandenen RegioBus-Linien
P20.10	Einführung eines Halbstundentaktes auf den Linien RE50 und RE30
P20.11	Beobachtung des bestehenden Stadtverkehrsnetzes aufgrund steigender Mobilitätsbedürfnisse
P20.12	Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung beim Entstehen künftiger Wohn- und Arbeitsstandorte unter Erwägung des Einsatzes von weiteren Elektro- und Hybridbussen
P20.13	Erweiterung des Ausbau von Haltestellen mit Kasseler Bord

P20.14	Entwicklung der „Alternativen Gründen Route“ (AGR) zur Beschleunigung des ÖPNV gegenüber dem MIV
P20.15	Weiterentwicklung des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) im Rahmen der Masterplanung Nordhoffachse
P20.16	Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten am ZOB bei Einführung eines Deutschland-Taktes im Schienenpersonenverkehr
P20.17	Stärkung des Hybrid- und Elektrobusverkehrs im Rahmen der Elektromobilitätsstrategie
P20.18	Stärkung der Multimodalität durch elektrische und neue Mobilitätsangebote mittels digitaler Lösungen
P20.19	Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung unter Nutzung neuer Möglichkeiten der Digitalisierung
P20.20	Herstellung zusätzlicher P+R und B+R Anlagen
P20.21	Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes zwischen Fallersleben und Wolfsburg Hbf
P20.22	Herstellung einer neuer Verbindung zum Volkswagenwerk im Rahmen der Masterplanung Nordhoffachse

Stadt Wolfsburg Einwohnerzahl (Stand 03.07.2015)

Tabelle E3.9/4: Einwohnerzahl Teilnetz 20

Almke	743	Mörse	3.770
Alt-Wolfsburg	378	Neindorf	1.370
Barnstorf	1.243	Neuhaus	1.596
Brackstedt	1.801	Nordsteimke	2.724
Detmerode	7.696	Rabenberg	2.399
Ehmen	5.602	Reislingen	5.903
Eichelkamp	1.784	Rothenfelde	583
Fallersleben	11.079	Sandkamp	625
Hageberg	890	Schillerteich	2.334
Hattorf	1.990	Stadtmitte	5.347
Hehlingen	1.796	Steimker Berg	1.335
Heiligendorf	2.080	Sülfeld	2.975
Hellwinkel	3.966	Teichbreite	3.364
Heßlingen	580	Tiergartenbreite	4.092
Hohenstein	3.058	Velstove	987
Kästorf	1.350	Vorsfelde	12.711
Klieversberg	1.100	Warmenau	486
Köhlerberg	1.542	Wendschott	2.946
Kreuzheide	1.946	Westhagen	9.528
Laagberg	5.860	Wohltberg	3.201
gesamt	**124.760**		

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.9/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 20

nach Gemeinde / Land-kreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.203	16.067	17.270
Brome	514	10.713	11.227
Velpke	223	10.756	10.979
Boldecker Land	293	10.134	10.427
Gifhorn	209	8.768	8.977
Sachsen-Anhalt	409	7.897	8.306
Lehre	539	7.384	7.923
Isenbüttel	355	7.046	7.401

Königslutter am Elm	183	4.233	4.416
Sassenburg	55	3.872	3.927
Papenteich	56	3.675	3.731
Hannover	586	2.479	3.065
Helmstedt	113	2.624	2.737
Meinersen	128	1.886	2.014
Wittingen	112	1.843	1.955
Wesendorf	26	1.852	1.878
Cremlingen	56	1.820	1.876
Salzgitter	29	1.573	1.602
Wolfenbüttel	35	1.500	1.535
Grasleben	16	1.380	1.396
Schöppenstedt	30	983	1.013
Sickte	12	955	967
Peine	12	864	876
Schöningen	14	651	665
Hankensbüttel	14	544	558

Stadt Braunschweig **s. Teilnetz 40**

Stadt Königslutter am Elm **s. Teilnetz 32**

Gemeinde Lehre **s. Teilnetz 32**

E3.10 Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

Karte E3.10: Teilnetz 30 Helmstedt - Schöningen - Büddenstedt - Heeseberg

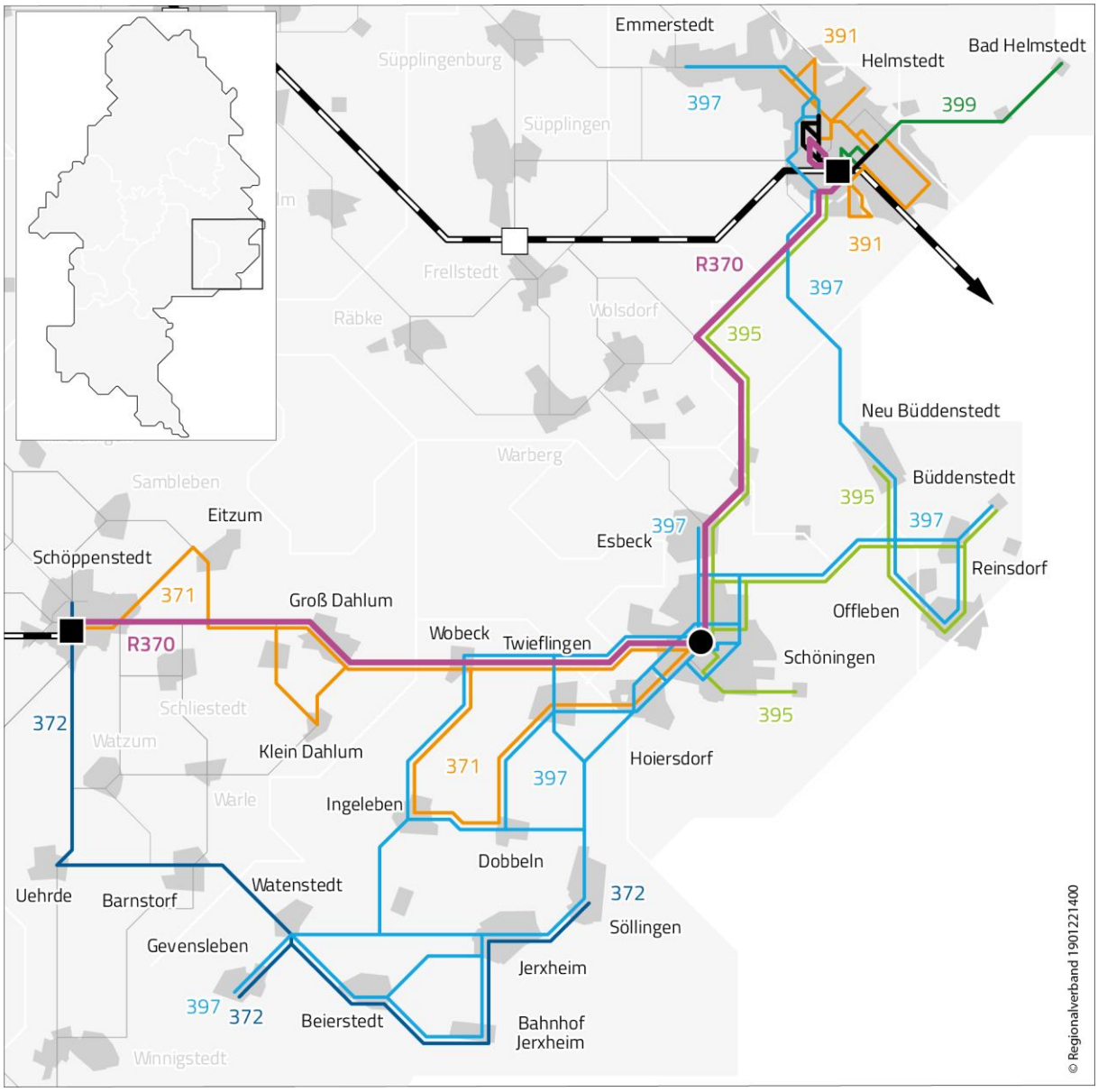


Tabelle E3.10/1: Genehmigte Linien Teilnetz 30

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
KVG	370	Helmstedt - Schöningen - Schöppenstedt	31.12.2021
KVG	371	Schöppenstedt - Schöningen	31.12.2021
KVG	372	Söllingen - Schöppenstedt	31.12.2021
KVG	391	Stadtverk. HE: W.-v.Siemens-Str. - Markt - Leipziger Str. - Max-Planck-Weg	31.12.2021
KVG	392	Stadtverk. HE: Emmerstedt - Markt	31.12.2021
KVG	395	Helmstedt - Schöningen - Büddenstedt	31.12.2021
KVG	397	Helmstedt - Schöningen - Gevensleben	31.12.2021
KVG	399	ALT Bahnhof – Markt – Clarabad – Beendorf	31.12.2021

Tabelle E3.10/2: Netzknoten Teilnetz 30

Ort	Halte-stelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Helmstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370 380 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399	RE 60/70 RB 40
Schöningen	ZOB	Bus/Bus	370 371 395 396 397	
Schöppenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370 371 372 730 731 732 733 746 747 748 749 752	RB 45

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

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

Das Ersatzkonzept beinhaltet die RegioBus-Linie 370 sowie die lokale Linie 372. Zudem erfolgte eine Anpassung bzw. Angebotsausweitung auf den Linien 371, 395 und 397.

Die Linie 370 verkehrt als RegioBus-Linie auf dem direkten Weg zwischen Helmstedt über Esbeck, Schöningen nach Schöppenstedt und zurück im stündlichen Taktverkehr. Die RegioBus-Linie 370 stellt sowohl Anschlüsse in Schöppenstedt an die zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und

Schöppenstedt fahrende RB45 her als auch an der Station Helmstedt an die dort verkehrende RB40 von/nach Braunschweig.

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

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

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

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

Anfang 2019 werden die Ortschaften Büddenstedt, Reinsdorf, Hohnsleben und Offleben von der Tarifzone 32 Büddenstedt/Schöningen in die Tarifzone 30 Helmstedt verlegt. Die Tarifzone 32 wird in 32 Schöningen umbenannt. Grund der Verlegung ist die Fusion der Gemeinde Büddenstedt mit der Stadt Helmstedt am 01.07.2017.

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

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

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

P30.2 Infolge dieser Verknüpfung sind die Übergangzeiten aus Richtung Helmstedt mit den Linien 370 und 395 in Schöningen nicht optimal. Es ist deshalb anzustreben, das Paläon unter Berücksichtigung der finanziellen Aspekte aus Richtung Helmstedt besser anzubinden. Weiterhin sollte das Paläon auch am Wochenende mit dem ÖSPV zu erreichen sein.

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

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

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

P30.3 Es ist zu prüfen, ob die Verbindungen aus Richtung Oschersleben – Hötensleben besser an das Bus-
P30.4 liniennetz in Helmstedt angebunden werden können. Zudem sollte angestrebt werden, die Busverbindungen nach Sachsen-Anhalt generell zu überprüfen und ggf. auszuweiten.

Prüfaufträge

Tabelle E3.10/3: Prüfaufträge Teilnetz 30

P30.1	Angebotsanpassung der Linie 372 am Wochenende
P30.2	Verbesserung der Anbindung des Paläons aus Richtung Helmstedt, vor allem am Wochenende
P30.3	Verbesserung der Verbindungen aus Oschersleben und Hötensleben an das Buslinienetz Helmstedt
P30.4	Ausweitung der Busverbindung nach Sachsen-Anhalt

Gemeinde Büddenstedt Einwohnerzahl (Stand 07.07.2015)

Tabelle E3.10/4: Einwohnerzahl Teilnetz 30

Büddenstedt	1.448
Hohnsleben	55
Offleben	932
Reinsdorf	158
gesamt	**2.593**

Stadt Helmstedt Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Helmstedt	20.970
Barmke	786
Emmerstedt	2.042
gesamt	**23.798**

Stadt Schöningen Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)

Esbeck	ca. 1.400
Hoiersdorf	ca. 850
Schönin-gen	ca. 9.077
gesamt	**ca. 11.327**

Samtgemeinde Heeseberg Einwohnerzahl (Stand 07.07.2015)

Beierstedt	391
Gevensleben	404
Watenstedt	244
Ingeleben	374
Jerxheim	865
Jerxheim-Bahnhof	294
Söllingen	634
Twieflingen	330
Dobbeln	197
Wobeck	169
gesamt	**3.902**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Büddenstedt

Tabelle E3.10: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 30

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	106	1.805	1.911
Schöningen	199	1.670	1.869

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Helmstedt

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Schöningen	192	3.148	3.340
Nord-Elm	285	3.042	3.327
Grasleben	335	2.813	3.148
Braunschweig	175	2.808	2.983
Wolfsburg	147	2.687	2.834
Königslutter am Elm	101	1.841	1.942
Büddenstedt	104	1.752	1.856
Sachsen-Anhalt	53	1.638	1.691

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Schöningen

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	177	3.246	3.423
Heeseberg	245	2.028	2.273
Büddenstedt	204	1.728	1.932
Nord-Elm	77	1241	1.318
Schöppenstedt	58	1.016	1.074
Braunschweig	53	865	918
Sachsen-Anhalt	34	816	850
Wolfsburg	26	628	654

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Heeseberg

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Schöningen	246	2.111	2.357
Schöppenstedt	77	782	859

Samtgemeinde Schöppenstedt s. Teilnetz 71

E3.11 Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

Karte E3.11: Teilnetz 31 Helmstedt - Grasleben - Velpke

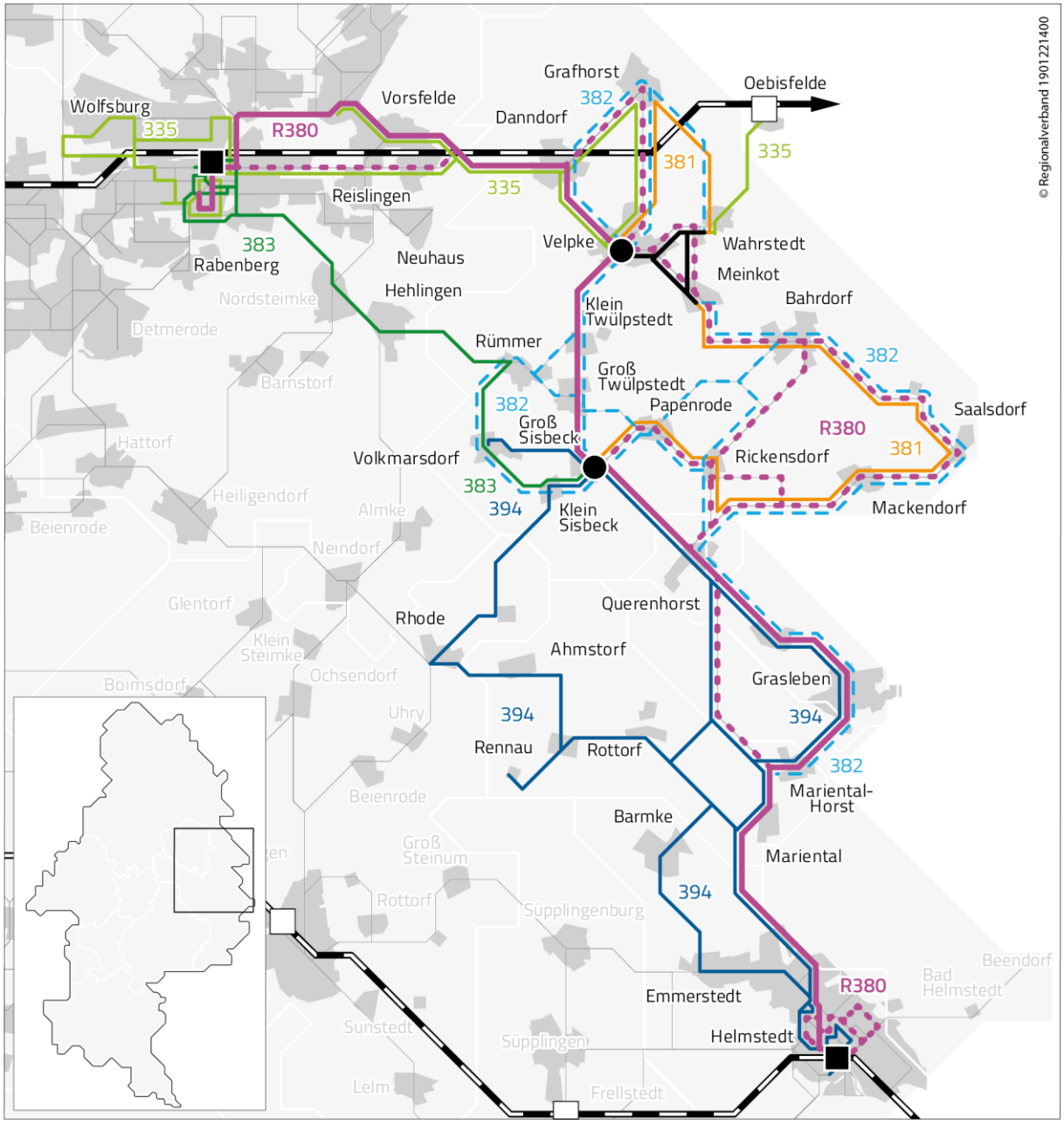


Tabelle E3.11/1: Genehmigte Linien Teilnetz 31

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
VB Bach-stein	335	Wolfsburg VW Haupteing. FE - Oebisfelde	31.12.2020
KVG	380	Helmstedt - Grasleben - Velpke - Wolfsburg	31.12.2020
KVG	381	Velpke - Grafhorst - Bahrdorf - Mackendorf - Groß Sisbeck	31.12.2020
KVG	382	Schulverkehr SG Velpke	31.12.2020
KVG	383	Volkmarsdorf - Hehlingen - Wolfsburg	31.12.2020
KVG	394	Helmstedt - Grasleben - Rennau - Volkmarsdorf	31.12.2020

Tabelle E3.11/2: Netzknoten Teilnetz 31

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

Das Teilnetz 31 umfasst die RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg und die lokalen Linien in diesem Raum. Die RegioBus-Linie Helmstedt – Wolfsburg stellt Anschlüsse an der Station Helmstedt an den SPNV aus/nach Braunschweig (RB40) und an der Station Wolfsburg Hbf. an den SPNV aus/in Richtung Hannover/Gifhorn (RE30) sowie aus/nach Braunschweig (RE50) und an die RegioBus-Linie Wolfsburg – Braunschweig (230) her. Darüber hinaus ist die RegioBus-Linie 380 in Velpke verknüpft mit der Zubringerlinie 381.

Neben diesen Funktionen bestehen an der Station und an anderen Haltestellen in Helmstedt Umsteigemöglichkeiten von der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg zur RegioBus-Linie 390
P31.1 Süpplingen – Helmstedt (Teilnetz 32). Außerdem sind an der Station Helmstedt Anschlüsse von der

RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg an die RegioBus-Linie 370 Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt und möglichst auch an die Buslinie 397 von Helmstedt über Büddenstedt und Schöningen nach Gevensleben (Teilnetz 30) herzustellen.

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

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

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

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

P31.4 Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends ist eine Ausweitung der Betriebszeiten sinnvoll, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen, Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu fahren. Spätverkehre bis ca. 01:00 Uhr nachts sollen deshalb für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

P31.5 Auf den Linien 380, 381, 383 werden auch Fahrten mit dem Anruflinientaxi oder Anrufsammeltaxi geführt. Sie ersetzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die AST- und ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen. Zu beobachten ist darüber hinaus die Nachfrage auf dem
P31.6 Abschnitt Grasleben – Velpke – Wolfsburg.

Prüfaufträge

Tabelle E3.11/3: Prüfaufträge Teilnetz 31

P31.1	Anschlussherstellung zwischen den RegioBus-Linien 380 und 370 mit Linie 397
P31.2	Verbesserung der Busverbindungen nach Sachsen-Anhalt
P31.3	Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Wolfsburg und Helmstedt (RegioBus-Linie 380)

P31.4	Angebotsausweitungen der RegioBus-Linie 380 in den Abendstunden
P31.5	Einbeziehung differenzierter Bedienungsweisen bei der RegioBus-Linie 380 und den Linien 381 und 383
P31.6	Beobachtung der Nachfrage auf der RegioBus-Linie 380 auf dem Abschnitt Grasleben – Velpke – Wolfsburg

Samtgemeinde Grasleben Einwohnerzahl (Stand 08.07.2015)

Tabelle E3.11/4: Einwohnerzahl Teilnetz 31

Ahmstorf	190
Grasleben	2.619
Mariental	904
Querenhorst	544
Rennau	260
Rottorf	306
gesamt	**4.823**

Samtgemeinde Velpke Einwohnerzahl (Stand 08.05.2015)

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

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Grasleben

Tabelle E3.11/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 31

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	372	2.826	3.198

Wolfsburg	45	1.349	1.394

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Velpke

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	338	10.704	11.042
Sachsen-Anhalt	39	719	758
Grasleben	42	460	502

Stadt Helmstedt s. Teilnetz 30

Stadt Königslutter am Elm s. Teilnetz 32

Stadt Wolfsburg s. Teilnetz 20

E3.12 Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

Karte E3.12: Teilnetz 32 Helmstedt - Nordelm - Königslutter am Elm - Lehre

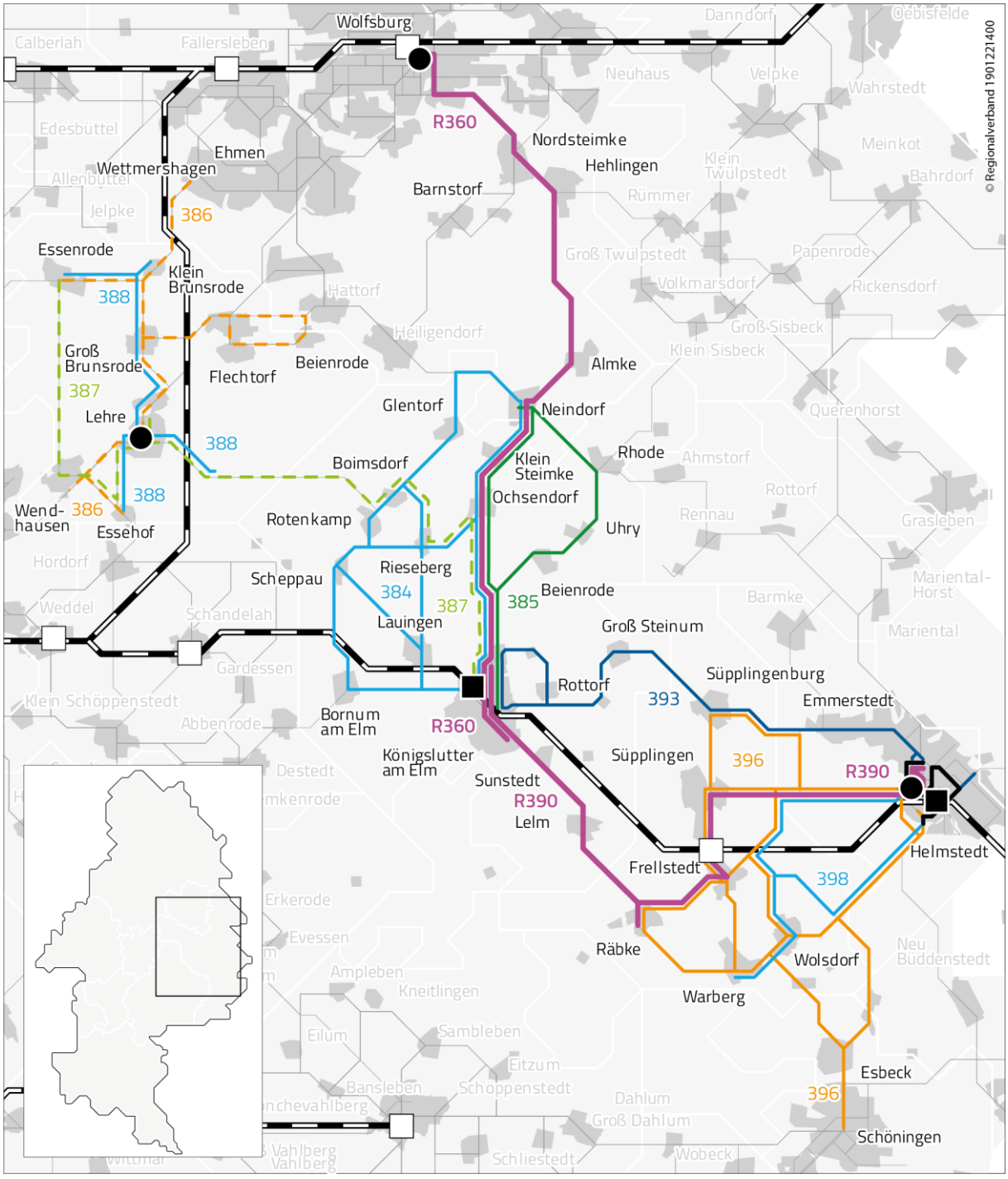


Tabelle E3.12/1: Genehmigte Linien Teilnetz 32

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
KVG	360	Königslutter - Ochsendorf - Neindorf - Nordsteimke - Wolfsburg	31.12.2021
KVG	384	Königslutter - Bornum - Glentorf - Lauingen - Königslutter	31.12.2021
KVG	385	Königslutter - Beienrode - Neindorf - Ochsendorf - Königslutter	31.12.2021
KVG	386	Lehre - Brunsrode - Essenrode	31.12.2021
KVG	387	Königslutter - Boimstorf - Lehre - Wendhausen - Essehof	31.12.2021
KVG	388	Essenrode - Lehre - Essehof/Kampstüh	31.12.2021
KVG	390	Helmstedt - Süpplingen - Königslutter	31.12.2021
KVG	393	Helmstedt - Süpplingenburg - Königslutter	31.12.2021
KVG	396	Helmstedt - Süpplingen - Warberg - Schöningen	31.12.2021
KVG	398	Helmstedt - Wolsdorf - Warberg	31.12.2021

Tabelle E3.12/2: Netzknoten Teilnetz 32

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

Das Teilnetz 32 enthält die Verbindung Helmstedt – Königslutter im ÖSPV über die RegioBus-Linie 390 Helmstedt – Süpplingen - Königslutter und die lokalen Linien in diesem Verkehrsteilraum, einschließlich des Stadtverkehrs Königslutter, der Linien 386, 387 und die im Dezember 2018 neu eingeführte Linie 388 in der Gemeinde Lehre.

P32.1 Die RegioBus-Linie 390 ist an der Station in Helmstedt mit der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und mit der RB40 zu verknüpfen. Außerdem sind soweit wie möglich An-

P32.2 schlüsse an der Station Königslutter an die RB40 herzustellen. Zu prüfen sind auch Anschlüsse in Bornum an die Linie 452 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH von Bornum nach Braunschweig über

P32.3 Cremlingen. Dabei ist die zu planende Umstrukturierung der Verbindungen in diesem Bereich zu beachten (s. TN 40).

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

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

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

Die Linie verkehrt von Montag bis Sonntag im Stundentakt. Die Ortschaft Essehof und der Bereich

P32.4 Kampstüh werden in zweistündlichen Wechsel bedient. Die Fahrgastnachfrage sollte mittelfristig beobachtet werden, um mit entsprechenden Anpassungen auf Veränderungen reagieren zu können.

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

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

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

P32.6 Möglichst unter Aufrechterhaltung der Anschlüsse in Königslutter an die RB40 ist zu prüfen, ob die RegioBus-Linie 360 veränderte Aufgaben im Stadtgebiet Wolfsburg übernehmen sollte.

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

Prüfaufträge

Tabelle E3.12/3: Prüfaufträge Teilnetz 32

P32.1	Verknüpfung der RegioBus-Linien 380 und 390 mit der RB40
P32.2	Anschlussherstellung der RegioBus-Linie 390 mit der RB 40 an der Station Königslutter
P32.3	Anschlussherstellung der RegioBus-Linie 390 mit der Linie 452 in Bornum
P32.4	Beobachtung der Fahrgastnachfrage auf der Linie 388
P32.5	Prüfung einer besseren innerörtlichen Erschließung Wendhausens unter Einsatz flexibler Bedienformen
P32.6	Überprüfung der Aufgaben der RegioBus-Linie 360 im Stadtgebiet Wolfsburg

Stadt Königslutter am Elm Einwohnerzahl (Stand 01.07.2015)

Tabelle E3.12/4: Einwohnerzahl Teilnetz 32

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

Gemeinde Lehre Einwohnerzahl (Stand 22.07.2015)

Beienrode	510
Essehof	433
Essenrode	1.172
Flechtorf	3.004
Groß Brunsrode	774
Klein Brunsrode	337
Lehre	4.180
Wendhausen	1.476
gesamt	**11.886**

Samtgemeinde Nord-Elm Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)

Frellstedt	834
Räbke	671
Süpplingen	1.668
Süpplingenburg	658
Warberg	880
Wolsdorf	940
gesamt	**5.651**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Königslutter am Elm

Tabelle E3.12/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 32

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	342	4.449	4.791
Wolfsburg	192	4.338	4.530
Helmstedt	87	1.797	1.884
Nord-Elm	123	1.280	1.403
Cremlingen	43	1.035	1.078
Sachsen-Anhalt	69	660	729

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Gemeinde Lehre

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfsburg	541	7.450	7.991
Braunschweig	616	5.078	5.694
Cremlingen	21	491	512

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Nord-Elm

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Helmstedt	266	3.086	3.352
Königslutter am Elm	126	1.347	1.473

Schöningen	78	1.243	1.321
Braunschweig	40	617	657

Gemeinde Büddenstedt **s. Teilnetz 30**

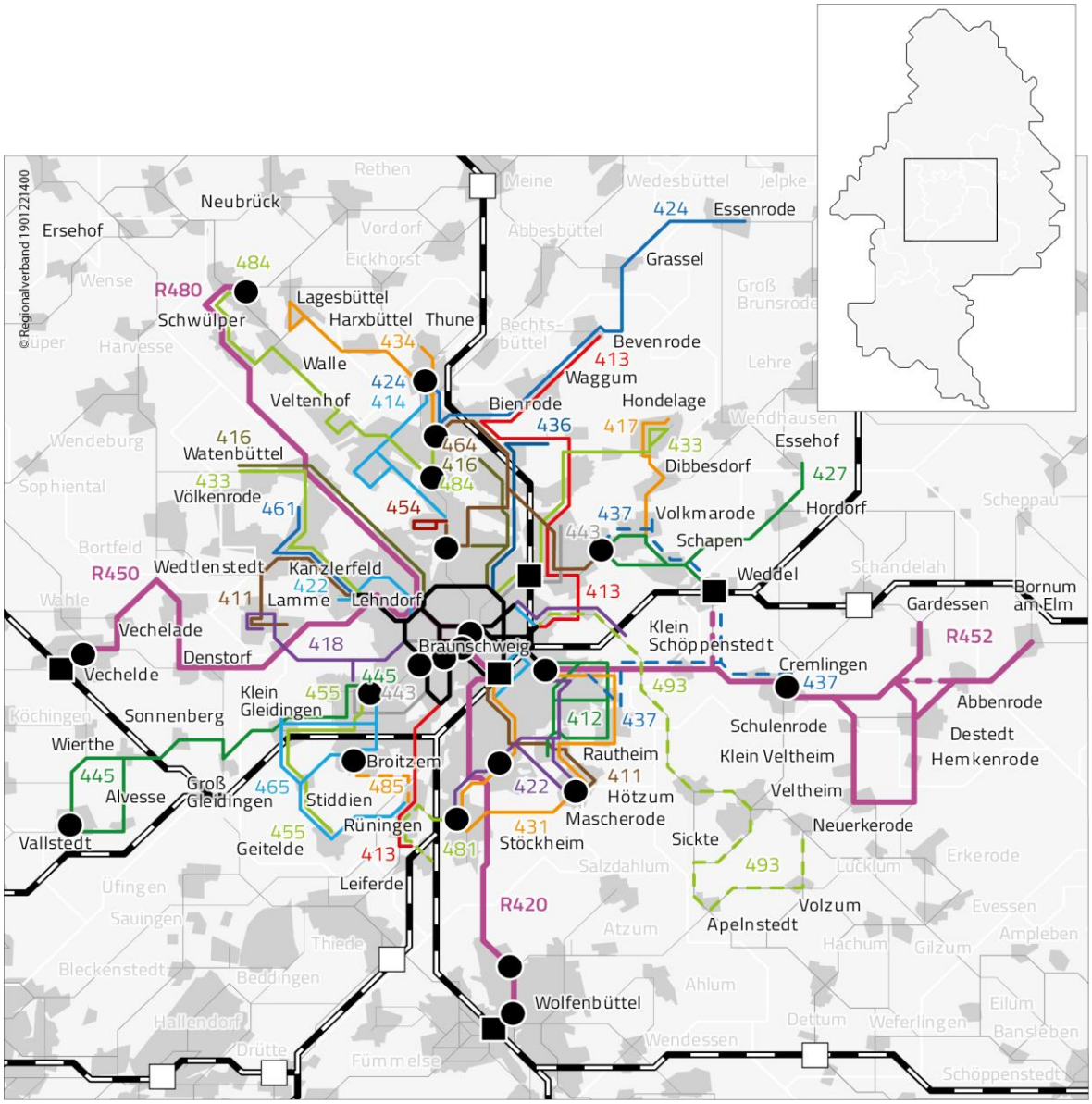
Stadt Helmstedt **s. Teilnetz 30**

Stadt Schöningen **s. Teilnetz 30**

Stadt Wolfsburg **s. Teilnetz 20**

E3.13 Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

Karte E3.13: Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbus und Stadtbahn



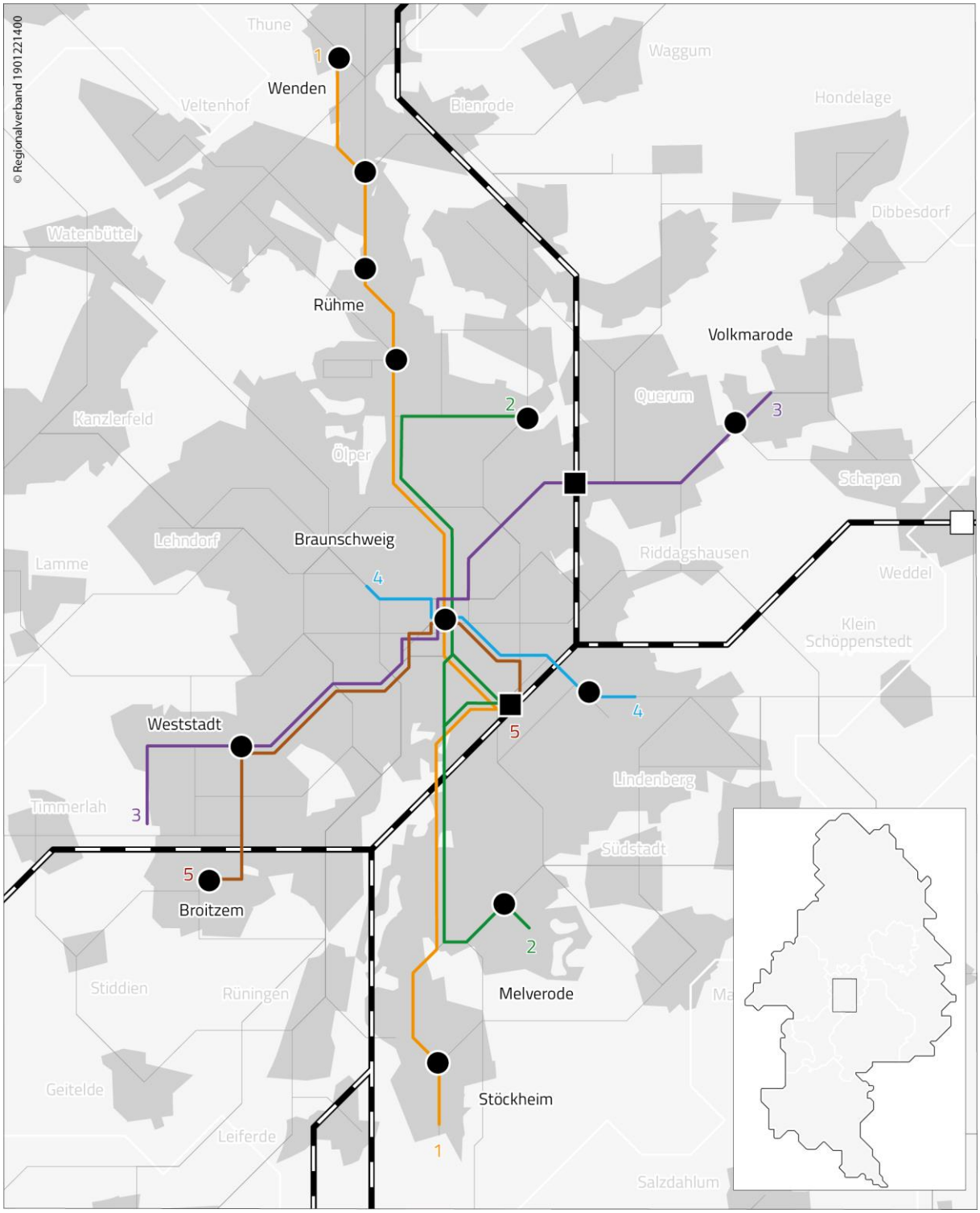

© Regionalverband 1901221400
Thune
Wenden
Veltenhof
Bienrode
Waggum
Hondelage
Dibbesdorf
Watenbüttel
Rühme
Volkmarode
Querum
Kanzlerfeld
Ölper
Schapen
Lehndorf
Braunschweig
Riddagshausen
Lamme
Weddel
Klein Schöppenstedt
Weststadt
Lindenberg
Timmerlah
Südstadt
Broitzem
Melverode
Stiddien
Rüningen
Geitelde
Stöckheim
Leiferde
Salzdahlum
1
2
3
4
5

Tabelle E3.13/1: Genehmigte Linien Teilnetz 40

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
BSVG	1	Stöckheim - Hauptbahnhof - Rathaus - Wenden	31.05.2028
BSVG	2	Heidberg - (Hauptbahnhof)/(Leisewitzstr.) - Rathaus - Sieg-friedviertel	31.05.2028
BSVG	3	Weststadt Weserstraße - Fr.-Wilhelm-Platz - Rathaus - Volk-marode	31.05.2028
BSVG	4	Helmstedter Str. - Rathaus - Radeklint	28.08.2024
BSVG	5	Broitzem - Fr.-Wilhelm-Platz - Leonhardplatz - Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	411	Lamme - Kanzlerfeld - Rathaus - Hauptbahnhof - Südstadt - Mascherode	31.05.2028
BSVG	412	Helmstedter Straße - Rautheim - Lindenbergsiedlung - Süd-stadt	31.05.2028
BSVG	413	Leiferde - Rüningen - Rathaus - Querumer Forst - Bevenrode	31.05.2028
BSVG	414	Wenden - Veltenhof - Stadion	31.05.2028
BSVG	416	Völkenrode - Ölper - Rathaus - Kralenriede	31.05.2028
BSVG	417	Hondelage - Volkmarode	31.05.2028
BSVG	418	Lamme - Raffteich - Westpark - Rathaus - Stadtpark - Riddags-hausen	31.05.2028
BSVG	419	Hauptbahnhof - Ost-Ring - West-Ring - Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	420	Braunschweig Rathaus - BS-Hauptbahnhof - Wolfenbüttel Bahnhof	31.05.2028
BSVG	422	Lehndorf - Rathaus - Stadtpark - Bebelhof	31.05.2028
BSVG	424	Rühme - Bevenrode - Essenrode	31.05.2028
BSVG	426	Hamburger Straße – Siegfriedviertel – Kralenriede – Landes-aufnahmebehörde (– Flughafen)	31.05.2028
BSVG	427	Essehof - Weddel - Volkmarode	31.05.2028
BSVG	429	Hauptbahnhof - West-Ring - Ost-Ring - Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	431	Hauptbahnhof - Melverode - Stöckheim - Südstadt - Helmsted-ter Str.	31.05.2028
BSVG	433	Völkenrode - Kanzlerfeld - Ring - Hans-Sommer-Straße - Hon-delage	31.05.2028
BSVG	434	Wenden - Harxbüttel - Lagesbüttel	31.05.2028
BSVG	436	Hauptbahnhof - Kralenriede - Flughafen	31.05.2028
BSVG	437	Volkmarode - Cremlingen	31.05.2028
BSVG	442	Helmstedter Str. - Lindenbergsiedlung - Südstadt - Heidberg - Stöckheim	31.05.2028

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
BSVG	443	Weststadt Donaustr. - Cyriaksring - Rathaus - Hans-Sommer-Str. - Querum	31.05.2028
BSVG	445	Vallstedt - Timmerlah - BS Weststadt Donaustr.	31.05.2028
BSVG	450	Vechelde - Wedtlenstedt - Klein Gleidingen - Braunschweig	31.05.2028
BSVG	451	Hauptbahnhof - Braunschweiger Verkehrs-GmbH	31.05.2028
BSVG	452	BS Helmstedter Straße - Cremlingen - Destedt - Gardessen/Bornum	31.05.2028
BSVG	454	Stadion - Schwarzer Berg - Stadion	31.05.2028
BSVG	455	(Geitelde) - Timmerlah - Weststadt Donaustraße	31.05.2028
BSVG	461	PTB - Kanzlerfeld - Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	464	Rühme - Stadion/Volkmarode	31.05.2028
BSVG	465	Broitzem - Geitelde - Rüningen	31.05.2028
BSVG	471	Klinikum Salzdahlumer Str. - Jägersruh Siedlung	31.05.2028
BSVG	480	Groß Schwülper - Watenbüttel - Braunschweig Rathaus	31.05.2028
BSVG	481	Leiferde - Stöckheim	31.05.2028
BSVG	484	Groß Schwülper - Rühme	31.05.2028
BSVG	485	Broitzem - Rüningen	31.05.2028
BSVG	493	Braunschweig Rathaus - Obersickte - Neuerkerode	31.05.2028
BSVG	P&R	kostenloser P&R zw. Messegelände Nord und Innenstadt/Volkswagenhalle	31.05.2028

Tabelle E3.13/2: Netzknoten Teilnetz 40 Stadtbus und Stadtbahn

Stadtbus

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Cyriaksring	Bus/Bus, Bus/Tram	419 429 443 461 601 603 620	3 5	
Braunschweig	Donauknoten	Bus/Bus, Bus/Tram	443 445 455	3 5	
Braunschweig	Erfurtplatz	Bus/Bus, Bus/Tram	431 442	2	
Braunschweig	Europaplatz	Bus/Bus, Bus/Tram	461 601 603 620	3 5	

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Gliesmaroder Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug Tram/Zug	230 433 443	3	RB47
Braunschweig	Hansestraße Ost	Bus/Bus, Bus/Tram	484	1	
Braunschweig	Heideblick	Bus/Bus, Bus/Tram	111 112 113 191 197	1	
Braunschweig	Helmstedter Str.	Bus/Bus, Bus/Tram	412 431 442 452 730	4	
Braunschweig	John-F.-Kennedy-Platz	Bus/Bus, Bus/Tram	419 420 429 461 601 602 603 620 730	1 2	
Braunschweig	Lincolnsiedlung	Bus/Bus, Bus/Tram	424 464 484	1	
Braunschweig	Moorhüttenweg	Bus/Bus, Bus/Tram	230 417 427 437	3	
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230 411 413 416 418 420 422 443 450 480 560 730	1 2 3 4 5	
Braunschweig	Siegfriedstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	416 426 436	2	
Braunschweig	Stadion	Bus/Bus, Bus/Tram	414 454 464	1	
Braunschweig	Stöckheimer Markt	Bus/Bus, Bus/Tram	431	1	
Braunschweig	Turmstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	465 485	5	
Braunschweig	Welfenplatz	Bus/Bus	411 412 431 442		
Braunschweig	ZOB / Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug Tram/Zug	411 419 420 429 431 436 461 482 601 602 603 620 631 730	1 2 5	RE50 RE60 RE70 RB42 RB43 RB45 RB47
Cremlingen	Im Dorfe	Bus/Bus	452 740		

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Groß Schwülper	OBS	Bus/Bus	111 113 194 195 196 480 484		
Vallstedt	Sudetenstraße	Bus/Bus	445 516		
Vechelde	Alte Post	Bus/Bus	450 511 513 514 516		
Vechelde	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	450 514 516 566		RE60 RE70
Weddel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	427 740 742		RE50
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420 604 710 791 792 794 795 796 797 798 799		RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	420 604 607 630 710 740 751 752 753 755 756 790 791 792 794 795 796 797 798 799		
Wolfenbüttel	Mittelweg	Bus/Bus	420 740 793 798		

Stadtbahn

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Donauknoten	Bus/Bus, Bus/Tram	443 445 455	3 5	
Braunschweig	Erfurtplatz	Bus/Bus, Bus/Tram	431 442	2	
Braunschweig	Gliesmaroder Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug, Tram/Zug	230 433 443	3	RB47
Braunschweig	Hansestraße Ost	Bus/Bus, Bus/Tram	484	1	
Braunschweig	Heideblick	Bus/Bus, Bus/Tram	111 112 113 191 197	1	
Braunschweig	Helmstedter Str.	Bus/Bus, Bus/Tram	412 431 442 452 730	4	

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	Lincolnsiedlung	Bus/Bus, Bus/Tram	424 464 484	1	
Braunschweig	Moorhüttenweg	Bus/Bus, Bus/Tram	230 417 427 437	3	
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230 411 413 416 418 420 422 443 450 480 560 730	1 2 3 4 5	
Braunschweig	Siegfriedstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	416 426 436	2	
Braunschweig	Stadion	Bus/Bus, Bus/Tram	414 454 464	1	
Braunschweig	Stöckheimer Markt	Bus/Bus, Bus/Tram	431	1	
Braunschweig	Turmstraße	Bus/Bus, Bus/Tram	465 485	5	
Braunschweig	ZOB / Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug, Tram/Zug	411 419 420 429 431 436 461 482 601 602 603 620 631 730	1 5	RB42 RB43 RB45 RB47 RE50 RE60 RE70

Das Teilnetz 40 umfasst den Stadtbahn- und Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Braunschweig. Die Verkehrssysteme sind aufgrund ihrer starken Vernetzung untereinander in einem Teilnetz zusammengefasst. Die komplexen verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge der beiden Systeme können somit besser abgebildet und aufeinander abgestimmt werden. Das Stadtbahn- und Stadtbusnetz sind Teil der Direktvergabe an die Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 zum 1. Oktober 2015.

Stadtverkehrsnetz

Ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Braunschweigs hat weitergehende Funktionen als in einer Flächengemeinde. Deshalb ist für die Stadt Braunschweig ein Stadtverkehr von guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig. Nur so können den Bürgerinnen und Bürgern umfas-

sende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten angeboten werden. Insofern ist der Stadtverkehr Braunschweig nicht am allgemein angestrebten Mindestbedienungsangebot zu messen.

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

Das öffentliche Personennahverkehrsnetz von Braunschweig bildet ein in sich abgestimmtes Verkehrssystem bestehend aus Stadtbahnen, dem Stadtbus und differenzierten Bedienungsweisen mit definierten Verknüpfungspunkten im Zentrum sowie an zentralen Umsteigehaltestellen im Stadtgebiet als Übergänge zu weiterführenden und regionalen Linien. Die Linien sind weitgehend als Durchmesser-, Radial- oder Ringlinie gestaltet. Schnittstellen zu den beiden Ringlinien 419 und 429 oder Verknüpfungen an den zentralen Stationen ermöglichen zügige Verbindungen im Innenstadtbereich. Ein Großteil der Stadtbahnen und Busse fahren die zentralen Haltestellen Schloss und/oder Rathaus an, wodurch Umstiege in alle Richtungen innerhalb Braunschweigs und in die Region ermöglicht werden.

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

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

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

Im Stadtverkehrsnetz gibt es definierte Verknüpfungspunkte, an denen Anschlüsse in die Außenbereiche hergestellt bzw. in zentraler Lage die Linien untereinander verknüpft werden, um so eine Vielzahl an attraktiven Verbindungen zu ermöglichen. Zwischen diesen Verknüpfungspunkten stellen Busverbindungen die Verbindung zwischen den äußeren Stadtteilen Braunschweigs her. Eine

Anschlusssicherung erfolgt in der Spätverkehrszeit bzw. in Zeiten geringerer Taktdichte in festgelegten Zeitlagen. Haltestellen mit Anschlusssicherung sind: Rathaus, Hauptbahnhof, Bahnhof Gliesmarode, Turmstraße, Donauknoten, Stadion, Hansestraße Ost, Lincolnsiedlung, Heideblick, Moorhüttenweg, Helmstedter Straße und Welfenplatz. Weitere Anschlüsse ergeben sich bspw. in Kreuzungsbereichen zu den Ringlinien.

Stadttakt 2019 und Zielnetz 2030

P40.1 Unter der Voraussetzung der Zustimmung der Gremien der Stadt und Stadtbezirke wird zum Herbst 2019 in Braunschweig der Stadttakt eingeführt. Dazu wurden in 2018 in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung, Verkehrs GmbH und Regionalverband Maßnahmenpakete entwickelt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beinhalten:

- Die Einführung des Stadtakts Braunschweig mit einem 15-Minuten-Grundtakt auf allen Stadtbahn-, Hauptbus- und Ringbuslinien.
- Verstärkung stark nachgefragter Streckenabschnitte durch Taktverdichtungen oder Überlagerungen mehrerer Linien.
- Umverteilung der Leistung und somit eine stärkere Ausrichtung der ÖPNV-Angebote an der Nachfrage auf den Linienabschnitten.
- Schaffung von gleichwertigen ÖPNV-Angeboten in allen Stadtteilen mit einer stärkeren Orientierung an der Einwohnerdichte.
- Die Verbesserung der Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr am Hauptbahnhof sowie dem Regionalverkehr am Bahnhof Gliesmarode und am Bahnhof Weddel.

Das ÖPNV-Angebot 2019 setzt sich aus den folgenden Maßnahmen zusammen:

- Bereits ab Ende 2018 wird das Stadtquartier „Nördliches Ringgebiet“ mit der Buslinie 426 erschlossen. Mit dieser Änderung sind Angebotsanpassungen sowohl auf der Linie 426 als auch auf den Linien 413 und 424 in der NVZ und der SVZ verbunden. Mit diesen wird eine verbesserte Anbindung des Bereiches der Landesaufnahmebehörde, des Forschungsflughafens sowie der Stadtteile Waggum und Bevenrode erreicht.
- Ab Herbst 2019 ist die Umsetzung des Stadttakts durch verschiedene Maßnahmen vorgesehen. Diese sind im Wesentlichen von der Taktvereinheitlichung durch die Einführung des 15-Minuten-Grundtaktes auf den Stadtbahn- und Ringbuslinien geprägt sowie die daraus resultierenden Folgemaßnahmen im ergänzenden Busliniennetz.
- An Schultagen wird der Grundtakt auf Streckenabschnitten mit hoher Einwohnerdichte bzw. hoher Fahrgastnachfrage durch zusätzliche Fahrten ergänzt. Dies wird u. a. durch eine Umverteilung der Verkehrsleistungen im Netz erreicht. Damit werden folgende Ziele verfolgt:
    - mehr Fahrten auf stark nachgefragten Streckenabschnitten
    - eine bessere Vertaktung von Linien sowie

- Rücknahme von Fahrtenangeboten auf weniger stark nachgefragten Streckenabschnitten.

Mit diesen Maßnahmen wird der Grundstein für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Netz geschaffen, auf welche auch die infrastrukturellen Erweiterungen im Stadtbahnnetz aufbauen werden. Mit der Umsetzung werden wesentliche Grundlagen des Ohne-Falls umgesetzt. Der Ohne-Fall beschreibt das Zielnetz für das Jahr 2030 ohne einen Stadtbahnausbau und stellt die rechnerische Vergleichsgröße für den Mit-Fall dar, also das Zielnetz mit Stadtbahnausbau. Mit der Umsetzung des Stadttaktes werden somit die Grundlagen für die Erweiterung des Stadtbahnnetzes in den nächsten Jahren geschaffen. Mit dem Ausbau des Nahverkehrsnetzes wird darüber hinaus frühzeitig und zielgerichtet auf die demografische Entwicklung reagiert, die städtebauliche Planung mit einbezogen sowie der Umweltschutz durch CO_2-Minderung und Verringerung weiterer Verkehrsimmissionen vorangetrieben.

P40.2

Zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wurden zusätzliche Maßnahmen identifiziert, deren Umsetzbarkeit in den nächsten Jahren geprüft werden sollen. Diese setzen sich aus den folgenden Maßnahmen zusammen:

- Verlässlichkeit in der Schwachverkehrszeit in Gebieten hoher Siedlungsdichte:
  - Stadtbahnlinie 3: Ausweitung des 15-Min-Taktes in der SVZ
  - Buslinien 426 und 436: Ausweitung des Angebotes auf dem westlichen bzw. östlichen Ring in der SVZ, an Samstagen sowie sonn und feiertags
  - Buslinie 443: Ausweitung des Angebots im Korridor Weststadt – westl. Ring – östl. Ring in der SVZ, an Samstagen sowie sonn- und feiertags
- Verlässlichkeit und Verbesserung in der Schwachverkehrszeit in Gebieten mittlerer Siedlungsdichte
  - Um 30 Minuten früherer Beginn des 15-Min-Taktes auf diversen Linien an Samstagen
  - Ausweitung des Nachtverkehrs auf Vorfeiertage
  - Buslinien 411, 442 und 431: Ausweitung des Angebotes im südöstlichen Stadtgebiet in der SVZ und an Sonn- und Feiertagen
- Weitere Maßnahmen im Stadtverkehr:
  - Buslinie 443: Taktverdichtung auf dem westlichen Ring und der Weststadt
  - Buslinie 413: Leistungsverringerung Rüningen – Gartenstadt - Innenstadt in der NVZ in Ergänzung zum Leistungsangebot der Regionalbuslinie 620 von Braunschweig über Rüningen nach Salzgitter.
  - Buslinie 413: Zusätzliche Erschließung des Neubaugebietes „Deiweg" in Leiferde
  - Linie 414: Vereinheitlichung des Linienweges in Veltenhof unter Aufgabe der Schleifenfahrt durch den Ortsteil.

Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz verbindet zahlreiche Stadtteile mit der Innenstadt von Braunschweig. Die Linien sind als Durchmesserlinien konzipiert und verbinden somit auch Stadtteile untereinander. An mehreren Verknüpfungspunkten im Netz ist der Umstieg zu anderen Stadtbahnen und Bussen bzw. am Hauptbahnhof und am Bahnhof Gliesmarode zu den regionalen und überregionalen Bahnverkehren möglich.

Für das Braunschweiger Stadtgebiet stellt die Stadtbahn das leistungsfähige, verlässliche und emissionsarme Verkehrsmittel mit hohem Reisekomfort dar. Die höheren Infrastrukturkosten für die Stadtbahn rechtfertigen sich insbesondere, wenn die Verkehrsleistung auf sie konzentriert und somit die Auslastung maximiert wird. Entsprechend sollen lokale wie regionale Buslinien möglichst im geringen Umfang über längere Streckenabschnitte parallel zur Stadtbahn verkehren.
Folgende Linien bilden zum Stand Herbst 2018 das Stadtbahnnetz:

- Stöckheim – Wenden (Linie 1)
- Heidberg – Siegfriedviertel (Linie 2)
- Weststadt – Volkmarode (Linie 3)
- Helmstedter Straße – Radeklint (Linie 4)
- Broitzem – Hauptbahnhof (Linie 5)

Der Braunschweiger Hauptbahnhof ist über die Linien 1 und 5 angebunden. Die Linie 2 verkehrt in der Nebenverkehrszeit über den Hauptbahnhof. Die Stadtbahnlinien 1, 3 und 5 verkehren an Schultagen zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr im 10-Minuten-Takt, danach bis 20:30 Uhr bzw. an Ferientagen tagsüber im 15-Minuten-Takt. Die Stadtbahnlinien 2 und 4 verkehren an Werktagen im 15-Minuten-Takt.

<u>Stadtbahnnetz im Stadttakt</u>
Im Stadttakt verkehren alle Stadtbahnlinien im 15-Minuten-Takt, montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 20:30 Uhr sowie samstags von 09:00 Uhr bis 20:30 Uhr. Die stark frequentierten Linienabschnitte werden durch Verstärkerfahrten ebenfalls im 15-Minuten-Takt verdichtet. Der Linienweg der Stadtbahnlinie 3 wird, aufgrund einer noch fehlenden Wendeschleife in Gliesmarode, auf dem gesamten Linienweg an Schultagen zwischen 06:30 Uhr und 18:00 Uhr im 15-Minuten-Takt verdichtet. Der Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Rühme wird mit der neuen Stadtbahnlinie 10 an Schultagen zwischen 06:30 Uhr und ca. 20:00 Uhr im 15 Minuten-Takt sowie an Ferientagen im selben Zeitraum im 30-Minuten-Takt verdichtet.

Durch die Überlagerung mit anderen Linien ergeben sich auf den stark nachgefragten Stadtbahnabschnitten Donauknoten - Innenstadt, Gesundheitsamt – Innenstadt, und Hauptbahnhof - Innenstadt Taktverdichtungen auf einen 5-, 5/10- bzw. 7/8-Minuten-Takt.

In der Frühspitze ergänzen zusätzliche Verstärkerfahrten das Angebot nachfragegerecht aus Richtung Stöckheim, Broitzem und der Helmstedter Straße in Richtung Innenstadt.

Stadtbahnausbau – Zielnetz 2030

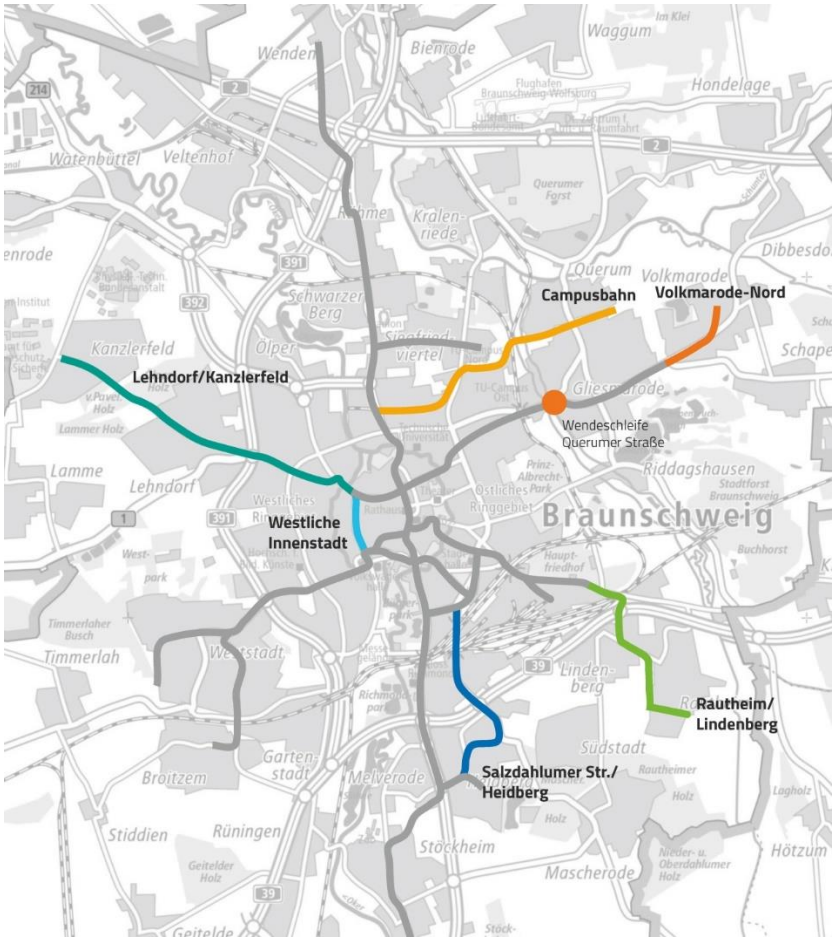
Seit 2013 wird unter der Beteiligung der Öffentlichkeit ein neues Stadtbahnausbaukonzept entwickelt. Im Ergebnis der Voruntersuchung verblieben fünf Korridore, deren Wirtschaftlichkeit durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung auf der Grundlage einer standardisierten Bewertung positiv abgeschätzt wurde. Für nachfolgende Strecken hat der Rat der Stadt Braunschweig 2017 die Fortführung der Planungen beschlossen:

- Westliche Innenstadtstrecke
- Nördliches Ringgebiet – Querum (Campusbahn)
- Salzdahlumer Straße – Heidberg
- Helmstedter Straße – Lindenberg – Rautheim
- Radeklint – Rudolfplatz – Lehndorf – Kanzlerfeld
- Verlängerung Volkmarode-Nord

Das angestrebte Zielnetz 2030 stellt sich folgendermaßen dar:

Linie	Fahrweg
1	Wenden – Rühme – Rathaus – Hauptbahnhof – Melverode – Stöckheim
2	Kanzlerfeld – Lehndorf – Radeklint – westl. Innenstadt – Hbf. – Bebelhof – Heidberg
3	Volkmarode – Rathaus – Fr.-Wilhelm-Platz – Donauknoten – Weststadt
4	Siegfriedviertel – Hagenmarkt – Rathaus – Leonhardplatz – Rautheim
5	Querum – Nordstadt – Hagenmarkt – westl. Innenstadt – Donauknoten – Broitzem
11	Rühme – Rathaus – Leonhardplatz – Hbf. – Bebelhof – Heidberg (-Stöckheim)
12	Lehndorf – Radeklint – Hagenmarkt – Rathaus – Leisewitzstr. – Hbf.
13	Gliesmarode – Hagenmarkt – westl. Innenstadt – Donauknoten – Weststadt

Abbildung E3.13: Stadtbahn 2030



Quelle: https://www.stadt-bahn-plus.de

Im Zusammenhang mit dem Ausbauprojekt Volkmarode Nord ist in Gliesmarode eine neue Wendeschleife im Kreuzungsbereich Berliner Straße/Querumer Straße geplant. Diese ist notwendig, um differenzierte Angebote für den stark frequentierten und dicht besiedelten Abschnitt bis Querumer Straße und den weniger dicht besiedelten Abschnitt östlich der Querumer Straße zu ermöglichen.

Auf dem geplanten Streckenabschnitt ins Kanzlerfeld ist eine zusätzliche Wendeschleife in Alt Lehndorf an der Kreuzung Hannoversche Straße/Saarstraße vorgesehen. Der Abschnitt zwischen Innenstadt und Alt-Lehndorf soll mit zwei Linien und somit im dichteren Takt bedient werden.

Mit der Realisierung des Zielnetzes 2030 ist auch der Bau der westlichen Innenstadtstrecke verbunden. Neben der Erschließungsfunktion dieses Bereiches durch die Stadtbahn können so Kapazitätsengpässe auf der bestehenden Innenstadtstrecke über den Bohlweg vermieden werden. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass damit eine Ausweichstrecke, z. B. bei Veranstaltungen, Baustellen oder Betriebsstörungen, geschaffen wird.

Der Planungsprozess beinhaltet eine Bürgerbeteiligung im Rahmen der Vorplanung und im Planfeststellungsverfahren. Die bauliche Umsetzung der ersten Projekte wird voraussichtlich 2022 be-
P40.3 ginnen. Im Rahmen der stufenweisen Betriebsaufnahme sind Anpassungen im Busnetz notwendig.

Mit der skizzierten Erweiterung des Netzes entstehen mehr Direktverbindungen. Darüber können mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden und so der Modal-Split-Anteil des ÖPNV erhöht werden. Bestehende und neue Wohngebiete, wie in der Nordstadt (Erschließung über die Campusbahn geplant), werden so aufgewertet.

Für eine Reihe weiterer denkbarer Stadtbahnprojekte sollen im Hinblick auf mögliche Weiterentwicklungen der Stadt Trassen offengehalten werden. Um die Option einer gleichzeitigen Nutzung der Gleistrassen von Stadtbahnen und regionalen Eisenbahnen perspektivisch zu ermöglichen, ist auf dem Abschnitt Gifhorner Straße – Braunschweig Hauptbahnhof bei Ausbaumaßnahmen bzw. Sanierungen ein Lichtraumprofil für 2,65 m breite normalspurige Fahrzeuge sowie der Bau einer dritten Schiene planerisch zu berücksichtigen.

Ausbau von Umsteigehaltestellen

Die Umsteigehaltestelle Helmstedter Straße wird zukünftig die letzte nicht barrierefrei ausgebaute Stadtbahnhaltestelle in Braunschweig sein. Außerdem gerät die integrierte Buswendeschleife an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Sanierung gemäß aktueller Standards für Umsteigepunkte und Stadtbahnhaltestellen am derzeitigen Standort erscheint aufgrund begrenzter Platzverhältnisse kaum
P40.4 möglich. Es ist zu prüfen, wie und wo der Umsteigepunkt Helmstedter Straße in Zukunft abgebildet werden kann. Die Ergebnisse zum möglichen Stadtbahnausbau sind dabei zu berücksichtigen.

Die Umstiegshaltestelle Erfurtplatz könnte eine höhere Bedeutung für die Verknüpfung zum regionalen wie lokalen Busverkehr zukommen. Die Wege zwischen den Bus- und Stadtbahnhaltestellen sind jedoch weit. Eine Möglichkeit zum Wenden von Bussen besteht nicht direkt vor Ort. Es ist zu
P40.5 prüfen, wie die Haltestelle zu einem attraktiven Umsteigepunkt optimiert werden kann und in einem nächsten Schritt zu einer zentralen Mobilitätsstation aufgewertet werden kann.

Stadtbusnetz

In Verbindung der Umsetzung des oben beschriebenen Stadttaktes sind auch Veränderungen im Stadtbusnetz verbunden. Die folgenden Beschreibungen beinhalten diese erforderlichen Anpassungen, welche unter der Voraussetzung einer Zustimmung der Gremien in 2019 umgesetzt sein sollen:

Entsprechend ihrer Erschließungsfunktion lassen sich die meisten Buslinien in Hauptlinien und Nebenlinien (Ergänzungs- und Anschlusslinien) einordnen. Die Hauptlinien erschließen viele Stadtteile

mit der Innenstadt auf meist direktem Linienweg im 15-Minuten-Takt und verkehren auch am Wochenende sowie im Nachtverkehr. Ergänzend verkehren einige Nebenlinien überwiegend im 30-Minuten-Takt zur Feinerschließung, wodurch Zugangswege zu Haltestellen reduziert werden und auch Verbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen hergestellt werden.

Hauptbuslinien

Die Hauptbuslinien bilden, analog zum Stadtbahnnetz, vorwiegend Durchmesserlinien. Zu diesen Linien zählen die Buslinien 411, 413, 416 und die Ringbuslinien 419/429. Sie verkehren wie alle Stadtbahnlinien im 15-Minuten-Grundtakt. Am zentralen Umstiegspunkt Rathaus in der Innenstadt bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Buslinien, aber auch zur Stadtbahn, sodass einwohnerstarke Stadtteile von hier aus direkt und gut erreicht werden können. Im Bereich der historischen Innenstadt werden die Buslinien im Einrichtungsverkehr nördlich und südlich der Innenstadt geführt, sodass die Erschließung in diesem eng bebauten Gebiet gegeben ist.

Angebot auf dem Wilhelminischen Ring

Auf dem dicht besiedelten wilhelminischen Ring verkehren Ringbuslinien mit dem Start- und Zielpunkt Hauptbahnhof und Tangentiallinien. Diese bieten Verknüpfungsmöglichkeiten zu den kreuzenden Durchmesserlinien und damit zwischen den Stadtteilen. Die Ringbuslinien verbinden die dicht bebauten Ringgebiete, die Technische Universität und die Hochschule für bildende Künste, Stadt- und VW-Halle, das Messegelände sowie die Gewerbestandorte Frankfurter Straße und Rebenring. Die Ringbuslinien 419/429 verkehren im 15-Minuten-Grundtakt und werden auf den Abschnitten Hauptbahnhof – Östliches Ringgebiet durch die Buslinien 411 und 436 zu einem 5-Minuten-Takt ergänzt sowie auf dem Abschnitt Hamburger Straße – Cyriaksring durch die Buslinie 426, ab Rudolfplatz zusätzlich durch die Buslinie 461 ergänzt.

Stadtteilerschließung

Die außerhalb des Wilhelminischen Rings liegenden Stadtteile ohne Stadtbahnverbindung weisen sehr unterschiedliche bauliche Siedlungsstrukturen auf. Dicht besiedelte Stadtteile sind direkt über Durchmesserlinien mit der Innenstadt verbunden. Sofern ein sinnvoller Übergang zur Stadtbahn hergestellt werden kann, stellen die Buslinien die Zubringerfunktion zur Stadtbahn her. Über eine Auswahl von Nebenbuslinien bestehen auch einzelne Querverbindungen zwischen Stadtteilen.

Im Südosten der Stadt Braunschweig sind mit der Ausweisung neuer Wohnungsbauflächen in den Stadtteilen Lindenberg und Rautheim Einwohnerzuwächse zu verzeichnen. Die bestehende Busbedienung hat zum Teil lange Fahrzeiten durch Schleifenfahrten. In einzelnen Abschnitten erfolgen parallele Bedienungen durch zwei Linien. Darüber hinaus sind Fahrten in Richtung Helmstedter Straße verspätungsanfällig. Unabhängig der Planungen zur Stadtbahnverlängerung Helmstedter Straße – Rautheim ist eine Neukonzeption des Busliniennetzes in diesem Raum zu prüfen, das kurze Reisezeiten und direkte Fahrverbindungen zwischen den genannten Stadtteilen sowie in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof anbietet.

P40.6

P40.7 Die Verbindungen zwischen Stadtteilen und anderen Teilnetzen sind perspektivisch zu prüfen. Bestehende Verbindungen müssen gegebenenfalls angepasst werden und neue Verbindungen eingerichtet werden. Trotz der bestehenden Stadtteilverbindungen gibt es zwischen einigen Stadtteilen nur lange und umwegige Verbindungen. Insbesondere außerhalb des wilhelminischen Rings gibt es kaum ÖPNV-Linien über den Verlauf der Oker hinweg, wodurch es zu hohen Reisezeitverhältnissen ÖV/MIV kommt. Bei der Prüfung ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die geringe Einwohnerzahl und geringe Mobilitätsnachfrage mancher Stadtteile einen Linienbetrieb unverhältnismäßig erscheinen lassen. Dies muss im Einzelfall geprüft werden.

P40.8 Für die Bedienung in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage ist der Einsatz von Flexmobil-Angeboten bzw. flexiblen Angeboten zu prüfen, die in Kapitel D3.2 definiert sind. Diese könnten eine flächenhafte oder liniengebundene Erschließung übernehmen, welche an definierten Verknüpfungspunkten an die Hauptverbindungen des Stadtverkehrs oder auch an regionale Linien angebunden sind. Dabei wäre auch der Einsatz kleinerer Fahrzeuge anzustreben, um so die oftmals geringe Besetzung großer Fahrzeuggefäße zu vermeiden. Die Ziele eines wirtschaftlicheren sowie ökologischeren Betriebes sollten dahingehend im Vordergrund stehen. Die Attraktivität einer solchen Bedienung würde vor allem in der hohen Flexibilität und/oder einer entsprechenden Angebotsdichte liegen.

P40.9 Zu prüfen wäre der Anstoß eines Projektes zur Erprobung von autonomen Bus-/Shuttle-Verkehren, die in abgegrenzten Stadtbezirken die Erschließung übernehmen könnten. Diese könnten sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner eine gute Erreichbarkeit in die Nahversorgungszentren bieten als auch die Anbindung an die Stadtbahn- oder Stadtbusverkehre sicherstellen. Für solch experimentelle Verkehre kommen verschiedene Testfelder in strukturell unterschiedlichen Stadtbezirken in Betracht. Testfelder können in dicht besiedelten Gebieten wie Schwarzer Berg oder Weststadt, in Gewerbegebieten mit einer ausgeprägten Frequentierung und in dünn besiedelten Gebieten wie Jägersruh und weiteren Anwendung finden.

Eine Herausforderung wäre ein Shuttleverkehr innerhalb von hochverdichteten Wohnquartieren wie dem östlichen Ringgebiet. Hier bestehe jedoch die Chance dem hohen Parkplatzbedarf entgegenzuwirken und mehr Aufenthaltsqualität für die Bewohner zu gewinnen. Mit kleinen flexiblen Fahrzeugen könnten zum einen gute Anbindungen an das Hauptliniennetz ermöglicht werden und zum anderen am Rande des Gebietes liegende Shuttleparkplätze attraktiv erreicht werden. Projekte dieser Art erfordern hochtechnische Kenntnisse im Bereich des autonomen Verkehrs, weshalb eine Zusammenarbeit mit versierten Forschungseinrichtungen und Unternehmen sinnvoll und notwendig wäre.

Umlandbeziehungen

Im Norden grenzt die Samtgemeinde Papenteich des Landkreises Gifhorn an Braunschweig. Dort bestehen Verkehrsbeziehungen in der Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig. In der Laufzeit des NVP 2016 wurden verschiedene Überlegungen zu einer Neuordnung dieses Verkehrsgebietes durchgeführt und zusammen mit allen Beteiligten zwei Vorzugsvarianten entwickelt. Diese wurden hinsichtlich ihrer Fahrgastpotentiale untersucht, um so den größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste auszumachen. Gegenüber dem bestehenden Nahverkehrsangebot, sollen die Fahrtenangebote besser vereinheitlicht und attraktiver werden. Die Variante 1 sehe u. a. eine durchgängige Verbindung zwischen Gifhorn, Schwülper und Braunschweig im Zusammenhang mit einer Durchbindung der RegioBus-Linie 480 vor, welche den derzeitigen Linienverlauf der 111 abdecken würde. In Variante 2 soll hingegen die Verbindung zwischen Schwülper und Braunschweig über die Hansestraße in einem dichteren Takt, jedoch mit einer Verknüpfung zur Stadtbahn, sichergestellt werden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Variante 2 mehr verkehrliche Vorteile erzeugt. Es werden sowohl die Aufkommensschwerpunkte im Braunschweiger Norden erschlossen, als auch eine at-
P40.10 traktive Anbindung an das Stadtbahnnetz hergestellt. Infolgedessen soll möglichst zeitgleich mit der Umsetzung des Stadttaktes im Kern die Variante 2 umgesetzt werden, welche sich wie folgt darstellt: Die Linie 111 wird als Linie 110 auf die Hansestraße umgelegt, erschließt die anliegenden Gewerbegebiete auf direkten Weg und hat Anschlüsse an die Stadtbahn. Eine weitere Linie (410) ergänzt das Angebot der 110 auf dem Abschnitt zwischen Hansestraße und Schwülper und ersetzt das Angebot der 484. Sie verkehrt von Schwülper aus weiter über die Ortschaften Lagesbüttel, Harxbüttel und Thune nach Wenden und ersetzt dort die Angebote der Linien 111 und 434. An der Haltestelle Heideblick in Wenden bestehen ebenfalls Anschlüsse an die Stadtbahn. Die Gewerbegebiete an der Hansestraße sowie das Gewerbegebiet Waller See werden zusätzlich über eine lokale Linie aus Richtung Hansestraße Ost erschlossen.

Neben dieser Neukonzeption soll bei der Feinplanung eine Verlängerung der Buslinien bis zum Stadion geprüft werden. Dadurch wäre eine direkte Anbindung von großen Arbeitgebern gegeben und ein Umstieg der Fahrgäste in die Stadtbahn würde für den kurzen Abschnitt entfallen. Die Attraktivität der Verbindungen könnte so vor allem für Berufspendler weiter erhöht werden. Neben der an-
P40.11 gebotsseitigen Betrachtung ist zu prüfen ob an dem Netzknoten Stadion infrastrukturelle Erweiterungen oder Anpassungen notwendig sind.

Östlich von Braunschweig grenzen die Gemeinden Lehre, Cremlingen und Sickte an Braunschweig. Durch die Gemeinde Lehre führt die RegioBus-Linie 230 Wolfsburg - Lehre und Lehre - Braunschweig, welche die Ortschaften im Linienverlauf gut an Braunschweig anbindet. Der Linienverlauf
P40.12 startet in Wolfsburg am Hauptbahnhof und endet in Braunschweig am Rathaus. Innerhalb von

Braunschweig ist eine Anpassung des Linienwegs zu überprüfen, um eine Konkurrenz zur Stadtbahn zu vermeiden und Potentiale im Bereich der Technischen Universität zu erschließen. Die Vor- und Nachteile verschiedener Linienführungen sind abzuwägen. Des Weiteren ist damit zu rechnen, dass mit der geplanten Umgestaltung des Hagenmarktes eine Verschiebung der Halteposition für die Wendezeit der 230 notwendig ist, sodass der derzeitige Linienendpunkt in der Dankwardstraße überdacht werden müsste.

P40.13 Zu prüfen ist eine Ausweitung des Fahrtenangebotes am Wochenende. Am Samstag könnte eine Angebotsverdichtung zu einem 30-Minuten-Takt und am Sonntag eine Ausweitung des Bedienungszeitraumes am Morgen für eine höhere Attraktivität für den Freizeit- und Pendlerverkehr sorgen.

Mit den qualitativen Verbesserungen auf der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Wolfsburg seit 2015 hat die Station Weddel an Bedeutung gewonnen. Dies wird sich mit den geplanten Taktausweitungen, mit Umsetzung des Ausbaus der Weddeler Schleife, voraussichtlich weiter fortsetzten.

P40.14 Sobald die Schienenstrecke RE50 Wolfsburg – Braunschweig in einem durchgängigen 30-Minuten-Takt bedient wird, ist zu prüfen, ob es dadurch zu Nachfrageverschiebungen von der RegioBus-Linie 230 auf die Schienenverbindung kommt und das bisherige Busangebotskonzept der direkten Verbindung in die Innenstadt von Braunschweig aufrechterhalten werden kann.

Das im Landkreis Wolfenbüttel gelegene Weddel wird über die Stadtbuslinie 427 von Volkmarode aus bedient. Die Verknüpfungen zu den Zügen der RE50 von/nach Wolfsburg und Braunschweig

P40.16 sollen im Zuge der Umsetzung des Stadttaktes verbessert werden, sodass für die Stadtteile Volkmarode und Schapen eine gute Anbindung an den SPNV besteht. Weddel ist neben den Bahnverbindungen der RE30 und RB40 Helmstedt – Braunschweig somit auch über den lokalen Busverkehr gut an Braunschweig angebunden. Dadurch besteht ein Überangebot zu vergleichbaren Ortschaften außerhalb des Stadtgebietes. Es ist daher zu prüfen, dort das Busangebot an den Bedarf anzupassen. Dabei ist auch zu prüfen, die RegioBus-Linie 740 Wolfenbüttel – Sickte – Cremlingen – Weddel bis nach Volkmarode zu verlängern und das Angebot der Linie 427 sowie ggf. der 417 neu zu ordnen. Dabei ist auch zu prüfen, inwiefern eine Anbindung der Gemeinde Lehre an die Haltepunkte Weddel oder Schandelah sinnvoll ist.

Die Gemeinde Cremlingen wird durch die RegioBus-Linie 452 Braunschweig – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum direkt in Richtung Braunschweig erschlossen. Die regional bedeutsame Relation beschränkt sich auf den Abschnitt Braunschweig – Destedt. Die Linie übernimmt auch lokale Erschließungsfunktionen ab Cremlingen bzw. Destedt. Eine Verlängerung der Li-

P40.17 nie innerhalb von Braunschweig zwischen Helmstedter Straße und Hauptbahnhof soll voraussichtlich im Zuge der Umsetzung des Stadttaktes erfolgen. Mit dieser Verbesserung ist auch eine Veränderung der Nummerierung verbunden. Zur besseren Wahrnehmung als RegioBus-Verbindung soll die Linie die Nummer 430 erhalten.

P40.18 Eine Neukonzeption der Erschließung des lokalen Bereiches ab Cremlingen bzw. Destedt soll das wirtschaftliche Ergebnis der RegioBus-Verbindung verbessern. Das Angebot ist hinsichtlich der Zielvorgaben zu prüfen und soll montags bis freitags möglichst im gleichen Umfang erhalten bleiben. Samstags sowie sonn- und feiertags soll ein Stundentakt eingeführt werden. In Tagesrandlagen könnten die Fahrtenangebote teilweise durch Zubringerverkehre ersetzt werden, die auch nach Bedarf verkehren könnten. Auch soll in diesem Zusammenhang der gesamte Bereich zwischen den Gemeinden Cremlingen, Sickte und der Stadt Königslutter betrachtet werden. Für diesen Raum kommen daher auch experimentelle Verkehre in Frage, die die zukünftige Mobilität in dem ländlich geprägten Raum sicherstellen und eine gute Anbindung an das Oberzentrum Braunschweig bieten.

Die Gemeinde Sickte wird über die RegioBus-Linie 730 an Braunschweig angebunden. Zusammen mit der RegioBus-Linie 430 soll die 730 auf dem Abschnitt Schöppenstedter Turm - Helmstedter Straße – Hauptbahnhof verkehren und möglichst ein abgestimmtes und attraktives Angebot bilden.

P40.19 Es ist zu prüfen, ob gleichzeitig mit der Verlängerung der 430 (452) bis zum Hauptbahnhof der Linienabschnitt Hauptbahnhof – Rathaus auf der 730 entfallen kann. Dadurch soll vor allem die leistungsfähige Stadtbahnverbindung gestärkt werden. An der Helmstedter Straße werden beide RegioBus-Linien mit der Stadtbahnlinie 4 in und aus Richtung Innenstadt verknüpft. Am Hauptbahnhof besteht darüber hinaus direkter Übergang zu einer Vielzahl von weiteren Linien des Stadtverkehrs.

P40.20 Im ÖPNV besteht derzeit keine Verbindung zwischen den Braunschweiger Stadtteilen im Süd-Osten (Südstadt, Mascherode) sowie dem Klinikum Salzdahlumer Straße und den östlichen Ortsteilen von Wolfenbüttel: Salzdahlum, Atzum, Ahlum und Wendessen. Hier soll eine Erschließung geprüft werden.

P40.21 Ein weiterer Prüfauftrag besteht für eine Verbindung des nördlichen Stadtteils Wolfenbüttel Groß Stöckheim mit den südlichen Stadtteilen Leiferde und Rüningen in Braunschweig.

Das Mittelzentrum Wolfenbüttel wird über die RegioBus-Verbindung der Linie 420 an Braunschweig angebunden. Die Linie führt auf direktem und schnellem Weg über die A395 und verbindet die beiden Zentren miteinander. In Braunschweig führt der Linienweg außerdem über den Aufkommensschwerpunkt Braunschweig Hauptbahnhof. In Wolfenbüttel übernimmt die Linie im nördlichen Stadtgebiet lokale Erschließungsfunktionen und hat somit auch für den Stadtverkehr in Wolfenbüttel eine hohe Bedeutung. Mit ihrem 15-Minuten-Takt stellt die Linie Verknüpfungen zu allen Nahverkehrszügen am Bahnhof Wolfenbüttel her und hat daher eine hohe Bedeutung für den nördlichen Bereich Wolfenbüttels. Darüber hinaus bietet die RegioBus-Linie auf Relation Braunschweig - Wolfenbüttel eine Ergänzung zu den SPNV-Linien RB42/43 Bad Harzburg/Goslar – Braunschweig und RB45 Schöppenstedt - Braunschweig.

Die sehr hohe Gesamtmobilität zwischen den beiden Städten erfordert ein entsprechend dicht getaktetes Fahrtenangebot, weshalb in der Laufzeit des NVP 2016 bereits umfangreiche Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen in der Neben- und Schwachverkehrszeit umgesetzt wurden.

P40.22 Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Mobilität ist die Einführung einer direkten Verbindung zwischen Wolfenbüttel und den südlichen Stadtteilen von Braunschweig, insbesondere Stöckheim, Melverode, Heidberg und Südstadt, zu prüfen. Zu untersuchen wäre, welche Ziele im Stadtgebiet Braunschweig und in Wolfenbüttel die meisten Fahrgastpotentiale auslösen bzw. die Attraktivität für den ÖPNV stärken können. Ferner sind die Auswirkungen auf die Nachfrage der RegioBus-Verbindung zu betrachten.

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

P40.23 Durch eine Neuordnung dieser Verkehre soll die Attraktivität für die Fahrgäste weiter gesteigert werden. Die RegioBus-Linie 620 soll einen einheitlichen und dichteren Takt erhalten und die übrigen Linienangebote besser koordiniert und auf das Angebot der RegioBus-Linie angepasst werden. Diese Neuordnung konnte aus wirtschaftlichen Gründen bisher nicht umgesetzt werden. Zeitgleich zur Aufstellung dieses Nahverkehrsplans wird eine Umsetzung Ende 2019 angestrebt.

P40.24 Mit Realisierung des Bahnhaltepunktes Braunschweig-West ist eine Anbindung von SZ-Thiede aus zu prüfen. Verknüpfungen zu den Bahnverbindungen von/nach Hannover und/oder Hildesheim sowie in Braunschweig-Broitzem mit der Stadtbahn wären zu schaffen.

Die RegioBus-Linie 450 führt von Vechelde aus über Wedtlenstedt nach Braunschweig und bietet für die in dieser Relation ausgeprägte Mobilität ein gutes Angebot. Ende 2016 wurden weitere Angebotsausweitungen umgesetzt. Durch die Taktverdichtungen an allen Wochentagen und die Ausweitung der Bedienungszeiträume, konnte die Attraktivität der Verbindung nochmals gesteigert werden. In Vechelde ist der RegioBus an den Schienenverkehr der RE60/70 verknüpft. Dort bestehen Übergänge sowohl in Richtung Braunschweig als auch in Richtung Peine – Hannover – Minden – Rheine/Bielefeld.

P40.25 Zu prüfen ist eine Anbindung des Bahnhofes Vechelde mit den westlichen Stadtteilen Lamme und Kanzlerfeld, insbesondere einer Verbindung zu den Forschungseinrichtungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) und dem Thünen-Institut (TI). Mit Anschlüssen in Vechelde an den RE60/70 Braunschweig – Vechelde – Peine – Hannover sowie der Anbindung weiterer Orte auf

dem Linienweg, könnte mit einer solchen Verbindung besonders den Arbeitnehmern der Einrichtungen eine Alternative zum MIV geboten werden.

Über die RegioBus-Verbindung 560 Wipshausen – Wendeburg – Bortfeld – Braunschweig wird die Verbindung aus der Gemeinde Wendeburg an Braunschweig sichergestellt. Das Angebot dieser Li-
P40.26 nie, die dem Teilnetz 52 zugeordnet ist, entspricht im Wesentlichen den Vorgaben des NVP. Zu prüfen sind weitere Fahrtangebote in den Tagesrandlagen.

Nachtverkehrsnetz

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verkehren die wichtigsten Stadtverkehrslinien in einem 70-Minuten-Takt ab der Haltestelle Rathaus. Die letzten Nachtverkehrsfahrten beginnen um 03:30 Uhr. Nach Einführung des Braunschweiger Nachtverkehrs Ende 2014 und einiger Angebotsanpassungen nach einer Probezeit von einem Jahr hat sich das Angebot gut
P40.27 etabliert. Zu prüfen ist deshalb, das Nachtverkehrsangebot auf die Nächte vor gesetzlichen Feiertagtagen auszuweiten. Dies könnte für folgende Feiertage gelten: Ostermontag, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Tag der Deutschen Einheit und Reformationstag. Vor dem Tag der Arbeit erfolgt bereits ein Nachtverkehrsangebot.

P40.28 Darüber hinaus ist zu prüfen, weitere Relationen bzw. Aufkommensschwerpunkte im Nachtverkehr anzubinden. So wären mindestens Fahrtenangebote auf den RegioBus-Linien 230, 560, 620 und 730 sinnvoll. Sollte künftig eine Konzentration auf stark nachgefragte Relationen erfolgen, ist dabei die Überlagerung von Linien hin zu einem eigenständigen Nachtverkehrsnetz denkbar, welches sternförmig die wichtigsten Stadtteile und umliegenden Ortschaften bedient.

Weitere Verkehrsplanungen

Das Stadtbus- und Stadtbahnangebot innerhalb der Stadt Braunschweig soll fortlaufend nachfragegerecht angepasst werden. Im Rahmen der Untersuchung des Stadtbahnkonzeptes wurde ein Zielnetz verabschiedet, welches es nun nach und nach umzusetzen gilt. Mit der Umsetzung des Stadttaktes in 2019 ist der erste Schritt dahin erfolgt. Zielsetzung sollte weiterhin sein, die Stadtbahn zu stärken.

P40.29 In diesem Zusammenhang ist im Einzelfall zu prüfen, einbrechende Linien an festen Umsteigepunkten mit der Stadtbahn zu verknüpfen. Die Vorteile einer Brechung sollten im Fahrgastinteresse die Nachteile überwiegen und sollten gewisse Voraussetzungen erfüllen:

- Zeitvorteile für die Fahrgäste,
- ausreichende Kapazitäten in den Stadtbahnen,

- verkehrliche Sicherheit und Attraktivität der Umsteige-Infrastruktur,
- bequemer Umstieg für die Fahrgäste; Sicherheitsgefühl muss für Fahrgäste durch eine entsprechende Infrastruktur zu jeder Zeit gegeben sein
- Anschlüsse sind ausnahmslos durch entsprechende technische Ausstattungen in den Fahrzeugen und an den Umsteigehaltestellen unternehmensübergreifend zu sichern.

Weitergehend sind dabei auch die begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen in der Braunschweiger Innenstadt zu betrachten. Im Rahmen der Stadtentwicklung ist die Zielsetzung die Aufenthaltsqualität für die Bürger zu verbessern und deshalb die Minimierung von Aufstellflächen für ÖSPV-Fahrzeuge zu erreichen, welche für Wende- und Pausenzeiten benötigt werden. U. a. ist vor
P40.30 diesem Hintergrund eine Neuordnung der Abstellmöglichkeiten im Bereich der Wilhelmstraße zu prüfen und auch stadtgestalterisch abzuwägen, an welchen Stellen erforderliche Flächen erhalten, geschaffen bzw. umgewidmet werden.

Zur Steigerung der Verlässlichkeit und Beschleunigung der Fahrzeiten ist eine Bevorrechtigung des
P40.31 ÖPNV an Lichtsignalanlagen weiter auszubauen und zu verbessern. Der Einsatz dynamischer Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV ist gemäß den technischen Regelwerken für die Lichtsignalsteuerung vorzusehen. Gemäß des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Braunschweig von 1998 ist eine Bevorrechtigung der Stadtbahnen und Busse an Lichtsignalanlagen sowie die Einrichtung von ÖV-Spuren an Knoten in Zufahrt zur Innenstadt dringend erforderlich. Darüber hinaus ist die Separierung des straßengebundenen ÖV auf eigene Busspuren an neuralgischen Punkten auszuweiten.

P40.32 Eine weitere Stärkung des ÖPNV kann durch die Einrichtung neuer, günstig gelegener P+R- und B+R-Anlagen erfolgen, um vor allem die Attraktivität für den ÖPNV von außerhalb zu erhöhen. Bei der Planung zum Ausbau des Stadtbahnnetzes sollte dies berücksichtigt werden. Eine zunehmende multimodale Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie eine Stärkung des Umweltverbundes sind bei der ÖPNV-Planung mit einzubeziehen.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit hat die Verkehrs-GmbH in den letzten Jahren bereits große Fortschritte machen können. Die Fahrzeuge im Busbereich weisen eine hundertprozentige Barrierefreiheit auf. Die Stadtbahnen sind voraussichtlich ab Ende 2019 vollständig barrierefrei. Die Stadtbahnhaltestellen im Stadtgebiet sind nahezu vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Ausbauhöhe soll auf 24 cm über Schienenoberkante angehoben werden. Damit erübrigt sich der bisher noch erforderliche Einsatz der Klapprampen. Der barrierefreie Einstieg wird damit weiter verbessert und der Fahrtverlauf beschleunigt. Die Anhebung der Haltestellen soll im Zuge von anstehenden Gleissanierungen im Bereich der jeweiligen Haltestellen erfolgen. Bei der Sanierung von Bushaltestellen wird das von der Stadt Braunschweig entwickelte Ausbauprogramm angewendet. Die dort vorgenommene Priorisierung ist u. a. in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat erfolgt und entspricht den Vorgaben zur Umsetzung der Barrierefreiheit an Zugängen des öffentlichen Nahverkehrs.

P40.33 Neben der reinen Barrierefreiheit ist zu prüfen auch die qualitative Ausstattung an Haltestellen zu verbessern, welche die Aufenthaltsqualität steigern und den Komfort für die Fahrgäste erhöht. Mit solchen infrastrukturellen Maßnahmen kann die Attraktivität des den ÖPNV weiter gesteigert werden.

Für das Stadtgebiet Braunschweig sind Planungen für neue SPNV-Zugangsstellen in Braunschweig-West (früher Broitzem), Rüningen, Leiferde und Bienrode in der sogenannten Stationsoffensive der DB Station&Service und des Landes Niedersachsen enthalten. Die Planungen wurden in 2019 begonnen. Die Stationen werden vorbehaltlich einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung realisiert. Die Realisierung ist während der Laufzeit des NVP 2020 vorgesehen. Deshalb wurden in enger Abstimmung mit dem Regionalverband von Seiten der Stadt Aufträge für die Bahnhofsumfeldplanung ausgelöst. Zusätzlich wird es eine Station Kralenriede geben, die als Kreuzungsbahnhof für den Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Gifhorn Stadt notwendig ist. Die Station wird nach aktuellem Stand südlich des Bahnüberganges Steinriedendamm liegen. Auch hier ist die Ausgestaltung des Umfeldes, sowie die Anbindung durch den Busverkehr zu prüfen.

P40.34 Außer Rüningen sind alle Stationen als Verknüpfungspunkte mit dem ÖSPV geplant. Planungen zur Anpassung der Stadtbahn- und Busverkehre sind deshalb frühzeitig aufzunehmen und entsprechend umzusetzen. Ziel dabei ist u. a. die nahen gelegenen Siedlungsbereiche besser und attraktiver an den regionalen Schienenverkehr anzubinden. Darüber hinaus können Fahrgastströme umgelenkt und verteilt werden umso gewisse Streckenabschnitte besser auszulasten bzw. zu entlasten.

Prüfaufträge

Tabelle E3.13/3: Prüfaufträge Teilnetz 40

P40.1	Umsetzung des Stadttaktes
P40.2	Prüfung zur Umsetzung weitergehender Maßnahmen des Stadttaktes
P40.3	Anpassungen im Busnetz im Rahmen des Stadtbahnausbaus
P40.4	Zukünftiger Netzknoten Helmstedter Straße in Verbindung mit Stadtbahnausbau
P40.5	Optimierung Netzknoten Erfurtplatz zur attraktiven Umstiegsstation
P40.6	Neukonzeption Busliniennetz im Bereich Lindenberg und Rautheim
P40.7	Perspektivische Prüfung der Verbindungen zwischen den Stadtteilen und zu anderen Teilnetzen
P40.8	Einsatz von Flexmobilangeboten in Schwachlastzeiten und -räumen
P40.9	Erprobung autonomer Bus-/Shuttle-Verkehre
P40.10	Umsetzung der Neuordnung Schwülper – Braunschweig

P40.11	Infrastrukturelle Maßnahmen am Netzknoten Stadion im Zusammenhang mit der Neukonzeption Schwülper – Braunschweig (Variante 2b)
P40.12	Anpassung des Linienverlaufs der RegioBus-Linie 230 im Stadtgebiet Braunschweig
P40.13	Ausweitung des Fahrtenangebotes der RegioBus-Linie 230 am Wochenende
P40.14	Prüfung der direkten Innenstadtanbindung der RegioBus-Linie 230 bei Taktverdichtung RE50
P40.15	Anpassung/Neukonzeption des Busverkehrsangebotes der RegioBus-Linie 740 und der Linie 427 an den tatsächlichen Bedarf
P40.16	Anbindung der Gemeinde Lehre an die Haltepunkte Weddel oder Schandelah
P40.17	Verlängerung der RegioBus-Linie 452 (430) bis zum Hauptbahnhof
P40.18	Neukonzeption des lokalen Bereiches der RegioBus-Linie 452 (430) ab Cremlingen bzw. Destedt
P40.19	Kürzung des Linienweges der RegioBus-Linie 730 bis Hauptbahnhof
P40.20	Einrichtung ÖPNV-Verbindung zwischen Braunschweig Süd-Ost und Wolfenbüttel Nord-Ost
P40.21	Einrichtung ÖPNV-Verbindung zwischen Groß Stöckheim und Leiferde/Rüningen
P40.22	Einrichtung ÖPNV-Verbindung zwischen Wolfenbüttel und den südlichen Stadtteilen
P40.23	Umsetzung der Neuordnung zw. SZ-Thiede und Braunschweig (RegioBus-Linie 620)
P40.24	Verbindung von/nach Thiede bei Realisierung des Bahnhaltepunktes Braunschweig-West
P40.25	Errichtung einer ÖPNV-Verbindung zwischen Vechelde – Lamme – Forschungsinstitute
P40.26	Ausweitung des Bedienungszeitraumes der RegioBus-Linie 560
P40.27	Ausweitung auf Vorfeiertage des Nachtverkehrs
P40.28	Nachtverkehr: Ausweitung des Nachtverkehrs auf (mindestens) RegioBus-Linien
P40.29	Verknüpfung von einbrechenden Linien mit der Stadtbahn (Brechung)
P40.30	Prüfung von Abstellflächen am Endhaltepunkt Wilhelmstraße
P40.31	Ausweitung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen
P40.32	Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen
P40.33	Verbesserungen der qualitativen Ausstattung an den Zugangsstellen
P40.34	Bus- und Stadtbahnanbindungen an neue Bahnstationen

Tabelle E3.13/4: Einwohnerzahl Teilnetz 40

Stadtkern	4.890	Veltenhof	2.750
Hagen	3.204	Hafen	173
Altewiek	1.944	Rühme-West	182
Hohetor	1.848	Rühme-Ost	1.475
Neustadt	2.368	Vorwerksiedlung	1.328
Altes Hochschulv.	4.325	Siegfriedviertel	7.594
Am Hagenring	12.613	Schuntersiedlung	1.719
Prinzenpark	13.953	Kralenriede	4.040
Viewegs Garten	3.204	Bienrode	1.682
Bürgerpark	3.770	Querumer Forst	2.191
Wilhelmitor-Süd	8.162	Querum	4.040
Wilhelmitor-Nord	5.783	Pappelberg	2.632
Petritor-Ost	9.537	Naturschutzgebiet	30
Petritor-West	3.461	Mastbruch	371
Petritor-Nord	5.472	Lindenberg	1.577
Nordbahnhof	3.912	Südstadt	2.871
Neues Hochschulv.	1.583	Heidberg	7.645
Gliesmarode	3.992	Melverode	3.660
Riddagshausen	604	Broitzem	6.047
Hauptfriedhof	923	Geitelde	1.183
Hauptbahnhof	1.066	Stiddien	216
Bebelhof	3.020	Timmerlah	2.253
Zuckerberg	1.016	Lamme	4.606
Am Südsee	42	Wenden	4.118
Gartenstadt	1.916	Harxbüttel	715
Hermannshöhe	4.948	Thune	1.509
Rothenburg	9.818	Waggum	3.001
Weinberg	8.851	Bevenrode	1.566
Alt-Lehndorf	1.278	Hondelage	3.710
Siedlung Lehndorf	4.975	Dibbesdorf	1.484
Ölper Holz	981	Volkmarode	4.036
Kanzlerfeld	3.865	Schapen	1.640
Bundesanstalten	138	Rautheim	4.599
Völkenrode	1.720	Mascherode	3.842
Watenbüttel	2.503	Stöckheim	6.408
Ölper	1.399	Leiferde	1.870
Schwarzer Berg	4.749	Rüningen	2.889

gesamt	**249.485**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.13/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	2.331	26.772	29.103
Salzgitter	1.599	26.748	28.347
Papenteich	1.163	16.737	17.900
Wolfsburg	1.023	15.758	16.781
Vechelde	996	11.344	12.340
Cremlingen	1.044	10.097	11.141
Gifhorn	183	7.435	7.618
Sickte	514	6.216	6.730
Peine	499	6.211	6.710
Wendeburg	374	5.975	6.349
Lehre	423	5.370	5.793
Hannover	1.180	4.383	5.563
Königslutter am Elm	327	4.525	4.852
Sachsen-Anhalt	522	4.180	4.702
Lengede	99	3.415	3.514
Helmstedt	256	2.849	3.105
Isenbüttel	18	2.711	2.729
Asse	162	2.532	2.694
Meinersen	31	2.487	2.518
Schöppenstedt	127	1.773	1.900
Goslar	61	1.793	1.854
Oderwald	66	1.432	1.498
Bad Harzburg	65	1.326	1.391
Vienenburg	78	1.298	1.376
Lahstedt	86	1.237	1.323
Edemissen	37	1.285	1.322
Liebenburg	94	1.078	1.172
Schöningen	92	889	981
Hildesheim	42	876	918
Wesendorf	13	844	857
Schladen	55	781	836
Nord-Elm	34	699	733

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Ilsede	26	690	716
Langelsheim	12	676	688
Seesen	56	577	633
Baddeckenstedt	21	572	593
Heeseberg	22	521	543
Göttingen	164	349	513

Samtgemeinde Papenteich s. Teilnetz 15

Gemeinde Lehre s. Teilnetz 32

Gemeinde Vechelde s. Teilnetz 52

Stadt Wolfenbüttel s. Teilnetz 70

E3.14 Teilnetz 50 Peine – Ilsede

Karte E3.14: Teilnetz 50 Peine - Ilsede

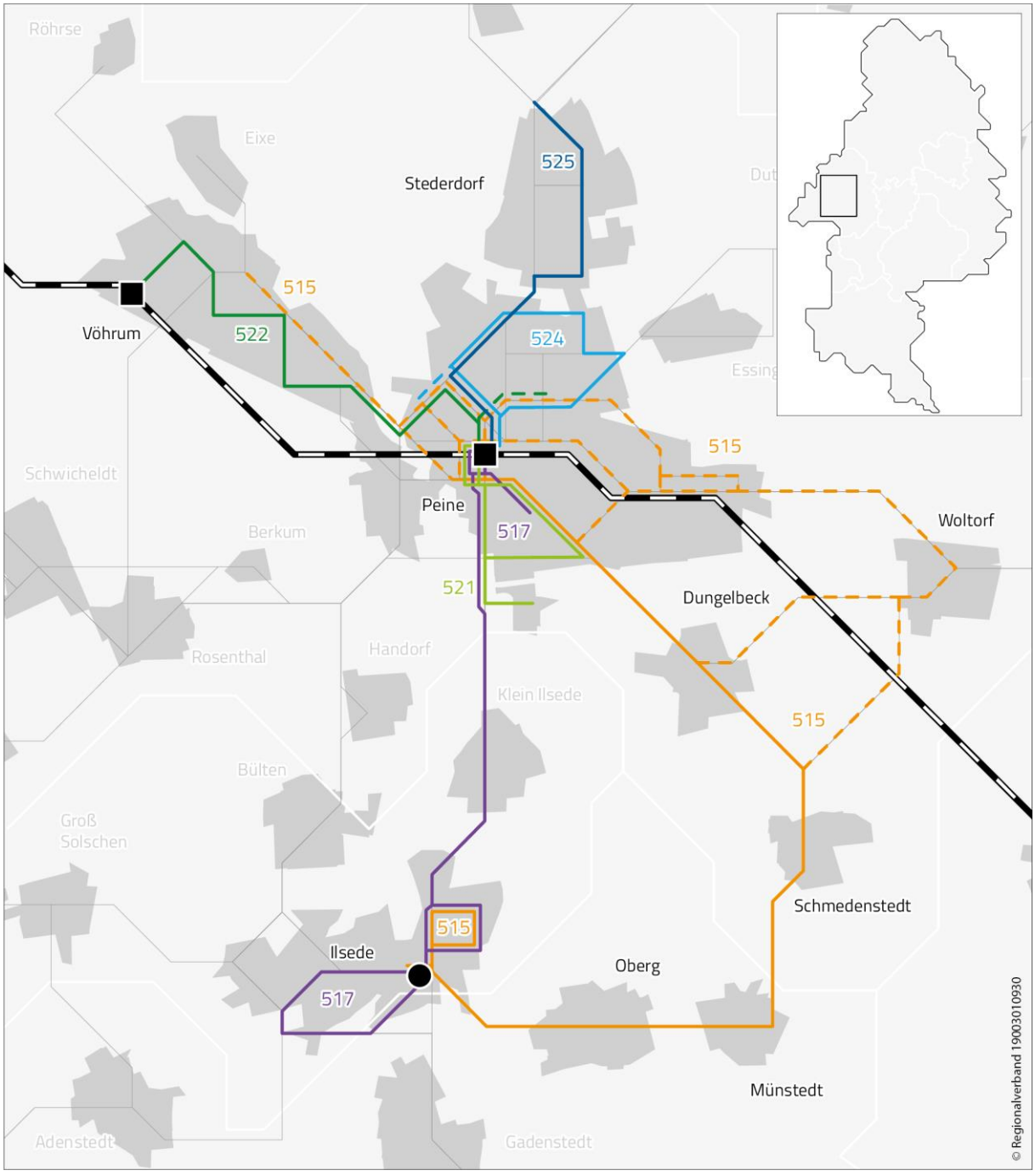


Tabelle E3.14/1: Genehmigte Linien Teilnetz 50

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
KVM	515	Groß Ilsede - Peine	31.10.2024
KVM	517	Peine - Ilsede	31.10.2024
KVM	521	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Klinikum	31.10.2024
KVM	522	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Vöhrum Bahnhof	31.10.2024
KVM	524	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Oststadt - Peine Bahnhof	31.10.2024
KVM	525	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Stederdorf - Peine Bahnhof	31.10.2024

Tabelle E3.14/2: Tabelle Netzknoten Teilnetz 50

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Ilsede	ZOB	Bus/Bus	501 503 504 515 517 530 531	
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500 502 505 506 509 512 514 515 517 521 522 524 525 530 531	RE60 RE70
Vöhrum	Bahnhof	Bus/Zug	522	RE60 RE70

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

Ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Peine hat weitergehende Aufgaben und Funktionen als in einer Flächengemeinde. Das Stadtbusnetz erfordert sowohl Verkehrsverbindungen zwischen den Stadtteilen und wichtigen Zielen innerhalb des Stadtgebiets als auch Verknüpfungen zu weiteren lokalen und regionalen Verkehren über die Stadtgrenze hinaus. In Abstimmung
P50.1 mit der Stadt Peine ist deshalb ein vertaktetes Stadtbussystem anzustreben, welches im Zusammenwirken weitergehender lokaler und regionaler Verbindungen mindestens in einem konsequenten Stundentakt bietet bzw. den Zielvorgaben in den Kapiteln D2.2 und D3.1 entspricht. Anzustre-
P50.2 ben ist auch eine vergleichbare Angebotsqualität für alle Stadtteile, wobei die Einwohnerdichte bzw. die Fahrgastnachfrage mit in die Angebotsgestaltung einbezogen werden sollte. In Zeiten und Räu-
P50.3 men geringer Nachfrage ist dagegen die Einführung einer einheitlicher flexiblen Bedienung für das gesamte Stadtgebiet zu prüfen.

Die Stadt Peine liegt an der Eisenbahnstrecke RE60/70 Braunschweig – Hannover – Rheine/Bielefeld. Seit Ende 2018 wird montags bis samstags auf dieser Strecke ein leicht versetzter Halbstundentakt angeboten. Dazu wurden die bestehenden Verstärkerfahrten Montag bis Freitag, morgens

und nachmittags, ausgeweitet. Sonntags fahren die Züge weiterhin im Stundentakt. Die Bahnstationen Peine und Vöhrum sind damit gut an den regionalen Schienenverkehr angeschlossen. Hinsichtlich dieser Angebotsausweitungen sind alle Busverkehrslinien dahingehend zu überprüfen, ob Anschlusssituationen an den SPNV optimiert werden können.

Stadtbusnetz

P50.4 Das Netz des Stadtbusverkehrs in Peine umfasst vier Linien, welche die Stadtteile Vöhrum (522), Stederdorf (525) und Oststadt (524) sowie das Klinikum (521) sternförmig mit dem ZOB an der Bahnstation Peine und der Innenstadt verbinden. Es sind also nicht alle Stadtteile in den Stadtbusverkehr eingebunden. Die weiteren Ortsteile sind über lokale und/oder regionale Busverkehre an den Stadtkern angebunden.

P50.5 In Richtung Norden erfolgt die Anbindung der Ortsteile Stederdorf und Wendesse über die RegioBus-Linie 500 Peine – Edemissen. Eine wesentliche Aufgabe dieser Linie ist die Sicherstellung der Anschlüsse an die SPNV-Verbindungen RE60/70 am Bahnhof Peine. Zu prüfen ist eine Anpassung und Ausweitung des Angebotes hinsichtlich der Vorgaben des Kapitels D2.2. Außerdem sind die Verknüpfungen zu den weitergehenden Verkehren am Bahnhof Peine zu überprüfen, insbesondere an die verbesserten SPNV-Verbindungen in bzw. aus Richtung Hannover und Braunschweig.
Stederdorf wird neben der regionalen Linie auch durch die Stadtbuslinie 525 bedient, welche zusätzlich das Gewerbegebiet Nord erschließt. Ende 2018 erfolgte eine Änderung des Linienverlaufes. Zum einen werden zusätzliche Ziele des Gewerbegebietes erschlossen und zum anderen erfolgt die Bedienung in beide Richtungen auf dem gleichen Linienweg. Bisher erfolgte der Verlauf als Schleifenfahrt im Bereich des Gewerbegebietes und Stederdorf. Diese Angebotsänderung soll zunächst
P50.6 für zwei Jahre erprobt werden. Bis Ende 2020 ist daher zu prüfen, ob sich das neue Bedienungskonzept bewährt und von den Fahrgästen positiv angenommen wird. Am Bahnhof bietet die Linie Anschlüsse an die Zugverbindungen sowie den anderen Busverkehren.

P50.7 Das nordöstliche Stadtgebiet, mit den Bezirken Gunzelinfeld, Duttenstedt und Essinghausen, werden von der lokalen Linie 509 Peine – Wipshausen bedient. Das Bedienungsangebot ist hinsichtlich der Vorgaben in Kapitel D3.1 ausbaufähig und für Pendler sowie für die Nutzung in der Freizeit attraktiver zu gestalten. Das Gunzelinfeld (Nordstadt) wird von der Stadtbuslinie 524 in einer Schleifenfahrt an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden.

P50.8 Der nördlich des Stadtkerns liegende Bezirk Maschland ist nur peripher über die Haltestellen in der Werder Straße sowie auf der Bundestraße 444 (Celler Straße/Schwarzer Weg) an den ÖPNV angebunden. Hier fehlt es an einer direkten Erschließung des Wohngebietes, insbesondere im Bereich der Sundernstraße/Kammerwiesen, wo neben den Wohngebieten zwei Seniorenheime liegen. Da dieser Bereich nicht mit den üblichen Fahrzeugen befahren werden kann, soll hier probeweise eine Erschließung durch kleinere Fahrzeuge erfolgen.

Die Kernstadt von Peine ist sternförmig aus allen Stadtteilen und den umliegenden Orten angebunden und mindestens über den nahegelegenen Bahnhof südlich der Innenstadt gut zu erreichen. Kurze Wege zum Mittelpunkt der Innenstadt, rund um den Bereich des Marktplatzes, bieten die Haltestelle in der Luisenstraße im Süden sowie die Zugangsstellen in der Werderstraße (Rosenhagen, Marktstraße und Bodenstedtstraße). Eine Möglichkeit die Innenstadt auch regional besser anzubinden, wäre eine Änderung des Linienweges der RegioBus-Linie 500 über die Werder Straße. Der Aufkommensschwerpunkt Innenstadt könnte so direkter angebunden werden. Dabei wären u. a. verschiedene Faktoren zu berücksichtigen: Die Einhaltung der Umlaufzeiten für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb, Entfall der Bedienung auf dem Schwarzen Weg sowie ggf. eine Konkurrenzierung zur Stadtbuslinie 525.

P50.9

P50.10 Im Osten liegen das Gewerbegebiet Peine Ost sowie der Stadtteil Woltorf. Diese sind über die lokale Linie 512 Wendeburg – Woltorf – Peine angebunden. Aufgrund der Verflechtungen des Grundzentrums Wendeburg mit der Kreisstadt ist diese Verbindung als starke lokale Achse zu sehen. In der Zeit der Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes ist eine Verbesserung der Verbindung geplant die im Sommer 2019 umgesetzt sein sollte. Die Verbesserungen sehen u. a. eine Veränderung der Linienführung vor, wodurch der östliche Teil des Gewerbegebietes mit großen Arbeitgebern besser angebunden ist. Des Weiteren soll die Verbindung durch eine einheitliche und durchgehende Taktung sowie verlässlichen Anschlüssen in Wendeburg und Peine attraktiver gestaltet werden.

Die Stadtteile Dungelbeck und Schmedenstedt, südöstlich von Peine, werden durch die Linie 515 Groß Ilsede – Oberg – Schmedenstedt – Peine bedient. Zusätzlich durchfährt die Linie die Südstadt und tangiert das Werksgelände der Peiner Träger GmbH, welches daher mit der 515 zu erreichen ist. Das Fahrtenangebot ist überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und bietet nur wenig getaktete Fahrtmöglichkeiten. Neben den Schülerverkehrsfahrten sind die übrigen Fahrten so gelegt, dass eine Anbindung an die Züge am Bahnhof Peine ermöglicht wird. Das Fahrtenangebot

P50.11 ist dahingehend zu verbessern und auszuweiten, dass die Linie für Pendler und Freizeit besser nutzbar wird.

Die Südstadt sowie das Klinikum sind über die Stadtbuslinie 521 angebunden. Die Linie hält von Montag bis Samstag ein gutes Fahrtenangebot im 30-Min-Takt vor. Sonntag wird ein 120-Min-Takt angeboten. Die Verbindung bietet damit für das Klinikum eine relativ gute Anbindung, sowohl

P50.12 für die Mitarbeiter als auch für Patienten und Besucher. Zu prüfen sind Ausweitungen Montag- bis Freitagabend sowie Sonntagvormittag.

Südwestlich liegen die zu Peine gehörenden Ortschaften Schwiecheldt, Rosenthal, Berkum, Handorf sowie das Gebiet südliche Aue bzw. Horst. Diese Bereiche werden von der RegioBus-Linie 502 Hohenhameln – Peine und der lokalen Linie 503 Groß Ilsede - Peine erschlossen. Die Linien sind dem

P50.13 Teilnetz 53 zugeordnet. Die Bedienungsangebote sind hinsichtlich der Zielvorgaben zu überprüfen.

Im Westen liegen die Stadtteile Telgte, Vöhrum, Eixe und Röhrse. Die Stadtverkehrslinie 522 erschließt die Wohngebiete von Telgte und Vöhrum und bindet den Bahnhof Vöhrum und Peine an.

P50.14 Die Fahrzeiten sind dahingehend zu überprüfen, möglichst an beiden Bahnstationen verbesserte Anschlusssituationen herzustellen. Darüber hinaus ist eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden zu prüfen, um die Linie auch für den Freizeitverkehr interessanter zu gestalten. Die lokale Buslinie 505 Röhrse – Abbensen – Vöhrum – Peine ist dem Teilnetz 51 zugeordnet. Sie stellt die Verbindung zu den Ortschaften Röhrse und Eixe sicher. Eine wesentliche Funktion der Linie ist darüber hinaus die Verbindung zwischen dem ZOB am Bahnhof und dem Schulzentrum in Vöhrum.

P50.15 Von Montag bis Samstag bietet die Linie eine ausreichende Bedienung. Sonntag hingegen ist die Einführung eines Bedienungsangebotes zum Beispiel durch Bedarfsbedienungsangebote zu prüfen.

Das Nahverkehrsangebot in den Stadtteilen ist trotz ähnlich hoher Einwohnerzahl und Mobilität zum Stadtkern unterschiedlich. Diese Unterschiede werden besonders von einem sehr hohen Schülerverkehrsanteil verursacht, welcher das gesamte Nahverkehrsangebot im Landkreis Peine prägt. Die Herausforderung besteht daher darin, das ÖPNV-Angebot vor allem für Pendler, Gelegenheits-

P50.16 nutzer und für den Freizeitverkehr attraktiver zu gestalten. Insbesondere sind Fahrtenangebote zu den Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern zu überprüfen und möglichst nachfragegerecht an die Schichtzeiten der Betriebe anzupassen.
Zusammenfassend ist das Nahverkehrsangebot für folgende Stadtteile zu verbessern bzw. in das Stadtverkehrsnetz zu integrieren und der Angebotsumfang auszuweiten: Duttenstedt, Essinghausen (Linie 509); Woltorf (Linie 512) Schmedenstedt, Dungelbeck (Linie 515). Ein attraktiveres Angebot auf den Linien 509, 512 und 515 könnte, vor allem auf den Abschnitten innerhalb des Stadtgebietes Peine, die Fahrgastnachfrage steigern.

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

P50.17 sen erfolgen bzw. ergänzt werden. Solch ein ausgeweitetes Bedienungsangebot könnte z. B. bei Großveranstaltungen für die An- und Abreise der Besucher getestet werden.

Ilsede - Peine

Aufgrund der starken Verflechtung und einer ausgeprägten Mobilität zwischen Ilsede und Peine ist das Nahverkehrsangebot in dieser Relation zu optimieren. Dies erfordert eine umfassende Abstimmung der Linien 503, 515, 517 und der RegioBus-Linie 530. Diese Linien bieten auf verschiedenen Fahrtverläufen und unterschiedlichem Bedienungsangebot schon heute ein umfangreiches Angebot, welches jedoch zum Teil ausbaufähig und optimierungsfähig ist.

Die RegioBus-Linie 530 verläuft von Broistedt, Lengede und Groß Lafferde über den ZOB in Groß Ilsede auf direkten Weg nach Peine und bietet ein getaktetes Angebot. Die Schulverkehrsfahrten auf dieser Relation sind in die Linie 531 ausgelagert. Von Groß Bülten und Ölsburg aus verkehrt die Linie 517 auf gleichen Linienweg über Groß Ilsede und Klein Ilsede nach Peine. Die Linie 515 verkehrt von Groß Ilsede aus über Oberg, Münstedt, Schmedenstedt und Dungebeck nach Peine. Über die Ortschaften Bülten und Handorf verkehrt die Linie 503 zwischen Groß Ilsede und Peine.

P50.18 Insgesamt ist das Angebot durch eine bessere Abstimmung der vorhandenen Verkehre zu optimieren, um die Potenziale der hohen Mobilität auszuschöpfen. Mit einem attraktiven ÖSPV-Angebot kann sich in dieser Relation der ÖV-Anteil am Modal-Split positiv entwickeln. Dabei ist außerdem die Angebotsverdichtung auf der SPNV-Verbindung RE60/70 zu berücksichtigen und ggf. Anschlüsse an die neuen Verbindungen zu ermöglichen. Insbesondere die Linien 517 und 530 sind besser aufeinander abzustimmen, sodass diese sich möglichst zu einem Halbstundentakt überlagern.

P50.19 Die Linie 517 sollte möglichst gut mit den Linien des Stadtbusverkehres verzahnt werden, um am Bahnhof in Peine Anschlüsse zu allen Stadtteilen zu ermöglichen. Des Weiteren ist eine bessere Anbindung an das Klinikum Peine von und nach Ilsede über die Linie 517 anzustreben, um sowohl Patienten und Besuchern als auch den Mitarbeitern eine Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Prüfaufträge

Tabelle E3.14/3: Prüfaufträge Teilnetz 50

P50.1	Vertaktung des Stadtbussystems mit konsequenten Stundentakt bzw. nach Zielvorgaben
P50.2	Errichtung einer vergleichbaren Angebotsqualität für alle Stadtteile
P50.3	Aufbau von flexiblen Bedienungen in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage im gesamten Stadtgebiet
P50.4	Optimierung von Anschlusssituationen an das SPNV-Angebot
P50.5	Anpassung des Angebotes der RegioBus-Linie 500 hinsichtlich der Zielvorgaben und Überprüfung der Verknüpfungsfunktionen am Bahnhof Peine
P50.6	Überprüfung des neuen Bedienungskonzeptes der Linie 525
P50.7	Anpassung des Angebotes der Linie 509 hinsichtlich der Zielvorgaben; Verbesserungen für Pendler und Freizeitverkehre
P50.8	Probebetrieb zur Erschließung des Bezirks Maschland mit Kleinfahrzeugen
P50.9	Überprüfung des Linienweges der RegioBus-Linie 500 in der Innenstadt

P50.10	Angebotsverbesserungen der Linie 512 zwischen Wendeburg und Peine; Verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Ost; Verknüpfungen in Peine und Wendeburg
P50.11	Verbesserung des Fahrtenangebotes auf der Linie 515; Verbesserungen für Pendler und Freizeitverkehre
P50.12	Angebotsausweitungen der Linie 521 Montag-Freitagabend und Sonntagvormittag
P50.13	Überprüfung des Angebotes der Linien 502 und 503 hinsichtlich der Zielvorgaben
P50.14	Verbesserung der Anschlüsse der Linie 522 an den Bahnhöfen; Ausweitung des Fahrtenangebotes in den Abendstunden
P50.15	Einführung Bedarfsverkehre auf der Linie 505 an Sonntagen
P50.16	Angebotsverbesserungen diverser Linien für Pendlerverkehre; Nachfragegerechte Anbindung von Gewerbegebieten/großen Arbeitgebern an Schichtzeiten
P50.17	Test eines ausgeweiteten Bedienungsangebotes bei Großveranstaltungen (ggf. mit differenzierter Bedienung)
P50.18	Optimierung/Abstimmung der vorhandenen Verkehre auf der Relation Peine-Ilsede; Überlagerung der Angebote der Linien 517 und 530
P50.19	Anschlussoptimierung der Linie 517 zum Stadtverkehr; Verbesserung der Anbindung an das Klinikum Peine von/nach Ilsede

Stadt Peine Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Tabelle E3.14/4: Einwohnerzahl Teilnetz 50

Kernstadt	25.023
Stederdorf	5.441
Wendesse	154
Duttenstedt	958
Essinghausen	1.787
Woltorf	1.993
Schmedenstedt	976
Dungelbeck	1.833
Handorf	897
Berkum	300
Rosenthal	1.047
Schwicheldt	1.245
Vöhrum	6.928
Eixe	621
Röhrse	260
gesamt	**49.463**

Gemeinde Ilsede Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Adenstedt	1.931	Klein Ilsede	1.920
Bülten	1.743	Münstedt	1.000
Gadenstedt	2.389	Oberg	2.131
Groß Bülten	1.425	Ölsburg	2.806
Groß Ilsede	2.687	Solschen	1.098
Groß Lafferde	2.658	**gesamt**	**21.788**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Peine

Tabelle E3.14/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 50

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Ilsede	476	7.503	7.979
Hannover	659	7.062	7.721
Edemissen	306	6.764	7.070
Braunschweig	471	5.753	6.224
Lahstedt	158	2.932	3.090
Wendeburg	139	2.458	2.597
Hohenhameln	105	2.180	2.285
Salzgitter	16	1.957	1.973
Vechelde	75	1.758	1.833
Lehrte	47	1.070	1.117
Lengede	45	933	978
Wolfsburg	10	936	946
Hildesheim	59	701	760

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Ehemalige Gemeinde Ilsede

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Peine	486	7.751	8.237
Lahstedt	575	3.212	3.787
Hannover	135	1.597	1.732
Hohenhameln	33	985	1.018

Braunschweig	26	727	753
Lengede	65	477	542

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Ehemalige Gemeinde Lahstedt

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Ilsede	595	3.445	4.040
Peine	154	2.833	2.987
Hannover	116	1.164	1.280
Braunschweig	47	1.169	1.216
Salzgitter	11	1.074	1.085
Lengede	248	696	944
Hohenhameln	51	616	667

E3.15 Teilnetz 51 Edemissen

Karte E3.15: Teilnetz 51 Edemissen

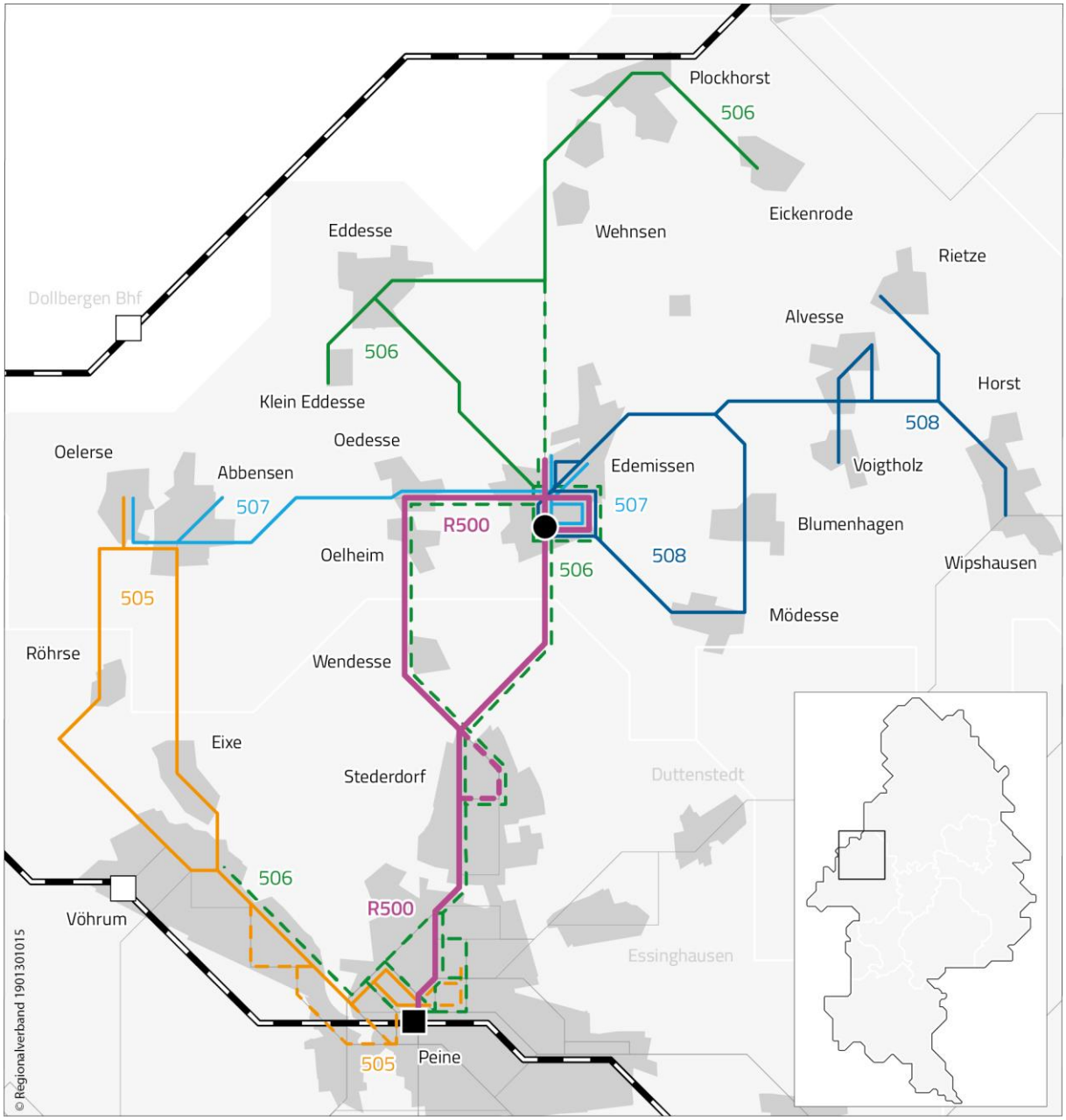


Tabelle E3.15/1: Genehmigte Linien Teilnetz 51

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
ONS	500	Peine - Edemissen - Peine	31.12.2028
ONS	505	Peine - Vöhrum - Abbensen - Röhrse	31.12.2028
ONS	506	Eickenrode - Eddesse - Edemissen - Peine	31.12.2028
ONS	507	Oelerse - Edemissen (- Dollbergen)	31.12.2028
ONS	508	Edemissen - Rietze - Wipshausen	31.12.2028

Tabelle E3.15/2: Netzknoten Teilnetz 51

Ort	Halte-stelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Dollbergen	Bahnhof	Bus/Zug	507	RE30
Edemissen	Rathaus	Bus/Bus	500 506 507 508	
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500 502 505 506 509 512 514 515 517 521 522 524 525 530 531	RE60 RE70

Das Teilnetz 51 umfasst den Bereich der Gemeinde Edemissen mit der RegioBus-Verbindung Edemissen – Peine und den lokalen Linien. Die Konzession für das Teilnetz ging zum 01.01.2019 an die Busgesellschaft Omnibus-Nahverkehrs-Service GmbH (ONS). Das Unternehmen hat mit der Übernahme der Verkehre auch in eine Optimierung des Bedienungsangebotes investiert, insbesondere in Tagesrandlagen sowie am Wochenende.

RegioBus-Linie 500

Die RegioBus-Linie 500 verkehrt zwischen Peine und Edemissen. Die Linie erfüllt als wesentliche Aufgaben die Sicherstellung der Anschlüsse an die Station Peine und die Bedienung aller Ortschaften in dieser Relation.

Das Bedienungskonzept ist so konzipiert, dass Anschlüsse am Bahnhof Peine zum RE60/70 mit einem ausreichenden Übergang ermöglicht werden. Montag bis Freitag führt der Fahrtverlauf in der geraden Stunde von Peine über Wendesse, Oelheim, Oedesse, Edemissen und auf direkten Weg zurück nach Peine. In der ungeraden Stunde wird dieser Linienweg entsprechend in umgekehrter Reihenfolge bedient – von Peine direkt nach Edemissen und zurück über Oedesse, Oelheim und Wendesse nach Peine. Am Samstag und Sonntag bzw. Feiertagen werden die Anschlüsse lastrichtungsbezogen hergestellt. Der Fahrtverlauf ist in beiden Richtungen gleich, vormittags werden die
P51.1 Anschlüsse an die Züge hergestellt und nachmittags von den Zügen. Die Aufrechterhaltung dieses

Bedienungskonzeptes ist zu überprüfen, da das Angebot insbesondere für Gelegenheitsnutzer dieser Verbindung schwierig nachzuvollziehen ist. Im Zusammenhang der Angebotsausweitungen auf der Schienenstrecke Braunschweig – Hannover ist eine Änderung des Bedienungskonzeptes und der Anschlussbedienung an den RE60/70 zu prüfen. Weitergehend ist auch eine Ausweitung des Fahrtenangebotes hinsichtlich der Vorgaben des Kapitels D2.1 zu prüfen sowie die Verknüpfungen zu den anderen lokalen und regionalen Buslinien zu berücksichtigen.

P51.2 Die Möglichkeit einer besseren Anbindung der Innenstadt könnte durch eine Änderung des Linienweges der RegioBus-Linie über die Werder Straße erreicht werden. Der Aufkommensschwerpunkt Innenstadt könnte so direkter angebunden werden. Dabei wären u. a. verschiedene Faktoren zu berücksichtigen: Die Einhaltung der Umlaufzeiten für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb, Entfall der Bedienung auf dem Schwarzen Weg sowie ggf. eine Konkurrenzierung zur Stadtbuslinie 525.

Lokales Bedienungskonzept

P51.3 Die lokalen Linien 506 (Eickenrode – Plockhorst – Eddesse – Edemissen), 507 (Oehlerse – Abbensen – Edemissen) und 508 (Wipshausen – Alvesse – Blumenhagen – Edemissen) sind besser an das Angebot der RegioBus-Linie 500 anzupassen. Eine durchgehende Vernetzung ist in und aus Richtung Peine mit einem festen Verknüpfungspunkt in Edemissen anzustreben. Dies ist sowohl über feste lokale Linienverkehre als auch über differenzierte Bedienungsweisen zu erreichen. Dabei sind die Zielvorgaben für die Bedienungsebene 3 in Kapitel D3.1 zu beachten.

P51.4 Analog zur Linie 531 im Teilnetz 53 ist zu prüfen den Schülerverkehr zwischen der Gemeinde Edemissen und der Stadt Peine in eine oder mehrere Linien auszulagern, um die Fahrplanangebote übersichtlicher darzustellen und eine verstärkte Einheitlichkeit der Bedienungsangebote auf den Linien zu erreichen.

Die Buslinie 505 Röhrse – Abbensen – Vöhrum – Peine stellt die Verbindung zu den Ortschaften Röhrse und Eixe sicher. Eine wesentliche Funktion der Linie ist darüber hinaus die Verbindung zwischen dem ZOB am Bahnhof Peine und dem Schulzentrum in Vöhrum. Von Montag bis Samstag
P51.5 bietet die Linie eine ausreichende Bedienung. Sonntags hingegen ist die Einführung eines Bedienungsangebotes, zum Beispiel durch Bedarfsbedienungsangebote, zu prüfen.

Wipshausen – Braunschweig

Die dem Teilnetz 52 zugeordnete RegioBus-Linie 560 verbindet den OT Wipshausen der Gemeinde Edemissen mit dem Oberzentrum Braunschweig. Der Abschnitt Wipshausen – Wendeburg ist als
P51.6 lokale Verbindung eingestuft. Gemeinsam mit dem Landkreis Peine und dem Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, ob die vorhandenen Verkehre in gleicher Form über die RegioBus-Verbindung weiter

aufrechtzuerhalten sind oder ein neues lokales Angebotskonzept zu entwickeln ist. Im Kapitel E2.16 wird darauf genauer eingegangen.

Anbindung an RE30

Durch die Linie 507 wird die Gemeinde Edemissen an die Station Dollbergen angeschlossen. Morgens und nachmittags werden Übergänge zu den Zügen des RE30 nach bzw. von Hannover angeboten. Der Bahnhof Dollbergen ist in die Tarifzone 51 Edemissen integriert. Trotzdem ist die tarifliche Attraktivität dadurch beschränkt, dass für die Anschlussfahrt mit dem RE30 eine Fahrkarte des

P51.7 GVH-Tarifes benötigt wird. Es ist sinnvoll, die tariflichen Regelungen zu überprüfen, um durch eine für die Fahrgäste günstigere Tarifierung eine höhere Nachfrage zu erreichen.

P51.8 Anbindungen an die nahegelegene Schienenstrecke RE30 sind darüber hinaus für die nördliche Gemeinde Edemissen zu prüfen. Eine Umsetzung scheiterte bisher an einer fehlenden Finanzierbarkeit. Trotzdessen wäre hier vor allem die Herstellung einer Verbindung an den RE30 in und aus Richtung Gifhorn und Wolfsburg interessant, die gerade für Pendler sinnvoll nutzbar sein könnte. Angebotskonzepte zur Anbindung der Bahnhöfe Dedenhausen und/oder Meinersen sind daher zu prüfen. Auch hier ist die tarifliche Integration der Bahnstationen zu beachten um potentiellen Fahrgästen eine preislich attraktive Verbindung zu bieten.

Prüfaufträge

Tabelle E3.15/3: Prüfaufträge Teilnetz 51

P51.1	Überprüfung des Bedienungskonzeptes der RegioBus-Linie 500 im Zusammenhang mit Anschlussherstellung RE60/70; Anpassung des Angebotes hinsichtlich der Zielvorgaben
P51.2	Überprüfung des Linienweges der RegioBus-Linie 500 in der Innenstadt
P51.3	Verbesserung der Verknüpfung der Linien 506, 507 und 508 an die RegioBus-Linie 500; Ausweitung des Fahrtenangebotes hinsichtlich der Zielvorgaben; Einrichtung von Bedarfsverkehren
P51.4	Auslagerung der Fahrtenangebote der Schülerbeförderung in separate Linien
P51.5	Einführung Bedarfsverkehre auf der Linie 505 an Sonntagen
P51.6	Überprüfung des Angebotskonzeptes der RegioBus-Linie 560 auf dem lokalen Abschnitt Wendeburg – Wipshausen
P51.7	Prüfung einer günstigeren Tarifierung der Linie 507 zum GVH
P51.8	Anbindung der nördlichen Gemeinde Edemissen an die Schienenstrecke RE30

Gemeinde Edemissen Einwohnerzahl (Stand 21.07.2015)

Tabelle E3.15/4: Einwohnerzahl Teilnetz 51

Abbensen	2.178	Oelerse	549
Alvesse	462	Plockhorst	759
Blumenhagen	466	Rietze	270
Eddesse	920	Voigtholz-Ahlemissen	166
Edemissen	3.351	Wehnsen	492
Eickenrode	367	Wipshausen	1.705
Mödesse	407	**gesamt**	**12.813**
Oedesse	721		

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.15/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 51

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Peine	345	6.907	7.252
Hannover	81	2.157	2.238
Braunschweig	56	1.189	1.245
Wendeburg	70	528	598

Stadt Peine s. Teilnetz 50

Gemeinde Wendeburg s. Teilnetz 52

E3.16 Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg

Karte E3.16: Teilnetz 52 Lengede - Vechelde - Wendeburg

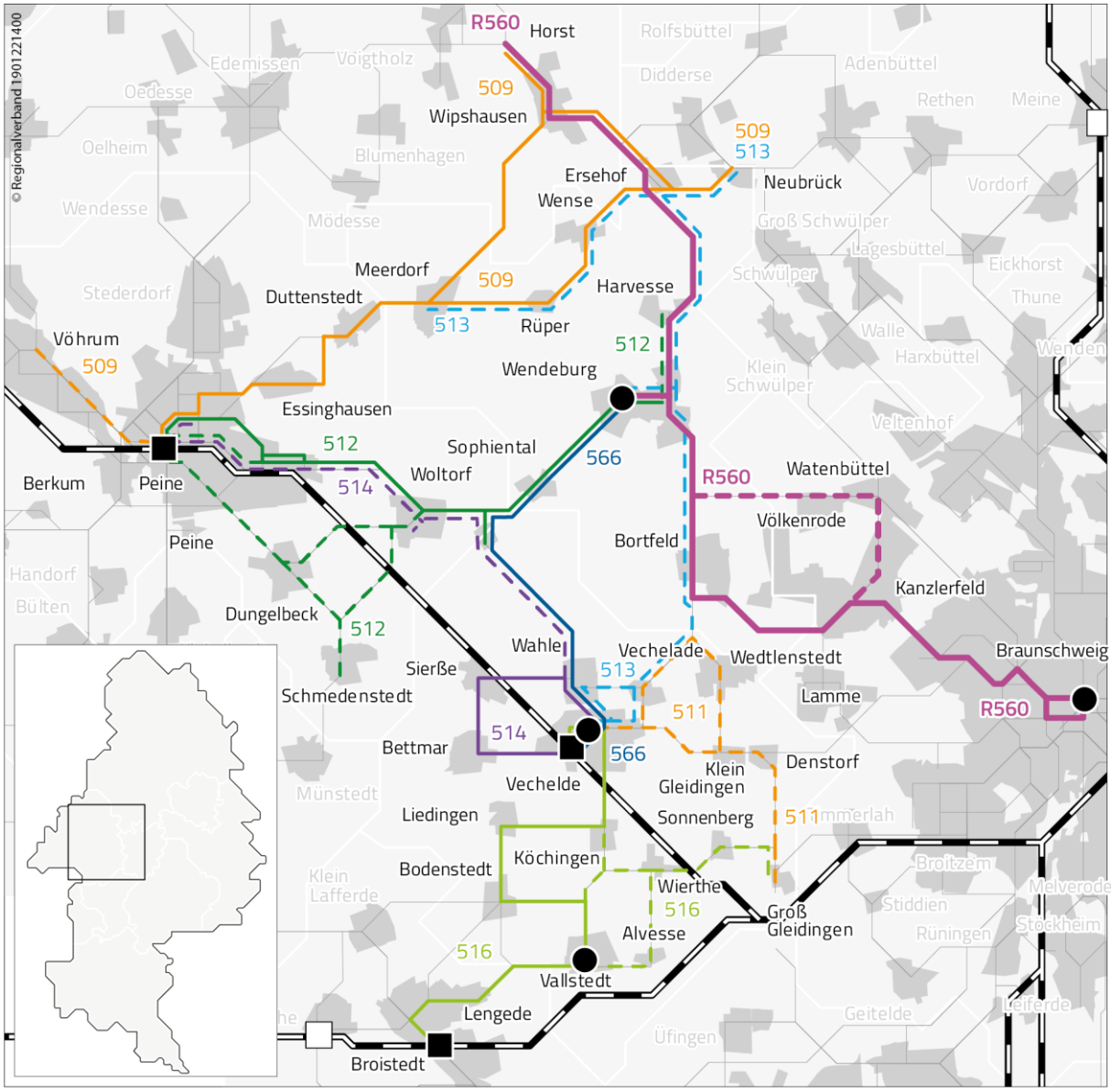


Tabelle E3.16/1: Genehmigte Linien Teilnetz 52

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
KVM	509	Peine - Meerdorf - Wipshausen	31.10.2024
KVM	511	Vechelde - Wedtlenstedt - Groß Gleidingen	31.10.2024
KVM	512	Peine - Woltorf - Wendeburg	31.10.2024
KVM	513	Vechelde - Wendeburg - Neubrück - Meerdorf	31.10.2024
KVM	514	Peine/Vechelde - Bettmar - Vechelde	31.10.2024
KVM	516	Vechelde - Vallstedt - Lengede (-Groß Gleidingen)	31.10.2024
KVM	560	Wipshausen - Ersehof - Wendeburg - Bortfeld - Braunschweig Rathaus	31.10.2024
KVM	566	Zweidorf - Wahle - Vechelde	31.10.2024

Tabelle E3.16/2 Netzknoten Teilnetz 52

Ort	Halte-stelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Tram	Bahn
Braun-schweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	419 429 443 461 601 603 620	3 5	
Broistedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	516 530 640		RE50
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500 502 505 506 509 512 514 515 517 521 522 524 525 530 531		RE60 RE70
Vallstedt	Sudeten-straße	Bus/Bus	445 516		
Vechelde	Alte Post	Bus/Bus	450 511 513 514 516		
Vechelde	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	450 514 516 566		RE60 RE70
Wende-burg	Denkmal	Bus/Bus	512 513 560 566		

Das Teilnetz 52 umfasst die Bedienungsgebiete der Gemeinden Lengede, Vechelde und Wendeburg mit den Verkehrsbeziehungen zueinander sowie Richtung Peine und Braunschweig.

ÖPNV-Angebot der Gemeinden Vechelde und Lengede

Die Gemeinde Vechelde wird über die Linie 445 und die RegioBus-Linie 450 an Braunschweig angebunden. Diese Linien sind dem Teilnetz 40 Braunschweig zugeordnet. Zwischen den beiden Gemeinden Lengede und Vechelde verkehrt die Linie 516.

Die RegioBus-Linie 450 führt von Vechelde aus über Wedtlenstedt nach Braunschweig und bietet für die in dieser Relation stark ausgeprägte Mobilität ein gutes Angebot. Ende 2016 konnten weitere Angebotsausweitungen umgesetzt werden, womit die Vorgaben des NVP erfüllt werden. In Vechelde werden Verknüpfungen zur Schienenstrecke RE60/70 von/nach Braunschweig und Peine – Hannover – Minden – Bielefeld/Rheine hergestellt. Dieses Angebot ist so aufrecht zu erhalten.

P52.1 Zu prüfen ist eine Anbindung des Bahnhofes Vechelde mit den westlichen Stadtteilen Lamme und Kanzlerfeld, insbesondere einer Verbindung zu den Forschungseinrichtungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) und dem Thünen-Institut (TI). Mit Anschlüssen in Vechelde an den RE60/70 Braunschweig – Vechelde – Peine – Hannover sowie der Anbindung weiterer Orte auf dem Linienweg, könnte mit einer solchen Verbindung besonders den Arbeitnehmern der Einrichtungen eine Alternative zum MIV geboten werden.

Die Linie 445 verbindet die südwestlich in der Gemeinde Vechelde liegenden Ortschaften Vallstedt, Alvesse, Wierthe Sonnenberg und Groß Gleidingen mit Braunschweig. Am Donauknoten in der Weststadt bestehen Übergänge zur Stadtbahn in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Die Verbindung von/nach Lengede wird seit Ende 2016 von der Linie 516 übernommen. Der umwegige Linienverlauf der 445 zwischen Vallstedt und Lengede wurde aufgelöst und eine Verbindung zwischen den beiden Gemeinden Vechelde und Lengede hergestellt. Die Umsetzung des „Regionalbahnkonzeptes 2014+" auf der Schienenverbindung des RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg (ENNO) im Dezember 2015 hat für die Gemeinde Lengede für eine spürbare Attraktivität im SPNV-Angebot gesorgt, u. a. durch eine engere Taktung und eine durchgängige Verbindung nach Wolfsburg. Dadurch hat vor allem die Verbindung nach Braunschweig über die Schiene stark an Bedeutung gewonnen.

P52.2 Bei der Umsetzung des Bahnhaltepunktes Braunschweig-West ist zu prüfen, die Linienführung der 445 anzupassen und Übergänge zu den SPNV-Verbindungen RE30 und RE60/70 herzustellen. Au-
P52.3 ßerdem ist das Bedienungsangebot hinsichtlich der Zielvorgaben in Kapitel D3.1 auszuweiten. Hierbei wäre auch der Einsatz flexibler Bedienformen zu prüfen.

Zwischen den beiden Grundzentren bindet die Linie 516 die Ortschaften Köchingen, Liedingen, Bodenstedt und Vallstedt an. Am Bahnhof Broistedt bestehen Verknüpfungen zu den Zügen des RE30 von/nach Braunschweig und am Bahnhof Vechelde zu den Zügen des RE60/70 von/nach Hannover und Braunschweig. Darüber hinaus gibt es in Vechelde Anschlüsse an die RegioBus-Linie 450, die

P52.4 eine direkte Anbindung an die Innenstadt von Braunschweig herstellt. Zu prüfen ist eine Optimierung der Verknüpfungen zwischen den Linien 445 und 516 in Vallstedt.

P52.5 Das Fahrtenangebot auf der Linie 516 wird in Tagesrandlagen bzw. in Zeiten geringer Nachfrage bedarfsgerecht durchgeführt. Bei entsprechend ausreichender Nachfrage ist zu prüfen, weitere feste Fahrtangebote in den Fahrplan aufzunehmen. Des Weiteren ist das Bedienungskonzept dahingehend zu überprüfen, die Übergänge am Bahnhof Vechelde von und zu den Zügen sicherer zu gestalten umso auch bei leichten Verspätungen Anschlüsse zu gewährleisten.

P52.6 Die Linie 514 stellt die Verbindung der Ortschaften Bettmar, Sierße und Wahle nach Vechelde her und ist verknüpft mit der Linie 450 von und nach Braunschweig. In der Gegenrichtung verknüpft die Linie die Orte mit der Station Vechelde (Westseite) und realisiert auch hier den Übergang zur 450 sowie den Eisenbahnverbindungen von und nach Braunschweig und Hannover. Dieses Angebot ist mindestens im heutigen Umfang und der Funktion beizubehalten. In Zeiten schwacher Nachfrage ist das Fahrtenangebot jedoch hinsichtlich einer bedarfsgerechten Bedienung zu überprüfen.

ÖPNV-Angebot der Gemeinde Wendeburg

Die Relation Wendeburg – Braunschweig wird durch die RegioBus-Linie 560 bedient. Die Linienführung von Wendeburg über Bortfeld nach Braunschweig ermöglicht auch Fahrten zwischen Wendeburg und Bortfeld und erfüllt somit auch lokale Beförderungsansprüche innerhalb der Gemeinde Wendeburg.

P52.7 Der als lokale Verbindung eingestufte Abschnitt Wendeburg – Wipshausen wird über die Linie 560 durchgeführt. Bisherige Prüfungen ergaben keine umlauftechnisch günstigere Variante für die Bedienung dieser Relation. In Verbindung mit einer Überprüfung der Anbindung der Ortschaften Meerdorf, Wensen und Rüper ist jedoch eine Veränderung der Bedienung für die gesamte nördliche Gemeinde zu prüfen. Dabei sind die lokalen Linien 509, 512 und 513 inbegriffen, welche diesen Bereich erschließen. Darüber hinaus ist der Einsatz flexibler Bedienungsangebote zu prüfen. Eine Anbindung von Wipshausen an Braunschweig ist dabei in jedem Fall zu gewährleisten. Für die Orte Meerdorf, Wensen und Rüper soll eine verbesserte Anbindung an Wendeburg sowie nach Braunschweig erreicht werden.

P52.8 Zur angrenzenden Samtgemeinde Papenteich ist eine Anbindung an Groß Schwülper und die dort verkehrenden Linien von und nach Braunschweig sowie in und aus Richtung Gifhorn zu prüfen.

Wendeburg - Peine

Die Verbindung Wendeburg - Peine wird durch die Busverbindung der Linie 512 hergestellt. Da es sich hier um eine wichtige lokale Achse handelt und die Mobilität relativ stark ist, ist das Angebot

hinsichtlich der Vorgaben der Bedienungsstufe 3 zu überprüfen und entsprechend auszuweiten. Die Linie bedient im Linienverlauf auch den zur Stadt Peine gehörenden Ortsteil Woltorf. Die Mobilität des Ortes ist in erster Linie auf Peine ausgerichtet. In Peine bedient die Linie 512 die westlichen Gewerbe- und Wohngebiete Peines sowie den Bahnhof im Zentrum der Kreisstadt Peine. In der Zeit der Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes ist eine Verbesserung der Verbindung geplant die im Sommer 2019 umgesetzt sein sollte. Die Verbesserungen sehen u. a. eine Veränderung der Linienführung vor, wodurch der östliche Teil des Gewerbegebietes Peine West mit großen Arbeitgebern besser angebunden ist. Des Weiteren soll die Verbindung durch eine einheitliche und durchgehende Taktung sowie verlässlichen Anschlüssen in Wendeburg und Peine attraktiver gestaltet werden. In Wendeburg sind Anschlüsse an die RegioBus-Linie 560 herzustellen, um so Woltorf und Sophiental besser an das Oberzentrum Braunschweig anzubinden. Am Bahnhof Peine sind Verknüpfungen zum SPNV in und aus Richtung Braunschweig und/oder Hannover umzusetzen.

P52.11 In der Relation Peine – Meerdorf – Wipshausen verkehrt die Linie 509. Das Fahrtenangebot ist insgesamt gemäß der Bedienungsstufe 3 zu überprüfen und ggf. zu ergänzen. Die auf dem Linienweg liegenden Orte Essinghausen und Duttenstedt liegen im Stadtgebiet von Peine und sollten daher intensiver in das Stadtbusnetz eingebunden werden. Ein verbessertes Angebot auf der Linie 509 könnte die Fahrgastnachfrage steigern.

P52.12 Die Linien 509 und 512 sind dahingehend zu prüfen, welche Bedürfnisse diese Linien in Zukunft vorrangig abdecken sollen. Verknüpfungen mit dem RE60/70 nach Hannover werden offenbar u. a. aus tariflichen Gründen eher wenig nachgefragt. Es ist deshalb zu überprüfen, ob andere Schwerpunkte, wie z. B. die Berücksichtigung der Geschäftszeiten des Einzelhandels in der Peiner Innenstadt oder den Schichtzeiten der Gewerbebetriebe, von den Fahrgästen gewünscht sind. Insgesamt ist das Bedienungsangebot auszuweiten, um vor allem die Linien für die Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehre attraktiver zu machen.

Vechelde - Wendeburg

Die Relation zwischen den Gemeinden Wendeburg und Vechelde bedienen die Linien 513 und 566. Das Angebot der 513 ist vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet und bietet den Bürgern
P52.13 kaum Möglichkeiten den ÖPNV für Freizeitaktivitäten zu nutzen. Das Angebot der Linie ist deshalb hinsichtlich der Vorgaben der Bedienungsstufe 3 zu überprüfen und auch ein Fahrtenangebot am Wochenende mit differenzierten Bedienungsweisen einzurichten. Das Angebot könnte vergleichbar zur Linie 516 die Verbindung zwischen den beiden Grundzentren verbessern. Darüber hinaus könnten Anschlüsse an den Bahnhof in Vechelde realisiert werden, von denen vor allem der Ort Bortfeld profitieren würde. Die Linie 566 bietet einige Fahrten von Montag bis Samstag auf der Relation Zweidorf – Sophiental – Fürstenau – Wahle – Vechelde zum und vom Bahnhof in Vechelde mit Anschluss an die Züge. Das Fahrtenangebot besteht fast ausschließlich aus Anruflinientaxenfahren.

Prüfaufträge

Tabelle E3.16/3: Prüfaufträge Teilnetz 52

P52.1	Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung Vechelde Bahnhof – Lamme – Kanzlerfeld (Forschungseinrichtungen)
P52.2	Anbindung der Station BS-West Anbindung durch die Linie 445 bei Umsetzung
P52.3	Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 445 hinsichtlich der Zielvorgaben ggf. differenzierte Bedienung
P52.4	Optimierung der Verknüpfungen der Linien 445 und 516 in Vallstedt
P52.5	Umwandlung Anruflinienfahrten in feste Fahrtenangebote bei ausreichender Nachfrage auf der Linie 516; Überprüfung des Bedienungskonzeptes hinsichtlich sicherer Anschlüsse
P52.6	Prüfung des Bedienungsangebotes der Linie 514 hinsichtlich einer bedarfsgerechten Bedienung
P52.7	Überprüfung des Angebotskonzept der RegioBus-Linie 560 auf dem lokalen Abschnitt Wendeburg – Wipshausen in Verbindung mit P52.8
P52.8	Neuordnung des ÖPNV-Angebotes der Linien 509, 512 und 513 im nördlichen Teil der Gemeinde Wendeburg; Verbesserte Anbindung von Meerdorf, Wensen und Rüper
P52.9	Verbindung zwischen den Gemeinden Wendeburg und Groß Schwülper
P52.10	Angebotsverbesserungen der Linie 512 zwischen Wendeburg und Peine; Verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Ost; Verknüpfungen in Peine und Wendeburg
P52.11	Anpassung des Angebotes der Linie 509 hinsichtlich der Zielvorgaben
P52.12	Anpassung der Angebote der Linien 509 und 512 an Schicht- und Geschäftszeiten des Einzelhandels und Gewerbebetriebe
P52.13	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes Vechelde – Wendeburg auf der Linie 513 (566)

Gemeinde Wendeburg Einwohnerzahl (Stand 07.07.2015)

Tabelle E3.16/4: Einwohnerzahl Teilnetz 52

Bortfeld	2.430
Harvesse	383
Meerdorf	1.076
Neubrück	1.292
Rüper	181
Sophiental	456
Wendeburg	4.198
Wense	292
gesamt	**10.308**

Gemeinde Vechelde Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Alvesse	254	Sierße	828
Bettmar	914	Sonnenberg	697
Bodenstedt	627	Vallstedt	1.337
Denstorf	661	Vechelade	465
Fürstenau	93	Vechelde	5..820
Groß Gleidingen	706	Wahle	1314
Klein Gleidingen	403	Wedtlenstedt	1.587
Köchingen	226	Wierthe	386
Liedingen	374	**gesamt**	**16.692**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.16/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 52

Wendeburg

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	359	6.113	6.472
Peine	152	2.452	2.604
Papenteich	93	1.389	1.482
Vechelde	83	890	973
Hannover	40	599	639
Edemissen	71	505	576

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Vechelde

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	994	11.577	12.571
Salzgitter	23	2553	2.576
Peine	70	1676	1.746
Lengede	151	1.296	1.447
Wendeburg	81	878	959
Hannover	71	728	799

Stadt Braunschweig s. Teilnetz 40

Gemeinde Edemissen s. Teilnetz 51

Stadt Peine s. Teilnetz 50

E3.17 Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

Karte E3.17: Teilnetz 53 Hohenhameln - Ilsede - Lengede

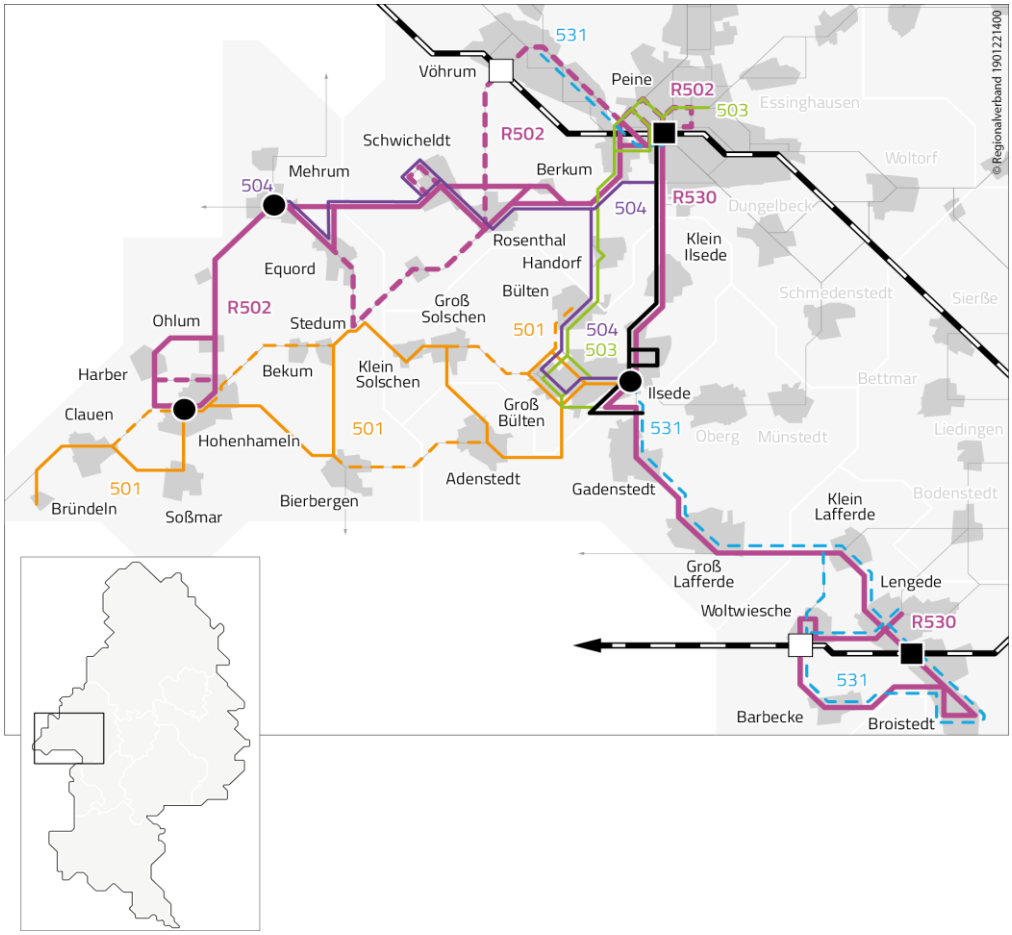


Tabelle E3.17/1: Genehmigte Linien Teilnetz 53

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
RBB	ONS	Peine - Ilsede - Hohenhameln - Bründeln	31.12.2028
RBB	ONS	Peine - Schwicheldt - Hohenhameln - Harber	31.12.2028
RBB	ONS	Peine - Handorf - Groß Ilsede	31.12.2028
RBB	ONS	Groß Ilsede - Rosenthal - Mehrum	31.12.2028
RBB	ONS	Peine - Ilsede - Lengede - Broistedt	31.12.2028

Tabelle E3.17/2: Netzknoten Teilnetz 53

Ort	Halte-stelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Broistedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	516 530 640	RE50
Hohenhameln	Zimmer-platz	Bus/Bus	25 501 502 948 N3	
Ilsede	ZOB	Bus/Bus	501 503 504 515 517 530 531	
Mehrum	Ortsmitte	Bus/Bus	370 502 504 948	
Peine	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	500 502 505 506 509 512 514 515 517 521 522 524 525 530 531	RE60 RE70

Das Teilnetz 53 umfasst die Bereiche der Gemeinden Hohenhameln, Ilsede und Lengede mit den RegioBus-Verbindungen Peine – Hohenhameln und Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt sowie die lokalen Verbindungen des Teilnetzes. Die Konzession für das Teilnetz ging zum 01.01.2019 an die Busgesellschaft Omnibus-Nahverkehrs-Service GmbH (ONS). Das Unternehmen hat mit der Übernahme der Verkehre auch in eine Optimierung des Bedienungsangebotes investiert, insbesondere in Tagesrandlagen sowie am Wochenende.

RegioBus 530 Broistedt – Lengede – Ilsede – Peine

Zwischen Peine und Broistedt besteht die RegioBus-Verbindung Linie 530. Die Linie führt von Peine, Bahnhof über Klein Ilsede, Groß Ilsede, Gadenstedt, Groß Lafferde, Klein Lafferde, Lengede, Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und endet dort am Bahnhof. Die Fahrten, die in dieser Relation der Schülerbeförderung dienen, sind in der Linie 531 dargestellt. In Peine ist die Linie 530 verknüpft mit den Zügen von und nach Hannover und Braunschweig.

Um für die Fahrgäste die Übergänge zu und von den Zügen in Peine sicherer zu gestalten, wurde zum Schuljahresbeginn 2017 ein beschleunigendes Betriebskonzept umgesetzt und der Linienverlauf im Bereich der Gemeinde Lengede geändert. An allen Wochentagen werden die Ortschaften Lengede, Woltwiesche, Barbecke und Broistedt lastrichtungsbezogen in einem Schleifenverkehr angebunden. Vormittags verkehrt die Linie 530 von Peine aus kommend ab Lengede auf direktem Weg nach Broistedt, weiter nach Barbecke, Woltwiesche und Lengede und wieder zurück Richtung Peine. Ab mittags bis abends verkehrt die Linie von Peine aus ab Lengede in entgegengesetzter Richtung über Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und von dort wieder direkt über Lengede nach Peine. Verknüpfungen an den Stationen Woltwiesche bzw. Lengede-Broistedt sind nach und von Hildesheim möglich, jedoch mit zum Teil langen und unattraktiven Übergängen. Anschlüsse in und aus Richtung Braunschweig sind nicht gegeben.

Durch das neue Betriebskonzept konnten die Fahrtzeiten gestrafft werden und die Verknüpfungsfunktion am Bahnhof Peine sicherer gestaltet werden. Für einen Großteil der Fahrgäste konnte das Angebot dadurch an Zuverlässigkeit und Attraktivität gewinnen. Für einige Bürgerinnen und Bürger aus der Gemeinde Lengede ist das Angebotskonzept jedoch nicht zufriedenstellend bzw. nicht plausibel. Aus diesem Grund ist zu überprüfen, ob im Zusammenhang mit der Verdichtung des Angebotes auf der RE60/70 ein anderes Angebotskonzept umgesetzt werden könnte. Diesbezüglich sind jedoch auch weitere Randbedingungen zu bedenken. So ist in der Relation Ilsede – Peine das Angebot der Linie 517 mit einzubeziehen und am ZOB in Ilsede die Anschlüsse der Linie 501 zu berücksichtigen.

P53.1

Die Relation Ilsede – Peine ist aufgrund der hohen Mobilität besonders zu betrachten. Das ÖSPV-Angebot auf diesem Abschnitt könnte durch eine bessere Überlagerung der Fahrtenangebote der RegioBus-Linie 530 und der lokalen Linie 517 zu einem 30-Minuten-Takt an Attraktivität gewinnen. Durch eine bessere Koordinierung können die hohen Mobilitätspotentiale ausgeschöpft werden. Neben den Linien 517 und 530 existieren auf dieser Relation weitere lokale ÖSPV-Angebote auf den Linien 501, 503 und 515. Die Linien 530 und 517 verkehren zwischen Groß Ilsede und Peine auf dem gleichen Linienweg, weshalb sich eine Taktüberlagerung der beiden Linien anbietet. Durch eine Neuordnung der weiteren Linien kann der ÖSPV zwischen Ilsede und Peine zusätzlich attraktiver gestaltet werden. Die Verknüpfung mit dem RE60/70 sollte möglichst auf allen Linien realisiert werden. Durch die engere Taktung auf der Schienenstrecke Braunschweig – Hannover könnte dies mindestens von Montag bis Samstag erreicht werden. An Sonn- und Feiertagen sollten Anschlüsse vorzugsweise über die RegioBus-Verbindung bestehen bleiben.

P53.2

Die zum Teilnetz 62 zugeordnete RegioBus-Linie 640 verbindet Lengede und Broistedt mit Salzgitter-Lebenstedt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurde die Linie 640 an die neuen Fahrzeiten der RE50 angepasst. An den Bahnhöfen Broistedt und Salzgitter-Lebenstedt bietet das neue Angebotskonzept jeweils in Lastrichtung bzw. nach dem Schwerpunkt der Pendlerausrichtung Anschlüsse an die Züge. In Broistedt werden vormittags Anschlüsse in Richtung Hildesheim und in

Salzgitter-Lebenstedt in Richtung Braunschweig hergestellt. Ab mittags findet ein Taktwechsel statt und die 640 fungiert als Abbringer vom jeweiligen Bahnhof. Die Linien 530 und 640 überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt. Aufgrund der oben beschriebenen Zwangspunkte der beiden RegioBus-Linien an den Bahnhöfen bestehen keine Verknüpfungsfunktionen zueinander.

Hohenhameln – Peine

In der Relation Peine – Ilsede – Hohenhameln und Peine – Hohenhameln verkehren die Buslinien 501 und 502. Das Fahrtenangebot auf den Buslinien ist infolge der starken Ausrichtung auf den Schülerverkehr nur teilweise vertaktet. Aufgrund der geographischen Lage der Ortschaften verlaufen die Fahrten oft indirekt, haben deshalb eine lange Fahrzeit und sind dadurch teils unattraktiv. In der Hauptverkehrszeit ergänzen auf der Linie 502 fünf direkt über die Bundesstraße 494 geführte RegioBus-Fahrtenpaare das Angebot an den Werktagen von Montag bis Freitag. Zwei Fahrtenpaare werden in der Zeit zwischen ca. 5:45 Uhr und 7:15 Uhr sowie drei Fahrtenpaare zwischen 15:15 Uhr und 18:10 Uhr durchgeführt. Das Schwergewicht dieser Fahrten liegt in der schnellen Beförderung
P53.3 Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Peine. Das Bedienungskonzept aus direkten und indirekten Fahrten zwischen Hohenhameln und Peine ist hinsichtlich der Bedürfnisse der Bürger zu untersuchen und zu optimieren. An der Station Peine ist die Linie 502 über die indirekten Fahrten mit dem RE 60/70 nach Braunschweig und Hannover verknüpft.

Mit der Übernahme des Teilnetzes durch die ONS konnte das lokale bzw. regionale Nahverkehrsangebot über die Linien 501 und 502 verbessert werden. Montag bis Freitag werden einige neue Fahrten an Ferientagen bzw. in Tagesrandlagen angeboten. Samstags gibt es auf beiden Linien von morgens bis abends einen durchgängigen 120-Minuten-Takt. Auf der 502 werden neu auch am Sonntag Fahrten angeboten. Montag bis Freitag ist eine weitere Verbesserung durch eine Neuordnung
P53.4 der Verkehre zu prüfen. Neben einer verbesserten Vertaktung und einem möglichst dichten Fahrtenangebot ist eine Ausweitung der Verkehre in den Abendstunden, mindestens Freitag- und Samstagabend, zu prüfen. Die starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr ist möglichst aufzulösen bzw. durch spezielle Fahrtenangebote außerhalb der Schülerbeförderung zu ergänzen. Weitergehend könnte eine Abgrenzung der Fahrtzwecke durch die Herauslösung der Schülerverkehrsfahrten
P53.5 in einen bzw. mehrere Fahrpläne sinnvoll sein.

P53.6 Für die zu prüfenden Erweiterungen und auch für die bestehenden Angebote ist der Einsatz von differenzierten Bedienungsweisen zu untersuchen. Diese können speziell in dem Bereich Hohenhameln/Ilsede/Peine ein Instrument sein, um ein nachfragegerechtes Angebot zu ermöglichen. An festgelegten Verknüpfungspunkten in Hohenhameln, Ilsede sowie weiteren Punkten können die
P53.7 differenzierten, lokalen und regionalen Verkehre miteinander verbunden werden.

Soweit möglich sind bei einer Neuordnung des Verkehrsangebotes Anschlüsse an die Linien 25, 31 und 32 der Regionalverkehr Hildesheim, die Linie 370 der üstra und die Linie 948 der RegioBus Hannover herzustellen bzw. zu verbessern.

Anbindung an Hannover

Die Relation Hohenhameln - Hämelerwald wird durch die Linie 948 der RegioBus Hannover GmbH bedient. Die Linie bietet an den Werktagen von Montag bis freitagmorgens Anschlüsse an die Züge nach Hannover bzw. nachmittags von den Zügen zurück nach Hohenhameln. Der Schwerpunkt der Fahrten liegt daher in der schnellen Beförderung Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Hämelerwald/Lehrte/Hannover in den Hauptverkehrszeiten.

Die RegioBus-Fahrten führen von Hohenhameln über Bekum, Stedum, Equord und Mehrum, nach Hämelerwald zur Bahnstation. Die Linie 948 ist dem Linienbündel Umland Hannover Bus der Region Hannover zugeordnet und deshalb hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Ebenfalls nachrichtlich wird auf die Buslinie 370 der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe hingewiesen, die eine Verbindung von Mehrum in sehr guter Qualität über Sehnde und die hannoverschen Stadtteile Anderten und Kirchrode bis in die Südstadt von Hannover herstellt. Die Linie bietet Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Sehnde in Richtung Lehrte/Hannover und Hildesheim sowie in Hannover-Anderten zur Stadtbahnlinie 5 in Richtung Kröpke in der Innenstadt von Hannover. Die Linie ist dem Linienbündel Stadt Hannover der Region Hannover zugeordnet.

P53.8 Geprüft werden soll eine weitere neue Busanbindung von Hohenhameln über Clauen zum Bahnhof Algermissen im Landkreis Hildesheim, von wo aus Verbindungen mit der S-Bahn in Richtung Hildesheim und Hannover bestehen. Voraussetzung für eine Umsetzung ist ein Mehrwert für die Fahrgäste. Weitergehend hätte diese Verbindung keine regionale Bedeutsamkeit, weshalb eine Klärung der Finanzierung herbeizuführen ist.

Prüfaufträge

Tabelle E3.17/3: Prüfaufträge Teilnetz 53

P53.1	Änderung des Betriebskonzeptes der RegioBus-Linie 530 mit Abstimmung zur Linie 517 und neuen Fahrtenangebot des RE60/70
P53.2	Verbesserung der Koordinierung der vorhandenen Busverkehrsangebote auf der Relation Peine - Ilsede
P53.3	RegioBus-Linie 502 Überprüfung des Bedienungskonzeptes

P53.4	Neuordnung der Angebote der Linien 501 und 502; Verbesserte Taktung Mo-Fr außerhalb der Schülerbeförderung; Ausweitung der Bedienungsangebote Freitag- und Samstagabend
P53.5	Auslagerung der Fahrtenangebote der Schülerbeförderung in separate Linien
P53.6	Einführung differenzierter Bedienung im Zusammenhang mit P53.4
P53.7	Anschlussherstellung an die Linien der RVHi, üstra und RegioBus
P53.8	Neue Verbindung Hohenhameln – Algermissen mit Verknüpfung an S-Bahn

Gemeinde Hohenhameln Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Tabelle E3.17/4: Einwohnerzahl Teilnetz 53

Bierbergen	841
Bründeln	137
Clauen	995
Equord	827
Harber	427
Hohenhameln	3.223
Mehrum	1.070
Ohlum	269
Rötzum	63
Soßmar	734
Stedum	505
gesamt	**9.091**

Gemeinde Ilsede Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Adenstedt	1.931
Bülten	1.743
Gadenstedt	2.389
Groß Bülten	1.425
Groß Ilsede	2.687
Groß Lafferde	2.658
Klein Ilsede	1.920
Münstedt	1.000
Oberg	2.131
Ölsburg	2.806
Solschen	1.098
gesamt	**21.788**

Gemeinde Lengede Einwohnerzahl (Stand 04.08.2015)

Lengede	5.260
Broistedt	3.854
Woltwiesche	2.039
Klein Lafferde	1.209
Barbecke	651
gesamt	**13.013**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.17/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 53

Gemeinde Hohenhameln

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Peine	105	2.278	2.383
Hannover	76	2.138	2.214
Ilsede	29	1.056	1.085
Lahstedt	51	672	723

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Ehemalige Gemeinde Ilsede

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Peine	486	7.751	8.237
Lahstedt	575	3.212	3.787
Hannover	135	1.597	1.732
Hohenhameln	33	985	1.018
Braunschweig	26	727	753
Lengede	65	477	542

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Ehemalige Gemeinde Lahstedt

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Ilsede	595	3.445	4.040
Peine	154	2.833	2.987
Hannover	116	1.164	1.280
Braunschweig	47	1.169	1.216
Salzgitter	11	1.074	1.085
Lengede	248	696	944
Hohenhameln	51	616	667

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Gemeinde Lengede

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	130	9.513	9.643
Braunschweig	85	3.016	3.101
Vechelde	145	1.290	1.435
Lahstedt	229	714	943
Peine	21	854	875
Hannover	54	679	733
Ilsede	68	494	562

Stadt Peine s. Teilnetz 50

E3.18 Teilnetz 60 Salzgitter

Karte E3.18: Teilnetz 60 Salzgitter

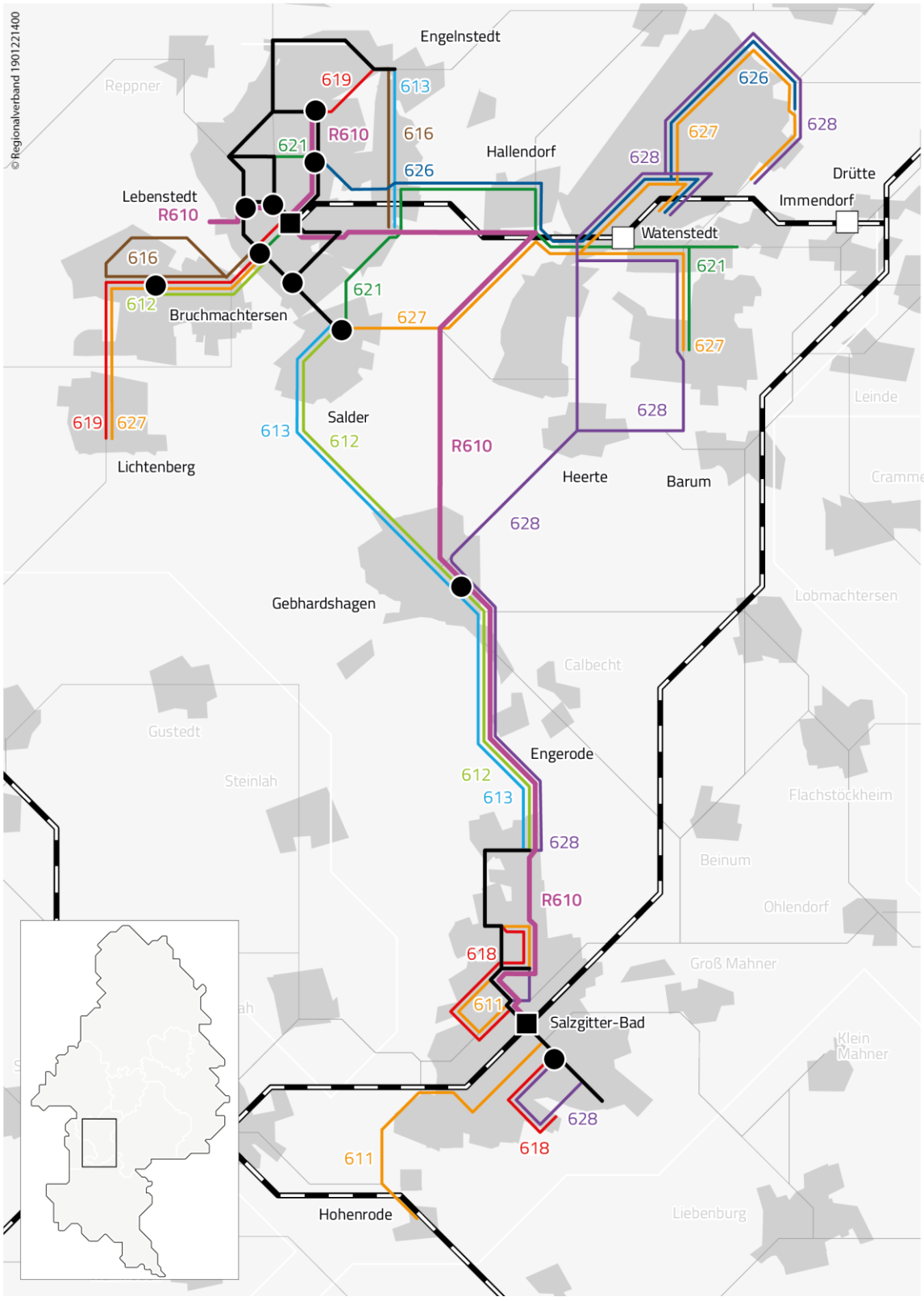


Tabelle E3.18/1: Genehmigte Linien Teilnetz 60

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
KVG	610	Salzgitter-Lebenstedt - Salzgitter-Bad	31.12.2021
KVG	611	Salzgitter-Bad - SZ-Gitter - SZ-Hohenrode	31.12.2021
KVG	612	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Salder - SZ-Gebhardshagen - SZ-Bad (Mo-Fr)	31.12.2021
KVG	613	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Salder - SZ-Gebhardshagen - SZ-Bad (Sa+So)	31.12.2021
KVG	615	Salzgitter-Bad - SZ-Calbecht, FH	31.12.2021
KVG	616	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Fredenberg	31.12.2021
KVG	618	Salzgitter-Bad: Waldfriedhof - Bahnhof - Thermalsolbad	31.12.2021
KVG	619	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Fredenberg - SZ-Lichtenberg	31.12.2021
KVG	621	Salzgitter-Lebenstedt - MAN / Alstom	31.12.2021
KVG	626	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Hallendorf - Salzgitter AG	31.12.2021
KVG	627	Salzgitter-Lichtenberg - SZ-Lebenstedt - Salzgitter AG	31.12.2021
KVG	628	Salzgitter-Bad - SZ-Gebhardshagen - Salzgitter AG	31.12.2021
KVG	AST	Anrufsammeltaxi Stadt Salzgitter	31.12.2021

Tabelle E3.18/2: Netzknoten Teilnetz 60

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
SZ-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603 610 611 612 613 615 618 628 631 650 656 660 860	RB46
SZ-Bad	Gemeindehaus	Bus/Bus	611 612 613 618 628	
SZ-Fredenberg	Schule	Bus/Bus	606 608 609 612 616 619 627	
SZ-Geb-hardshagen	Süd	Bus/Bus	603 607 612 613 615 628	
SZ-Lebenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	601 604 606 607 608 609 610 612 613 616 619 620 621 626 627 630 640	RB44 RB48
SZ-Lebenstedt	Bruchmachtersen-str.	Bus/Bus	606 607 608 609 612 616 619 620 627 630	
SZ-Lebenstedt	Hirschgraben	Bus/Bus	601 612 619 620 621 626	
SZ-Lebenstedt	Lutherkirche	Bus/Bus	601 603 608 609 610 612 619 620 627 630	

SZ-Lebenstedt	Rathaus	Bus/Bus	601 608 609 610 612 613 616 619 620	
SZ-Lebenstedt	Süd	Bus/Bus	607 612 613 616 620 621 627	
SZ-Salder	Vor dem Dorfe	Bus/Bus	607 612 613 621 627	

Das Teilnetz 60 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt sowie die RegioBus-Linie 610 zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad. Dem Teilnetz Salzgitter sind die Berufsverkehrslinien zum Bosch-, MAN- und Alstom-Werk und Stahlwerk der Salzgitter AG zugeordnet sowie die Linie zur Anbindung der Fachhochschule.

Direktvergabe KVG

Sämtliche Verkehrsleistungen, die von der KVG Braunschweig durchgeführt werden, sind von einer Behördengruppe, die sich aus Gesellschaftern der KVG Braunschweig und dem Regionalverband Großraum Braunschweig zusammensetzt, gem. Art 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 im Wege einer Direktvergabe an einen internen Betreiber vergeben.

Stadtverkehrsnetz Salzgitter

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Salzgitters weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als ein lokaler Verkehr in einer kleineren Gemeinde, ist für die Stadt Salzgitter ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Salzgitter nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen. Der bestehende Stadtverkehr bietet für einige Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Regionale Buslinien übernehmen auch lokale Bedienungsfunktionen.

Gute Anbindungen in die Region, insbesondere zum Oberzentrum Braunschweig und zu den Mittelzentren Wolfenbüttel und Goslar, sind für Salzgitter von besonderer Bedeutung. Die Stadtverkehrsverbindungen haben somit auch die Aufgabe, Anschlüsse zu den regionalen Verbindungen über die Eisenbahnstrecken sowie die RegioBus-Linien herzustellen, um eine Gesamtvernetzung zu erreichen. Im Gebiet der Stadt Salzgitter sind die Stationen in Salzgitter-Lebenstedt, -Bad und -Ringelheim deshalb wichtige Verknüpfungspunkte, auch für den überregionalen SPNV.

Aufgrund der geographischen Gegebenheiten und der historisch gewachsenen Infrastruktur hat die Stadt Salzgitter mehrere Verkehrsaufkommensschwerpunkte, welche ein dichtes Nahverkehrsangebot aufweisen und gute Verbindungen untereinander besitzen. An der Einwohnerzahl orientiert, sind die bedeutendsten Stadteile Salzgitter-Lebenstedt, -Bad, -Thiede und -Gebhardshagen. Diese sind über regionale Schienen- und/ oder Busverkehre sowie lokale Buslinien erreichbar.

Relation Salzgitter-Lebenstedt - Salzgitter-Bad

Das Teilnetz 60 umfasst die Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad über die RegioBus-Linie 610 sowie die Linien 612/613. Die RegioBus-Linie 610 führt über die Landesstraße 472 (Nord-Süd-Straße) östlich an Gebhardshagen vorbei. In Salzgitter-Bad ist die Linie mit den Nahverkehrszügen von/nach Braunschweig sowie der RegioBus-Linie 860 Salzgitter-Bad – Goslar verknüpft. Dies ermöglicht eine Verbindung in der Relation Salzgitter-Lebenstedt – Goslar und weitergehend nach Bad Harzburg und in den Oberharz.

Zum Fahrplanwechsel 2017/2018 im Dezember 2017 wurde das Angebot der RegioBus-Linie 610 ausgeweitet. Pro Woche wurden 34 neue Fahrten eingeführt. Somit besteht Montag bis Freitag von ca. 05:30 bis 20:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt.

Die Linie 612 ist die Hauptlinie innerhalb der Verkehrsachse zwischen Salzgitter-Bad, Salzgitter-Gebhardshagen und Salzgitter-Lebenstedt und bedient diese Relation von Montag bis Samstag; an Sonn- und Feiertagen fährt die Linie 613, die einen verkürzten Linienverlauf in Gebhardshagen aufweist. Die Linien verkehren in einer großen Anzahl an Fahrten über Salzgitter-Gebhardshagen und Salzgitter-Salder. Insbesondere ab Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen wird das Angebot der Linie 610 ergänzt und stellt so eine gute Bedienung sicher. Die Linie 612/613 ist darüber hinaus sowohl an der Station in Salzgitter-Lebenstedt als auch in Salzgitter-Bad mit den Nahverkehrszügen verknüpft.

Insgesamt ist das Angebot zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt über die Linien 610 und 612/613 mindestens im derzeitigen Umfang aufrecht zu erhalten.

Stadtverkehr Salzgitter-Lebenstedt

Der Stadtverkehr in Salzgitter-Lebenstedt wird zu einem großen Teil von den Linien 616 und 619 erbracht. Die Linie 616 verbindet als Durchmesserlinie das Zentrum von Lebenstedt mit Fredenberg im Westen und dem Stadtteil Hallendorf bzw. das Gewerbegebiet Peiner Straße im Osten. Die Linie 619 bindet den Stadtteil Lichtenberg und Fredenberg an Salzgitter-Lebenstedt an. An der Bahnstation Salzgitter-Lebenstedt sind die Linien sowohl mit den Nahverkehrszügen als auch mit regionalen und lokalen Buslinien verknüpft. Die Linien ergänzen sich auf einigen Linienabschnitten, sodass Kürzungen in der Taktdichte oder im Abend- und Wochenendangebot die Attraktivität des Angebotes beeinträchtigen könnten. Der Angebotsumfang ist daher mindestens in der heutigen Qualität zu erhalten.

P60.1 Derzeit laufen Planungen zu einer Neuordnung der Busverkehre von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Thiede nach Braunschweig. Neben Taktverdichtungen soll das Linienkonzept, vor allem

in Thiede, vereinfacht werden. Genauere Ausführungen sind im Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel dargelegt.

Stadtverkehr Salzgitter-Bad

Im Bereich von Salzgitter-Bad verkehren die Linien 611 und 618 und binden die Stadtteile Salzgitter-Gitter und Salzgitter-Hohenrode bzw. den Waldfriedhof und das Thermalsolbad an das Zentrum und die Bahnstation von Salzgitter-Bad an. Das Angebot dieser Linien ist mindestens im gleichen Umfang aufrecht zu erhalten.

Berufsverkehr

Das Angebot auf den Berufsverkehrslinien 621, 626, 627 und 628 wird von der KVG zusammen mit den Unternehmen Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom sowie der Stadt Salzgitter gestaltet. Die Angebote sind möglichst, trotz defizitären Betriebs, im gleichen Rahmen aufrechtzuerhalten.

Nachrichtlich sei an dieser Stelle erwähnt, dass auch die Linie 603 einen Teil des Berufsverkehrs abdeckt, die jedoch dem Teilnetz 62 zugeordnet ist.

ÖPNV-Anschluss der Fachhochschule

Die Fachhochschule Ostfalia in Salzgitter-Calbecht ist über die Linie 615 von Salzgitter-Bad aus direkt angebunden. In Salzgitter-Bad bestehen Verknüpfungen zu den Zügen von und nach Braunschweig, die Linie 615 stellt damit auch einen Teil der Verbindungen zwischen Braunschweig und der Fachhochschule Ostfalia dar. Aus Richtung Salzgitter-Lebenstedt und Gebhardshagen ist die Hochschule über die Linie 612 erreichbar. Von der Haltestelle „SZ-Calbecht/SZ-Engerode“ beträgt der Fußweg ca. 10 Minuten. Eine direkte Verbindung ab Salzgitter-Lebenstedt über Gebhardshagen wurde im Juni 2013 aufgrund geringer Nachfrage eingestellt. Eine Wiederaufnahme ist bei weiterwachsenden Studierendenzahlen wünschenswert. Dabei kommen auch differenzierte Bedienungsweisen in Betracht.

P60.2 Zu prüfen ist, die ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel zu verbessern, sodass ein verbesserter Wissenstransfer für die Studenten und Mitarbeiter beider Standorte ermöglicht wird. Die Reisezeiten könnten durch entsprechende Verknüpfungen von Linien reduziert werden.

Anrufsammeltaxi Stadt Salzgitter

Dem Teilnetz 60 ist das Anruf-Sammel-Taxi (AST) für Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad zugeordnet. Es ergänzt den Buslinienverkehr in den Abend- und Nachtstunden und bietet den Fahr-
P60.3 gästen die Möglichkeit der Beförderung von den Stadtzentren Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad in die umliegenden Stadtteile von Salzgitter und umgekehrt. Die Vorhaltung dieses Angebots ist für Fahrgäste, welche im Berufsverkehr auf spätere Verbindungen angewiesen sind, wichtig. Im Freizeitverkehr bietet es den Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit, auf private PKW-Fahrten zu verzichten. Das Angebot ist deshalb aufrecht zu erhalten. Es ist zu prüfen, ob das komfortzugschlagpflichtige AST Angebot in das eher kundenfreundlichere AnrufLinienTaxi Angebot umgewandelt werden kann, da der Fahrgast hierfür keinen zusätzlichen Fahrschein benötigt. Bei einer Umsetzung eines standardisierten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen im Großraum sind die AST-Verkehre in Salzgitter einzubeziehen

Prüfaufträge:

Tabelle E3.18/3: Prüfaufträge Teilnetz 60

P60.1	Prüfung der Neuordnung der Busverkehre von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Thiede nach Braunschweig
P60.2	Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia-Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel
P60.3	Umwandlung der AST-Verkehre in ALT-Verkehre

Stadt Salzgitter Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Tabelle E3.18/4: Einwohnerzahl Teilnetz 60

SZ-Bad	20.406
SZ-Barum	715
SZ-Beddingen	449
SZ-Beinum	499
SZ-Bleckenstedt	643
SZ-Bruchmachtersen	770
SZ-Calbecht	302
SZ-Drütte	393
SZ-Engelnstedt	795
SZ-Engerode	241
SZ-Flachstöckheim	992
SZ-Gebhardshagen	6.709
SZ-Gitter	774
SZ-Groß Mahner	533
SZ-Hallendorf	1.541
SZ-Heerte	1.058
SZ-Hohenrode	180
SZ-Immendorf	419
SZ-Lebenstedt	41.970
SZ-Lesse	1.138
SZ-Lichtenberg	3.289
SZ-Lobmachtersen	877
SZ-Ohlendorf	518
SZ-Osterlinde	403
SZ-Reppner	674
SZ-Ringelheim	1.898
SZ-Salder	1.477
SZ-Sauingen	431
SZ-Thiede	10.614
SZ-Üfingen	808
SZ-Watenstedt	405
gesamt	**101.921**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.18/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 60

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.376	28.189	29.565
Wolfenbüttel	655	14.264	14.919
Lengede	122	9.093	9.215
Baddeckenstedt	334	8.202	8.536
Liebenburg	303	4.808	5.111
Hildesheim	61	4.338	4.399
Goslar	134	3.828	3.962
Vechelde	12	2.577	2.589
Oderwald	103	2.179	2.282
Lutter am Barenberge	90	1.688	1.778
Hannover	99	1.645	1.744
Schladen	43	1.667	1.710
Wolfsburg	47	1.542	1.589
Seesen	46	860	906
sonstige LK Hildesheim	10	702	712
Sarstedt	11	528	539

E3.19 Teilnetz 61 Baddeckenstedt

Karte E3.19: Teilnetz 61 Baddeckenstedt

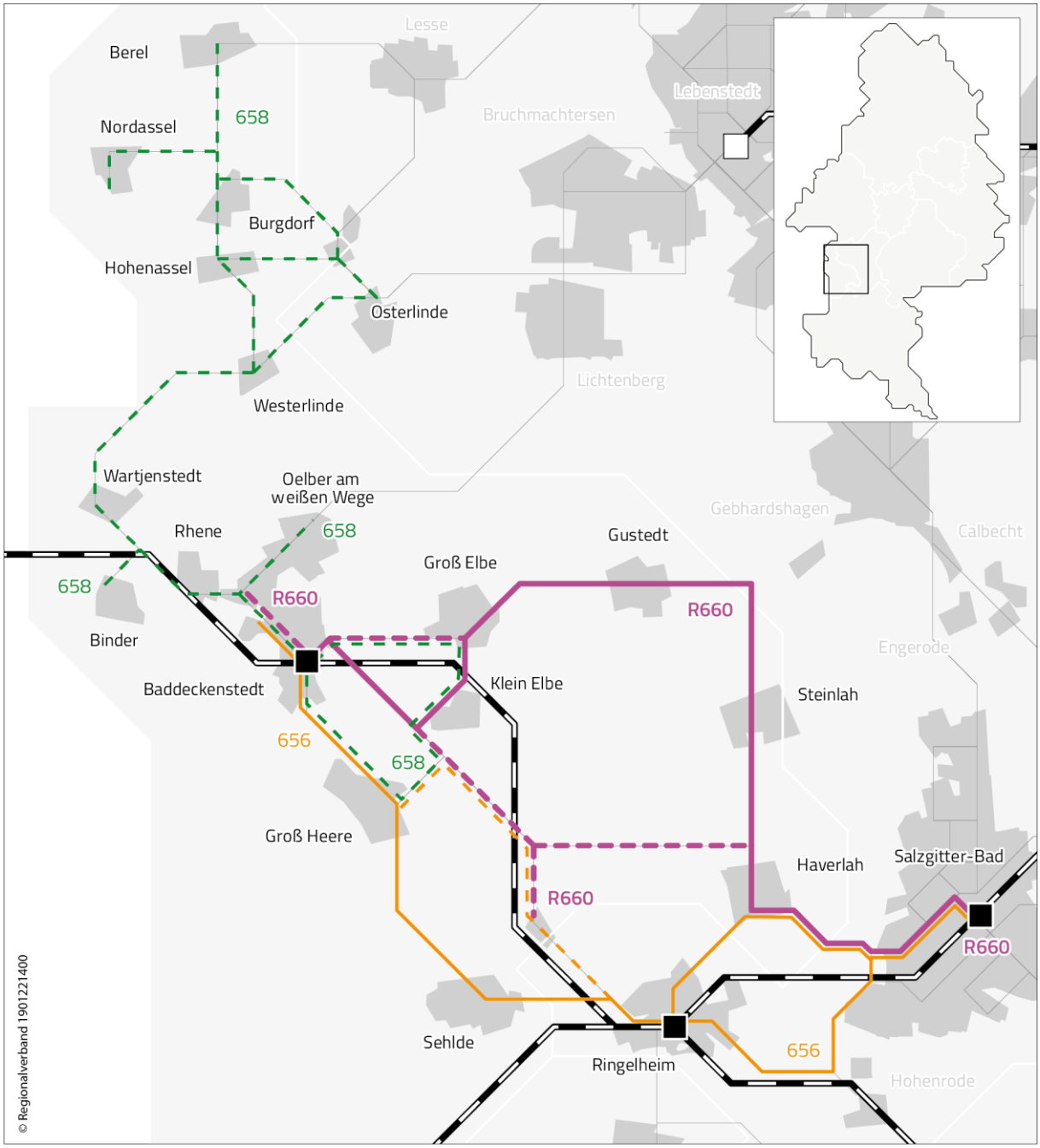


Tabelle E3.19/1: Genehmigte Linien Teilnetz 61

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
RBB	656	Salzgitter-Bad - Sehlde - Heere - Baddeckenstedt	31.01.2024
RBB	658	Groß Elbe - Baddeckenstedt - Hohenassel - Berel	31.01.2024
RBB	660	Baddeckenstedt - Gr. Elbe - Steinlah - Salzgitter-Bad	31.01.2024

Tabelle E3.19/2: Netzknoten Teilnetz 61

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Baddeckenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	606 656 658 660	RE10
SZ-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603 610 611 612 613 615 618 628 631 650 656 660 860	RB46
SZ-Ringelheim	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	650 656	RE10 RB46

Dem Teilnetz 61 sind die Linien in der Samtgemeinde Baddeckenstedt - des westlich von Salzgitter gelegenen Teils des Landkreises Wolfenbüttel – zugeordnet. Dies sind die RegioBus-Linie 660 und die Linien 656, welche die Verbindungen zwischen Baddeckenstedt und Salzgitter-Bad herstellen, sowie die Linie 658 mit der Anbindung des nördlichen Teils der Gemeinde an Baddeckenstedt.

P61.1 Verbindungen nach Salzgitter-Lebenstedt sind daraufhin zu prüfen, ob die Erreichbarkeit von Einrichtungen wie Behörden, Krankenhaus und Arztpraxen durch ein dichteres Angebot verbessert werden kann. In Gegenrichtung könnte die Anbindung an die Bahnstation Baddeckenstedt von Salzgitter-Lebenstedt verbessert werden. Des Weiteren ist zu prüfen, wie die Erreichbarkeit des Stadtteils Salzgitter-Gebhardshagen in das Bedienungskonzept einbezogen werden kann.

P61.2 Es ist zu prüfen, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. auch durch ALT-Fahrten, eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde im Jahr 2016 ein Achsen- und Erschließungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans 2016 ist und im NVP 2020 fortgeführt wird. Dieses Bedienungskonzept bildet die ÖPNV Achsenverbindungen ab, gliedert Orte zu einem Erschließungsraum (zugeordnete

Verkehrsräume) und zeigt auf, wie diese Räume mit Ergänzungs- oder Zubringerverkehren an definierten Verknüpfungspunkten an die ÖPNV-Achsenverbindungen anschließen.

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der Regionalverband wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Die Achsen bestehen aus

- Regionalen Schienenverbindungen
- Regionalen Busverbindungen
- Busverbindungen, die als lokale Verbindungen für den Landkreis Achsencharakter haben, aber formal nicht dem regionalen ÖPNV-Netz zugeordnet werden.

Die Erschließungsräume werden über Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an die ÖPNV-Achsen angeschlossen. Durchgeführt werden diese Verkehre mit

- lokalen Buslinien
- Anrufverkehren
- ggf. Bürgerbussen
- ggf. weiteren alternativen Bedienformen

Im Teilnetz 61 gibt es folgende Achsenverbindungen:

1.	SPNV	RE10	Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg
2.	RegioBus	Linie 660	Baddeckenstedt - Gr. Elbe - Steinlah - Salzgitter Bad

Erschließungsräume:

- Berel, Nordassel, Burgdorf, Hohenassel, Westerlinde (s. auch Teilnetz 62).
- Wartjenstedt, Rhene, Binder (s. auch Teilnetz 62).
- Klein Elbe, Groß Elbe, Klein Heere, Groß Heere, Gustedt, Gut Söderhof, Steinlah, Haverlah, Sehlde

Achsenverbindung SPNV RE10 Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg

Die Samtgemeinde verfügt mit der Station Baddeckenstedt über einen Anschluss an die SPNV-Verbindung RE10 Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg. Die SPNV-Linie ist in Salzgitter-Ringelheim nur in/aus Richtung Goslar mit der SPNV-Linie RB 46 nach Braunschweig verknüpft. Es fehlt daher an einer Verknüpfung in Salzgitter-Ringelheim aus Richtung Hannover/Hildesheim bzw. Baddeckenstedt zur RB 46 von/nach Braunschweig. Eine SPNV-Verbindung zur Kreisstadt Wolfenbüttel wird durch die Verbindung nach Goslar über eine Verknüpfung zur SPNV-Linie RB42/43 hergestellt. Allerdings ist diese Verbindung aufgrund langer Übergänge zeitlich nicht sehr attraktiv.

Achsenverbindung RegioBus 660 Baddeckenstedt – Klein Elbe - Gr. Elbe – Gustedt - Steinlah – Haverlah - Salzgitter Bad

Auf dem Abschnitt Baddeckenstedt und Salzgitter-Bad sieht der NVP 2016 ein Bedienungsangebot der Bedienungsebene 2 vor. Da eine attraktive Verbindung über die Eisenbahn mit kurzen Umsteigezeiten in Salzgitter-Ringelheim kurz- und mittelfristig nicht umsetzbar ist, wurde zum 11.12.16 die RegioBus-Linie 660 eingeführt. Es handelt sich hierbei um eine neue Verbindung, die das ursprüngliche Angebot der Linie 657 erheblich ausgeweitet hat.

Montag – Freitag fährt die Linie 660 von 05:00 – 20:00 Uhr im 60-Minuten-Takt, von 20:00 – 22:00 Uhr im Zwei-Stunden-Takt. Samstags besteht zwischen 06:00 – 09:00 Uhr ein 60-Minuten-Takt und von 09:00 – 22:00 Uhr ein 120-Minuten-Takt. An Sonn- und Feiertagen fährt der RegioBus zwischen 09:00 – 19:00 Uhr im Zwei-Stunden-Takt als Anruf-Linien-Taxi (ALT).

Die RegioBus-Linie 660 hat gute Verknüpfungen zum Schienenpersonennahverkehr. In Baddeckenstedt bestehen Anschlussmöglichkeiten an den RE10 von und nach Hildesheim und Hannover. Am Bahnhof Salzgitter-Bad bestehen Verknüpfungen mit der Regionalbahn RB46 der DB Regio von und nach Braunschweig.

Erschließungsraum Baddeckenstedt – Klein Heere – Groß Heere - Sehlde – Söderhof - Heere

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Relation Baddeckenstedt – Klein Heere – Groß Heere - Sehlde – Söderhof - Heere einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr an den Bahnhöfen Baddeckenstedt und Salzgitter-Ringelheim vor. Diese Funktion übernimmt die Linie 656.

Das Angebot der Linie 656 wurde zum 11.12.2016 deutlich ausgeweitet, vor allem am Wochenende. In der Verbindung Baddeckenstedt – Heere – Sehlde – SZ-Ringelheim – SZ-Bad wird das Fahrtenangebot an Wochentagen auf das Angebot der RegioBus-Linie 660 abgestimmt. Am Bahnhof Baddeckenstedt sind die Linien 656 und 660 miteinander verknüpft. Außerdem besteht dort Übergang zum RE10 von/nach Hildesheim und Hannover. Am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim hat die Linie 656 Anschluss an den RE10 von und nach Goslar sowie an die RB46 von und nach Braunschweig. Es ist
P61.3 zu überprüfen, inwiefern die Übergangszeiten zu den Zügen verkürzt werden können.

Erschließungsraum Wartjenstedt, Rhene, Binder Binder (s. auch Teilnetz 62).

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Wartjenstedt, Rhene und Binder einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Baddeckenstedt vor. Die Anbindung nach Salzgitter - Lebenstedt soll über eine Verknüpfung in die Linie 606 in Baddeckenstedt erfolgen.

Die Orte Wartjenstedt, Rhene und Binder sind heute montags bis freitags über die Linie 658 an Baddeckenstedt angebunden. Fahrten finden jedoch nur montags bis freitags statt, welche außerdem überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Einige dieser Fahrten sind – eher zufällig – mit dem Bahnangebot der RE10 (Hildesheim) verknüpft. Insgesamt ist das Angebot auf der Linie für den normalen Fahrgast unattraktiv.

P61.4 Um die Attraktivität der Linie 658 zu erhöhen, sollte diese hinsichtlich der Häufigkeit und kurzer Übergangszeiten zur RE 10 an der Station Baddeckenstedt einer genauen Prüfung unterzogen werden. Ein verbessertes Angebot könnte auch über alternative Bedienformen erfolgen. Neben der Verknüpfung mit der RE 10 muss auch geprüft werden, wie die Orte über eine Verknüpfung in Baddeckenstedt in Richtung Lebenstedt angebunden werden können.

Erschließungsraum Berel, Nordassel, Burgdorf, Hohenassel, Westerlinde (s. auch Teilnetz 62).

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Berel, Nordassel, Burgdorf, Hohenassel, und Westerlinde eine direkte Verbindung in Richtung Salzgitter - Lebenstedt über die Linien 608/609 vor.
P61.5 Die Linien 608 und 609 sind gegenläufig als Ringlinie konzipiert. Die Linie 609 verkehrt am Wochenende als AST Verkehr. Es ist zu prüfen, ob die zuschlagspflichtigen Verbindungen in ALT Verkehr umgewandelt werden können und ob dieses Angebot in Schwachlastzeiten ausgeweitet werden kann. Da diese Linien dem Teilnetz 62 zugeordnet sind, sind dort weitere Ausführungen zu finden.

AUNO DOMO - Autonome Dorfmobilität

Die Gemeinde Burgdorf ist Teilnehmer des Projektes „AUNO DOMO - Autonome Dorfmobilität". Dieses Projekt wird vom Land Niedersachsen über das Zukunftsforum Niedersachsen sowie durch die Stiftung Zukunftsfonds Asse gefördert und hat das Ziel, Lösungen zur nachhaltigen Mobilität für alle im ländlichen Raum mit „Hilfe zur Selbsthilfe" zu finden. Der Fokus des Vorhabens liegt auf dem koordinierten Einsatz un- oder untergenutzter Fahrzeug-, Beförderungs- und Transportkapazitäten aus öffentlichem und privatem Eigentum. Diese Mobilitätsressourcen sollen für ein dörfliches Mitnehm- und Mitbringsystem genutzt und mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert werden.

Prüfaufträge

Tabelle E3.19/3: Prüfaufträge Teilnetz 61

P61.1	Überprüfung der Verbindungsmöglichkeiten nach Salzgitter Lebenstedt aus der Samtgemeinde Baddeckenstedt
P61.2	Prüfung, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. durch ALT-Fahrten, eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist
P61.3	Verbesserung der Übergangszeiten zwischen den Linien 650 und 656 und den Bahnverbindungen der RE10 und der RB46
P61.4	Überprüfung des Fahrtangebotes und der Verknüpfung der Linie 658 an die RE 10, einschließlich der Anbindung in Richtung Salzgitter Lebenstedt
P61.5	Umwandlung der AST Verkehr in ein ALT Verkehr

Samtgemeinde Baddeckenstedt Einwohnerzahl (Stand 08.05.2015)

Tabelle E3.19/4: Einwohnerzahlen Teilnetz 61

Baddeckenstedt	744
GT Berel	555
GT Binder	190
GT Burgdorf	691
GT Groß Elbe	717
Heere	1.100
GT Gustedt	587
Haverlah	1.066
GT Hohenassel	330
GT Klein Elbe	267
GT Nordassel	467
GT Oelber a. w. Wege	1.400
GT Rhene	312
Gemeinde Sehlde	919
GT Steinlah	562
GT Wartjenstedt	373
GT Westerlinde	258
gesamt	**10.538**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.19/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 61

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	353	8.538	8.891
Hildesheim	53	614	667

Stadt Salzgitter **s. Teilnetz 60**

E3.20 Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

Karte E3.20: Teilnetz 62 Braunschweig - Salzgitter - Wolfenbüttel

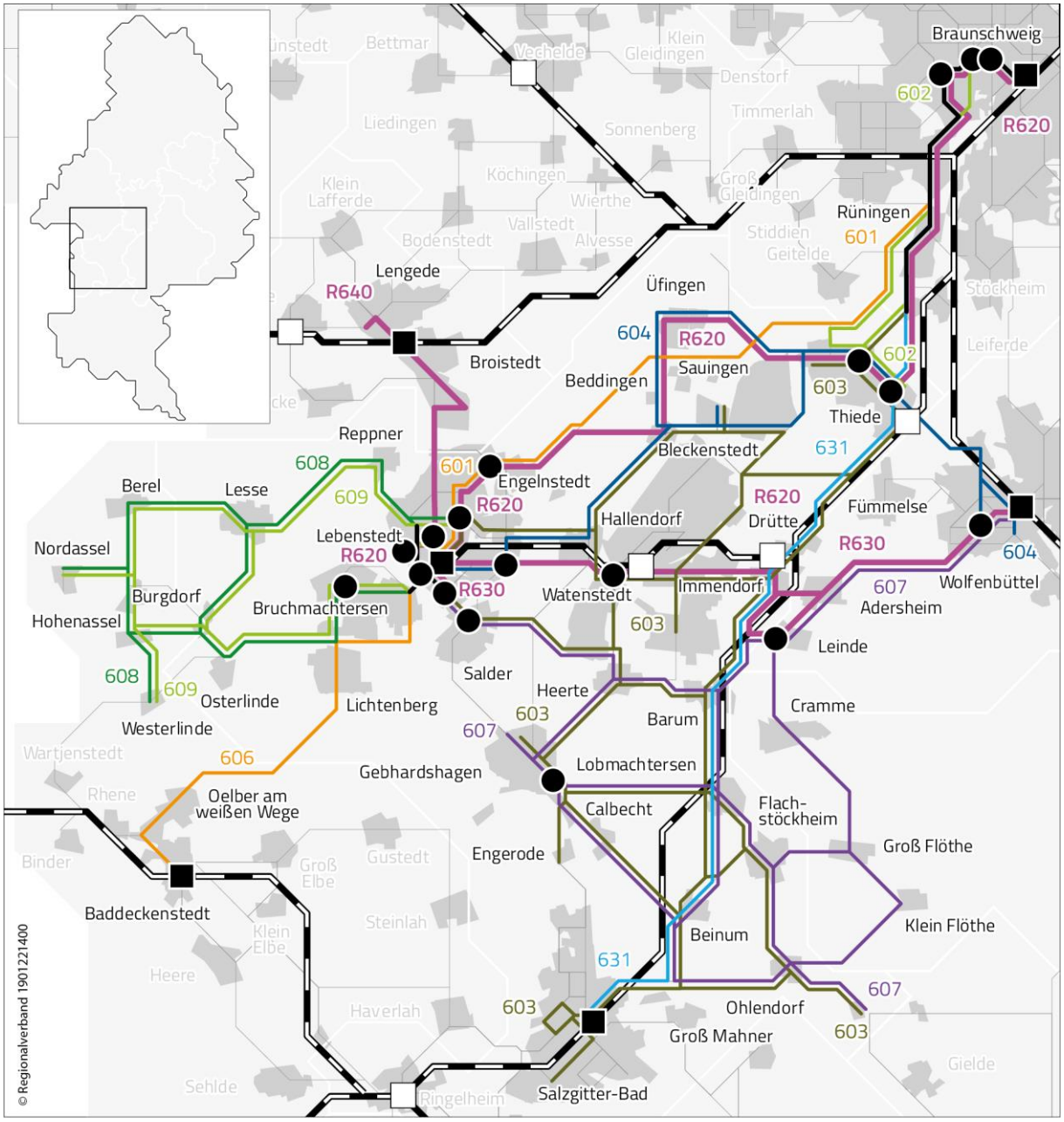


Tabelle E3.20/1: Genehmigte Linien Teilnetz 62

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	601	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	31.10.2020
KVG	602	Salzgitter-Thiede/Steterburg - Braunschweig	31.10.2020
KVG	603	Salzgitter-Bad - SZ-Thiede/Steterburg - Braunschweig	31.10.2020
KVG	604	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel	31.10.2020
KVG	606	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Lichtenberg - Oelber a.w.W. - Baddeckenstedt	31.10.2020
KVG	607	Salzgitter-Lebenstedt / Wolfenbüttel - Cramme - Klein Flöthe	31.10.2020
KVG	608	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Fredenberg - SZ-Berel - SZ-Lebenstedt	31.10.2020
KVG	609	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Lesse - SZ-Berel - SZ-Lebenstedt	31.10.2020
KVG	620	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Thiede/Steterburg - Braunschweig	31.10.2020
KVG	630	Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Hallendorf - WF-Adersheim - Wolfenbüttel	31.10.2020
KVG	631	Salzgitter-Bad - Braunschweig	31.10.2020
KVG	640	Salzgitter-Lebenstedt - Broistedt - Lengede	31.10.2020
KVG	AST	Anrufsammeltaxi Salzgitter-Lebenstedt - Lengede	31.10.2020

Tabelle E3.20/2: Netzknoten Teilnetz 62

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Baddeckenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	606 656 658 660		RE10
Braunschweig	Cyriaksring	Bus/Bus, Bus/Tram	419 429 443 461 601 603 620 631	3 5	
Braunschweig	Europaplatz	Bus/Bus, Bus/Tram	461 601 603 620 631	3 5	
Braunschweig	John-F.-Kennedy-Platz	Bus/Bus, Bus/Tram	419 420 429 461 601 602 603 620 631 730	1 2	

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	ZOB / Hauptbahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug	411 419 420 429 431 436 461 482 601 602 603 620 631 730	1 2 5	RE50 RE60 RE70 RB42 RB43 RB45 RB47
SZ-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603 610 611 612 613 615 618 628 631 650 656 660 860		RB46
SZ-Fredenberg	Schule	Bus/Bus	606 608 609 612 616 619 627		
SZ-Lebenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	601 604 606 607 608 609 610 612 613 616 619 620 621 626 627 630 640		RB44 RB48
SZ-Lebenstedt	Bruchmachtersen-str.	Bus/Bus	606 607 608 609 612 616 619 620 627 630		
SZ-Lebenstedt	Krankenhaus	Bus/Bus	601 608 609 610 612 613 616 619 620 621 627		
SZ-Lebenstedt	Lutherkirche	Bus/Bus	601 603 608 609 610 612 619 620 627 630		
SZ-Lebenstedt	Rathaus	Bus/Bus	601 608 609 610 612 613 616 619 620		
SZ-Lebenstedt	Süd	Bus/Bus	607 612 613 616 620 621 627		
SZ-Salder	Vor dem Dorfe	Bus/Bus	607 612 613 621 627		
SZ-Steterburg	Gemeindehaus	Bus/Bus	603 604 620 790		
SZ-Thiede	G.-Hauptmann-Str.	Bus/Bus	602 603 604 620 790		
SZ-Thiede	Sportzentrum	Bus/Bus	602 603 604 620 790		
SZ-Watenstedt	ZOB	Bus/Bus	603 630		
WF-Leinde	Hasseltrift	Bus/Bus	607 630		
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	604 710 740 791 792 794 795 796 798 799		RB42 RB43

Ort	Haltestelle	Verknüp-fungsfunktio-nen	Bus	Tram	Bahn
					RB45
Wolfenbüttel	Westring	Bus/Bus	604 607 630 791 792 795 797 799		

Das Teilnetz 62 umfasst die Buslinien, die die Verbindungen im Raum Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel herstellen. Dazu gehören die RegioBus-Linien 620 (Salzgitter-Lebenstedt –) Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig, 630 Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel und 640 Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede sowie die Linien des lokalen Netzes.

Salzgitter – Braunschweig

Die Buslinien von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig sind so geordnet, dass sie sich zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig zu einem dichten, attraktiven Takt überlagern. Eine Verdichtung des Angebotes ist für Salzgitter-Thiede und Steterburg trotz der bestehenden Eisenbahnverbindung über die Station Salzgitter-Thiede sinnvoll und wurde durch die KVG-Linie 602 Ende 2014 realisiert. Neben der hohen Mobilität sind auch die aus Fahrgastsicht ungünstige Lage der Station in Salzgitter-Thiede sowie die Lage und Größe von Salzgitter-Thiede/Steterburg ausschlaggebend, dass die Busverbindungen deutlich besser angenommen werden als die Eisenbahnverbindungen. Durch die Buslinien wird flächenhaft Salzgitter-Thiede/Steterburg erschlossen. Ein weiterer Vorteil ist die umsteigefreie Erreichbarkeit von wichtigen Zielen im Verlauf der Linien, insbesondere von Braunschweig.

Die Verbindungen zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig bzw. Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig werden über die RB44 sowie die RegioBus-Linie 620 und die lokalen Linien 601 und 602 hergestellt. Direkte (Express-) Fahrten zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig werden über die Linie 601 durchgeführt. Die Linie 602 verstärkt auf direkten und schnellen Weg die Verbindung zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig. Des Weiteren ist die zum Teilnetz 70 Wolfenbüttel zugeordnete Linie 790 von Thiede und Steterburg aus an die Station Salzgitter-Thiede angebunden und stellt damit eine weitere Verbindung nach/von Braunschweig her.

In der Relation Salzgitter-Bad – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig verkehren die Linien 603 und 631, wobei die Linie 631 als Direktbus fungiert. Die Linie 603 erschließt in der Relation Salzgitter-Bad – Braunschweig eine Reihe von Ortschaften, was zwar zu einer längeren Fahrtzeit führt, diese aber direkt an Salzgitter-Bad, Salzgitter-Thiede/Steterburg sowie an Braunschweig anschließt. Die Fahrten am Wochenende sowie ein Großteil der Fahrten von Montag bis Freitag sind

auf den Linienabschnitt Salzgitter-Bad – Salzgitter-Steterburg begrenzt und mit dem RegioBus 620 nach Braunschweig verknüpft.

P62.1 Die Linien 603 und 631 sind hoch defizitär, weshalb zu prüfen ist, ein wirtschaftlicheres Angebot zu gestalten. Die ÖPNV-Erschließungsqualität der zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-
P62.2 Thiede/Steterburg gelegenen Ortschaften, die über diese Linien bedient werden, wie Salzgitter-Ohlendorf, -Beinum, -Flachstöckheim, -Lobmachtersen, -Barum, -Drütte, -Immendorf und –Watenstedt, sollte jedoch möglichst erhalten bleiben bzw. über die Ausweitung differenzierter Verkehre bedarfsgerechter gestaltet werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob das An-
P62.3 gebot auf der Linie 603 auf dem Abschnitt SZ Watenstedt Bahnhof zu den Unternehmen Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom verbessert werden könnte, um Arbeitnehmern aus Braunschweig attraktivere Verbindungen zu ermöglichen.

Im Hinblick auf eine optimierte Abstimmung bzw. Verteilung des Fahrtenangebotes wird das Bedienungskonzept der Relation Salzgitter-Thiede/Steterburg - Braunschweig derzeit überarbeitet. Es gibt Überlegungen die RegioBus-Linie 620 nicht mehr ab Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig verkehren zu lassen, sondern halbstündlich ab Salzgitter-Thiede. Stündlich sollen Fahrten der 620 als lokale Linie 602 nach Salzgitter-Lebenstedt durchgebunden werden. In diesem Zusammenhang sollte überprüft werden, ob die Endhaltestelle der Regiobus-Linie 620 zukünftig am Rathaus, Braunschweig liegt.

Die Expresslinie 601 soll vorerst bestehen bleiben. An der Haltestelle Salzgitter-Thiede, G.-Hauptmann-Str. besteht stündlich ein Übergang von der 620 zur Linie 603 aus/in Richtung Salzgitter-Bad.

Die Eisenbahnverbindungen auf der RB44 und RB46 sind ebenfalls wichtiger Bestandteil in der Relation Salzgitter – Braunschweig.

Das Angebot auf der Linie RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 durch Einführung eines 30-Minuten-Taktes deutlich verbessert und kann deshalb stärker als zuvor dazu beitragen, die hohe Mobilität zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig auf den ÖPNV zu leiten. Neu eingeführt wurde die Linie RB48, welche zwischen Braunschweig Hbf und Salzgitter-Lebenstedt nur in Salzgitter-Thiede hält und somit 4 Minuten schneller als die RB44 ist.

Die Linie RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg bedient Salzgitter-Ringelheim und Salzgitter-Bad. Die Eisenbahnverbindung ist zeitlich und tariflich sehr attraktiv und wird deshalb von den Fahrgästen gut angenommen.

Salzgitter – Wolfenbüttel

Das in der Relation Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel auf der RegioBus-Linie 630 bestehende Bedienungskonzept mit direkten Fahrten in der Hauptverkehrszeit und der Führung der übrigen Fahrten über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt, -Immendorf und Wolfenbüttel-Leinde und –Adersheim ist beizubehalten. Dadurch werden diese Ortsteile mit vertretbarer Fahrzeit an Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt angeschlossen. Weitere Umwege sollten nicht erfolgen.

P62.4 Generell sind die Anschlüsse an der Station Wolfenbüttel zu verbessern. Bei den derzeitigen Fahrplanlagen könnten die Anschlüsse an die RB42/43 in sowie aus Richtung Bad Harzburg und Goslar hergestellt werden. Dazu sind aber Änderungen des Linienweges in der Stadt Wolfenbüttel notwendig, um künftig den Bahnhof direkt zu bedienen und nicht mehr die etwa 200 m entfernte Haltestelle Schulwall. Nur so ist die Erreichbarkeit der Züge in Richtung Goslar und Bad Harzburg gewährleistet.

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde ein Bedienungskonzept für den Landkreis Wolfenbüttel entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans ist und in der Laufzeit des NVP umgesetzt werden soll. Dieses Bedienungskonzept besteht aus Achsen- und aus Zubringerverbindungen. Der Bereich der Samtgemeinde Oderwald im Landkreis Wolfenbüttel, mit den Ortsteilen Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe, ist dem Teilnetz 62 zugeordnet und wird über die Linie 607 bedient.

Die Linie 607 bindet von Montag bis Freitag die Orte Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe an Salzgitter-Lebenstedt sowie in geringerem Umfang (in der Schülerbeförderung) an Wolfenbüttel an. In Wolfenbüttel-Leinde ist die Linie mit dem RegioBus 630 von der/zur Stadt Wolfenbüttel verknüpft. Samstags werden ausschließlich ALT-Fahrten von Klein Flöthe über Groß Flöthe, Cramme nach Salzgitter-Lebenstedt durchgeführt, die in Leinde mit der RegioBus-Linie 630 verknüpft sind. An Sonn- und Feiertagen gibt es auf der Linie 607 derzeit keinen Verkehr. Soweit möglich sind die z. T. langen Übergangszeiten in Richtung Stadt Wolfenbüttel zu verkürzen. Eine bessere Anbindung an
P62.5 Salzgitter-Bad und -Lebenstedt sowie Wolfenbüttel wird im Rahmen des Erschließungskonzeptes des Landkreises Wolfenbüttels derzeit geprüft.

Eine Ausweitung der Bedienung nach Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt an den Verkehrstagen Montag bis Freitag und vor allem samstags und an Sonn- und Feiertagen wird empfohlen und befindet sich aktuell in der Prüfung. Denkbar sind neue Fahrten montags bis freitags am Vormittag und in den Abendstunden sowie samstagabends. Am Sonntag könnte ein neues Bedienungsangebot eingeführt werden. Dabei sollen flexible Bedienformen zum Einsatz kommen.

Die Anbindung an Salzgitter-Bad erfolgt derzeit auf niedrigem Niveau über die Verknüpfung der Linie 607 mit den Linien 603, 610 oder 612 der KVG Braunschweig an verschiedenen Umsteigepunk-

ten. Diese Verknüpfungen sind unübersichtlich und sollten zugunsten einer klaren und an allen Verkehrstagen einheitlichen Verknüpfung z. B. in Salzgitter-Flachstöckheim oder -Lobmachtersen aufgegeben werden. Am besten für die Kunden wäre eine direkte Verbindung nach Salzgitter-Bad, die allerdings höhere Kosten verursachen würde.

P62.6 Das Achsen- und Erschließungskonzept (siehe weitere Beschreibungen im TN 72) sieht für die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald ein „Beispiel-und Experimentiergebiet" vor, um innovative Lösungen für die erschließende Mobilität zu finden. Dazu gehört auch eine verbesserte Fahrradmitnahme im Fahrzeug oder die Nutzung von Fahrradanhängern oder -gepäckträgern, um in ländlichen Bereichen den Fahrradverkehr besser in den ÖPNV zu integrieren.

Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede

Die RegioBus-Linie 640 führt von Salzgitter-Lebenstedt über Broistedt und den Bahnhof Lengede-Broistedt nach Lengede. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurde die Linie 640 an die neuen Fahrzeiten der Linie RE50 angepasst. An den Bahnhöfen Broistedt und Salzgitter-Lebenstedt bietet das neue Angebotskonzept jeweils in Lastrichtung bzw. nach dem Schwerpunkt der Pendlerausrichtung Anschlüsse an die Züge. Vormittags werden in Broistedt Anschlüsse in Richtung Hildesheim hergestellt und in Salzgitter-Lebenstedt werden Anschlüsse in Richtung Braunschweig realisiert. Ab mittags findet ein Taktwechsel statt und die 640 fungiert als Abbringer vom jeweiligen Bahnhof.

Die RegioBus-Linien 530 (TN 53) und 640 überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt. An der Haltestelle Lengede, Ortsmitte ergeben sich Verknüpfungen, die folglich aus dem Lastrichtungskonzept auf der 640 entstehen. Vormittags wird die Verbindung in Richtung Peine und nachmittags in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die beiden Linien ermöglicht.

P62.7 Zwischen Lengede und Salzgitter besteht eine hohe Gesamtmobilität. Diese spiegelt sich jedoch nicht in der ÖPNV Nachfrage wieder. Es ist zu prüfen, ob dieses Problem im Zusammenhang mit der kurzen Reiseweite und der vergleichsweisen hohen Tarifierung besteht.

Salzgitter-Lebenstedt – Samtgemeinde Baddeckenstedt

Dem Teilnetz 62 sind auch Verbindungen aus der Samtgemeinde Baddeckenstedt zugeordnet. Dazu gehören die Linien 606 Baddeckenstedt – Oelber a. w. W. – Salzgitter-Lichtenberg – Salzgitter-Lebenstedt, 608/609 Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lesse – Berel – Salzgitter-Fredenberg – Salzgitter-Lebenstedt. Die Linien 608 und 609 sind gegenläufig als Ringlinien konzipiert. Die Linien 608/609 sind hinsichtlich eines verstärkten Einsatzes mit differenzierten Bedienungsweisen zu

P62.8 überprüfen. Des Weiteren ist die Einbindung der Ortschaft Söhlde im Landkreis Hildesheim gemein-
P62.9 sam mit dem Verkehrsunternehmen und der Stadt zu prüfen. Der im Landkreis Hildesheim gelegene Ort ist verkehrlich stark nach Salzgitter-Lebenstedt ausgerichtet, eine Anbindung wäre deshalb sinnvoll.

P62.10 Zu prüfen ist auch eine verbesserte Anbindung über die Linie 606 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Fredenberg und Salzgitter-Lichtenberg an die Bahnstation Baddeckenstedt, um bessere Anschlüsse in und aus Richtung Hildesheim und Hannover zu schaffen. In Gegenrichtung ist die Erreichbarkeit von Einrichtungen in Salzgitter-Lebenstedt zu verbessern.

Prüfaufträge

Tabelle E3.20/3: Prüfaufträge Teilnetz 62

P62.1	Umsetzung einer bedarfsgerechten Anbindung auf den Linien 603 und 631
P62.2	Verbesserung der Anbindung der Linien 603 und 631 für die Berufstätigen aus Richtung Braunschweig zu den Unternehmen Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom
P62.3	Überprüfung des Bedienungskonzepts auf der Relation Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig
P62.4	Bedienung der Station Wolfenbüttel durch die Linie 630
P62.5	Verbesserung der Anbindung von Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe durch die Linie 607 in Richtung Salzgitter-Bad, -Lebenstedt und Wolfenbüttel
P62.6	Überprüfung, inwiefern innovative Lösungen in der SG Oderwald umgesetzt werden können
P62.7	Überprüfung der geringen ÖPNV-Nachfrage zwischen Legende und Salzgitter
P62.8	Verstärkung des Einsatzes von differenzierten Bedienungsformen auf den Linien 608 und 609
P62.9	Einbindung der Ortschaft Söhlde auf den Linien 608 und 609; Verbindung Richtung Salzgitter-Lebenstedt
P62.10	Verknüpfung der Linie 606 mit der RE10 an der Station Baddeckenstedt

E3.21 Teilnetz 70 Wolfenbüttel

Karte E3.21: Teilnetz 70 Wolfenbüttel

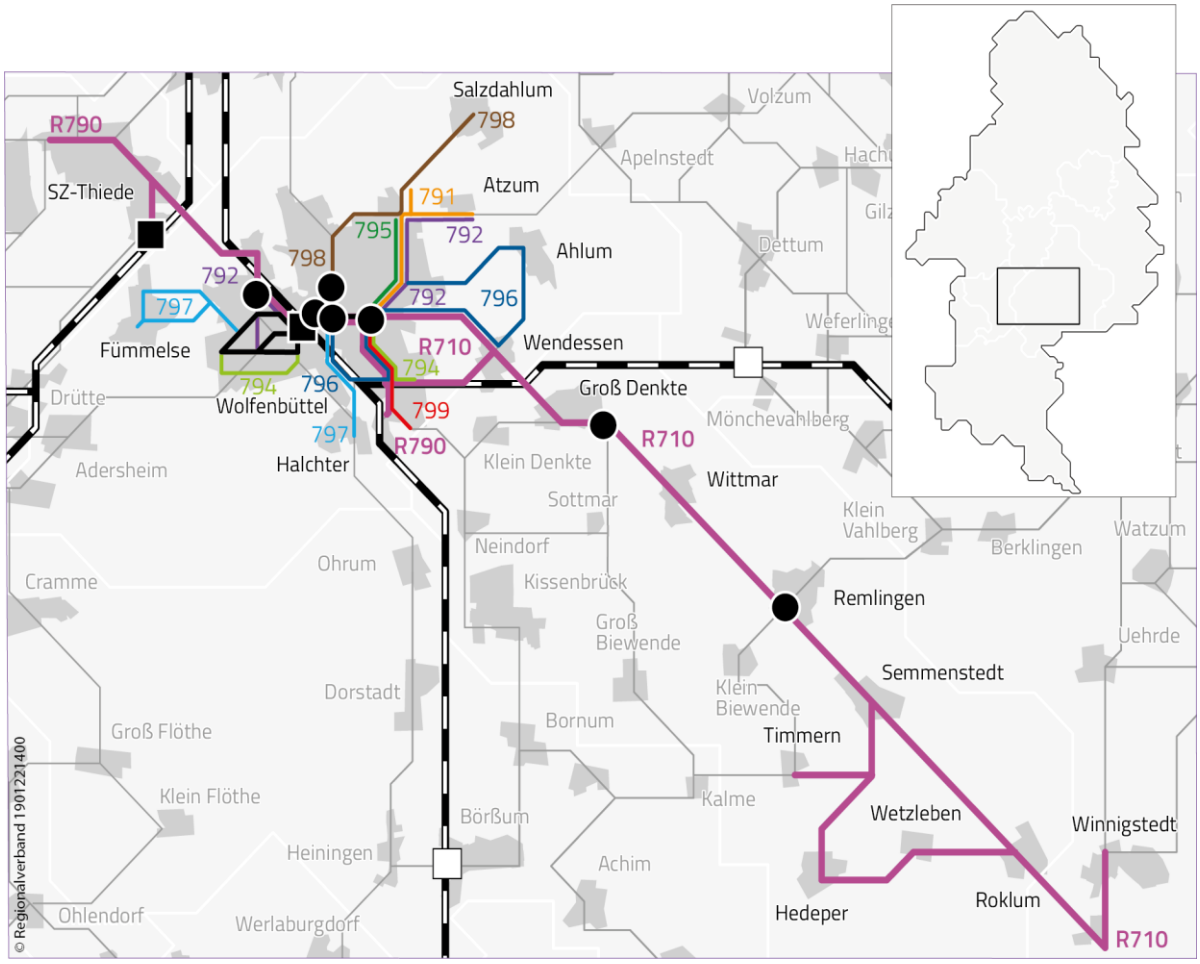


Tabelle E3.21/1: Genehmigte Linien Teilnetz 70

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	790	Wolfenbüttel-Okertalsiedlung - Kornmarkt - Gr. Stöckheim - SZ-Thiede/Steterburg	31.05.2021
KVG	791	Wolfenbüttel Lebenshilfe / Atzum - Kornmarkt - Westring	31.05.2021
KVG	792	Wolfenbüttel Atzum - Kornmarkt - Westring	31.05.2021
KVG	793	Neuer Weg - Fachhochschule - Exer	31.05.2021
KVG	794	Wolfenbüttel-Linden - Bahnhof - Kaltes Tal - Pfingstanger	31.05.2021
KVG	795	Salzdahlumer Straße - Kornmarkt - W.-Raabe-Schule	31.05.2021
KVG	796	Schweigerstr. - Ahlum - Wendessen - Bahnhof	31.05.2021
KVG	797	Halchter - Kornmarkt - Fümmelse	31.05.2021
KVG	798	Salzdahlum - Exer - Kornmarkt - Bahnhof	31.05.2021
KVG	799	Linden Süd - Kornmarkt - Westring	31.05.2021
KVG	AST	Anrufsammeltaxi Wolfenbüttel	31.05.2021
KVG	P&R	kostenloser P&R zu verschiedenen Anlässen in Wolfenbüttel	31.05.2021

Tabelle E3.21/2: Netzknoten Teilnetz 70

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
SZ-Steterburg	Gemeindehaus	Bus/Bus	603 604 620 790	
SZ-Thiede	Bahnhof	Bus/Zug	790	RB44
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420 604 710 740 751 752 753 755 791 792 794 795 796 797 798 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	604 710 740 791 792 794 795 796 798 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Breite-Herzog-Str.	Bus/Bus	420 607 710 740 790 791 792 794 795 798 799	
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	710 740 751 752 753 755 756 790 791 792 794 795 796 797 798 799	
Wolfenbüttel	Neuer Weg	Bus/Bus	420 740 793 798	
Wolfenbüttel	Westring	Bus/Bus	604 607 630 791 792 795 797 799	

Im Teilnetz 70 sind die RegioBus-Linie 710 Stadt Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt, die RegioBus-Linie 790 Stadt Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg und die Linien des Stadtverkehrs Wolfenbüttel zusammengefasst.

Relation Wolfenbüttel – Braunschweig

Im Teilnetz 70 muss die hohe Gesamtmobilität zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig besondere Beachtung finden. Die Verkehrsbeziehung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig ist die stärkste im gesamten Verbandsgebiet.

RB42/43 und RB45

Der Abschnitt Wolfenbüttel – Braunschweig wird auf der Schienenstrecke von den Linien RB42/43 und RB45 bedient. Im Zusammenhang mit dem „Regionalbahnkonzept 2014+" wurde das Angebot auf der RB45 deutlich verbessert. Auf dieser Strecke gibt es von Montag bis Sonntag einen Stundentakt zwischen 05:30 Uhr und 23:30 Uhr, am Freitag und am Samstag bis 00:30 Uhr. Weiterhin wurde zum Dezember 2018 eine weitere Spätverbindung auf der RB43 eingeführt.

RegioBus-Linie 420

Neben den Schienenverbindungen bedient die RegioBus-Linie 420 die Relation Braunschweig – Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 420, die dem Teilnetz 40 zugeordnet ist, hat für die Bedienung Wolfenbüttels eine hohe Bedeutung. Sie bedient die zentralen, östlichen und südlichen Stadtbereiche und bindet diese an Braunschweig an. Die Linie führt auf direkten und schnellen Weg über die A395 und verbindet so die beiden Zentren miteinander. In Braunschweig führt der Linienweg über den Braunschweiger Hauptbahnhof. In Wolfenbüttel übernimmt die Linie im nördlichen Stadtgebiet auch lokale Erschließungsfunktionen einschließlich des städtischen Krankenhauses und hat somit auch für den Stadtverkehr in Wolfenbüttel eine hohe Bedeutung. So übernimmt die RegioBus-Linie für den Bereich Neuer Weg Funktionen des Stadtverkehrs und muss bei der Überarbeitung des Stadtverkehrs entsprechende Berücksichtigung finden. Wegen des engen Taktes stellt die Linie darüber hinaus Verknüpfungen am Kornmarkt zu den RegioBus-Linien und zu Stadtverkehrslinien her. Weiterhin dient sie als Zubringer zu allen Nahverkehrszügen am Bahnhof Wolfenbüttel. Daneben übernimmt die RegioBus-Linie 420 Aufgaben der Schülerbeförderung aus den nördlichen Teilen der Stadt Wolfenbüttel, insbesondere zu den weiterführenden Schulen im südwestlichen Stadtgebiet. Die RegioBus-Linie 420 dient auch als Zubringer zum Hochschulstandort Ostfalia am Exer aus Richtung Braunschweig bis zur Haltestelle Wolfenbüttel, Mittelweg.

Zum Dezember 2017 wurde das Angebot auf der RegioBus-Linie 420 durch umfangreiche Taktverdichtungen verbessert.

Relation Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt

Die Bedienung der Relation Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt übernimmt die RegioBus-Linie 710, die diesem Teilnetz zugeordnet ist.

Die RegioBus-Linie 710 übernimmt zum einen die Bedienung des Stadtgebietes auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Wendessen und zum anderen die regionale Bedienung des Abschnitts Wendessen – Remlingen- Winnigstedt.

Die RegioBus-Linie 710 bietet an der Bahnstation Wolfenbüttel Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig, Bad Harzburg und Goslar. An den Haltestellen Kornmarkt und Breite Herzogstraße werden Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel hergestellt. Im weiteren Verlauf fährt die RegioBus-Linie über den Grünen Platz und Juliusstraße nach Wendessen in Richtung Winnigstedt.

An der Haltestelle Groß Denkte, Asseweg werden Anschlüsse an die Buslinie 756 Denkte – Biewende – Remlingen hergestellt. Darüber hinaus stellt sie in Remlingen an der Haltestelle Ehrenmal Anschlüsse an die Buslinie 748 von und in Richtung Schöppenstedt her.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie 710 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 erweitert. Auf dem Abschnitt Remlingen – Wolfenbüttel wurde das Angebot Montag-Freitag in der Hauptverkehrszeit lastrichtungsbezogen verdichtet. Am Samstag wurde das Angebot auf dem Abschnitt Winnigstedt – Wolfenbüttel am Nachmittag und am Abend erweitert.

Relation Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg

Die Bedienung der Relation Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg übernimmt die RegioBus-Linie 790, die diesem Teilnetz zugeordnet ist. Zum Dezember 2017 wurde das Angebot auf der RegioBus-Linie 790 durch zusätzliche Fahrten auf dem Abschnitt Salzgitter Steterburg– Groß Stöckheim verbessert. Montags bis freitags besteht auf diesem Abschnitt in der Hauptverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt.

P70.1 Es ist zu prüfen, ob der Linienverlauf der RegioBus-Linie 790 in Thiede direkter erfolgen kann, nicht mehr über den Bahnhof. Es ist weiterhin zu prüfen, ob durch eine geänderte Linienführung in Salzgitter-Thiede/Steterburg eine kürzere Fahrzeit und eine höhere Nachfrage zu erreichen sind.

Derzeit findet eine Überprüfung des Angebotes auf der RegioBus-Linie 620 SZ-Lebenstedt - SZ-Thiede-Steterburg – Braunschweig statt. Die Neuordnung der Verkehre soll zur Attraktivitätssteigerung führen. Die RegioBus-Linie 620 soll einen einheitlichen und dichteren Takt erhalten und besser koordiniert und auf andere Verbindungen angepasst werden. Diese Neuordnung konnte aus wirtschaftlichen Gründen bisher nicht umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang ist zu überprüfen, ob die RegioBus-Linie 620 in Thiede die Bedienung zum Bahnhof übernehmen könnte.

In der Relation Stadt Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg ist die RegioBus-Bedienung in der bestehenden Form weiterzuführen.

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot entsprechend Kapitel D2.2.

Stadtverkehrsnetz Wolfenbüttel

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Wolfenbüttels weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Wolfenbüttel ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Wolfenbüttel nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Im Sommer 2016 wurden die Umbauarbeiten des Kornmarktes abgeschlossen und der zentrale innerstädtische Platz wurde für alle Busse zu einer Rendezvous-Haltestelle umgewandelt. Der Kornmarkt verfügt über acht barrierefreie Bussteige, die mit einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige ausgestattet sind.

Mit Beendigung der Baumaßnahmen sollte auch das in den vergangenen Jahren entwickelte Stadtverkehrskonzept in Betrieb gehen. Bislang konnte das Stadtverkehrskonzept, welches über einem übersichtlicheren Liniennetz, dichtem Takt und einem flächendeckenden Angebot mit Einbindung der bislang freigestellten Schülerverkehre verfügen sollte, noch nicht umgesetzt werden.

P70.2 Es ist zu prüfen, wie ein neues Stadtbuskonzept sowohl ein Rendezvous am Kornmarkt als auch einer guten Anschlussstation am Bahnhof Wolfenbüttel gerecht werden kann. Bei der Umsetzung eines neuen Stadtbuskonzepts sind auch die Anschlüsse in und aus Richtung Bad Harzburg/Goslar und Schöppenstedt wichtig, vor allem für die Schülerbeförderung. Aus diesem Grund sollten diese Anschlüsse nicht vernachlässigt werden; die Übergangszeiten zum SPNV können bei einem Konflikt mit den Anschlüssen von/nach Braunschweig aber länger sein, wenn nicht beide Richtungen gleich gut angebunden werden können.

P70.3 Infolge der hohen Gesamtmobilität zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig erscheint es sinnvoll, nicht kompatible Anforderungen an die Rendezvoussituation am Kornmarkt und an die Anschlusssituation am Bahnhof durch differenzierte Anschlussherstellungen zu lösen. So müssten insbesondere die westlichen Stadtbereiche vorrangig am Bahnhof mit dem SPNV in und aus Richtung Braunschweig verknüpft werden, da von dort gute und schnelle Verbindungen zur A395 nach Braunschweig bestehen und zeitlich konkurrenzfähige ÖPNV-Verbindungen die stärkere Nutzung des ÖPNV fördern würden.

Fachhochschule

Die Anbindung des Hochschulstandortes erfolgt über die Linie 793 mit Anschlüssen an die Linie 420 von und nach Braunschweig. Außerdem bedienen die Linien 791, 792 und 798 den Bereich am Exer direkt oder halten in der Nähe. Weiterhin bedient die RegioBus-Linie 740 die Ostfalia. Die RegioBus-Linie 740 bedient den Abschnitt Weddel, Bahnhof – Cremlingen – Sickte - Apelnstedt - Atzum– Ostfalia – Wolfenbüttel, Bahnhof. Am Bahnhof Weddel werden Anschlüsse in und aus Richtung Wolfsburg hergestellt und am Bahnhof Wolfenbüttel bestehen gute Übergangsmöglichkeiten in die Züge in und aus Richtung Braunschweig und Goslar.

P70.4 Zu prüfen ist die ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel zu verbessern, sodass ein verbesserter Wissenstransfer für die Studenten und Mitarbeiter beider Standorte ermöglicht wird. Die Reisezeiten könnten durch entsprechende Verknüpfungen von Linien reduziert werden.

Weitere Anbindungen

P70.5 Zur Beschleunigung des ÖPNV-Angebotes sollte geprüft werden, ob Wolfenbüttel-Groß Stöckheim zukünftig besser an Braunschweig angebunden werden könnte. Dies könnte mit der Umsetzung einer verlängerten Buslinienführung ab Leiferde bis Wolfenbüttel-Groß Stöckheim bzw. ab Wolfenbüttel-Groß Stöckheim bis Leiferde mit Anschluss an die Linie 413 geschehen.

P70.6 Im ÖPNV besteht derzeit keine Verbindung zwischen den Braunschweiger Stadtteilen im Süd-osten (Südstadt, Mascherode) sowie den östlichen Ortsteilen von Wolfenbüttel: Salzdahlum, Atzum, Ahlum und Wendessen. Hier soll eine Erschließung geprüft werden.

P70.7 Aufgrund der Nähe und der vorhandenen Mobilität ist die Einführung einer direkten Verbindung zwischen Wolfenbüttel und den südlichen Stadtteilen von Braunschweig, insbesondere Stöckheim, Melverode, Heidberg und Südstadt, zu prüfen. Zu untersuchen wäre, welche Ziele im Stadtgebiet Braunschweig und in Wolfenbüttel die meisten Fahrgastpotentiale auslösen bzw. die Attraktivität

für den ÖPNV stärken können. Ferner sind die Auswirkungen auf die Nachfrage der RegioBus-Verbindung zu betrachten.

Das „Regionalbahnkonzept 2014+" beinhaltet neben Angebotsverbesserungen auch den Ausbau der Infrastruktur, insbesondere der Zugangsstellen. Geplant sind auch neue Verkehrsstationen. In Wolfenbüttel ist dies die Station Wolfenbüttel-Wendessen. Weiterhin ist zu prüfen, ob die Bahn-
P70.8 stationen Wolfenbüttel-Linden und Wolfenbüttel-Groß Stöckheim eingerichtet werden können.

Anruf-Sammeltaxi Stadt Wolfenbüttel

Dem Teilnetz 70 ist das Anruf-Sammeltaxi für die Stadt Wolfenbüttel zugeordnet. Es ergänzt den Buslinienverkehr in den Abend- und Nachtstunden und bietet den Fahrgästen die Möglichkeit der Beförderung innerhalb des Stadtgebietes und in die umliegenden Stadtteile von Wolfenbüttel und umgekehrt. Die Vorhaltung dieses Angebots ist für Fahrgäste, welche im Berufsverkehr auf spätere Verbindungen angewiesen sind, wichtig. Im Freizeitverkehr bietet es den Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit, auf private Pkw-Fahrten zu verzichten. Das Angebot ist deshalb aufrecht zu erhalten. Es ist zu prüfen, ob das komfortzugschlagpflichtige AST Angebot in das eher kundenfreundlichere AnrufLinienTaxi-Angebot umgewandelt werden kann, da der Fahrgast hierfür keinen zusätz-
P70.9 lichen Fahrschein benötigt. Bei einer Umsetzung eines standardisierten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen im Großraum sind die AST-Verkehre in Wolfenbüttel einzubeziehen.

Baumaßnahmen

<u>Erneuerung des Brückenbauwerks im Kreuz Süd A39/B4 (A395)</u>

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel (NLStBV-WF) hat angekündigt, ab Ende 2019 das zentrale Brückenbauwerk im Kreuz Süd zu erneuern. Zeitlich parallel zum Umbau des Kreuzes Süd wird auch die Brücke der Anschlussstelle Melverode, die den Verkehr von der Leipziger Straße auf die B4 Richtung Norden aufnimmt, erneuert und dafür voll gesperrt.

Die eingeschränkte Leistungsfähigkeit im Kreuz Süd A39/B4 während der Bauphase wird zu umfangreichen Ausweichverkehren im näheren und weiteren Umfeld des Kreuzes Süd führen. Es kann erwartet werden, dass selbst noch im Bereich Wolfenbüttel, Salzgitter-Thiede, Salzgitter-Drütte durch großräumige Ausweichfahrten Änderungen in den Verkehrsbelastungen erfolgen werden.

Das Autobahnkreuz BS-Süd ist neben dem Dreieck Südwest der wichtigste Verkehrsknotenpunkt im Süden der Stadt Braunschweig und heute bereits hoch ausgelastet. Geringe Störungen zu den

Spitzenzeiten führen bereits zu Stausituationen, besonders morgens auf der Süd-Nord- und Süd-West und am Nachmittag auf der Nord-Süd- bzw. West-Süd-Richtung.

P70.10 Da von einer dreijährigen Bauzeit auszugehen ist, ist zu prüfen, welche ÖPNV Maßnahmen ergriffen werden können um die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Hierzu sollten auch Maßnahmen zur ÖPNV Bevorrechtigung in die Überlegungen einfließen.

Prüfaufträge

Tabelle E3.21/3: Prüfaufträge Teilnetz 70

P70.1	Prüfung, ob eine geänderte Linienführung der RegioBus-Linie 790 in Salzgitter-Thiede/Steterburg eine kürzere Fahrzeit und eine höhere Nachfrage erzielt
P70.2	Prüfung Bedienungsangebot Stadtverkehr
P70.3	Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Schiene am Bahnhof Wolfenbüttel
P70.4	Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen den Ostfalia Standorten Salzgitter und Wolfenbüttel
P70.5	Einrichtung einer verbesserten Anbindung von Groß Stöckheim an Braunschweig
P70.6	Verbesserung der Anbindung der östlichen Ortsteile Wolfenbüttels (Salzdahlum, Atzum, Ahlum und Wendessen) an Braunschweig
P70.7	Direkte Anbindung der Braunschweiger Stadtteile Stöckheim, Melverode, Heidberg und Südstadt an Wolfenbüttel
P70.8	Einrichtung der Bahnstationen Wolfenbüttel-Linden und Wolfenbüttel-Groß Stöckheim
P70.9	Umwandlung der AST-Verkehr in ALT-Verkehre
P70.10	Prüfung von ÖPNV Maßnahmen bezüglich der Baustelle durch Erneuerung des Brückenbauwerks im Kreuz Süd A39/B4 (A 395)

Stadt Wolfenbüttel Einwohnerzahl (Stand 24.08.2015)

Tabelle E3.21/4: Einwohnerzahl Teilnetz 70

Adersheim	859
Ahlum	1.154
Atzum	232
Fümmelse	2.653
Groß Stöckheim	1.431
Halchter	1.464
Leinde	693
Linden	3.284
Salzdahlum	1.594
Wendessen	1.015
Wolfenbüttel	38.543
gesamt	**52.922**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.21/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 70

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	8.563	64.236	72.799
Braunschweig	2.570	27.499	30.069
Salzgitter	653	13.739	14.392
Asse	636	5.368	6.004
Oderwald	213	3.010	3.223
Sickte	153	2732	2.885
Wolfsburg	52	1592	1.644
Schladen	99	1364	1.463
Sachsen-Anhalt	51	1285	1.336
Schöppenstedt	66	1259	1.325
Vechelde	14	724	738
Cremlingen	11	644	655

E3.22 Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

Karte E3.22: Braunschweig - Cremlingen - Sickte - Elm-Asse

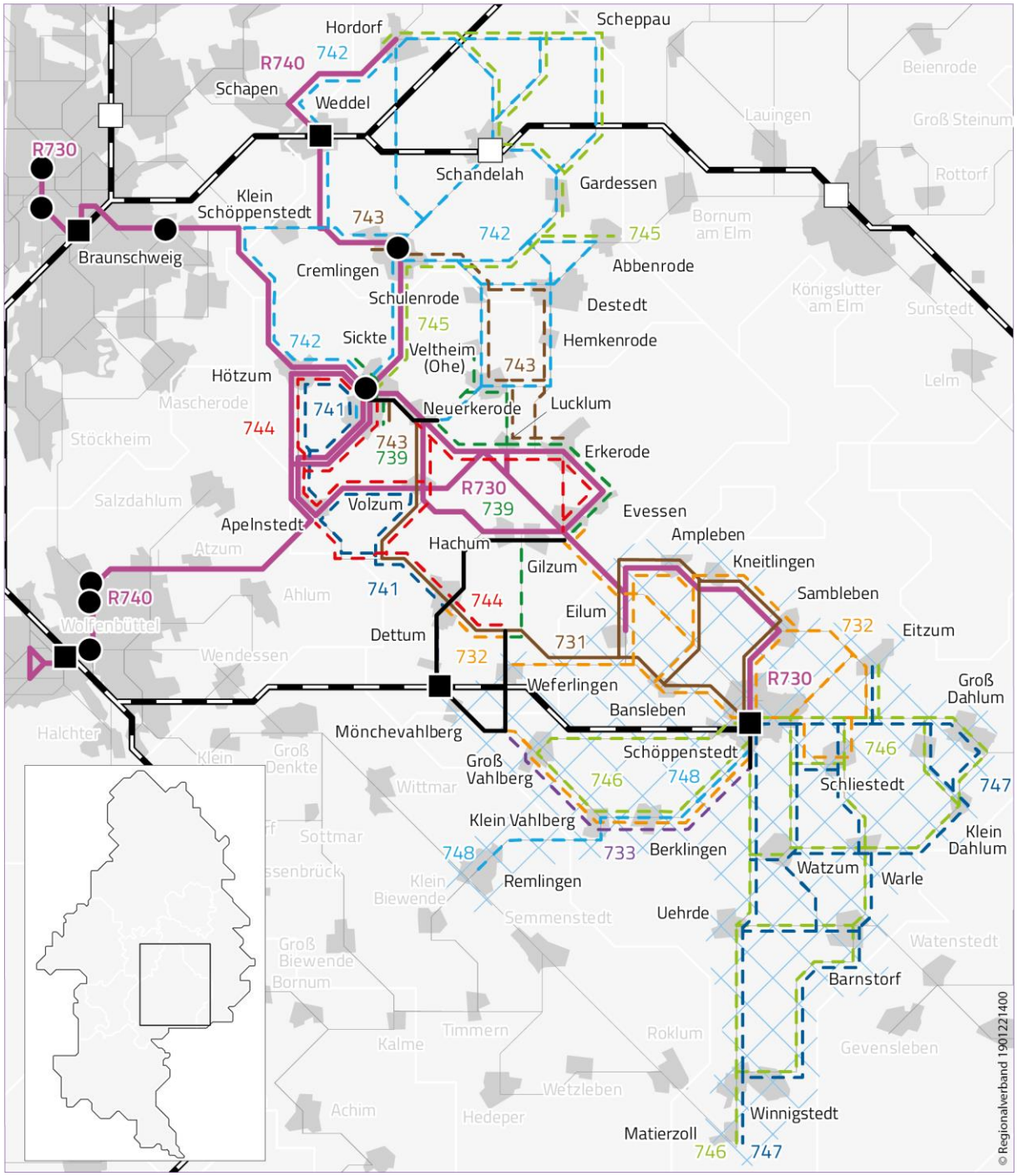


Tabelle E3.22/1: Genehmigte Linien Teilnetz 71

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
RBS	730	Evessen - Sickte - Braunschweig	31.12.2029
RBS	731	Schöppenstedt - Kneitlingen - Dettum - Sickte	31.12.2029
RBS	732	Evessen - Bansleben - Schöppenstedt	31.12.2029
RBS	733	Dettum - Weferlingen - Berklingen - Schöppenstedt	31.12.2029
RBS	739	Dettum/Hachum - Gilzum - Evessen - Veltheim - Sickte	31.12.2029
RBS	740	Wolfenbüttel - Sickte - Cremlingen - Weddel	31.12.2029
RBS	741	Weferlingen/Dettum - Apelnstedt - Sickte	31.12.2029
RBS	742	Weddel/Hordorf - Schandelah - Cremlingen - Sickte	31.12.2029
RBS	743	Cremlingen - Veltheim/Schulenrode - Destedt	31.12.2029
RBS	744	Sickte - Apelnstedt/Evessen - Dettum	31.12.2029
RBS	745	Schandelah - Gardessen - Abbenrode	31.12.2029
RBS	746	Winningstedt - Barnstorf - Watzum - Schöppenstedt	31.12.2029
RBS	747	Winnigstedt - Barnstorf - Warle - Schöppenstedt	31.12.2029
RBS	748	Remlingen - Schöppenstedt	31.12.2029
RBS	ALT	Anruflinientaxi zum Bahnhof Dettum	31.12.2029
RBS	ALT	Anruflinientaxi zum Bahnhof Schöppenstedt	31.12.2029

Tabelle E3.22/2: Netzknoten Teilnetz 71

Ort	Haltestelle	Verknüp-fungsfunkti-onen	Bus	Tram	Bahn
Braunschweig	ZOB / Haupt-bahnhof	Bus/Bus, Bus/Tram, Bus/Zug	411 419 420 429 431 436 461 482 601 602 603 620 631 730	1 2 5	RE50 RE60 RE70 RB42 RB43 RB45 RB47
Braunschweig	Helmstedter Str.	Bus/Bus, Bus/Tram	412 431 442 452 730	4	
Braunschweig	Rathaus (Schloss)	Bus/Bus, Bus/Tram	230 411 413 416 418 420 422 443 450 480 560 730	1 2 3 4 5	
Dettum	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	733 739 741 744		RB45

Ort	Haltestelle	Verknüp-fungsfunkti-onen	Bus	Tram	Bahn
Schöppenstedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370 371 372 730 731 732 733 746 747 748 749 752		RB45
Sickte	Am Birkenweg	Bus/Bus	730 731 739 742 744		
Weddel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	427 437 740 742		RE50
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420 604 710 740 751 752 753 755 791 792 794 795 796 797 798 799		RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	420 604 630 710 740 791 792 794 795 796 798 799		RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Breite-Herzog-Str.	Bus/Bus	420 607 710 740 790 791 792 794 795 798 799		
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	420 710 740 751 752 753 755 756 790 791 792 794 795 796 797 798 799		

Das Teilnetz 71 umfasst die Buslinien in den Bereichen der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte sowie den nördlichen Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Ortsteilen Ampleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Sambleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehrde. Der südlich gelegene Teil der Samtgemeinde Elm-Asse ist dem Teilnetz 72 zugeordnet. Die Linien der Braunschweiger Verkehrs-GmbH sind dem Teilnetz 40 (Braunschweig) aus den dort erläuterten Gründen zugeordnet.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde im Jahr 2016 ein Achsen- und Erschließungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans 2016 ist und im NVP 2020 fortgeführt wird. Dieses Bedienungskonzept bildet die ÖPNV Achsenverbindungen ab, gliedert Orte zu einem Erschließungsraum (zugeordnete Verkehrsräume) und zeigt auf, wie diese Räume mit Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an definierten Verknüpfungspunkten an die ÖPNV-Achsenverbindungen anschließen.

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der Regionalverband wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Die Achsen bestehen aus

- Regionalen Schienenverbindungen
- Regionalen Busverbindungen und
- Busverbindungen, die als lokale Verbindungen für den Landkreis Achsencharakter haben, aber formal nicht dem regionalen ÖPNV-Netz zugeordnet werden.

Die Erschließungsräume werden über Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an die ÖPNV-Achsen angeschlossen. Durchgeführt werden diese Verkehre mit

- lokalen Buslinien,
- Anrufverkehren,
- ggf. Bürgerbussen und
- ggf. weiteren alternativen Bedienformen.

Im Teilnetz 71 gibt es folgende Achsenverbindungen:

1.	SPNV	RE50	Braunschweig – Weddel - Wolfsburg
2.	SPNV	RB40	Braunschweig – Weddel – Schandelah – Königslutter – Helmstedt
3.	SPNV	RB45	Braunschweig – Wolfenbüttel –Dettum – Schöppenstedt
4.	RegioBus	452	Braunschweig – Cremlingen
5.	RegioBus	730	Braunschweig – Sickte
6.	RegioBus	740	Wolfenbüttel – Sickte – (Weddel)
7.	RegioBus	370 (TN 30)	Helmstedt - Schöningen – Schöppenstedt
8.	Buslinie	948	Remlingen – (Semmenstedt) – Schöppenstedt
9.	Buslinie	731	Schöppenstedt - Sickte

Erschließungsräume:

Gemeinde Cremlingen

- Hordorf, Wohld
- Schandelah, Gardessen, Abbenrode, Schulenrode, Destedt, Hemkenrode, Cremlingen, Klein Schöppenstedt

Samtgemeinde Sickte

- Klein Veltheim, Veltheim
- Klein Veltheim, Veltheim, Neuerkerode, Lucklum, Erkerode, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt
- Dettum, Weferlingen, Mönchevahlberg

Samtgemeinde Elm-Asse

- Sambleben, Kneitlingen, Ampleben, Eitzum
- Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg, Klein Vahlberg
- Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum, Uehrde, Barnstorf

Das Achsen- und Erschließungskonzept wurde unter der Berücksichtigung der jeweiligen Hauptmobilitätsströme entwickelt.
Die Mobilität aus der Gemeinde Cremlingen ist überwiegend auf Braunschweig, Wolfsburg und Sickte ausgerichtet. Der Schülerverkehr ist auf Braunschweig, Wolfenbüttel und Sickte ausgerichtet.

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Sickte ist überwiegend auf Braunschweig und Wolfenbüttel sowie Cremlingen und Wolfsburg ausgerichtet.

Achsenverbindungen RE50/RB40

Innerhalb der Gemeinde Cremlingen liegen die Haltepunkte Weddel und Schandelah. Der Haltepunkt Weddel wird von zwei Schienenverbindungen, der RB40 (Helmstedt – Königslutter – Schandelah – Weddel – Braunschweig) und der RE50 (Braunschweig – Weddel – Fallersleben – Wolfsburg) bedient.

Da es aus der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte eine nicht unerhebliche Mobilität nach Wolfsburg gibt, hat die Linie RE50 (Braunschweig – Wolfsburg) mit dem Halt in Weddel auch für den Landkreis Wolfenbüttel eine erhebliche Bedeutung.

Seit dem 11.12.2016 bedient die RegioBus-Linie 740 den Abschnitt Wolfenbüttel – Sickte - Weddel und stellt gute Anschlüsse an die Linie RE50 aus und in Richtung Wolfsburg her.

Trotzdem ist die Bedienung der Station Weddel durch lokale Busverkehre verbesserungsbedürftig, da mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 nur Cremlingen Anschlüsse an die Linie RE50 in Richtung Braunschweig und Wolfsburg hat. Die Relation von Cremlingen zum Bahnhof Weddel wird durch die lokale Linie 437 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH bedient; die Linie führt von Cremlingen über Weddel, Bahnhof nach Volkmarode. Die Linie 437 stellt fast keine Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linien RB40 und RE50 her.

P71.1 Die Busverbindungen zur Station Weddel müssen verbessert und an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge angepasst werden. Eine Anbindung an die Züge von und in Richtung Braunschweig und Wolfsburg ist aufgrund der Mobilität der Gemeinde Cremlingen von Bedeutung. Innerhalb der Gemeinde Cremlingen liegt auch die Station Schandelah. Da diese nur von der RB40 bedient wird, ist die Station Weddel vorrangig als Verknüpfungspunkt zwischen der Eisenbahn und dem Bus zu entwickeln. Es ist ferner zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexible Bedienungsformen wie Anrufbus oder ALT eine bessere Anbindung der Haltepunkte Weddel und auch Schandelah aus möglichst vielen Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen erreicht werden kann.

Achsenverbindung RB45

Die SPNV-Linie RB45 bedient die Bahnhöfe/Haltepunkte Schöppenstedt, Dettum und Wolfenbüttel im Landkreis Wolfenbüttel. Sie ist damit eine wesentliche Verkehrsachse innerhalb des Landkreises und auch Teil der ÖPNV-Achse zwischen der Stadt und dem Landkreis Wolfenbüttel und der Stadt Braunschweig. Hinzu kommen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig die SPNV-Linie RB42/43 und die RegioBus-Linie 420 Wolfenbüttel – Braunschweig. Die Verkehrsbeziehung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig gehört zu den mit großem Abstand stärksten innerhalb des Großraums Braunschweig.

Auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Dettum – Wolfenbüttel spielt die Schülerbeförderung eine wesentliche Rolle; die Gesamtnachfrage ist nicht so hoch wie auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Braunschweig.

Im Zusammenhang mit dem „Regionalbahnkonzept 2014+" wurde das Angebot auf der RB45 deutlich verbessert. Auf dieser Strecke gibt es von Montag bis Sonntag einen Stundentakt von 5:30 Uhr bis 23:30 Uhr. Am Freitag und am Samstag bis 0:30 Uhr.

P71.2 Auf der SPNV-Linie RB45 ist die geplante zusätzliche Station Wolfenbüttel-Wendessen vorgesehen. Die Einbindung weiterer neuer Stationen, wie z. B. Wolfenbüttel-Linden, soll geprüft werden. Sofern neue Stationen eingerichtet werden, sollten diese durch Zubringerverkehre angeschlossen werden.

Achsenverbindung RegioBus 452

Die Gemeinde Cremlingen wird durch die RegioBus-Linie 452 Braunschweig – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum gut in Richtung Braunschweig erschlossen, jedoch beschränkt sich die regional bedeutsame Relation auf den Abschnitt Braunschweig – Destedt. Über Cremlingen hinaus gehört die Linie zur sogenannten Bedienungsebene 3 und ist damit eine lokale Buslinie.

P71.3 Viele Fahrgäste aus dem Raum Cremlingen wünschen sich eine bessere Anbindung an den Braunschweiger Hauptbahnhof, um von dort in die Regionalbahnen umzusteigen. Es ist deshalb geplant, die Linie 452 im Zuge der Umsetzung des Stadttaktes (siehe TN 40) bis zum Bahnhof zu führen. Mit dieser Verbesserung ist auch eine Veränderung der Nummerierung verbunden. Zur besseren Wahrnehmung als RegioBus-Verbindung soll die Linie die Nummer 430 erhalten. Es ist zu prüfen, ob auf dem Abschnitt Schöppenstedter Turm - Braunschweig Hauptbahnhof eine koordinierte Bedienung mit der RegioBus-Linie 730 stattfinden kann.

P71.4 Die Linie 452 fährt zwischen Braunschweig und Cremlingen im Halbstundentakt, östlich von Cremlingen gibt es zwei verschiedene Linienwege über Schulenrode, Veltheim, Hemkenrode, Destedt nach Gardessen sowie über Schulenrode, Destedt und Abbenrode nach Bornum, die jeweils im Stundentakt bedient werden. Die Linie übernimmt deshalb auch lokale Erschließungsfunktionen ab Cremlingen Eine Neukonzeption der Erschließung dieses Bereiches soll die wirtschaftliche Belastung der RegioBus-Linie 452 verringern.

Dabei soll das Angebot in einem möglichst gleichen Umfang erhalten bleiben, jedoch z. B. teilweise durch Zubringerverkehre ersetzt werden, die in Tagesrandlagen nach Bedarf verkehren können. In der Gemeinde Cremlingen könnte dadurch eine bessere lokale Bedienung, d. h. eine bessere Verbindung der Ortsteile untereinander und nach Cremlingen, geschaffen werden. Auch eine bessere Anbindung der Haltepunkte Schandelah und Weddel könnte dadurch erfolgen.

P71.5 Zu prüfen ist auch, ob Gardessen zukünftig durch differenzierte Bedienungsweisen an die RegioBus-Linie 452 angebunden wird.

Achsenverbindung RegioBus 730

Die RegioBus-Linie 730 bedient die Relation Braunschweig – Sickte. Für diesen Abschnitt sieht der NVP 2016 Montag bis Freitag einen Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit vor. Im Zusammenhang mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 Wolfenbüttel – Sickte, wurde das Angebot der RegioBus-Linie 730 zum 11.12.2016 erweitert und im Linienverlauf bereinigt.

Große Fahrgastpotenziale kommen aus Sickte und Neuerkerode. Deshalb wurden zum 11.12.2016 zusätzlichen Fahrten auf der RegioBus-Linie 730 in der Hauptverkehrszeit als Expresslinien auf dem Abschnitt Neuerkerode – Sickte – Braunschweig eingeführt, um eine attraktive, schnelle Verbindung nach Braunschweig zu realisieren. In der Hauptverkehrszeit besteht auf diesem Abschnitt in Kombination mit den bisherigen Fahrten der RegioBus-Linie 730 ein Halbstundentakt.

Die RegioBus-Linie 730 bedient in Braunschweig die Station Braunschweig Hauptbahnhof und stellt gute Anbindungen an die Regionalbahnen her.

Weiterhin ist die RegioBus-Linie 730 in Sickte, Birkenweg mit der RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel verknüpft. Etwas längere Umsteigeverbindungen bestehen an die RegioBus-Linie 740 in Richtung Weddel.

Ab Sickte übernimmt die Linie auch die lokale Erschließungsfunktion für die östlich liegenden Orte der Samtgemeinde Sickte. Die Linie wird ab Neuerkerode als Ringlinie über Lucklum – Erkerode – Evessen –Gilzum – Hachum – Volzum – Neuerkerode geführt. Da ein großer Teil des Fahrgastpotenzials aus Schülerinnen und Schülern aus der Samtgemeinde Sickte besteht, die die Schulen in Braunschweig besuchen, wurden auch auf dem Abschnitt Lucklum – Erkerode – Evessen –Gilzum – Hachum – Volzum zusätzliche Fahrten eingeführt, die für die Schülerbedienung notwendig sind.

P71.6 Es ist zu prüfen, ob die RegioBus-Linie 730 im Linienverlauf in Richtung Braunschweig verkürzt werden kann und nur noch bis zum Hauptbahnhof geführt wird, da der Abschnitt Hauptbahnhof – Wilhelmstraße gut über die Tramlinien angebunden ist und Parallelverbindungen vermieden werden sollten. Bei Umsetzung dieses Konzepts müssen jedoch gute Umsteigeverbindungen an die Tramlinien an Helmstedter Straße und Hauptbahnhof realisiert werden.

P71.7 Augenblicklich ist die Anbindung an die Tram 4 an der Helmstedter Straße nicht zu allen Fahrzeiten der RegioBus-Linie 730 optimal. Es ist zu prüfen, inwiefern diese Anschlüsse, unter Berücksichtigung der bestehenden Verknüpfungen in Sickte, Birkenweg, verbessert werden können.

Achsenverbindung RegioBus 740

Auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Cremlingen sieht der NVP 2016 ein Bedienungsangebot der Bedienungsebene 2 vor. Deshalb wurde zum 11.12.2016 die RegioBus-Linie 740 eingeführt, die den Abschnitt Wolfenbüttel – Sickte bedient. Es handelt sich hierbei um eine neue Verbindung, die das ursprüngliche Angebot der Linie 731 erheblich ausgeweitet hat. Die RegioBus-Linie 740 ist montags bis freitags von 06:00 bis 22:00 Uhr im Stundentakt unterwegs, am Samstag besteht zwischen 09:00 und 19:00 Uhr ein Zweistundentakt und am Sonntag besteht zwischen 10:00 und 18:00 Uhr ebenfalls ein Zweistundentakt.

Die RegioBus-Linie 740 wird ab Sickte über Cremlingen nach Weddel als lokale Verbindung weitergeführt. Die Finanzierung für den Abschnitt Sickte – Cremlingen wird von dem Landkreis Wolfenbüttel übernommen. Die Weiterführung bis zum Bahnhof Weddel ist für Fahrgäste aus Sickte und Cremlingen besonders attraktiv, da dort Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linie RE50 in Richtung Braunschweig und Wolfsburg hergestellt werden.

Die RegioBus-Linie 740 ist in Sickte, Birkenweg mit der RegioBus-Linie 730 in und aus Richtung Evessen verknüpft, um Verbindungen aus dem Raum Sickte von und nach Wolfenbüttel herzustellen.

Daneben bedient diese Linie in Wolfenbüttel beide Haltestellen Fachhochschule Ostfalia (Saldahlumer Straße und Exer) und den Bahnhof in Wolfenbüttel. Am Bahnhof Wolfenbüttel bestehen gute Umsteigemöglichkeiten in die Züge der RB42/43 von und nach Braunschweig und Goslar, wodurch der Fachhochschulstandort sehr gut angebunden wird.

P71.8 Derzeit gibt es keine Verknüpfungen zwischen der RegioBus-Linie 740 aus Richtung Wolfenbüttel mit der Linie 452 in Richtung Veltheim. Es ist zu prüfen, ob diese Anschlüsse zukünftig hergestellt werden können, um Verbindungsmöglichkeiten aus dem östlichen Bereich der Gemeinde Cremlingen nach Wolfenbüttel herzustellen.

P71.9 Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Verkehre durch die Verkehrs-GmbH im Bereich Weddel und Volkmarode ist auch zu überprüfen, ob die RegioBus-Linie 740 bis Volkmarode geführt werden könnte.

Achsenverbindung RegioBus 370 Ersatzkonzept Schöppenstedt – Helmstedt

Eine ausführliche Darstellung enthält das Kapitel E3.10 (Teilnetz 30).

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

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

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

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

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

Das Ersatzangebot zeichnet sich durch eine sehr gute Angebotsstruktur hinsichtlich der Erschließung und des Taktangebotes aus. Es hat sich in der Vergangenheit bewährt und soll im gleichen Umfang beibehalten werden.

Achsenverbindung Bus 731

Mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 wurde auch das Fahrtangebot der Buslinie 731 erheblich aufgewertet. Die Buslinie 731 bedient den Abschnitt Schöppenstedt – Sambleben – Kneitlingen –

Ampleben – Bansleben – Eilum – Weferlingen – Mönchevahlberg – Dettum – Volzum - Neuerkerode – Sickte. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die Züge in und aus Richtung Wolfenbüttel / Braunschweig her und in Sickte Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in Richtung Wolfenbüttel. Die Linie 731 fährt montags und freitags im Stundentakt und hat am Wochenende ein geringeres Fahrtangebot, da auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Mönchevahlberg ein umfangreiches ALT-Angebot der Buslinie 749 besteht, welches als Zubringerlinie zum Bahnhof Dettum und Schöppenstedt nach vorheriger Anmeldung fährt.

Achsenverbindung Bus 748

Im Zusammenhang mit der Fusion der Samtgemeinden Asse und Schöppenstedt zur Samtgemeinde Elm-Asse und der Einrichtung der IGS Schöppenstedt wurde im Sommer 2017 die Buslinie 748 Remlingen – Schöppenstedt eingeführt. Die Linie fährt Montag bis Sonntag im Zweistundentakt und stellt in Remlingen an der Haltestelle Ehrenmal Anschlüsse an die RegioBus-Linie 710 von und nach Wolfenbüttel her. In Schöppenstedt werden sowohl Anschlüsse an die RB45 von und nach Wolfenbüttel/Braunschweig als auch an die RegioBus-Linie 370 von und nach Helmstedt hergestellt.

Die Buslinie 748 wird außerhalb des Schülerverkehrs als AnrufLinienTaxi nach vorheriger Anmeldung geführt. Fahrten, die für den Schülerverkehr für die Bedienung der IGS Schöppenstedt notwendig sind, werden mit Kleinbussen oder Bussen durchgeführt.

Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Einheitsgemeinde Cremlingen

Cremlingen

Die Mobilitätsdaten für die Gemeinde Cremlingen belegen, dass eine hohe Mobilität nach Braunschweig und etwas weniger stark in die Samtgemeinde Sickte und nach Wolfsburg besteht. Die Verbindung nach Braunschweig wird über den RegioBus 452 sichergestellt.

Mit der Einführung der RegioBus-Linie 740 Wolfenbüttel – Sickte und der Weiterführung über Cremlingen nach Weddel, Bahnhof wurden einerseits Verbindungen von Cremlingen nach Sickte geschaffen und andererseits Bahnanschlüsse nach Wolfsburg und Braunschweig hergestellt. Davon können jedoch nur die Fahrgäste aus dem Ortsteil Cremlingen profitieren. Die weiteren Ortsteile der Gemeinde Cremlingen sind nicht an den Bahnhof Weddel angebunden. Die Linien 427 und 437, die den östlichen Bereich von Braunschweig bedienen, stellen nicht oder kaum Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der RB40 und RB50 her.

Es besteht somit ein Bedarf für Verbindungen aus der Gemeinde Cremlingen nach Weddel, um Anschlüsse, vor allem in Richtung Wolfsburg und Königslutter/Helmstedt, aber auch nach Braunschweig zu ermöglichen, allerdings werden die Wege nach Braunschweig vorwiegend mit der Linie 452 bzw. Stadtbahnlinie 4 zurückgelegt.

P71.10 Da eine Anbindung an die Züge von und in Richtung Braunschweig und Wolfsburg aufgrund der Mobilität der Gemeinde Cremlingen von Bedeutung ist, ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen, neue Verknüpfungen oder flexible Bedienungsformen, wie Anrufbus oder ALT, eine bessere Anbindung der Station Weddel und Schandelah aus möglichst vielen Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen erreicht werden kann.

P71.11 Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald ein „Beispiel-und Experimentiergebiet" vor, um innovative Lösungen für die erschließende Mobilität zu finden. Dazu gehört auch eine verbesserte Fahrradmitnahme im Fahrzeug oder die Nutzung von Fahrradanhängern oder -gepäckträgern, um in ländlichen Bereichen den Fahrradverkehr besser in den ÖPNV zu integrieren.

Anbindung der Orte in der Einheitsgemeinde Cremlingen untereinander

Die Einheitsgemeinde Cremlingen wird von den Buslinien 742, 743 und 745 bedient. Es handelt sich bei diesen Linien ausschließlich um Schülerverkehre, die nur an Schultagen zu Schulanfangs- bzw. endzeiten verkehren. An schulfreien Tagen steht somit in Teilen der Einheitsgemeinde Cremlingen mit Ausnahme der Linien 452 und 437 kein ÖPNV zur Verfügung. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist daher keine Erreichbarkeit der Ortschaften untereinander sichergestellt.

In der Einheitsgemeinde Cremlingen ist ein neues Bedienungskonzept für die Schülerbeförderung zu den Grundschulen in Destedt, Schandelah und Weddel geplant. Es muss das Ziel sein, diese Fahrten in den ÖPNV-Linienverkehr zu integrieren. Ebenso sollten die Schülerverkehre der Haupt- und Realschule Sickte in die Überlegungen einbezogen werden.

An Schultagen verkehren insbesondere im Ganztagsschulbetrieb neben den genannten Linien, Fahrten im freigestellten Verkehr, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienverkehr zu überführen.

P71.12 Es ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexible Bedienungsformen, wie Anrufbus oder ALT, eine bessere Anbindungen der Orte in der Einheitsgemeinde Cremlingen untereinander möglich sind.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Hordorf, Wohld

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Hordorf und Wohld eine Anbindung nach Braunschweig über Cremlingen und über die Bahnhöfe Schandelah oder Weddel nach Braunschweig und Wolfsburg vor. Da die Buslinie 427 heute nur einige Zuganschlüsse am Bahnhof Weddel herstellt,

P71.13 ist zu prüfen, ob durch neue Linienverbindungen oder flexiblen Bedienungsformen eine bessere Anbindung der Station Weddel oder Schandelah erreicht werden kann.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Schandelah, Gardessen, Abbenrode, Schulenrode, Destedt, Hemkenrode, Klein Schöppenstedt

Neben dem Schülerverkehr ist Schandelah nur über die Schienenstrecke RB40 (Helmstedt – Königslutter – Schandelah – Weddel – Braunschweig) an den ÖPNV angebunden. Das bedeutet, dass Fahrgäste aus Schandelah alle weiteren Zielpunkte nur über einen Umstieg an der Station Braun-

P71.14 schweig erreichen können. Es ist deshalb zu prüfen, wie Schandelah besser an Cremlingen, Wolfenbüttel und Wolfsburg angebunden werden kann.

Klein Schöppenstedt, Schulenrode, Veltheim, Hemkenrode, Destedt, Abbenrode, Gardessen werden von der Linie 452 Braunschweig - Cremlingen bedient. Die Linie 452 fährt zwischen Braunschweig und Cremlingen im Halbstundentakt. Östlich von Cremlingen gibt es zwei verschiedene Linienwege über Schulenrode, Veltheim, Hemkenrode, Destedt nach Gardessen sowie über Schulenrode,

Destedt und Abbenrode nach Bornum, die jeweils im Stundentakt bedient werden. Die Linie übernimmt deshalb auch lokale Erschließungsfunktionen ab Cremlingen. Eine Neukonzeption der Erschließung dieses Bereiches soll die wirtschaftliche Belastung der RegioBus-Linie 452 verringern.

P71.15 Dabei soll das Angebot in einem möglichst gleichen Umfang erhalten bleiben. Es ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot durch Zubringerverkehre, die in Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren, ersetzt werden könnte. In diesem Zusammenhang muss auch die Anbindung nach Braunschweig und Wolfsburg über Weddel, Bahnhof berücksichtigt werden, um Anschlüsse nach Braunschweig, Wolfsburg und Helmstedt herzustellen. Dies ist auch im Achsen- und Erschließungskonzept vorgesehen.

Samtgemeinde Sickte

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Sickte ist überwiegend auf Braunschweig und Wolfenbüttel sowie Cremlingen und Wolfsburg ausgerichtet.

Mit der Aufnahme zusätzlicher Expressfahrten und der Bereinigung des Linienweges des RegioBusses 730 wurde die Anbindung von Sickte an Braunschweig verbessert. Darüber hinaus findet seit der Einführung der RegioBus-Linie 740 (Wolfenbüttel – Sickte) eine koordinierte Bedienung aus der Samtgemeinde Sickte nach Wolfenbüttel statt.

P71.16 Des Weiteren erhielt die Buslinie 731 im Zusammenhang mit der Einführung des RegioBusses 740 ein besseres Fahrtangebot. Neben zusätzlichen Fahrten wurde der Linienverlauf bereinigt und Anbindungen am Bahnhof Dettum an die Züge von und nach Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt. In Sickte stellt die Buslinie 731 Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 nach Wolfenbüttel her. Es ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot auf der Linie 731 zu schwach nachgefragten Zeiten durch Bedarfsverkehre ersetzt werden kann.

Anbindung der Orte in der Samtgemeinde Sickte untereinander

Bei den im NVP-Entwurf tabellarisch aufgeführten Linien 732, 733, 739, 741, 742, 743, 744, 746 und 747 handelt es sich ausschließlich um Schülerverkehre, die nur an Schultagen zu Schulanfangs- bzw. endzeiten verkehren. An schulfreien Tagen steht somit in Teilen der Samtgemeinde Sickte mit Ausnahme der Linien 730 und 731 kein ÖPNV zur Verfügung. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist daher keine Erreichbarkeit der Ortschaften untereinander sichergestellt.

An Schultagen verkehren, insbesondere im Ganztagsschulbetrieb, neben den genannten Linien, Fahrten im freigestellten Verkehr, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienverkehr zu überführen.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Klein Veltheim, Veltheim

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Braunschweig für die Orte Klein Veltheim und Veltheim einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr in Cremlingen vor. Diese Funktion übernimmt heute die RegioBus-Linie 452, die die lokale Erschließungsfunktion ab Cremlingen für die östlich liegenden Orte der Einheitsgemeinde Cremlingen übernimmt.

P71.17 Es ist zu prüfen, ob Klein Veltheim und Veltheim zu einigen Tageszeiten an die RegioBus-Linie 730 angebunden werden können um die Verbindungen nach Sickte, Braunschweig und Wolfenbüttel zu verbessern. Es ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot durch Zubringerverkehre, die in gewissen Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren, ersetzt werden könnte.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Neuerkerode, Lucklum, Erkerode, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Braunschweig und Wolfenbüttel für die Orte Lucklum, Erkerode, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr an die RegioBus-Linien 730 und 740 in Sickte vor.

Diese Funktion übernimmt heute die RegioBus-Linie 730, die die lokale Erschließungsfunktion ab Sickte für die östlich liegenden Orte der Samtgemeinde Sickte übernimmt. Die Linie wird ab Neuerkerode als Ringlinie über Lucklum – Erkerode – Evessen –Gilzum – Hachum – Volzum – Neuerkerode geführt. Da ein großer Teil des Fahrgastpotenzials aus Schülerinnen und Schülern aus der Samtgemeinde Sickte besteht, die die Schulen in Braunschweig besuchen, wurden auch auf dem Abschnitt Lucklum – Erkerode – Evessen –Gilzum – Hachum – Volzum zusätzliche Fahrten eingeführt, die für die Schülerbedienung notwendig sind.

P71.18 Es ist zu prüfen, ob das bestehende Angebot durch Zubringerverkehre, die in gewissen Tagesrandlagen auch nach Bedarf verkehren, ersetzt werden könnte.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Dettum, Weferlingen, Mönchevahlberg

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Dettum, Weferlingen und Mönchevahlberg einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Dettum vor. Dort sollen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Diese Funktion übernimmt die Buslinie 731, die den Abschnitt Schöppenstedt –Sickte bedient. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die RB45 zu den Zügen in und aus Richtung Wolfenbüttel / Braunschweig her. Weiterhin stellt die Linie in Sickte Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel her.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Weferlingen und Mönchevahlberg montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel Braunschweig an. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 5:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 0:30 Uhr und sonntags bis 23:30 Uhr, sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT Linie 749 fährt bedarfsorientiert nach telefonischer Voranmeldung.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

P71.19 Weferlingen und Mönchevahlberg werden insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient. Es ist zu prüfen, ob Dettum in den Zubringerverkehr der ALT-Linie 749 aufgenommen wird.

Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals SG Schöppenstedt)

Diesem Teilbereich wurde der nördliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Ortsteilen Ampleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Sambleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehrde zugeordnet. Der südliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse wurde dem Teilnetz 72 (Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen) zugeordnet.

Die Mobilität der oben gelisteten Mitgliedsgemeinden ist nicht deutlich ausgerichtet. Die meisten Fahrten führen – bei relativ geringen Unterschieden – nach Braunschweig und Schöningen, nach Wolfenbüttel und in die Samtgemeinden Heeseberg und Sickte.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Sambleben, Kneitlingen, Ampleben, Eitzum

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Sambleben, Kneitlingen, Ampleben, einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Dettum oder Schöppenstedt vor. Dort sollen Anschlüsse an die RB45 in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Diese Funktion übernimmt die Buslinie 731, für die Orte Sambleben, Kneitlingen, und Ampleben. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die Züge in und aus Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig her. Weiterhin stellt die Linie in Sickte Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel her.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Sambleben, Kneitlingen, Ampleben, Eitzum montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel Braunschweig bereit. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 0:30 Uhr und sonntags bis 23:30 sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT Linie 749 fährt nach Bedarf nach telefonischer Voranmeldung.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg, Klein Vahlberg

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg und Klein Vahlberg, einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Schöppenstedt oder Dettum vor. Dort sollen Anschlüsse an die RB45 in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Diese Funktion übernimmt die Buslinie 731, für die Orte Eilum und Bansleben. Die Buslinie 731 stellt am Bahnhof Dettum Anschlüsse an die Züge in und aus Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig her. Weiterhin stellt die Linie in Sickte Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel her.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Eilum, Bansleben, Berklingen, Groß Vahlberg, Klein Vahlberg montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel/Braunschweig am Bahnhof Schöppenstedt an. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 00:30 Uhr und sonntags bis

23:30 Uhr, sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT Linie 749 fährt nach Bedarf nach telefonischer Voranmeldung.

Die Buslinie 748 Remlingen - Schöppenstedt stellt für Klein Vahlberg und Berklingen Verbindungen nach Schöppenstedt und Remlingen her. Der Großteil der Fahrten wird als ALT angeboten.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum, Uehrde, Barnstorf

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Braunschweig für die Orte Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum, Uehrde, Barnstorf, einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr zum Bahnhof Schöppenstedt vor. Dort sollen Anschlüsse an die RB45 in Richtung Wolfenbüttel und Braunschweig hergestellt werden.

Für Groß Dahlum übernimmt die RegioBus-Linie 370 die Zubringerfunktion zum Bahnhof Schöppenstedt. Für Barnstorf und Uehrde übernimmt die Linie 372 die Zubringerfunktion zum Bahnhof Schöppenstedt.

Darüber hinaus stellt die ALT-Linie 749 für Schliestedt, Klein Dahlum, Groß Dahlum, Warle, Watzum montags bis sonntags einen umfangreichen Zubringerverkehr zu den Zügen der RB45 von und nach Wolfenbüttel/Braunschweig am Bahnhof Schöppenstedt dar. Die ALT-Linie fährt montags bis donnerstags von 05:30 Uhr bis 23:30 Uhr, freitags und samstags bis 0:30 Uhr und sonntags bis 23:30 Uhr, sofern kein Linienbusangebot besteht. Die ALT Linie 749 fährt nach Bedarf nach telefonischer Voranmeldung.

Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Zubringerverbindungen/Erschließungsräume: Winnigstedt

Die Verbindung nach Wolfenbüttel/Braunschweig erfolgt über die RegioBus-Linie 710.

Die Verbindungen von Winnigstedt nach Schöppenstedt werden, neben den Schülerverkehren, durch das AnrufLinien-Taxi Mattierzoll - Winnigstedt – Schöppenstedt abgewickelt. Die ALT-Linie fährt nach Bedarf und telefonischer Voranmeldung montags bis freitags von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt und am Wochenende von 09:30 Uhr bis 22:00 Uhr im 2-Stunden-Takt nach Schöppenstedt, Markt, sofern kein Linienbusangebot besteht. Ein Umstieg in die Nahverkehrszüge nach Wolfenbüttel und Braunschweig soll nicht erfolgen, um den Aufwand in Grenzen zu halten.

Der Erschließungsraum wird insgesamt mit einem guten Zubringerverkehr bedient.

Anruflinientaxi

Mit der Umsetzung des „Regionalbahnkonzepts 2014+" wurde auch das Anruflinientaxi der Samtgemeinde Schöppenstedt verbessert. Mit dem Anruf-Linientaxi werden die Orte Schöppenstedt, Ampleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Sambleben, Schliestedt, Schöppenstedt und Uehrde zu allen bestehenden Bahnverbindungen der RB45 angebunden, sofern kein Linienbusangebot zur Verfügung steht. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen, sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Anbindung der Orte in der Samtgemeinde Elm-Asse (ehemals SG Schöppenstedt)

Bei den im NVP-Entwurf tabellarisch aufgeführten Linien 732, 733, 746 und 747 handelt es sich ausschließlich um Schülerverkehre, die nur an Schultagen zu Schulanfangs- bzw. endzeiten verkehren. An schulfreien Tagen steht somit in Teilen der Samtgemeinde Sickte, mit Ausnahme der Linien 730 und 731 sowie ALT, kein ÖPNV zur Verfügung. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist daher keine Erreichbarkeit der Ortschaften untereinander sichergestellt.

P71.20 An Schultagen verkehren, insbesondere im Ganztagsschulbetrieb, neben den genannten Linien Fahrten im freigestellten Verkehr, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienverkehr zu überführen.

Übergangsverkehr zum Landkreis Harz

Gemeinsam mit dem Landkreis Harz wurde probeweise eine Verbindung Hessen – Mattierzoll als Lückenschluss zwischen dem Liniennetz im Landkreis Harz und der RegioBus-Linie 710 betrieben,

um Verbindungen aus dem Landkreis Wolfenbüttel in Richtung Halberstadt/Landkreis Harz und aus Richtung Halberstadt/Landkreis Harz nach Wolfenbüttel und Braunschweig zu ermöglichen. Diese Verbindung wurde eingestellt, weil die Nachfrage nur äußerst gering war.

Eine nennenswerte Mobilität besteht allerdings weiterhin zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel. Es ist deshalb gemeinsam mit dem Landkreis Harz zu prüfen, ob eine Verbindung eingeP71.21 führt werden kann, die unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange den Fahrgastinteressen besser entspricht.

Prüfaufträge

Tabelle E3.22/3: Prüfaufträge Teilnetz 71

P71.1	Anpassung der Busanschlüsse an der Station Weddel an die Züge in Richtung Braunschweig und Wolfsburg
P71.2	Zubringerverkehre für die eventuell neuen Stationen in Wolfenbüttel-Linden und Wolfenbüttel-Wendessen
P71.3	Prüfung einer koordinierten Bedienung der Linien 730 und 452 (430) auf dem Abschnitt Schöppenstedter Turm - Braunschweig Hauptbahnhof
P71.4	Neukonzeption der RegioBus-Linie 452 (430) zur Reduzierung der wirtschaftlichen Belastung
P71.5	Anbindung von Gardessen mit differenzierten Bedienungsweisen auf der RegioBus-Linie 452
P71.6	Verkürzung des Linienverlaufes der 730, Verlauf bis Braunschweig Hbf
P71.7	Anschlussverbesserung zwischen der Linie 730 und der Straßenbahnlinie 4 in Braunschweig
P71.8	Verknüpfung der RegioBus-Linie 430 mit der RegioBus-Linie 740
P71.9	Erweiterung des Streckenverlaufes der RegioBus-Linie 740 bis Volkmarode
P71.10	Errichtung einer neuen Linienverbindung zwischen der Gemeinde Cremlingen und den Stationen Weddel und Schandelah
P71.11	Ermittlung von innovative Lösungen für die erschließende Mobilität in der Samtgemeinde Oderwald im Rahmen des „Beispiel-und Experimentiergebietes" des Achsen- und Erschließungskonzepts
P71.12	Verbesserung der Bedienung der einzelnen Ortsteile Cremlingens
P71.13	Verbesserung der Anbindung von Hordorf und Wohld an die Stationen Weddel oder Schandelah
P71.14	Anbindung von Schandelah an Cremlingen und Wolfenbüttel verbessern
P71.15	Einrichtung von bedarfsorientierten Bedienungsweisen in Tagesrandlagen auf der Linie 452

P71.16	Einrichtung von bedarfsorientierten Bedienungsweisen in Tagesrandlagen auf der Linie 731
P71.17	Ersetzung des bestehenden Angebotes in Veltheim und Klein Veltheim durch Zubringerverkehre, die nach Bedarf verkehren
P71.18	Ersetzung des bestehenden Angebotes Lucklum, Erkerode, Hachum, Gilzum, Volzum, Apelnstedt durch Zubringerverkehre, die nach Bedarf verkehren
P71.19	Prüfung, ob Dettum in den Zubringerverkehr der ALT-Linie 749 aufgenommen werden kann
P71.20	Überführung der Schulfahrten, die im freigestellten Verkehr fahren, in den Linienverkehr
P71.21	Verbindung zwischen Wolfenbüttel und dem Harzgebiet

Gemeinde Cremlingen Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)

Tabelle E3.22/4: Einwohnerzahl Teilnetz 71

Abbenrode	501
Cremlingen	2.631
Destedt	1.496
Gardessen	591
Hemkenrode	381
Hordorf	1.090
Klein Schöppenstedt	704
Schandelah	2.272
Schulenrode	288
Weddel	3.091
gesamt	**13.045**

Samtgemeinde Elm-Asse Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Groß Dahlum	589	Roklum	459
Klein Dahlum	80	Eitzum	368
Groß Denkte	1.926	Sambleben	396
Klein Denkte	443	Schliestedt	298
Neindorf	312	Schöppenstedt	4.411
Sottmar	273	Semmenstedt	474
Hedeper	375	Timmern	163
Wetzleben	126	Barnstorf	255
Kissenbrück	1.732	Uehrde	262
Hedwigsburg	46	Warle	171
Ampleben	279	Watzum	221
Bansleben	208	Berklingen	182
Eilum	199	Groß Vahlberg	347
Kneitlingen	127	Klein Vahlberg	205
Remlingen	1.268	Winnigstedt	713
Groß Biewende	328	Wittmar	1.160
Klein Biewende	226	**Gesamt**	**18.622**

Samtgemeinde Sickte Einwohnerzahl (Stand 22.07.2015)

Dettum	935
Mönchevahlberg	181
Weferlingen	94
Erkerode	602
Lucklum	327
Evessen	932
Gilzum	191
Hachum	201
Sickte	3.559
Apelnstedt	523
Hötzum	906
Neuerkerode	729
Volzum	382
Veltheim	1.006
gesamt	**10.568**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.22/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 71

Gemeinde Cremlingen

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	1.051	10.290	11.341
Sickte	329	1.587	1.916
Wolfsburg	49	1.799	1.848
Königslutter am Elm	38	986	1.024
Lehre	19	525	544

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Elm-Asse

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	609	6.085	6.694
Braunschweig	105	2.119	2.224
Schöppenstedt	37	1.003	1.040
Oderwald	29	581	610
Wolfsburg	11	467	478

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Sickte

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunschweig	540	6.389	6.929
Wolfenbüttel	158	2.885	3.043
Cremlingen	320	1.570	1.890
Wolfsburg	19	1.021	1.040
Schöppenstedt	36	854	890

Stadt Braunschweig

s. Teilnetz 40

Stadt Königslutter am Elm

s. Teilnetz 32

Gemeinde Lehre

s. Teilnetz 32

Stadt Wolfenbüttel

s. Teilnetz 70

E3.23 Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

Karte E3.23: Teilnetz 72 Wolfenbüttel - Elm-Asse -Oderwald - Schladen-Werla

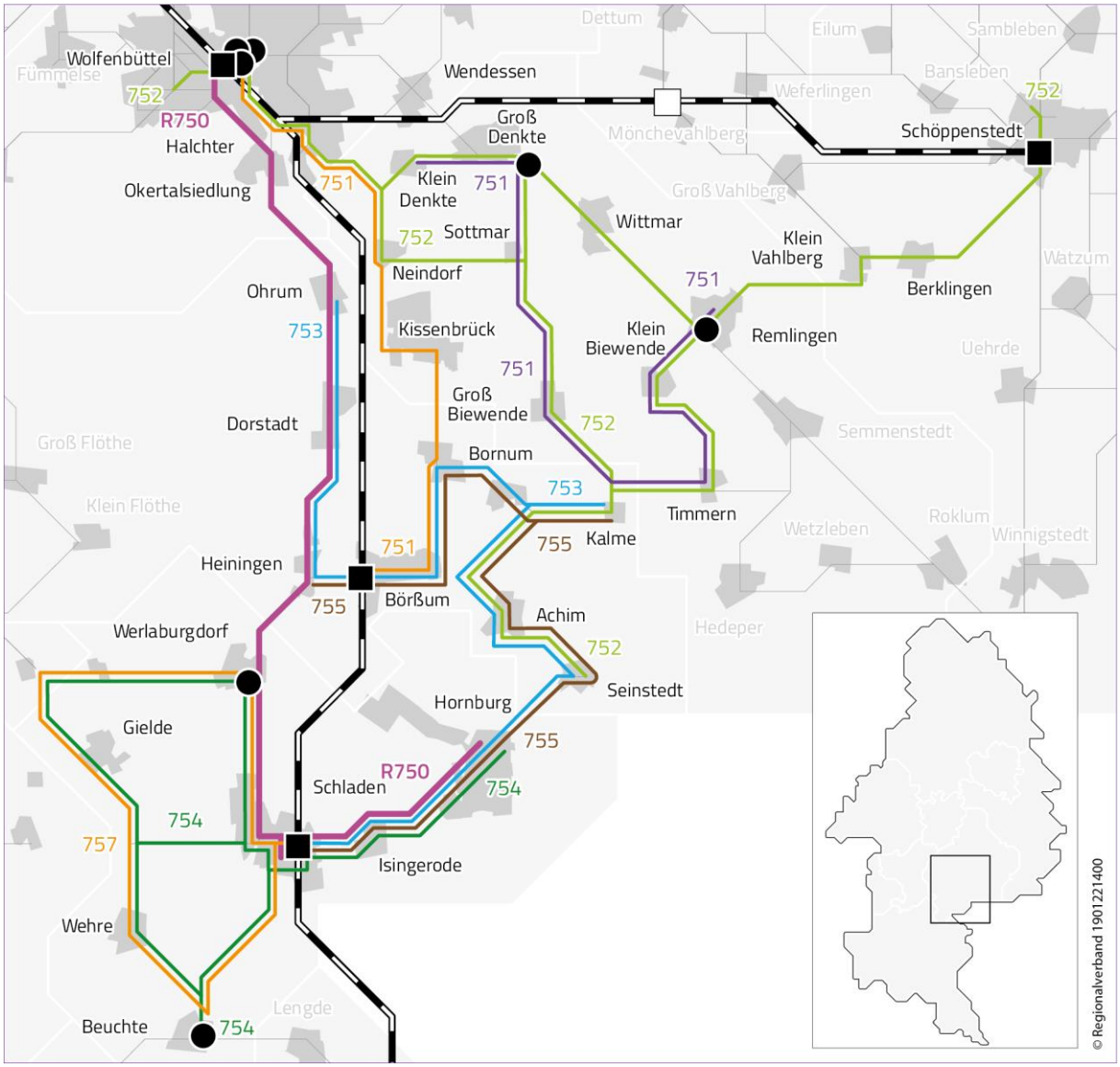


Tabelle E3.23/1: Genehmigte Teiletz 72

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
KVG	710	Wolfenbüttel - Winnigstedt	30.09.2020
VB Bachstein	750	Hornburg - Schladen - Dorstadt - Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein	751	Börßum - Kissenbrück - Neindorf - Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein	752	Remlingen - Groß Biewende - Groß Denkte - Wolfenbüttel	30.09.2020
VB Bachstein	753	Ohrum - Börßum - Hornburg - Schladen	30.09.2020
VB Bachstein	754	Hornburg - Schladen - Beuchte - Gielde	30.09.2020
VB Bachstein	755	Schladen - Hornburg - Achim - Börßum	30.09.2020
VB Bachstein	756	Remlingen - Biewende - Denkte	30.09.2020
VB Bachstein	757	Schladen - Gielde - Beuchte - Schladen	30.09.2020

Tabelle E3.23/2: Netzknoten Teilnetz 72

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Börßum	Bahnhof	Bus/Zug	755	RB42 RB43
Schladen	Bahnhof	Bus/Zug	753 784	RB42 RB43
Schöppens-tedt	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	370 371 372 730 731 732 733 746 747 748 749 752	RB45
Wolfenbüttel	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	420 604 710 740 751 752 753 755 791 792 794 795 796 797 798 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Bahnhofstr.	Bus/Bus, Bus/Zug	604 710 740 791 792 794 795 796 798 799	RB42 RB43 RB45
Wolfenbüttel	Breite-Herzog-Str.	Bus/Bus	420 607 710 740 790 791 792 794 795 798 799	
Wolfenbüttel	Kornmarkt	Bus/Bus	710 740 751 752 753 755 756 790 791 792 794 795 796 797 798 799	

Zum Teilnetz 72 gehören die Gemeinde Schladen-Werla, die Samtgemeinde Oderwald und der südlich gelegene Teil der Samtgemeinde Elm-Asse mit den Mitgliedsgemeinden Denkte, Hedeper, Kissenbrück, Remlingen, Roklum, Semmenstedt, Wittmar und Winnigstedt. Der nördliche Teil der

Samtgemeinde Elm-Asse wurde dem Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse zugeordnet.

Dem Teilnetz 72 ist der westlich des Oderwaldes gelegene Teil der Samtgemeinde Oderwald zugeordnet. Der östlich des Oderwaldes gelegene Teil mit den Ortsteilen Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe wurde dem Teilnetz 62 zugeordnet.

Achsenkonzept Landkreis Wolfenbüttel

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde im Jahr 2016 ein Achsen- und Erschließungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans 2016 ist und im NVP 2020 fortgeführt wird. Dieses Bedienungskonzept bildet die ÖPNV Achsenverbindungen ab, gliedert Orte zu einem Erschließungsraum (zugeordnete Verkehrsräume) und zeigt auf, wie diese Räume mit Ergänzungs- oder Zubringerverkehren an definierten Verknüpfungspunkten an die ÖPNV-Achsenverbindungen anschließen.

Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht. Diese Planungen sollen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Der Regionalverband wird sich dazu mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen abstimmen.

Die Achsen bestehen aus:

- Regionalen Schienenverbindungen,
- Regionalen Busverbindungen und
- Busverbindungen, die als lokale Verbindungen für den Landkreis Achsencharakter haben, aber formal nicht dem regionalen ÖPNV-Netz (Seite) zugeordnet werden.

Die Erschließungsräume werden über Ergänzungs- oder Zubringerverkehre an die ÖPNV-Achsen angeschlossen. Durchgeführt werden diese Verkehre mit:

- lokalen Buslinien,
- Anrufverkehren,
- ggf. Bürgerbussen und
- ggf. weiteren alternativen Bedienformen

Im Teilnetz 72 gibt es folgende Achsenverbindungen:

3.	SPNV	RB42/43	Braunschweig - Vienenburg - Bad Harzburg/Goslar
4.	RegioBus	Linie 710	Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt
5.	RegioBus	Linie 750	Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter – Wolfenbüttel

Ergänzungs- oder Zubringerverkehre:

1.	Bus	Linie 751	Börßum, Bahnhof – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel
2.	Bus	Linie 755	Börßum – Achim – Hornburg – Schladen
3.	Bus	Linie 756	Remlingen – Biewende - Denkte
4.	Bus	Linie 752/748	Remlingen – (Semmenstedt –) Schöppenstedt
5.	Bus	Linie 754/757	Schladen – Gielde – Beuchte - Schladen

Erschließungsräume:

Samtgemeinde Elm-Asse:

- Winnigstedt, Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte
- Timmern, Klein Biewende, Groß Biewende, Sottmar, Klein Denkte
- Börßum (Bahnhof) , Bornum, Kissenbrück , Neindorf, Wolfenbüttel

Gemeinde Schladen-Werla:

- Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre, Beuchte
- Schladen, Isingerode, Hornburg

Samtgemeinde Oderwald:

- Seinstedt, Achim, Kalme, Bornum, Börßum
- Ohrum, Dorstadt, Heiningen, (Werlaburgdorf, Schladen, Isingerode, Hornburg)
- Bereich Groß Flöthe, Klein Flöthe, Cramme

Das Achsen- und Erschließungskonzept wurde unter der Berücksichtigung der jeweiligen Hauptmobilitätsströme entwickelt. So sind die südlichen Ortsteile der Samtgemeinde Elm-Asse überwiegend nach Wolfenbüttel ausgerichtet und schwächer nach Braunschweig und Schöppenstedt.

Die Hauptmobilitätsströme aus der Samtgemeinde Oderwald sind nach Schladen, Wolfenbüttel, Salzgitter und Braunschweig gerichtet.
Die Mobilität aus der Gemeinde Schladen-Werla verteilt sich auf die SG Oderwald, Vienenburg, Wolfenbüttel, Goslar, Bad Harzburg und Braunschweig.

Darüber hinaus werden die im Teilnetz 72 liegenden Bahnhöfe Schladen und Börßum zentral in das Achsen- und Erschließungskonzept eingebunden.

Achsenverbindung RB42/43

Die SPNV-Linie RB42/43 bedient im Landkreis Wolfenbüttel die Bahnhöfe/Haltepunkte Schladen, Börßum und Wolfenbüttel. Sie ist damit eine wesentliche Verkehrsachse innerhalb des Landkreises und zudem Teil der ÖPNV-Achse zwischen der Stadt und dem Landkreis Wolfenbüttel und der Stadt Braunschweig. Hinzu kommen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig die SPNV-Linie RB45 und die RegioBus-Linie 420 (Wolfenbüttel – Braunschweig). Die Verkehrsbeziehung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig gehört zu den (mit großem Abstand) stärksten innerhalb des Großraum Braunschweigs.

Auf der SPNV-Linie RB45 ist die geplante zusätzliche Station Wolfenbüttel-Wendessen vorgesehen. Die Einbindung weiterer neuer Stationen, wie z. B. Wolfenbüttel-Linden, soll geprüft werden.

Die Zubringerverkehre zu den Haltepunkten Schladen, Börßum und Wolfenbüttel haben eine erhebliche Bedeutung. Aus diesem Grund wurde im Herbst 2018 ein neues Buslinienkonzept für die Bereiche Oderwald, Schladen-Werla und Elm-Asse (Bedienungsgebiet Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH) umgesetzt. Das neue Buslinienkonzept bindet die Bahnhöfe Schladen und Börßum ein und bietet gute Umsteigeverbindungen zur Bahn.

P72.1 Sollte das Bedienungsangebot auf der RB42/43 erweitert werden, muss geprüft werden, ob auch eine erweiterte Bedienung auf den Zubringerlinien stattfinden sollte.

Seit dem Jahr 2017 wird das Umfeld der Station Börßum neugestaltet. Dabei wird der Wendebereich so erweitert, dass die Befahrung für dreiachsige 15m Busse möglich wird. Durch die Erweiterung des ehemaligen Empfangsgebäudes können die Busse direkte Anschlüsse an die RB42/43 herstellen. Die dort verkehrenden Buslinien werden über die Station Börßum geführt.

Achsenverbindung RegioBus-Linie 710

Die RegioBus-Linie 710 verkehrt zwischen Winnigstedt- Remlingen – Wendessen und Wolfenbüttel und ist dem Teilnetz 70 zugeordnet. Die RegioBus-Linie 710 übernimmt zum einen die Bedienung des Abschnitts Winnigstedt – Wendessen und zum anderen die Bedienung des Stadtgebietes auf der Relation Wendessen – Wolfenbüttel.

Die RegioBus-Linie 710 stellt an der Haltestelle Remlingen, Ehrenmal Anschlüsse an die Buslinie 748 von und in Richtung Schöppenstedt her. Darüber hinaus stellt sie in Groß Denkte an der Haltestelle Asseweg Anschlüsse an die Buslinie 756 Denkte – Biewende – Remlingen her. In Wolfenbüttel bedient die Linie u. a. Haltestellen am Grünen Platz und im Zentrum (Breite Herzogstraße, Kornmarkt) und endet am Bahnhof Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 710 bietet an der Bahnstation Wolfenbüttel Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig, Bad Harzburg und Goslar. An den Haltestellen Kornmarkt und Breite Herzogstraße werden Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel hergestellt.

Das Angebot auf der RegioBus-Linie wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 erweitert. Auf dem Abschnitt Remlingen – Wolfenbüttel wurde das Angebot Montag-Freitag in der Hauptverkehrszeit lastrichtungsbezogen verdichtet. Am Samstag wurde das Angebot auf dem Abschnitt Winnigstedt – Wolfenbüttel am Nachmittag und am Abend erweitert.

Achsenverbindung RegioBus-Linie 750

Seit dem 30.09.2018 verkehrt die RegioBus-Linie 750 zwischen Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter und Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 750 wurde aus der Linie 753 entwickelt. Das Angebot der bisherigen Buslinie 753 wurde am Abend und am Wochenende erweitert. Die Linie erfüllt somit in ihrem Angebotsumfang den Standard einer RegioBus-Linie der Bedienungsebene 2, weshalb die Linie 753 im Rahmen der Einführung des neuen Buskonzepts in die Liniennummer 750 umgewandelt wurde.

Die RegioBus-Linie 750 fährt von Montag bis Samstag im Stundentakt und am Sonntag im Zweistundentakt. Sie stellt am Bahnhof Wolfenbüttel Anschlüsse an die Züge nach Braunschweig und am Kornmarkt in Wolfenbüttel an die RegioBus-Linie 420 her. Weiterhin stellt die Linie 750 am Bahnhof Schladen für Hornburg und Isingerode Anschlüsse an die Züge in/aus Richtung Goslar her.

Die RegioBus-Linie 750 fährt zwar auf dem Abschnitt Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter räumlich parallel zur SPNV-Linie RB42/43, tatsächlich handelt es sich aber nicht um Bedienungen mit der gleichen Hauptaufgabe, da die Schienenverbindung keine Halte in Heiningen, Dorstadt, Ohrum und Halchter hat und für diese Orte eine Busbedienung erforderlich ist.

Sollten zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 2 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Winnigstedt, Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte

RegioBus-Linie 710

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Winnigstedt, Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte Verbindungen von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig eine unmittelbare Bedienung durch die RegioBus-Linie 710 vor, die dem heutigen Linienverlauf entspricht. Sie bedient Mattierzoll, Winnigstedt, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt und führt von dort auf der B79 über Remlingen, Wittmar, Groß Denkte und Wendessen nach Wolfenbüttel. Weitere Ausführungen dazu sind in der Achsenverbindung RegioBus-Linie 710 Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt vorzufinden.

Buslinie 748

Diese Verbindung ist im Kapitel E2.22 Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse dargestellt.

Erschließungsraum: Schladen, Isingerode, Hornburg

Die Mobilität aus dem Raum Schladen, Isingerode und Hornburg verteilt sich auf die SG Oderwald, Vienenburg, Wolfenbüttel, Goslar, Bad Harzburg und Braunschweig. Deshalb sieht das Achsen- und Erschließungskonzept sowohl eine Anbindung in Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig als auch in Richtung Bad Harzburg vor.
In Richtung Wolfenbüttel ist Hornburg, Isingerode und Schladen direkt mit der RegioBus-Linie 750 an Wolfenbüttel angebunden.

Darüber hinaus stellt die Linie 755 Börßum – Achim – Hornburg – Isingerode - Schladen am Bahnhof Schladen Anschlüsse an die Züge aus/nach Braunschweig her. Die Linie 755 fährt Montag bis Freitag von ca. 06:00 Uhr bis 21:00 Uhr im Zweistundentakt mit Verstärkerfahrten. Am Samstag findet zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr und am Sonntag zwischen 10:00 Uhr und 21:00 Uhr eine zweistündliche Bedienung als ALT-Verkehr statt.

In Richtung Vienenburg stellt die RegioBus-Linie 750 am Bahnhof Schladen Anschlüsse an die Züge nach Vienenburg her.

P72.2 Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden.

Erschließungsraum: Ohrum, Dorstadt, Heiningen, (Werlaburgdorf, Schladen, Isingerode, Hornburg)

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Ohrum, Dorstadt und Heiningen für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Schladen eine unmittelbare Bedienung durch die Linie 750 vor. Die Linie 750 hat am Bahnhof Wolfenbüttel Anschlüsse an die Züge nach Braunschweig und am Kornmarkt an die RegioBus-Linie 420 von und nach Braunschweig.

Ergänzend dazu bedient die Buslinie 753 den Abschnitt Heiningen –Börßum, Bahnhof. Die Bus-Linie 753 bedient den Bahnhof Börßum, jeweils in Lastrichtung in der Hauptverkehrszeit, um direkte Anschlüsse an die Züge aus/in Richtung Wolfenbüttel herzustellen. Die Fahrten finden als ALT-Verkehr statt.

Erschließungsraum: Börßum, Bahnhof – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Relation Börßum – Bornum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Börßum vor.

Auf dieser Relation fuhr bis zum Herbst 2018 die Buslinie 751 von Montag bis Freitag zweistündlich. Das Angebot wurde auf dem Abschnitt Kissenbrück-Wolfenbüttel durch die Linie 756 ergänzt, wobei die beiden Linien nach Wolfenbüttel unterschiedliche Linienwege vorzuweisen haben (751 über Hedwigsburg, Ohrum; 756 über Neindorf, Klein Denkte). Um eine Achsenverbindung im Sinne des o. g. Konzeptes zu entwickeln, wurde der Linienverlauf der Buslinie 751 zum Herbst 2018 im Rahmen des neuen Bedienungskonzepts geändert.

Die Buslinie 751 bedient den Abschnitt Börßum – Kissenbrück – Neindorf - Wolfenbüttel und stellt in Börßum Anschlüsse an die Züge in/aus Richtung Wolfenbüttel her. Durch die Kombination direkt geführter Fahrten nach Wolfenbüttel und des Zubringerverkehrs in Börßum an die Züge nach/aus Wolfenbüttel, ergibt sich für die Orte Bornum, Kissenbrück und Neindorf ein Stundentakt nach/von Wolfenbüttel.

Am Samstag und am Sonntag werden die Fahrten mit Anruf-Linientaxis durchgeführt, die als Ersatz für den Bus unterwegs sind und, nach vorheriger telefonischer Anmeldung, fahren. Die eher kundenunfreundlichen Anruf-Sammeltaxiangebote (mit Komfortzuschlag) entfallen.
Die Linie 751 fährt zwar auf dem Abschnitt Börßum – Kissenbrück – Wolfenbüttel räumlich parallel zur SPNV-Linie RB42/43, tatsächlich handelt es sich aber nicht um Bedienungen mit der gleichen Hauptaufgabe, weil die Schienenverbindung zwischen Börßum und Wolfenbüttel keine Halte hat und für diese Orte eine Busbedienung erforderlich ist.

Die Abwicklung des Schülerverkehrs übernimmt die Linie 752 für die Orte Kissenbrück und Neindorf von/in Richtung Wolfenbüttel. Die Linie 756 übernimmt die Bedienung des Schülerverkehrs zur IGS Schöppenstedt.

P72.2 Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden.

Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Seinstedt, Achim, Kalme, Bornum, Börßum

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Verbindungen nach Wolfenbüttel und Vienenburg für die Orte Seinstedt, Achim, Kalme und Bornum einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr am Bahnhof Börßum vor. Dort sollen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge in Richtung Wolfenbüttel und in Richtung Vienenburg hergestellt werden.

Mit der Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Herbst 2018 hat die Buslinie 755 die Zubringerfunktion an die Nahverkehrszüge in Richtung Wolfenbüttel und Vienenburg übernommen. Die Linie 755 bedient die Relation Börßum – Achim – Hornburg – Schladen.
Da die Züge der RB42/43 am Bahnhof Börßum in Richtung Wolfenbüttel zur Minute „16" und nach Vienenburg zur Minute „43" fahren, ist ein gleichzeitiger Zubringerverkehr (mit einem Bus) mit Anschlüssen in beide Richtungen am Bahnhof Börßum nicht möglich. Da die Linie 755 sowohl den Bahnhof Börßum als auch den Bahnhof Schladen bedient, stellt sie am Bahnhof Börßum die Anschlüsse aus/in Richtung Vienenburg her und in Schladen aus/in Richtung Wolfenbüttel. Eine umgekehrte Zubringerfunktion ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich.

Die Linie 755 fährt Montag bis Freitag von ca. 06:00 Uhr bis 21:00 Uhr im Zweistundentakt mit Verstärkerfahrten, sodass in den wichtigsten Zeiten stündliche Verbindungen bestehen. Am Samstag und am Sonntag bestehet auf der Linie 755 ein Anruf-Linientaxi-Verkehr, der als Ersatz für den Bus unterwegs ist und nach vorheriger telefonischer Anmeldung fährt. Die eher kundenunfreundlichen Anruf-Sammeltaxiangebote (mit Komfortzuschlag) entfallen.

P72.2 Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden.
Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Timmern, Klein Biewende, Groß Biewende, Sottmar, Klein Denkte

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Orte Timmern, Klein Biewende, Groß Biewende, Sottmar, Klein Denkte für Verbindungen von/nach Wolfenbüttel einen Erschließungsraum mit einem Zubringerverkehr in Remlingen an die RegioBus-Linie 710 vor.

Mit der Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Herbst 2018 hat die Buslinie 756 Remlingen – Biewende – Denkte die Zubringerfunktion an die RegioBus Linie 710 von/nach Wolfenbüttel und Winnigstedt übernommen.

Die Buslinie 756 verkehrt als Anruf-Linientaxi nach vorheriger Anmeldung ohne zusätzliche Kosten für den Fahrgast. Sie stellt Montag-Freitag von ca. 05:30 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt Anschlüsse an die 710 in Groß Denkte, Asseweg her. Am Samstag erfolgt eine stündliche Anbindung und am Abend eine zweistündliche Bedienung. Am Sonntag findet eine zweistündliche Bedienung an die RegioBus Linie 710 statt.

P72.2 Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden.
Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Erschließungsraum: Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre, Beuchte

Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre und Beuchte Verbindungen von/nach Wolfenbüttel über Verknüpfungen mit dem SPNV am Bahnhof Schladen vor. Mit der Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Herbst 2018 stellt die neue Linie 757 morgens in der Hauptverkehrszeit in Schladen Anschlüsse an die Züge in Richtung Wolfenbüttel her. In der Rückrichtung stellt die Linie 754 ab nachmittags Anschlüsse an die Züge aus Richtung Wolfenbüttel her. Die Linie 754 bietet daneben in Schladen, Markt Anschlüsse an die Linie 750 von/nach Wolfenbüttel.

Die Linie 757 hat morgens in Beuchte Anschlüsse an die Linie 822 nach Goslar. Die Linie 754 bietet morgens einen Anschluss an den Zug nach Goslar und stellt ab mittags am Bahnhof Schladen Anschlüsse an die Züge in Richtung Goslar her. Die Linie 754 hat mittags und am Nachmittag Anschlüsse am Bahnhof Schladen an die Züge aus Goslar. Am Abend stellt die Linie 754 einen Anschluss an die Linie 822 aus Goslar her. Am Samstag und am Sonntag bestehen auf den Linien 754 und 757 Anruf-Linientaxi-Verkehre, die als Ersatz für den Bus unterwegs sind, und nach vorheriger, telefonischer Anmeldung fahren. Die eher kundenunfreundlichen Anruf-Sammeltaxiangebote mit Komfortzuschlag entfallen.

P72.2 Der ALT-Verkehr wurde mit Einführung des neuen Buslinienkonzepts am Wochenende ausgeweitet. Das neue ALT-Angebot wurde umfangreich beworben und dem Fahrgast leicht verständlich gemacht. Nach einer Einführungsphase ist zu prüfen, wie die ALT-Angebote vom Fahrgast angenommen werden.
Sollten weitere zusätzliche Fahrten zur besseren Erschließung notwendig sein, würden die Verbesserungen in die Finanzverantwortung des Landkreises Wolfenbüttel fallen, da es sich um eine lokale Linie der Bedienungsebene 3 handelt. Das Angebot ist in Abstimmung mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und dem Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Übergangsverkehr zum Landkreis Harz

Gemeinsam mit dem Landkreis Harz wurde probeweise eine Verbindung Hessen – Mattierzoll als Lückenschluss zwischen dem Liniennetz im Landkreis Harz und der RegioBus-Linie 710 betrieben, um Verbindungen aus dem Landkreis Wolfenbüttel in Richtung Halberstadt/Landkreis Harz und aus Richtung Halberstadt/Landkreis Harz nach Wolfenbüttel und Braunschweig zu ermöglichen. Diese Verbindung wurde eingestellt, weil die Nachfrage nur äußerst gering war.

P72.3 Eine nennenswerte Mobilität besteht allerdings weiterhin zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel. Es ist deshalb gemeinsam mit dem Landkreis Harz zu prüfen, ob eine Verbindung eingeführt werden kann, die unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange den Fahrgastinteressen besser entspricht.

Erschließungsraum: Bereich Groß Flöthe – Klein Flöthe – Cramme

P72.4 Der Bereich der Samtgemeinde Oderwald im Landkreis Wolfenbüttel mit den Ortsteilen Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe, ist dem Teilnetz 62 zugeordnet und wird über die Linie 607 bedient. Die Linie 607 bindet von Montag bis Freitag die Orte Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe an Salzgitter-Lebenstedt sowie in geringerem Umfang (in der Schülerbeförderung) an Wolfenbüttel an. In Wolfenbüttel-Leinde ist die Linie mit dem RegioBus 630 von der/zur Stadt Wolfenbüttel verknüpft. Samstags werden ausschließlich ALT-Fahrten von Klein Flöthe über Groß Flöthe, Cramme nach Salzgitter-Lebenstedt durchgeführt, die in Leinde mit der RegioBus-Linie 630 verknüpft sind. An Sonn- und Feiertagen gibt es auf der Linie 607 derzeit keinen Verkehr. Soweit möglich sind die z. T. langen Übergangszeiten in Richtung Stadt Wolfenbüttel zu verkürzen. Eine bessere Anbindung an Salzgitter-Bad und -Lebenstedt sowie Wolfenbüttel wird im Rahmen des Erschließungskonzeptes des Landkreises Wolfenbüttels derzeit geprüft.

Eine Ausweitung der Bedienung nach Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt an den Verkehrstagen Montag bis Freitag und vor allem samstags und an Sonn- und Feiertagen wird empfohlen und befindet sich aktuell in der Prüfung. Denkbar sind neue Fahrten montags bis freitags am Vormittag und in den Abendstunden sowie samstagabends. Am Sonntag könnte ein neues Bedienungsangebot eingeführt werden. Dabei sollen flexible Bedienformen zum Einsatz kommen.

P72.5 Die Anbindung an Salzgitter-Bad erfolgt derzeit auf niedrigem Niveau über die Verknüpfung der Linie 607 mit den Linien 603, 610 oder 612 der KVG Braunschweig an verschiedenen Umsteigepunkten. Diese Verknüpfungen sind unübersichtlich und sollten zugunsten einer klaren und an allen Verkehrstagen einheitlichen Verknüpfung, z. B. in Salzgitter-Flachstöckheim oder –Lobmachtersen, aufgegeben werden. Für die Kunden am besten wäre eine direkte Verbindung nach Salzgitter-Bad, die allerdings höhere Kosten verursachen würde.

P72.6 Das Achsen- und Erschließungskonzept sieht für die Gemeinde Cremlingen und die Samtgemeinde Oderwald ein „Beispiel-und Experimentiergebiet" vor, um innovative Lösungen für die erschließende Mobilität zu finden. Dazu gehört auch eine verbesserte Fahrradmitnahme im Fahrzeug oder die Nutzung von Fahrradanhängern oder -gepäckträgern, um in ländlichen Bereichen den Fahrradverkehr besser in den ÖPNV zu integrieren.

An Schultagen verkehren, insbesondere im Ganztagsschulbetrieb, neben den genannten Linien, Fahrten im freigestellten Verkehr, deren Kosten der Landkreis Wolfenbüttel trägt. Es sollte das Ziel sein, diese zusätzlichen freigestellten Fahrten in den Linienverkehr zu überführen.

Prüfaufträge

Tabelle E3.23/3: Prüfauträge Teilnetz 72

P72.1	Erweiterung der Zubringer, sofern das Angebot der RB42/43 verdichtet wird
P72.1	Überprüfung der Annahme der der ALT-Angebote
P72.3	Einführung einer Verbindung zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel
P72.4	Verkürzung der Übergangszeiten der 607 in Richtung Salzgitter-Bad, -Lebenstedt und Wolfenbüttel
P72.5	Vereinheitlichung der Verknüpfung der 607 in Richtung Salzgitter-Bad
P72.6	Ermittlung von innovative Lösungen für die erschließende Mobilität in der Samtgemeinde Oderwald im Rahmen des „Beispiel-und Experimentiergebietes“ des Achsen- und Erschließungskonzepts

Samtgemeinde Oderwald Einwohnerzahl (Stand 06.07.2015)

Tabelle E3.23/4: Einwohnerzahl Teilnetz 72

Börßum	2.978
Cramme	994
Dorstadt	734
Flöthe	1.180
Heiningen	696
Ohrum	657
gesamt	**7.239**

Samtgemeinde Schladen-Werla Einwohnerzahl (Stand 30.06.2015)

Gielde	795
Hornburg	2.449
Schladen	3.967
Beuchte	356
Isingerode	331
Wehre	248
Werlaburgdorf	778
gesamt	**8.924**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.23/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 72

Samtgemeinde Oderwald

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	256	3.319	3.575
Salzgitter	93	2.263	2.356
Schladen	168	1.279	1.447
Braunschweig	60	1.070	1.130
Asse	27	615	642

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Schladen-Werla

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Schladen	674	4.622	5.296
Salzgitter	25	1.720	1.745
Wolfenbüttel	147	1.458	1.605
Goslar	40	1.480	1.520
Oderwald	193	1.225	1.418
Vienenburg	35	1.171	1.206
Braunschweig	52	529	581
Bad Harzburg	11	492	503

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Ehemalige Samtgemeinde Elm-Asse

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	609	6.085	6.694
Braunschweig	105	2.119	2.224
Schöppenstedt	37	1.003	1.040
Oderwald	29	581	610

Samtgemeinde Elm-Asse **s. Teilnetz 71**

Stadt Wolfenbüttel **s. Teilnetz 70**

E3.24 Teilnetz 80 Goslar

Karte E3.24: Teilnetz 80 Goslar

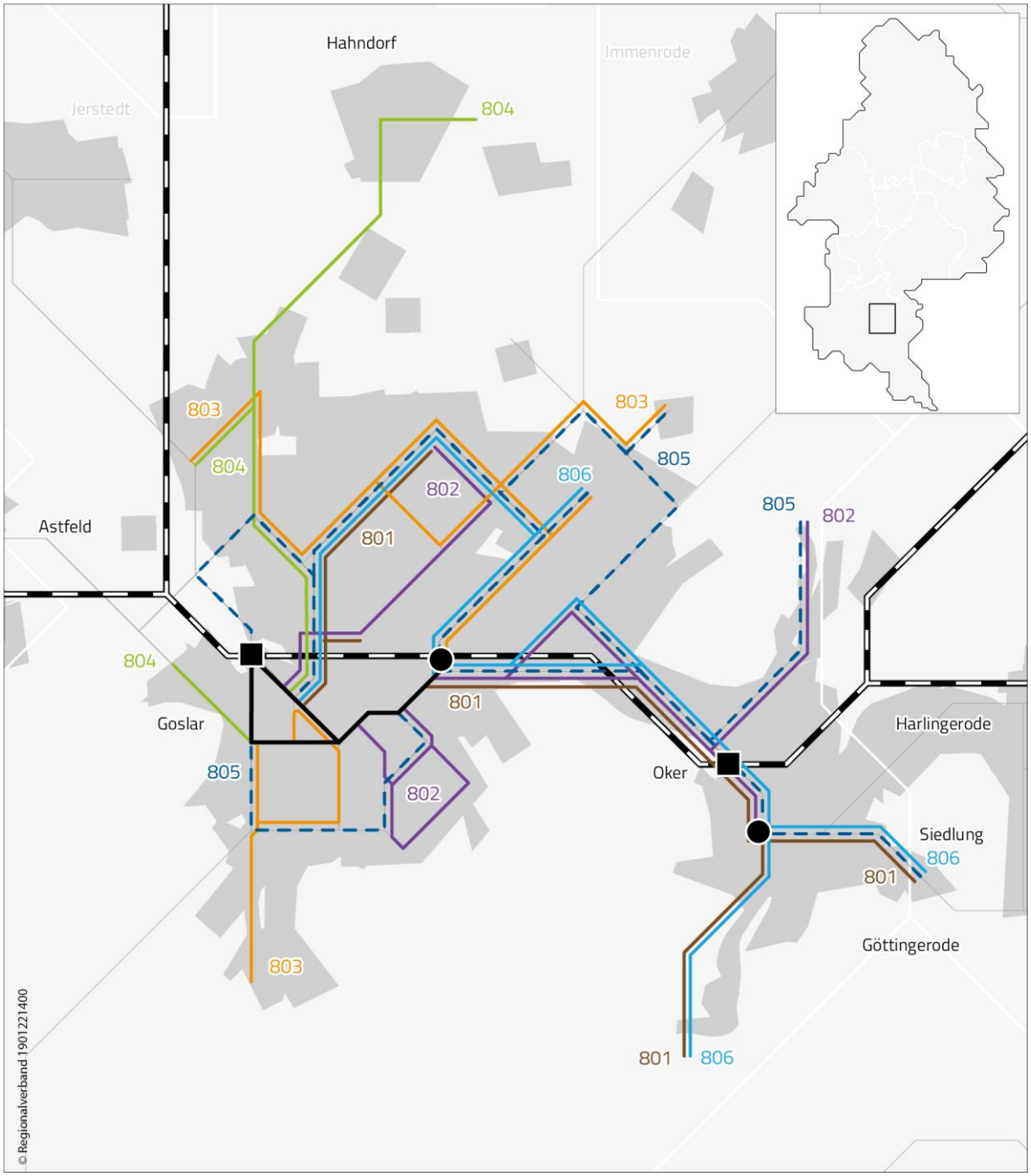


Tabelle E3.24/1: Genehmigte Linien Teilnetz 80

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
Stadtbus GS	801	Oker – Innenstadt – Bahnhof – Jürgenohl – Krankenhaus	14.12.2028
Stad-bus GS	802	Oker – Sudmerberg – Aquantic – Innenstadt – Bahnhof – Kramerswinkel – Krankenhaus	14.12.2028
Stad-bus GS	803	Baßgeige – Jürgenohl – Krankenhaus – Ohlhof – Bahnhof – Kaiserpfalz – Bergbaumuseum	14.12.2028
Stad-bus GS	804	Bahnhof – Nordberg/Innenstadt – Bahnhof Nord-seite/Odeon – Baßgeige – Hahndorf	14.12.2028
Stad-bus GS	805	Oker – Sudmerberg – Gut Ohlhof – Ohlhof – Breites Tor – Bahnhof Nordseite – Schulzentrum	14.12.2028
Stadtbus GS	806	Bahnhof – Jürgenohl – Ohlhof – Oker	14.12.2028
Stadtbus GS	P&R	kostenloser Park&Ride zu verschiedenen Anlässen in Go-slar	14.12.2028

Tabelle E3.24/2 Netzknoten Teilnetz 80

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Goslar	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801 802 803 804 805 806 810 822 830 831 832 860 861	RE 4 RE10 RE21 RB43 RB82
Goslar	Okerstraße	Bus/Bus	801 802 803 805 806 810 822 861	
Oker	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801 805 806 810 861	RB43 RB82
Oker	Kirchenbrücke	Bus/Bus	801 805 806 810 861	

Dem Teilnetz 80 sind die Linien des Stadtverkehrs in Goslar zugeordnet. Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Goslars weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als ein lokaler Verkehr in einer kleineren Gemeinde, ist für die Stadt Goslar ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern sowie Gästen umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Goslar nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Stadtverkehrsnetz

Das Stadtverkehrsnetz Goslar besteht aus den fünf Linien 801 bis 805 sowie aus der Abendlinie 806. Die Linien erschließen weite Teile des Stadtgebietes von Goslar. Bis auf die Verbindung zwischen Goslar und Vienenburg sowie die Anbindung von Jerstedt und Hahnenklee wird Goslar durch das Angebot der Stadtbuslinien erschlossen.

Alle Linien binden den Bahnhof in Goslar an. Dort werden Umsteigemöglichkeiten von und zu den Regionalbahnlinien ermöglicht. Infolge der unterschiedlichen An- und Abfahrtszeiten der im Takt verkehrenden Nahverkehrszüge sowie aus umlauftechnischen Gründen und wegen der internen Vernetzung der Stadtverkehrslinien ist es jedoch problematisch, über alle Wochentage bzw. den
P80.1 ganzen Tagesverlauf hinweg die Verknüpfungen sicherzustellen. Nach Möglichkeit sind deshalb Nachbesserungen bei den Verknüpfungsfunktionen anzustreben.

Das Stadtbusangebot beinhaltet nicht auf allen Linien eine Bedienung in den späten Abendstunden. Nach ca. 21:30 Uhr wird die Anbindung wichtiger Stadtteile von der Linie 806 gewährleistet. Dieser
P80.2 Angebotsumfang ist im Zusammenhang mit den Zielvorgaben für den Stadtbusverkehr in Mittelzentren zu überprüfen bzw. mindestens in derzeitiger Quantität aufrecht zu erhalten.

Mit der Umsetzung des neuen Stadtbusnetzes im Jahr 2014 wurde die zentrale Haltestelle „Jakobikirchhof" eingeführt. Damit wurde ein zentraler Anlaufpunkt geschaffen, an welchem im Regelfall in einem einheitlichen Takt alle Stadtbuslinien an- und abfahren. Vom Jakobikirchhof sind nahezu alle Stadtteile mit dem Bus erreichbar und daher für viele Fahrgäste ein Attraktivitätsgewinn. Demgegenüber stehen aber auch negative Auswirkungen. Durch die Änderung werden die Haltestellen „Stephaniekirche" und „Rathaus" nicht mehr bedient, wodurch sich längere Fußwege, insbesondere zu den Bereichen der Stadtverwaltung und des Marktplatzes, ergeben. Insgesamt ist das Konzept der zentralen Haltestelle positiv zu beurteilen und aufrecht zu erhalten.

Regionale Buslinien (RegioBus-Linien Goslar – Clausthal-Zellerfeld, Goslar – Bad Harzburg und Goslar – Salzgitter-Bad) übernehmen zusätzlich zum Stadtverkehr lokale Bedienungsfunktionen. Insbesondere die RegioBus-Linie 810 Goslar – Bad Harzburg übernimmt auf dem Abschnitt Oker – Goslar, Zentrum eine Stadtverkehrsfunktion. Die Angebote der Stadtbuslinien und des RegioBusses ergänzen sich damit auf dieser Relation. Auf der Relation Goslar – Salzgitter-Bad übernimmt die RegioBus-Linie 860 die lokale Bedienung der Ortschaft Jerstedt und zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld bindet die Linie 830 Hahnenklee an.

P80.3 RegioBus-Linie 830 ist dem Teilnetz 81 zugeordnet und dort beschrieben. Im Zeitraum der Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes sind seitens der Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) und des

Regionalverbandes Neukonzeptionen angestoßen worden, welche auch Änderungen auf der Relation Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld vorsehen. Eine Umsetzung dieser Änderungen ist für das Jahr 2019 geplant.

Verkehrsstationen und ZOB Goslar

Die bauliche Situation an der Station in Goslar wirkt sich negativ auf die Sichtbarkeit der Halte der Stadtverkehrslinien und auf dem ZOB aus. Die Linien des Stadtverkehrs halten im Bereich des Bahnhofvorplatzes und bedienen somit den Bereich des Bahnhofs getrennt von weiteren lokalen und regionalen Linien. Diese Situation ist beispielsweise für Fahrgäste, die mit dem Zug oder einer RegioBus-Linie in Goslar ankommen und eine der Stadtverkehrslinien zur Weiterfahrt nutzen möchten, nicht eindeutig zu erkennen.

P80.4 Eine Zusammenlegung bzw. Neuordnung der regionalen und lokalen Linien auf einem gemeinsamen ZOB oder ein Zusammenrücken durch bauliche Veränderungen sollte von der Stadt Goslar und den betreffenden Verkehrsunternehmen geprüft und eine Umsetzung möglichst zeitnah angestrebt

P80.5 werden. Ergänzend ist dazu eine verbesserte und eindeutigere Wegeführung durch entsprechende Beschilderungen und Umgebungspläne umzusetzen, um insbesondere Gästen ohne Ortskenntnis eine sichere und schnelle Orientierung zu bieten.

Verbindung Goslar - Vienenburg

Vienenburg ist über die Bahnverbindungen RB42/43 (Braunschweig – Vienenburg – Goslar/Bad Harzburg) sowie über den RE4/HEX21 (Halle) - Halberstadt – Vienenburg – Goslar) jeweils stündlich an den SPNV angeschlossen. Zusätzlich zur Bahnverbindung besteht über die Linie 822 der RBB eine lokale Busverbindung, welche zwischen Vienenburg und Goslar weitere Ortschaften bzw. Aufkommensschwerpunkte bedient.

P80.6 Zeitgleich zur Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes wird von der Regionalbus Braunschweig und dem Regionalverband geprüft, das ÖPNV-Angebot im Bereich zwischen Vienenburg und Goslar bedarfsorientiert zu gestalten. Dies soll durch einen überwiegenden Einsatz differenzierter Verkehre erreicht werden, welche das Gebiet flächenhaft oder als Anruflinienverkehr flexibel bedienen sollen. Weitere Aufkommensschwerpunkte, wie beispielsweise Wöltingerode, könnten ggf. in das Bedienungsangebot mit aufgenommen werden. Die Lebenshilfe Goslar Probsteiburg soll weiterhin durch ein festes Linienverkehrsangebot von Vienenburg und Goslar aus angebunden werden.

P80.6 Die geplanten Änderungen sind im Teilnetz 82 beschrieben. Der Schülerverkehr bleibt von der bedarfsgerechten Bedienung aufgrund des temporär hohen Fahrgastaufkommens unberührt, soll jedoch auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht werden. Um die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre zu steigern, sollen auch Umstiege auf dem Schulweg in Betracht gezogen werden. Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Goslar findet dabei Beachtung.

Prüfaufträge

Tabelle E3.24/3: Prüfaufträge Teilnetz 80

P80.1	Verbesserungen bei den Verknüpfungsfunktionen aller Linien am Bahnhof Goslar
P80.2	Überprüfung des Bedienungsangebotes hinsichtlich der Zielvorgaben (Spätverkehr)
P80.3	Umsetzung neues Angebotskonzept der RBB zwischen Goslar und Hahnenklee
P80.4	Infrastrukturelle Zusammenlegung / Neuordnung des regionalen und lokalen ZOB
P80.5	Verbesserung der Wegeführung im Umfeld des Bahnhof Goslar
P80.6	Umsetzung neues Angebotskonzept der RBB zwischen Goslar und Vienenburg
P80.7	Optimierung der Schülerbeförderung im Bereich Goslar / Vienenburg / Bad Harzburg

Stadt Goslar Einwohnerzahl (Stand 02.07.2015)

Tabelle E3.24/4: Einwohnerzahl Teilnetz 80

Goslar	29.452
Hahndorf	1.530
Hahnenklee	1.149
Immenrode	1.605
Jerstedt	1.911
Lengde	614
Lochtum	617
Oker	5.619
Vienenburg	5.407
Weddingen	605
Wiedelah	1.388
gesamt	**49.897**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.24/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 80

Stadt Goslar

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Bad Harzburg	827	10.489	11.316
Langelsheim	440	8.880	9.320
Vienenburg	324	5.716	6.040
Salzgitter	115	4.319	4.434
Oberharz	259	3.948	4.207
Liebenburg	131	3.630	3.761
Sachsen-Anhalt	11	3.591	3.602
Seesen	128	2.361	2.489
Braunschweig	78	1.822	1.900
Schladen	34	1.572	1.606
Hildesheim	22	1.132	1.154
Hannover	168	815	983
Osterode am Harz	99	825	924
Lutter am Barenberge	16	810	826
Einbeck	10	516	526

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Vienenburg

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	318	5.817	6.135
Bad Harzburg	209	3.168	3.377
Braunschweig	86	1.323	1.409
Schladen	32	1.091	1.123
Sachsen-Anhalt	14	896	910

E3.25 Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg - Langelsheim

Karte E3.25: Teilnetz 81 Goslar - Oberharz - St. Andreasberg - Langelsheim

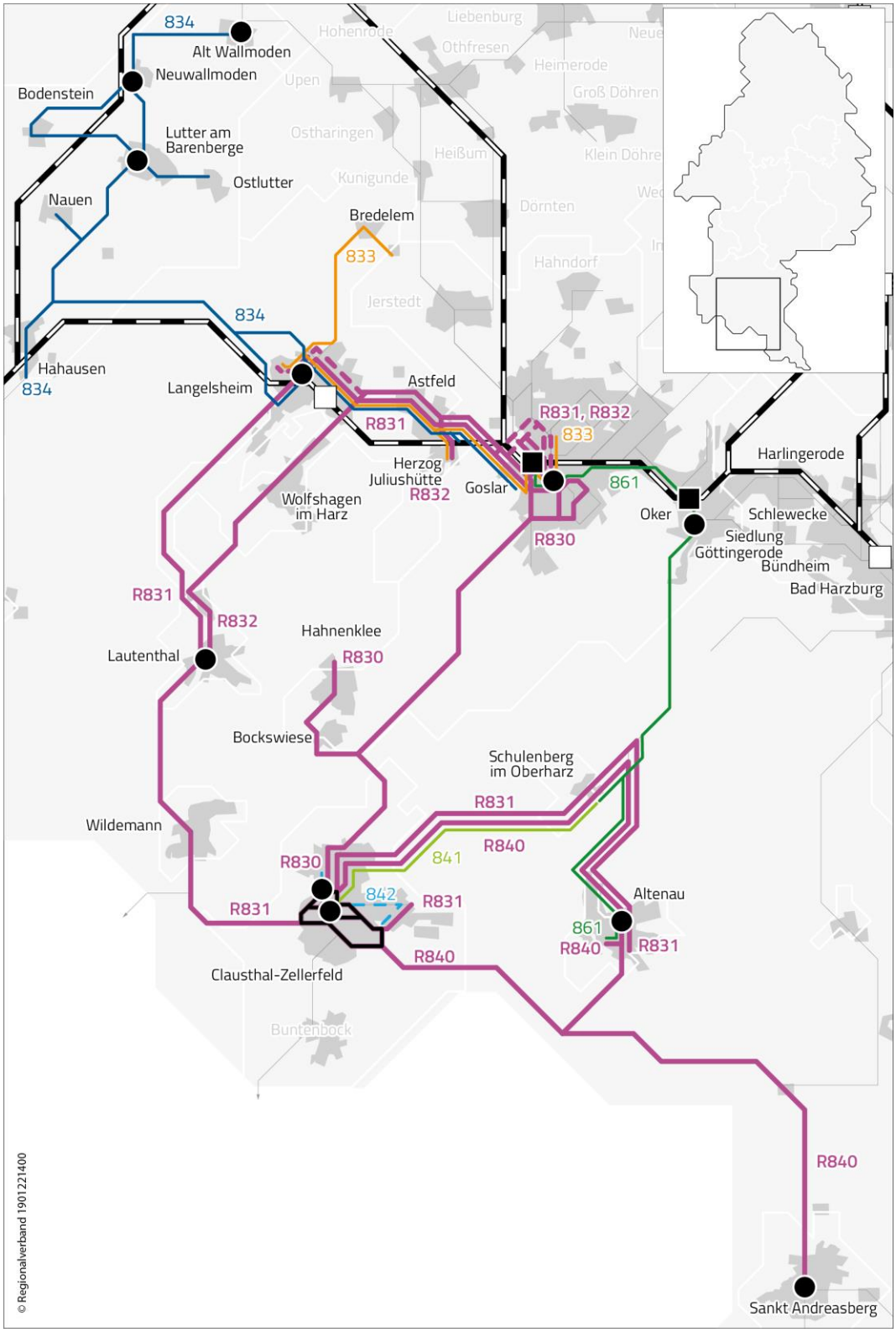


Tabelle E3.25/1: Genehmigte Linien Teilnetz 81

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
RBB	830	Goslar - Hahnenklee - Clausthal-Zellerfeld	31.08.2025
RBB	831	Goslar - Lautenthal - Clausthal-Zellerfeld - Altenau	31.08.2025
RBB	832	Goslar - Wolfshagen - Lautenthal	31.08.2023
RBB	833	Goslar - Langelsheim - Bredelem	31.08.2023
RBB	834	Goslar - Langelsheim - Lutter - Neuwallmoden	31.08.2023
RBB	840	Clausthal-Zellerfeld - Altenau - St. Andreasberg	31.08.2025
RBB	841	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld	31.08.2025
RBB	842	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	31.08.2025

Tabelle E3.25/2: Netzknoten Teilnetz 81

Ort	Haltestelle	Verknüp-fungs-funktionen	Bus	Bahn	Drittverkehrsunterneh-men
Alt Wall-moden	Kapellenweg	Bus/Bus	650 834 852		
Altenau	Markt	Bus/Bus	831 840 861		
Cl.-Zeller-feld	Kronenplatz	Bus/Bus	830 831 840 841 842 861		440 460
Cl.-Zeller-feld	ZOB	Bus/Bus	830 831 840 841 842 861		440 460
Goslar	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801 802 803 804 805 806 810 822 830 831 832 860 861	RE4 RE10 RE21 RB43 RB82	
Goslar	Okerstraße	Bus/Bus	801 802 803 805 806 810 822 861		
Langels-heim	Harzstraße	Bus/Bus	831 832 833 834		
Lautenthal	Silberhütte	Bus/Bus	831 832		
Lutter am Barenberge	Marktplatz	Bus/Bus	650 834		
Neu Wall-moden	Dorfplatz	Bus/Bus	650 834		

Ort	Haltestelle	Verknüpfungsfunktionen	Bus	Bahn	Drittverkehrsunternehmen
Oker	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801 805 806 810 861	RB43 RB82	
Oker	Kirchenbrücke	Bus/Bus	801 805 806 810861		
St. Andreasberg	Am Glockenberg	Bus/Bus	820 840		450

Das Teilnetz 81 umfasst die Gemeinde der Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar und zur Stadt Braunlage. Diese Verkehrsbeziehungen haben u. a. eine hohe touristische Bedeutung, welche im ÖPNV angemessen berücksichtigt werden muss, um möglichst vielen Gästen die Möglichkeit zu eröffnen, den ÖPNV für die Anreise und/oder ihren Aufenthalt zu nutzen. Gegenüber dem Nahverkehrsplan 2016 wurde das Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim aufgelöst und die darin bestehenden Linienverkehre sind in die Teilnetze 81 und 82 übergegangen. Aus diesem Grund sind diesem Teilnetz zusätzlich die Relationen von Goslar aus über Langelsheim in den Oberharz zugeordnet.

Die Anpassungen der Teilnetzzuordnung erfolgen im Zusammenhang einer Neuordnung der Verkehrsangebote im Bereich des Oberharzes und dem Harzvorland, zusammen mit dem hier tätigen Verkehrsunternehmen Regionalbus Braunschweig GmbH. Diese Neuordnung beinhaltet eine komplette Überprüfung und Neukonzeption der bestehenden Angebote. Im Kern soll das Verkehrsangebot zu einem Achsenkonzept ausgebaut werden. Bei starken Verkehrsbeziehungen sollen die vorhandenen Angebote bestehen bzw. ausgeweitet werden. In Bereichen geringerer Fahrgastnachfrage sollen hingegen verstärkt differenzierte Bedienungen zur Anwendung kommen, die im Nachfolgenden als „Bedarfsverkehrssektoren" bzw. kurz „Sektoren" bezeichnet werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten ist entweder eine flächenhafte Bedienung vorgesehen oder auch konventioneller Bedarfslinienverkehr. Die Netzneuordnungen sollen bereits im Jahr 2019 umgesetzt werden.

Goslar – Oberharz

Die RegioBus-Linie 830 stellt ab Goslar Verbindungen in den Oberharz her und hat damit für die Wohnbevölkerung, die Anbindung der TU Clausthal und insbesondere für den Tourismus eine hohe Bedeutung. Das Konzept der RegioBus-Linie besteht derzeit aus zwei unterschiedlichen Linienwegen. Die RegioBus-Linie Goslar – Clausthal-Zellerfeld verkehrt auf dem direkten Linienweg über die B241 oder mit einer Stichfahrt über Hahnenklee. Montag bis Samstag verkehrt jede zweite Fahrt über Hahnenklee, Sonntag jede Fahrt. Daraus ergibt sich folgendes Angebot zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld:

- Montag – Freitag Halbstundentakt
- Samstag Stundentakt
- Sonntag Stunden- bzw. Zweistundentakt (lastrichtungsbezogene Verstärkung)

In Goslar ist die 830 mit den Nahverkehrszügen verknüpft. Problematisch ist jedoch die Anschlusssituation zur RB43 Goslar – Braunschweig, was die Erreichbarkeit des Oberharzes aus und in Richtung Wolfenbüttel, Börßum, Schladen und Vienenburg beeinträchtigt. Fahrgäste aus Braunschweig können auf die Verbindung der RB46 und RE10 über Salzgitter-Ringelheim ausweichen. Die Verknüpfungen zwischen der RE10 und der RegioBus-Linie 830 können fast vollständig und mit einer attraktiven Übergangszeit realisiert werden. Weitere Anschlüsse werden von und zur RB82 Goslar – Göttingen hergestellt.

In Cl.-Zellerfeld ist die RegioBus-Linie R830 wiederum mit mehreren Buslinien verknüpft, die zum Teil weiterführende Verknüpfungen an anderen Netzknoten herstellen. Dies sind die Linien 831 (Altenau), 840 (Altenau, St. Andreasberg), 841 (Schulenberg), 440 (Osterode) und 460 (Bad Grund, Osterode). Die RegioBus-Linie 830 ist damit ein wichtiger Teil eines Gesamtsystems innerhalb des Harzes. Fahrzeitveränderungen sind aufgrund der Anschlussbeziehungen an beiden Linienenden schwierig. Dennoch ist die Erreichbarkeit des Oberharzes über die RB43 nach Möglichkeit wieder zu verbessern. Dies kann aber nur in Verbindung durch ein Zusammenrücken der An- und Abfahrtszeiten der Nahverkehrszüge in Goslar realisiert werden.

Die Linie 831 stellt neben der RegioBus-Linie 830 ebenfalls die Verbindung zwischen Goslar und Zielen im Oberharz her. Von Goslar aus verkehrt die Linie über Langelsheim, Lautenthal und Wildemann nach Clausthal-Zellerfeld sowie auf einigen Fahrten bis nach Altenau. Die Fahrten zwischen Clausthal-Zellerfeld und Altenau ergänzen das Angebot der RegioBus-Linie 840 auf diesem Abschnitt. Das Angebot der 831 ist darüber hinaus eng mit der Linie 832 verflochten. Die Linie 832 verkehrt auf der Relation Goslar – Langelsheim – Wolfshagen – Lautenthal. Die Verbindung Goslar – Langelsheim – Lutter – Neuwallmoden wird von der Linie 834 erbracht. Eine weitere Verbindung von Goslar über Langelsheim nach Bredelem ist durch die Linie 833 gegeben. Zwischen Langelsheim und Goslar überlagern sich somit die Fahrtenangebote der Linien 831, 832, 833 und 834. Die Fahrten sind jedoch auf diesem Abschnitt nur zum Teil koordiniert und damit für die Fahrgäste nicht optimal nachvollziehbar.

Die RegioBus-Linie 840 Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg hat in Clausthal-Zellerfeld Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 und in St. Andreasberg weiterführend an die RegioBus-Linien 820 St. Andreasberg – Braunlage – Bad Harzburg (Teilnetz 84) und R450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg (Teilnetz 21 des ZVSN). Außerdem ist die RegioBus-Linie 840 in Clausthal-Zellerfeld mit der Linie 440 in Richtung Osterode am Harz verknüpft. Fahrgäste in Richtung Seesen haben eine Verbindung von Clausthal-Zellerfeld nach Osterode am Harz mit der Linie 460 und können am Bahnhof Gittelde umsteigen.

Im Sommer 2018 wurde die Linie 861 durch das Okertal wieder eingeführt. Zusätzlich zu einer Integration von vorher freigestellten Schulverkehren konnten zusätzliche Fahrten auf der Verbindung Goslar – Oker – Schulenberg – Altenau umgesetzt werden. Diese Fahrtenangebote werden zunächst für zwei Jahre probeweise angeboten. Es ist abzuwarten, wie das Fahrtenangebot von Touristen und Anwohnern angenommen wird. Das Fahrtenangebot soll jedoch möglichst aufrecht erhalten bleiben. Zu prüfen ist deshalb eine differenzierte Bedienung, die sich in das neue Angebots-
P81.1 konzept einfügt.

Achsen- und Sektorenkonzept

Im Rahmen der Neukonzeption des Netzes ist eine engere Verzahnung der oben beschriebenen An-
P81.2 gebote zwischen Goslar und dem Oberharz vorgesehen. So werden zum aktuellen Zeitpunkt die nachfolgenden Grundplanungen für ein Achsen- und Sektorenkonzept geprüft und beraten, welche vorbehaltlich der endgültigen Detailplanung und Zustimmung aller Beteiligten in 2019 umgesetzt werden sollen. Die Änderungen sind dabei auch von noch auszuwertenden Daten wie Fahrgastzäh-
P81.3 lungen und Fahrgastbefragungen abhängig. Die folgenden Ausführungen beruhen daher auf dem Stand der Beratungen Dezember 2018. Der Schülerverkehr bleibt von einer bedarfsgerechten Bedienung aufgrund des temporär hohen Fahrgastaufkommens unberührt, soll jedoch auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht werden. Um die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre zu verbessern, sollen auch Umstiege auf dem Schulweg in Betracht gezogen werden. Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Goslar findet dabei Beachtung.

<u>ÖPNV- Achsen</u>
Relationen, die eine hohe Mobilitätsnachfrage aufweisen und/oder wichtige Verkehrsbeziehungen sicherstellen müssen, sollen durch attraktive Taktangebote gestärkt werden. Im Teilnetz 81 ergeben sich folgende Achsen, welche durch RegioBus-Verbindungen bzw. einen strukturierten lokalen Verkehr bedient werden sollen:

- Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld
- Clausthal-Zellerfeld - Altenau und
- Goslar – Langelsheim - Lautenthal

<u>Achse Goslar – Clausthal-Zellerfeld</u>
Die direkte Verbindung zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld mit der RegioBus-Linie 830 soll von Montag bis Samstag im 60-Minuten-Takt verkehren. Sonntags erfolgt neu eine direkte Bedienung im 120-Min-Takt. Die Anbindung von Hahnenklee soll über eine neue Linie (835) erfolgen, die versetzt zur RegioBus-Linie 830 nur zwischen Goslar und Hahnenklee verkehrt. In Hahnenklee wird eine Verknüpfung zur Linie 831 Hahnenklee – Cl.-Zellerfeld sowie 832 Hahnenklee – Lautenthal –

Wolfshagen – Langelsheim - Goslar ermöglicht. Somit wäre mit einem Umstieg in Hahnenklee sowohl eine Weiterfahrt in/aus Richtung Cl.-Zellerfeld sichergestellt als auch die Fahrtbeziehung von/nach Lautenthal und Langelsheim.

Achse Clausthal-Zellerfeld - Altenau

P81.4 Auf der Achse Clausthal-Zellerfeld - Altenau ist zu prüfen, ob eine Durchbindung der RegioBus-Linie 830 erfolgen kann. So könnte eine direkte Verbindung zwischen Goslar und Altenau ermöglicht werden. In Altenau könnten Verknüpfungen zur Okertal-Linie 861 hergestellt werden, womit sich weitere attraktive Verbindungen ergeben. Für die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Altenau kommt ein Bedarfsverkehr in Betracht.

Achse Goslar – Langelsheim - Lautenthal

Die Achse Goslar – Langelsheim ist ggü. dem bestehenden Angebot neu zu ordnen. Im Kern sollen sich die Angebote der Linien 832 und 834 in ihrer Taktung ergänzen. Von Montag bis Sonntag würden die Linien jeweils im 120-Min-Takt verkehren, sodass sich durch die Überlagerung zwischen Langelsheim und Goslar ein 60-Min-Takt ergibt. Die 831 verkehrt von Langelsheim aus weiter über Wolfshagen und Lautenthal nach Hahnenklee und ist dort von/nach Cl.-Zellerfeld und Goslar verknüpft. Das Angebot der Linie 834 würde sich auf die Bedienung der Achse Langelsheim – Goslar

P81.5 beschränken. Neben zusätzlichen Fahrten für die Schülerbeförderung ist zu prüfen, die Taktung in den Hauptverkehrszeiten durch weitere Fahrtangebote zu verdichten.

Bedarfssektoren

Das angestrebte Angebot in den Bedarfssektoren soll sich so gestalten, dass sich im Fahrtenumfang und Bedienungszeitraum Vorteile gegenüber dem derzeitigen Fahrtenangebot ergeben. Die Attraktivität soll darüber hinaus durch ein einfaches und flexibles Bestellungs- bzw. Buchungssystem unterstützt werden. Neben der klassischen telefonischen Bestellung soll verstärkt die Möglichkeit einer Internet- und APP-basierten Fahrtbuchung genutzt werden. Zusätzlich ist zu prüfen, Buchungen an virtuellen Haltestellen bzw. festzulegenden Halteorten zu ermöglichen, um so neben den vorhandenen Haltestelleninfrastrukturen weitere Zugangsmöglichkeiten zu den flexiblen Angeboten zu schaffen.

Im Bedienungsgebiet des Teilnetzes ergeben sich aus dem Achsenkonzept folgende Bedarfsverkehrssektoren:

- Langelsheim – Lautenthal (Innerstetal)
- Lautenthal – Wildemann – Clausthal-Zellerfeld
- Clausthal-Zellerfeld – Schulenberg
- Altenau – Sankt Andreasberg

Das ÖPNV-Angebot in den Bereichen Langelsheim – Bredelem sowie Langelsheim – Lutter soll ebenfalls bedarfsgesteuert erbracht werden. Diese Sektoren sind aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen im Teilnetz 82 beschrieben.

Sektor Langelsheim - Lautenthal

Neben einer differenzierten Bedienung soll im Sektor Langelsheim – Lautenthal möglichst die An-
P81.6 bindung der großen Arbeitgeber in Langelsheim verbessert werden. Neben Anschlussfunktionen zur Linie 832 in Lautenthal sowie in Langelsheim an die Linien 832 und 834 ist eine Anbindung an den Bahnhof Langelsheim zu prüfen. Mit Anschluss an die RB82 Bad Harzburg – Kreiensen - Göttingen könnten so Verbindungen zu den Gewerbegebieten im Süden von Langelsheim sowie in das Innerstetal geschaffen werden.

Sektor Lautenthal – Wildemann – Clausthal-Zellerfeld

Im Bereich der Relation Lautenthal – Wildemann – Cl.-Zellerfeld liegt der Schwerpunkt in der Sicherstellung der Verbindung zwischen Wildemann – Langelsheim – Goslar. In Lautenthal sind daher Anschlüsse mit der Linie 832 sicherzustellen. In Cl.-Zellerfeld sind nach Möglichkeit Verknüpfungen zu den Verbindungen von/nach Goslar, Schulenberg, Altenau und Osterode zu schaffen. Zu prüfen
P81.7 wäre eine bessere Erschließung der Bergstadt Wildemann im Bereich des Spiegeltals, um hier sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für Touristen den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

Sektor Clausthal-Zellerfeld - Schulenberg

Die heutige Verbindung der Linie 841 soll durch eine bedarfsgerechte Bedienung ersetzt werden und möglichst auf das Angebot der direkten Fahrten der RegioBus-Verbindung 830 abgestimmt sein.

Sektor Altenau – Sonnenberg – St. Andreasberg

Die Relation zwischen Altenau und St. Andreasberg wird derzeitig über die RegioBus-Linie 840 bedient. Jedoch ist auf dieser Verbindung eine schwache Nachfrage zu verzeichnen, weshalb eine bedarfsgerechte Bedienung in diesem Bereich geprüft wird. Zu beachten ist dabei, dass die RegioBus-Linie 840 Teil des untereinander verknüpften regionalen ÖPNV-Angebotes im Oberharz ist. Die bestehenden Verknüpfungen in St. Andreasberg zur RegioBus-Verbindung 820 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg sowie die Anschlussverbindungen an die Linie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg sind daher bei den Planungen zu beachten und nach Möglichkeit zu optimieren. In Altenau würde der sektorale Bedarfsverkehr von/nach Cl.-Zellerfeld verknüpft werden sowie zur Okertal-Linie 861 von/nach Schulenberg, Oker und Goslar.

Erschließung der Stadt Clausthal-Zellerfeld

Verbindungen innerhalb der Stadt Clausthal-Zellerfeld könnten – neben den festen Angeboten durch die Achsenverkehre – bedarfsgerecht erfolgen. Eine differenzierte Erschließung der Stadtgebiete könnte ggf. durch die Angebote der Bedarfsbedienung der oben beschriebenen Sektoren Altenau – Cl.-Zellerfeld und Lautenthal – Wildemann – Cl.-Zellerfeld integriert werden.

Möglicher Sektor Seesen - Lautenthal

P81.8 Perspektivisch zu prüfen ist die Einführung einer bedarfsgerechten Bedienung zwischen Seesen und Lautenthal, wodurch neben einer touristischen Erschließung eine direkte Verbindung zwischen Seesen und den Orten im Oberharz geschaffen werden könnte.

Infrastrukturmaßnahmen

P81.9 Langfristig ist ein Netzknoten im Bereich Kreuzeck zu prüfen. Dadurch würden Umsteigemöglichkeiten von und zur RegioBus-Linie 830 und einer Linie in und aus Richtung Hahnenklee geschaffen sowie weitergehend nach Lautenthal und ggf. Langelsheim – Goslar. Damit wäre der Bau einer Verknüpfungshaltestelle im Bereich der Kreuzung L516 und B241 verbunden. An dieser Stelle würde die Anforderung bestehen, Übergänge zwischen drei Busverbindungen zu ermöglichen.

P81.10 Infrastrukturell ist in St. Andreasberg zu prüfen, den Endpunkt Glockenberg aufzulösen und im Bereich des Matthias-Schmidt-Berges eine neue Endhaltestelle mit einer Wendemöglichkeit einzurichten. Dieser Bereich ist besonders für den Tourismus ein attraktives Ziel und deshalb über den öffentlichen Nahverkehr besser anzubinden.

Anbindung des Südharzes

Die Linien 440, 450 und 460, welche ab Clausthal-Zellerfeld bzw. St. Andreasberg den südlichen Harz erschließen, sind dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet. Das Angebot dieser Linien wird von den Aufgabenträgern ZVSN und Regionalverband gemeinsam entwickelt.

Die Buslinie 440 Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz ist dem Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen (früher: Osterode am Harz) und stellt die Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz her. In Osterode am Harz werden Anschlüsse zu der RB46 von/nach Seesen, Salzgitter und Braunschweig sowie von/nach Herzberg angeboten. Für den Linienteil im

Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. In Clausthal-Zellerfeld sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar aufrechtzuerhalten.

Die Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg ist dem Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen (früher Osterode am Harz) und stellt die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Bad Lauterberg und Herzberg her. In Herzberg bestehen Anschlüsse zur RB46 von/nach Osterode am Harz, Seesen und Braunschweig sowie zur RB80/81 von/nach Northeim und Nordhausen. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. In St. Andreasberg sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linien 820 und 840 von/nach Braunlage/Bad Harzburg bzw. Clausthal-Zellerfeld so weit wie möglich aufrechtzuerhalten.

Die Buslinie 460 Cl.-Zellerfeld – Bad Grund – Osterode am Harz ist dem derzeitigen Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen (früher Osterode am Harz) und stellt die Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz über Bad Grund und Gittelde her. In Gittelde werden Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen RB46 von/nach Seesen, Salzgitter und Braunschweig sowie von/nach Osterode und Herzberg angeboten. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. In Clausthal-Zellerfeld sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar aufrechtzuerhalten.

Prüfaufträge

Tabelle E3.25/3: Prüfaufträge Teilnetz 81

P81.1	Anpassung des Angebotskonzeptes nach dem Probezeitraum bis Sommer 2020 auf der Linie 861
P81.2	Erarbeitung und Umsetzung eines Achsen- und Sektorenkonzeptes im Teilnetz 81
P81.3	Optimierung des Schülerverkehrsangebotes im Teilnetz 81
P81.4	Durchbindung der 830 auf der Achse Clausthal-Zellerfeld - Altenau
P81.5	Verdichtung des Fahrtangebotes der 834 in der Hauptverkehrszeit
P81.6	Anbindungsoptimierung der größeren Arbeitgeber in Langelsheim
P81.7	Erschließung der Bergstadt Wildemann im Bereich des Spiegeltals
P81.8	Einführung einer bedarfsgerechten Bedienung zwischen Seesen – Lautenthal
P81.9	Prüfung der Einrichtung eines Netzknoten Kreuzeck
P81.10	Umsetzung neue Endhaltestelle Matthias-Schmidt-Berg in St. Andreasberg

Stadt Braunlage Einwohnerzahl (Stand 03.07.2015)

Tabelle E3.25/4: Einwohnerzahl Teilnetz 81

Braunlage	3.343
Bergstadt St. Andreasberg	1.657
Bergdorf Hohegeiß	938
gesamt	**5.938**

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld Einwohnerzahl (Stand 22.07.2015)

Clausthal-Zellerfeld	12.322
Altenau	1.621
Buntenbock	720
Schulenberg i.O.	302
Wildemann	930
gesamt	**15.895**

Stadt Langelsheim Einwohnerzahl (Stand 02.07.2015)

Langelsheim	5.216
Astfeld	2.163
Bredelem	495
Bergstadt Lautenthal	1.631
Wolfshagen im Harz	2.360
gesamt	**11.865**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.25/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 81

Stadt Braunlage

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Sachsen-Anhalt	61	698	759
Sankt Andreasberg	69	551	620

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Bergstadt St. Andreasberg

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunlage	51	563	614

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Gesamt Stadt Braunlage und Bergstadt St. Andreasberg

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Braunlage	699	1.965	2.664
Sachsen-Anhalt	61	698	759
Sankt Andreasberg	195	801	996

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Clausthal-Zellerfeld

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	231	4.006	4.237
Osterode am Harz	72	2.032	2.104
Seesen	70	998	1.068
Bad Harzburg	65	891	956
Langelsheim	116	598	714

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Langelsheim

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	457	9.198	9.655
Seesen	24	999	1.023
Braunschweig	17	686	703
Oberharz	104	572	676
Lutter am Barenberge	82	470	552

Stadt Goslar **s. Teilnetz 80**

E3.26 Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen - Lutter

Karte E3.26: Teilnetz 82 Liebenburg - Vienenburg - Bad Harzburg - Seesen - Lutter

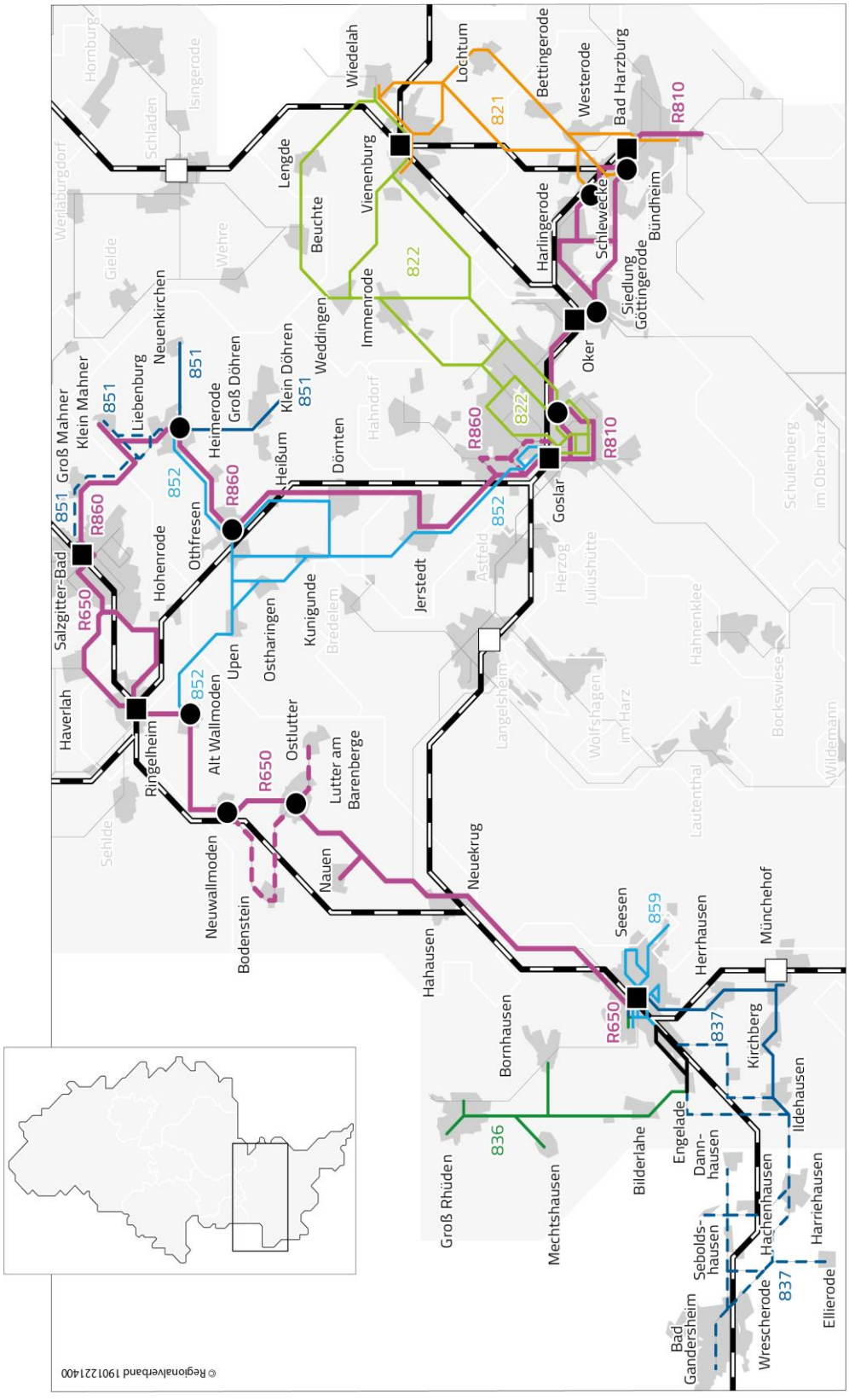


Tabelle E3.26/1: Genehmigte Linien Teilnetz 82

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
RBB	650	Salzgitter-Bad - Salzgitter-Ringelheim - Lutter - Seesen	31.08.2023
RBB	810	Goslar - Oker - Harlingerode / Göttingerode - Bad Harzburg	31.12.2029
RBB	821	Bad Harzburg - Westerode - Lochtum - Vienenburg	31.12.2029
RBB	822	Goslar - Vienenburg - Lengde - Beuchte	31.12.2029
Pülm	836	Seesen - Rhüden - (Bockenem)	31.08.2023
Pülm	837	Seesen - (Bad Gandersheim)	31.07.2022
RBB	851	Salzgitter Bad - Liebenburg - Klein Döhren / Neuenkirchen	31.12.2029
RBB	852	Goslar - Upen - Alt Wallmoden - Liebenburg	31.12.2029
RBB	859	Seesen Bhf - Hochstraße - Sehusa-Therme - Bahnhof (Lila Linie)	31.08.2023
RBB	860	Goslar - Jerstedt - Liebenburg - Salzgitter Bad	31.12.2029

Tabelle E3.26/2: Netzknoten Teilnetz 82

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Alt Wallmoden	Kapellenweg	Bus/Bus	650 834 852	
Bad Harzburg	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	810 820 821 866 871 873 874 875	RE10 RB42 RB43
Bündheim	Feuerwehr	Bus/Bus	810 821 871 873	
Goslar	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801 802 803 804 805 806 810 822 830 831 832 860 861	RE4 RE10 RE21 RB43 RB82
Goslar	Okerstraße	Bus/Bus	801 802 803 805 806 810 822 861	
Liebenburg	Post	Bus/Bus	851 852 860	
Lutter am Barenberge	Marktplatz	Bus/Bus	650 834	
Neu Wallmoden	Dorfplatz	Bus/Bus	650 834	
Oker	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	801 805 806 810 861	RB43 RB82

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn
Oker	Kirchenbrücke	Bus/Bus	801 805 806 810 861	
Othfresen	Bossebrink	Bus/Bus	852 860	
Schlewecke	Gemeindegar-ten	Bus/Bus	810 821 871	
Seesen	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	461 650 836 837 859	RB46 RB82
SZ-Bad	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	603 610 611 612 613 615 618 628 631 650 656 660 860	RB46
SZ-Ringelheim	Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	650 656	RE10 RB46
Vienenburg	Rathaus	Bus/Bus, Bus/Zug	821 822	RB42 RB43 RE4 RE21

Im Teilnetz 82 sind die RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Oker – Goslar, die RegioBus-Linie 860 Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad und die Linien der Stadt Vienenburg mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar, Bad Harzburg und in die Samtgemeinde Schladen-Werla zusammengefasst. Gegenüber dem Nahverkehrsplan 2016 wurde das Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim aufgelöst, und die darin bestehenden Linienverkehre sind in die Teilnetze 81 und 82 übergegangen. Aus diesem Grund sind diesem Teilnetz zusätzlich die Bereiche Seesen und Lutter zugeordnet worden mit den Verbindungen in und um Seesen sowie von Seesen über Lutter nach Salzgitter-Bad. Ebenfalls wird in diesem Teilnetz die Verkehrsbeziehung zwischen Lutter und Langelsheim beschrieben. Somit umfasst dieses Teilnetz einen Großteil der Erschließungsfunktionen im nordwestlichen Harzvorland.

Die Anpassungen der Teilnetzzuordnung erfolgen im Zusammenhang einer Neuordnung der Verkehrsangebote im Bereich des Oberharzes und dem Harzvorland, zusammen mit dem hier tätigen Verkehrsunternehmen Regionalbus Braunschweig GmbH. Diese Neuordnung beinhaltet eine komplette Überprüfung und Neukonzeption der bestehenden Angebote. Im Kern soll das Verkehrsangebot zu einem Achsenkonzept ausgebaut werden. Bei starken Verkehrsbeziehungen sollen die vorhandenen Angebote bestehen bzw. ausgeweitet werden. In Bereichen geringerer Fahrgastnachfrage sollen hingegen verstärkt differenzierte Bedienungen zur Anwendung kommen, die im Nachfolgenden als „Bedarfsverkehrssektoren" bzw. kurz „Sektoren" bezeichnet werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten ist entweder eine flächenhafte Bedienung vorgesehen oder auch konventioneller Bedarfslinienverkehr. Die Netzneuordnungen sollen bereits im Jahr 2019 umgesetzt werden.

Seesen – Lutter – Salzgitter und Lutter - Langelsheim

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Lutter am Barenberge ist größtenteils auf Salzgitter ausgerichtet und zu kleineren Teilen in etwa gleichmäßig auf die Relationen nach Seesen und Langelsheim/Goslar verteilt.

Die RegioBus-Linie 650 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter am Barenberge – Seesen bietet in Salzgitter-Bad Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig (RB46), in Salzgitter-Ringelheim an die Nahverkehrszüge von/nach Hannover (RE10) und in Seesen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Kreiensen (RB82). Außerdem ist die RegioBus-Linie in Neuwallmoden mit der Linie 834 von/nach Langelsheim/Goslar verknüpft.

Die Linie 834 bedient die Relation Neuwallmoden - Lutter - Langelsheim - Goslar. Nicht durchgehende Fahrten zwischen Neuwallmoden und Goslar sind in Langelsheim mit der Linie 832 verknüpft. Die Erreichbarkeit der Kreisstadt Goslar ist bei der Umsetzung des unten beschrieben Achsen- und Sektorenkonzeptes zu beachten.

Der Bereich Seesen wird von den Linien 836 Seesen – Rhüden, 837 Bad Gandersheim – Ildehausen - Seesen, 859 Stadtverkehr Seesen sowie der Linie 461 Seesen – Bockenem – Derneburg bedient.

Die Linien 836 und 837 binden die Ortschaften an das Mittelzentrum Seesen an und enden dort an der Bahnstation Seesen. An dieser verkehren die Regionalbahnen RB46 Herzberg – Seesen – Salzgitter-Bad – Braunschweig und RB82 Göttingen – Kreiensen - Seesen – Goslar – Bad Harzburg.

P82.1 Das Bedienungsangebot sowie die Anschlussmöglichkeiten der Buslinien mit dem Regionalbahnverkehr weisen Verbesserungspotential auf. Aus diesem Grund sind die Verkehre auf ihre gesamte Bedienungs- und Angebotsstruktur hin zu untersuchen. Weitergehend in Abstimmung mit dem der-

P82.2 zeitigen Konzessionsinhaber Pülm Reisen GmbH zu prüfen, ob die Linienverkehre im Bereich Seesen in das unten beschriebene Achsen- und Sektorenkonzept integriert werden können.

Innerhalb des Stadtgebietes Seesen verbindet die „Lila-Linie" 859 die Stadtteile mit dem Bahnhof und dem Zentrum sowie teilweise untereinander. Die innerstädtische Bedienung soll voraussichtlich in das Achsen- und Sektorenkonzept integriert werden. Auch unabhängig davon sind Verbes-

P82.3 serungen im Bedienungsangebot, besonders Montag bis Freitagabend sowie am Wochenende, wünschenswert. Die Erreichbarkeit des Klinikums und des Kurparks sollte vor allem für Besucher verbessert werden. Des Weiteren sind der Linienverlauf und die Verkehrsstation als Anfangs- und Endpunkt zu überprüfen, um so ggf. weitere Aufkommensschwerpunkte, wie z. B. das Gewerbegebiet im Norden besser zu erschließen.

Die Linie 461 ist im Teilnetz 82 nur nachrichtlich erwähnt. Sie verläuft überwiegend auf dem Gebiet

P82.4 des Landkreises Hildesheim, erfüllt dort Aufgaben der Schülerbeförderung und stellt an der Station

Derneburg Anschlüsse an den SPNV des RE10 von/nach Hildesheim und Hannover her. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes ist zu prüfen das Angebot in das umzusetzende Achsen- und Sektorenkonzept zu integrieren. Unabhängig davon gelten hinsichtlich des Angebotes die Zielvorgaben in Kapitel D3.1. An der Station Seesen sind soweit wie möglich Anschlüsse an Nahverkehrszüge von/nach Salzgitter-Bad/Braunschweig (RB46) und Goslar/Bad Harzburg (RB82) herzustellen.

Goslar – Liebenburg - Salzgitter

Zum Teilnetz 82 gehört auch die RegioBus-Linie 860 Goslar - Salzgitter-Bad. Diese RegioBus-Linie führt von Goslar, ZOB über Jerstedt, Dörnten, Heißum, Othfresen, Heimerode, Liebenburg, Klein Mahner und Salzgitter-Groß Mahner nach Salzgitter-Bad und endet dort an der Station Salzgitter-Bad. Am ZOB in Goslar ist die Linie mit dem RegioBus 810 von/nach Bad Harzburg verknüpft.

An der Station Salzgitter-Bad ist die Linie 860 verknüpft mit den Zügen von/nach Braunschweig (RB 46). Außerdem bestehen an der Haltestelle Salzgitter-Bad, Bahnhof Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad - Salzgitter-Lebenstedt und mit der Buslinie 612 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt (beide Teilnetz 60). Somit werden Fahrten zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Goslar sowie weiterführend nach Bad Harzburg ermöglicht. Dieses Bedienungskonzept ist aufrechtzuerhalten.

P82.5 Auf der Regionalbahnverbindung RB46 soll langfristig ein Halbstundentakt zwischen Salzgitter-Ringelheim, Salzgitter-Bad und Braunschweig umgesetzt werden. Die Einrichtung von Anschlussverbindungen von/zur RegioBus-Linie 860 sind in diesem Zusammenhang bei einer möglichen Umsetzung zu prüfen.

In Liebenburg werden die Ortschaften Groß Döhren, Klein Döhren und Neuenkirchen mit der Linie 851 an die RegioBus-Verbindung 860 nach Goslar und Salzgitter-Bad angeschlossen. Die Linie 852 bindet den westlichen Teil der Gemeinde Liebenburg an Goslar an. Viele Fahrten auf dieser Linie sind auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. Insgesamt ist das Fahrtenangebot gering.

Vienenburg

Die Mobilität aus der Stadt Vienenburg ist zu einem großen Teil nach Goslar und schwächer nach Bad Harzburg, Braunschweig und Schladen ausgerichtet. Vienenburg ist über die Bahnverbindungen RB42/43 (Braunschweig – Vienenburg – Goslar/Bad Harzburg) sowie über den RE4/HEX21 (Halle) - Halberstadt – Vienenburg – Goslar) jeweils stündlich an den SPNV angeschlossen. Zusätz-

lich zur Bahnverbindung besteht über die Linie 822 der RBB eine lokale Busverbindung, welche zwischen Vienenburg und Goslar weitere Ortschaften bzw. Aufkommensschwerpunkte bedient. Ergänzend zur Bahnverbindung bedient die Linie 821 die Ortschaften zwischen Vienenburg und Bad Harzburg.

Die zum Landkreis Harz zugehörende Linie 210 bedient die Relation Halberstadt – Osterwieck – Vienenburg und ist hier nur nachrichtlich erwähnt. Die Linie ist Teil des im Land Sachsen-Anhalt bestehenden Landesbusnetzes und weist daher ein entsprechend dichtestes Fahrtenangebot auf. Die Fahrtenangebote sind in Halberstadt auf die dort verkehrenden An- und Abfahrtszeiten der
P82.6 Bahnverbindungen ausgerichtet. Eine gleichzeitige Herstellung von attraktiven Übergängen von und zu den Zügen in Vienenburg ist deshalb schwierig umzusetzen, jedoch nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Bad Harzburg - Goslar

Das Bedienungskonzept der RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Goslar besteht aus vertakteten und sich überlagernden Fahrten über Harlingerode und über Göttingerode. Anschlüsse am ZOB in Goslar an die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad sind weiterhin zu sichern. Eine Kürzung im Angebot würde sich, aufgrund der abwechselnden Fahrten über Harlingerode und Göttingerode, negativ auf die Erschließung der Ortsteile auswirken. Aus diesem Grund ist das Fahrtenangebot im heutigen Umfang beizubehalten sein. Des Weiteren übernimmt die RegioBus-Linie auf dem Ab-
P82.7 schnitt Oker – Goslar, Zentrum eine Stadtverkehrsfunktion. Die Fahrtenangebote der Stadtbuslinien und des RegioBus 810 ergänzen sich auf dieser Relation. Zu prüfen ist, die Anbindung des Bereiches der Haltestelle Burgbergbahn in Bad Harzburg über die RegioBus-Linie wieder zu verbessern.

Achsen- und Sektorenkonzept

Im Rahmen der Neukonzeption des Netzes ist eine engere Verzahnung der oben beschriebenen An-
P82.8 gebote im Harzvorland vorgesehen. So werden zum aktuellen Zeitpunkt folgende Grundplanungen für ein Achsen- und Sektorenkonzept geprüft und beraten, welche vorbehaltlich der endgültigen Detailplanung und Zustimmung aller Beteiligten in 2019 umgesetzt werden sollen. Die Änderungen sind dabei auch von noch auszuwertenden Daten wie Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen abhängig. Die folgenden Ausführungen beruhen daher auf dem Stand der Beratungen Dezember
P82.9 2018. Der Schülerverkehr bleibt von einer bedarfsgerechten Bedienung auf Grund des temporär hohen Fahrgastaufkommens unberührt, soll jedoch auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht werden. Um die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre zu verbessern, sollen auch Umstiege auf dem Schulweg in Betracht gezogen werden. Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Goslar findet dabei Beachtung.

ÖPNV- Achsen

Relationen, die eine hohe Mobilitätsnachfrage aufweisen und/oder wichtige Verkehrsbeziehungen sicherstellen müssen, sollen durch attraktive Taktangebote gestärkt werden. Im Teilnetz 82 ergeben sich folgende Achsen, welche durch RegioBus-Verbindungen bzw. einen strukturierten lokalen Verkehr bedient werden sollen:

- Lutter – Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter-Bad
- Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad
- Goslar – Oker – Bad Harzburg

Achse Lutter – Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter-Bad

Die Verteilung der oben beschriebenen Mobilität im Bereich Lutter spiegelt sich auch in der Fahrgastnachfrage auf der RegioBus-Verbindung 650 wieder. Die Achsenbedienung konzentriert sich daher auf den Abschnitt Lutter – Salzgitter-Bad. Die bestehenden Anschlussbeziehungen an die Nahverkehrszüge an den Stationen Salzgitter-Ringelheim und Salzgitter-Bad sollen weiterhin sichergestellt werden. In Lutter bzw. Wallmoden ist die Achsenverbindung mit den Bedarfsverkehrssektoren Lutter – Seesen und Lutter – Langelsheim zu verknüpfen.

Achse Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad

Das Bedienungskonzept RegioBus-Verbindung 860 soll wie bisher bestehen bleiben. In Liebenburg sind Verknüpfungen zum Sektor Döhren – Liebenburg – Neuenkirchen – Schladen herzustellen. In Othfresen könnten Anschlüsse zum Bedarfssektor Langelsheim – Bredelem – Ostharingen – Upen – Othfresen erfolgen.

Achse Goslar – Oker – Bad Harzburg

Das Bedienungskonzept auf der Achse Goslar – Bad Harzburg soll in ihren Grundzügen weitergeführt werden. Geprüft wird, die Linie aufzuteilen und die Linienverläufe über Göttingerode und Harlingerode anzupassen:

- Linienverlauf 810: Goslar – Oker – Göttingerode – Harlingerode – Schlewecke – Bündheim – Bad Harzburg Stadtmitte/Bahnhof
- Linienverlauf 811: Goslar – Oker – Harlingerode – Göttingerode – Bündheim – Bad Harzburg Burgbergbahn

In Goslar sind die vorhandenen Anschlussbeziehungen zur RegioBus-Linie 860 aufrechtzuerhalten. In Bad Harzburg sind möglichst Anschlüsse zum Bedarfsverkehrssektor Bad Harzburg – Vienenburg zu schaffen. Übergänge zur RegioBus-Linie 820 sind nach Möglichkeit ebenfalls zu berücksichtigen.

Bedarfssektoren

Das angestrebte Angebot in den Bedarfssektoren soll sich so gestalten, dass sich im Fahrtenumfang und Bedienungszeitraum Vorteile gegenüber dem derzeitigen Fahrtenangebot ergeben. Die

Attraktivität soll darüber hinaus durch ein einfaches und flexibles Bestellungs- bzw. Buchungssystem unterstützt werden. Neben der klassischen telefonischen Bestellung soll verstärkt die Möglichkeit einer Internet- und APP-basierten Fahrtbuchung genutzt werden. Zusätzlich ist zu prüfen, Buchungen an virtuellen Haltestellen bzw. festzulegenden Halteorten zu ermöglichen, um so neben den vorhandenen Haltestelleninfrastrukturen weitere Zugangsmöglichkeiten zu den flexiblen Angeboten zu schaffen.

Im Bedienungsgebiet des Teilnetzes ergeben sich aus dem Achsenkonzept folgende Bedarfsverkehrssektoren:

- Seesen – Lutter
- Seesen Stadtverkehr
- Lutter – Langelsheim
- Langelsheim – Bredelem – Ostharingen – Upen – Othfresen
- Döhren – Liebenburg – Neuenkirchen - Schladen
- Goslar – Vienenburg
- Vienenburg – Bad Harzburg

Sektor Seesen – Lutter

Aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage zwischen Seesen und Lutter soll das bisherige Bedienungskonzept der RegioBus-Linie 650 durch ein bedarfsgerechtes Angebot ersetzt werden. In Lutter erfolgen Anschlüsse an die Achse Lutter – Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter-Bad. In Seesen sind nach Möglichkeit Übergänge zu den Nahverkehrszügen RB82 und RB46 zu berücksichtigen.

Sektor Seesen Stadtverkehr

Die Bedienung innerhalb der Stadt Seesen könnte ebenfalls durch eine sektorale Bedarfsbedienung erfolgen. Das bestehende Angebot der „Lila Linie" würde damit ersetzt werden und könnte gegenüber dem statischen Fahrtenangebot flexiblere Fahrten innerhalb des gesamten Stadtgebietes ermöglichen. Die Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander kann dadurch direkter erfolgen, und auch eine bessere Anbindung des Klinikums und Kurparks sowie die Erschließung weiterer Aufkommensschwerpunkte können ermöglicht werden.

Sektor Lutter – Langelsheim

In der Relation Lutter – Langelsheim soll das bisherige Bedienungsangebot der Linie 834 bedarfsgerecht erfolgen. In Lutter sind Anschlüsse zur Achse Lutter – Salzgitter-Bad sowie zum Bedarfssektor Lutter – Seesen sicherzustellen. In Langelsheim sind Verknüpfungen zur Achse Goslar – Langelsheim - Lautenthal zu ermöglichen. Diese sind im Teilnetz 81 beschrieben.

Sektor Langelsheim – Bredelem – Ostharingen – Upen – Othfresen

Die lokalen Verkehre im Bereich Bredelem – Langelsheim und Upen – Ostharigen – Othfresen könnten zu einem Sektor zusammengelegt werden. Somit könnten neue und direktere Fahrtbeziehungen in diesem Gebiet geschaffen werden. In Othfresen bzw. Liebenburg würden Verknüpfungen an die RegioBus-Linie 860 erfolgen und in Langelsheim an die Achse Goslar – Langelsheim – Lautenthal. Außerdem ist eine Anbindung an die Achse Lutter – Salzgitter-Bad in Wallmoden zu prüfen.

Sektor Döhren – Liebenburg – Neuenkirchen - Schladen

Das bestehende Bedienungskonzept durch Kleinbusse in den Ortschaften südlich und östlich von Liebenburg soll flexibel gestalten und gegeben falls bis Schladen ausgeweitet werden, um so auf dieser Relation eine neue Erschließung zwischen den Grundzentren Liebenburg und Schladen zu schaffen. In Liebenburg ist der Sektor an die Achse Goslar – Liebenburg – Salzgitter-Bad zu verknüpfen. In Schladen ist zu prüfen Anbindungen an die Regionalbahnverbindung RB42/43 sowie zum lokalen Busverkehr zu schaffen.

Sektor Goslar – Vienenburg

Der Linienverkehr 822 soll durch eine bedarfsgerechte Bedienung ersetzt werden. Die Anbindung der Lebenshilfe Goslar an der Probsteiburg soll weiterhin als festes Linienbusangebot aufrechterhalten werden. In Goslar soll eine Verknüpfung zu den regionalen Bahn- und Busangeboten erfolgen und auch in Vienenburg sind möglichst Verknüpfungen zu den Nahverkehrszügen zu berücksichtigen.

Sektor Vienenburg – Bad Harzburg

In der Relation zwischen Vienenburg und Bad Harzburg soll ebenfalls eine Bedarfsbedienung erfolgen. Verknüpfungen an den regionalen Schienenverkehr sind sowohl in Vienenburg als auch in Bad Harzburg zu schaffen. In Bad Harzburg sind neben den Verknüpfungen zu den Nahverkehrszügen RE10, RB42 und RB82 auch Anschlüsse zur RegioBus-Verbindung 820 zu berücksichtigen.

Prüfaufträge

Tabelle E3.26/3: Prüfaufträge Teilnetz 82

P82.1	Verbesserung des Bedienungsangebotes/Verknüpfungen der Linien 836 und 837 zur RB46 und RB82
P82.2	Einbindung in das Achsen- und Sektorenkonzept der beiden Linien 836 und 837
P82.3	Verbesserung der innerstädtischen Erschließung (vor allem Klinikum und Kurpark) auf der Linie 859
P82.4	Integration der Linie 461 in das Achsen- und Sektorenkonzept
P82.5	Anschlüsse der RegioBus-Linie 860 an den Halbstundentakt auf der RB46, sofern eine Umsetzung realisiert wird

P82.6	Anschlusssicherung der Linie 210 an die SPNV-Verbindungen in Vienenburg
P82.7	Verbesserung der Anbindung Haltestelle Burgbergbahn durch RegioBus-Linie 810
P82.8	Umsetzung des Achsen- und Sektorenkonzeptes
P82.9	Optimierung des Schülerverkehrsangebotes

Gemeinde Liebenburg Einwohnerzahl (Stand 01.05.2015)

Tabelle E3.26/4: Einwohnerzahl Teilnetz 82

Liebenburg	2.282
Othfresen	2.016
Dörnten	1.335
Groß Döhren	924
Upen	360
Klein Döhren	408
Klein Mahner	373
Neuenkirchen	236
Ostharingen	235
Heißum	315
gesamt	**8.484**

Stadt Seesen Einwohnerzahl (Stand 02.07.2015)

Bilderlahe	455
Bornhausen	997
Engelade	615
Groß Rhüden	1.693
Herrhausen	747
Idehausen	697
Kirchberg	528
Klein Rhüden	1.054
Mechtshausen	378
Münchehof	1.501
Seesen	11.052
gesamt	**19.717**

Samtgemeinde Lutter am Barenberge Einwohnerzahl (Stand 31.12.2014)

Alt Wallmoden	377
Bodenstein	249
Hahausen	790
Lutter	1.678
Neuen	325
Neuwallmoden	275
Ostlutter	381
gesamt	**4.075**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.26/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 82

Gemeinde Liebenburg

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	291	4.886	5.177
Goslar	140	3.776	3.916
Braunschweig	56	1.111	1.167
Sachsen-Anhalt	17	562	579

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010)

Stadt Seesen

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	116	2.515	2.631
Oberharz	49	972	1.021
Langelsheim	23	998	1.021
Lutter am Barenberge	118	873	991
Salzgitter	42	895	937
Bad Gandersheim	34	663	697
Braunschweig	48	585	633
Bockenem	22	523	545

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010)

Samtgemeinde Lutter am Barenberge

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Salzgitter	120	1.721	1.841
Seesen	97	913	1.010
Goslar	10	780	790
Langelsheim	80	518	598

Stadt Goslar

s. Teilnetz 80

Stadt Bad Harzburg

s. Teilnetz 83

E3.27 Teilnetz 83 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

Karte E3.27: Teilnetz Bad Harzburg - Braunlage - St. Andreasberg

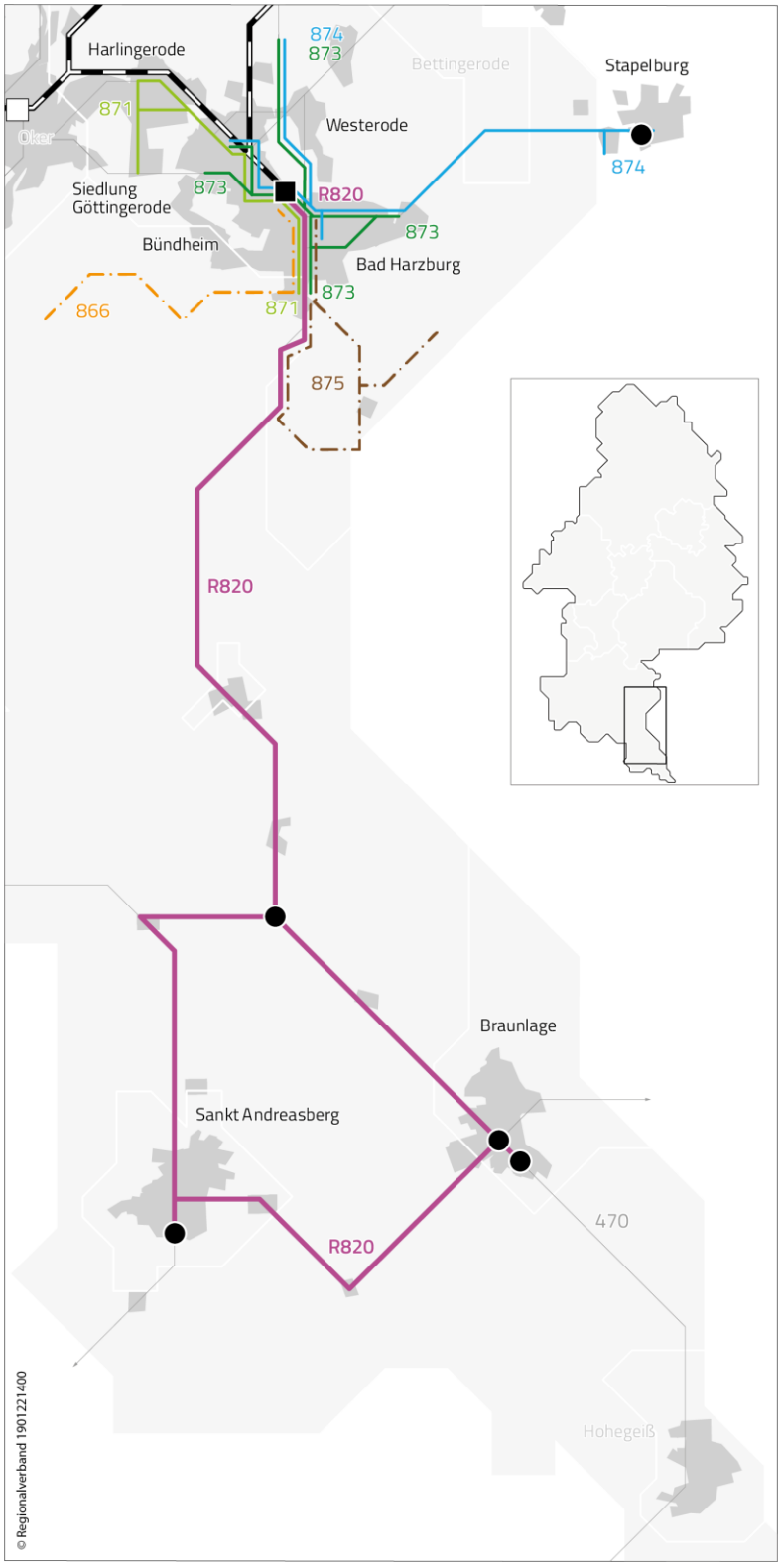


Tabelle E3.27/1: Genehmigte Linien Teilnetz 83

Linie		Linienverlauf	Genehmigungs-laufzeit
KVG	820	Bad Harzburg - Braunlage - St. Andreasberg	31.12.2021
KVG	866	Bad Harzburg - Kästeklippen (Saisonverkehr)	31.12.2021
KVG	871	Stadtverkehr Bad Harzburg	31.12.2021
KVG	873	Bad Harzburg: Bahnhof - Krankenhaus - Breitenberg - Bahnhof	31.12.2021
KVG	874	Bad Harzburg - Eckertal - (Stapelburg)	31.12.2021
KVG	875	Bad Harzburg - Molkenhaus - Radau-Wasserfall - Bad Harzburg (Saisonverkehr)	31.12.2021
KVG	P&R	kostenloser P&R in Bad Harzburg	31.12.2021

Tabelle E3.27/2: Netzknoten Teilnetz 83

Ort	Haltestelle	Verknüpfungs-funktionen	Bus	Bahn	Drittverkehrs-unternehmen
Abzw. Oderteich	Abzw. Oderteich	Bus/Bus	820		
Bad Harzburg	Am Bahnhofsvorplatz + Bahnhof Parkdeck + Bahnhof	Bus/Bus, Bus/Zug	810 820 821 866 871 873 874 875	RE10 RB42 RB43	
Braunlage	Trinitatiskirche + Von-Langen-Str.	Bus/Bus	820		262 470 472
Braunlage	ZOB	Bus/Bus	820		262 470 472
St. Andreasberg	Am Glockenberg	Bus/Bus	820 840		450
Stapelburg	Teichdamm	Bus/Bus	874		260

Das Teilnetz 83 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Bad Harzburg und die Saisonverkehre, die von Bad Harzburg ausgehen, sowie die RegioBus-Linie 820 Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage – St. Andreasberg. Die Linie deckt die Verkehrsbeziehungen zwischen Bad Harzburg, Braunlage und St. Andreasberg ab, die u. a. auch eine hohe touristische Bedeutung haben.

Bad Harzburg – Braunlage

Die RegioBus-Linie 820 ist in Bad Harzburg an die RE10 (Hildesheim/Hannover), RB42 (Wolfenbüttel/Braunschweig) sowie an die RegioBus-Linie 810 nach Goslar verknüpft. In St. Andreasberg bestehen Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 840 von/nach Clausthal-Zellerfeld, welche dort wiederum mit der Linie 830 von/nach Goslar (beide Teilnetz 81) verknüpft ist. Ein weiterer Anschluss in St. Andreasberg besteht mit der Linie 450 nach Bad Lauterberg und Herzberg. In Braunlage bestehen Anschlüsse an die Buslinie 470 von/nach Hohegeiß, Zorge, Walkenried und Bad Sachsa sowie an die Linie 472 von/nach Wieda, Walkenried und Bad Sachsa.

Zwischen Braunlage und Wernigerode verkehrt die Linie 264 der Harzer Verkehrsbetriebe (HVB) über Schierke und Drei Annen Hohne. Im August 2018 wurden von der HVB Änderungen im gesamten Liniennetz vorgenommen. Diese Änderungen wirken sich in der Relation zwischen Braunlage und Wernigerode negativ auf die Verknüpfungsfunktionen in Braunlage von und zur RegioBus-Linie
P83.1 820 aus. Es ist zu prüfen das Fahrtenangebot der Linie 264 wieder besser an das Angebot der 820 anzupassen. Insbesondere die Verbindung von/nach Bad Harzburg über Braunlage zu den touristisch attraktiven Zielen Schierke und Drei Annen Hohne ist dadurch wieder zu verbessern.

Die RegioBus-Linie 820 ist Teil des untereinander verknüpften regionalen ÖPNV-Angebotes im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover (RE10) und Braunschweig (RB42 und RB43) herstellt. Über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg, die 840 St. Andreasberg – Altenau – Clausthal-Zellerfeld und die 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee –) Goslar werden die Anschlussverbindungen hergestellt. Somit ergibt sich eine „Rundum"-ÖPNV-Verknüpfung von Bad Harzburg und Goslar über den Oberharz in beide Richtungen, zuzüglich der Anschlüsse an die Busse in den südlichen und östlichen Harz.

P83.2 Das bestehende Bedienungskonzept ist möglichst aufrechtzuerhalten, jedoch hinsichtlich einer Anpassung in der Bedienung in der Relation St. Andreasberg – Altenau – Cl.-Zellerfeld zu überprüfen. Zeitgleich zur Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes wird von der Regionalbus Braunschweig GmbH und dem Regionalverband geprüft, das ÖPNV Angebot auf der Verbindung der derzeitigen RegioBus-Verbindung 840 neu zu ordnen und u. a. bedarfsorientiert zu gestalten.

In der Relation St. Andreasberg – Braunlage verkehrt die RegioBus-Linie 820 auf zwei verschiedenen Linienwegen. Der nördliche Weg führt von Braunlage über Königskrug, Oderteich und Sonnenberg nach St. Andreasberg. Der südliche Weg führt von Braunlage über die B27 und L519 nach St. Andreasberg und bedient auf diesem Weg die Bereiche Oderhaus und Oderberg. Es besteht überwiegend ein durchgängiges Fahrtenangebot zwischen Bad Harzburg und St. Andreasberg. Ein Teil der Fahrten ist jedoch in Braunlage gebrochen und mit den Fahrten von/nach Bad Harzburg ver-
P83.3 knüpft. Dieses Bedienungskonzept ist hinsichtlich des Fahrtenangebotes, der Durchbindung bzw. Brechung der Fahrten in Braunlage sowie der Vereinheitlichung des Linienweges hin zu überprüfen.

Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen

P83.4 Im Rahmen einer verbesserten Erschließung und einer Entschärfung der Verkehrsbelastung in den Wintermonaten ist die Einführung eines Skibusses im Stadtgebiet von Braunlage zu prüfen. Circa von Mitte Dezember bis Ende März könnte eine Saisonbuslinie die Skitouristen auf den Parkplatz Hexenritt am Wurmberg befördern und dadurch vor allem für eine innerstädtische Verkehrsentlastung sorgen.

P83.5 Infrastrukturell ist in St. Andreasberg zu prüfen den Endpunkt Glockenberg aufzulösen und im Bereich des Matthias-Schmidt-Berges eine neue Endhaltestelle mit einer Wendemöglichkeit einzurichten. Dieser Bereich ist besonders für den Tourismus ein attraktives Ziel und deshalb über den
P83.6 öffentlichen Nahverkehr besser anzubinden. Auf dem südlichen Linienweg ist zu prüfen östlich von St. Andreasberg im Bereich des Ferienhausdorfes einen neuen Haltepunkt einzurichten, da dieser Bereich bisher nicht über den ÖPNV erschlossen wird.

P83.7 In Braunlage ist zu prüfen, die Verknüpfungsfunktionen durch einen neuen zentralen Umsteigepunkt zu verbessern. Der existierende zentrale Omnibusbahnhof liegt außerhalb der zentralen Bereiche von Braunlage und wird nicht auf allen Fahrtenangeboten angefahren. Daher kommen an dieser Stelle keine echten Anschlusssituationen zu Stande, sondern vornehmlich an den Haltestellen Von-Langen-Straße und Trinitatiskirche.

Die Einrichtung einer zentralen Haltestelle im Bereich Eisstadion/Wurmbergseilbahn könnte mehr Vorteile bringen. Der Haltepunkt würde an den vor allem für Touristen bedeutsamen Punkten liegen, und auch das Zentrum von Braunlage wäre gut zu erreichen. Ausschlaggebend wäre vor allem, dass an dieser Stelle Anschlusssituationen zwischen allen bzw. den meisten Linien ermöglicht werden könnten. Bei einer Untersuchung zusammen mit den Verkehrsunternehmen, der Stadt Braunlage und dem Landkreis Goslar sind infrastrukturelle Fragestellungen, fahrplantechnische Planungen und insbesondere die Finanzierung dieser Maßnahme zu klären.

Stadtverkehr Bad Harzburg

P83.8 Die Linien 871 und 873 im Stadtverkehr Bad Harzburg sind nach Möglichkeit weiter auf die An- und Abfahrtszeiten der Nahverkehrszüge, insbesondere von/nach Braunschweig zu optimieren. Zu prüfen ist eine Verlängerung des Bedienungszeitraumes in den Abend, insbesondere Freitag- und Samstagabend. Die zusätzlichen Fahrtenangebote könnten dabei ggf. auch bedarfsgerecht ausgeführt werden.

Die Linie 874 verkehrt Montag bis Freitag von Bad Harzburg aus bis nach Eckertal. Am Wochenende führt der Linienverlauf bis nach Stapelburg in Sachsen-Anhalt, wo Anschlüsse mit der Linie 270 der

Harzer-Verkehrsbetriebe (HVB) von/nach Wernigerode bestehen. Die Herstellung von Anschlüssen auch Montag bis Freitag bzw. eine durchgängige Verbindung zwischen Bad Harzburg und Wernigerode im gesamten Wochenverlauf stellt sich wirtschaftlich problematisch dar und wäre deshalb nur mit einem erhöhten finanziellen Aufwand umsetzbar.

P83.9 Die Linien 866 und 875 haben als Saisonverkehre im Nationalpark Harz ausschließlich touristische Bedeutung und werden nur in den Monaten April bis November bedient. Die Verknüpfungsfunktionen am Bahnhof Bad Harzburg zu den Nahverkehrszügen sind aufrecht zu erhalten bzw. weiter zu optimieren.

Anbindung des Südharzes

Die Linien 450, 470 und 472, welche ab St. Andreasberg bzw. Braunlage den südlichen Harz erschließen, sind dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet. Das Angebot dieser Linien wird auf dem Abschnitt im Bereich des Regionalverbandes von den Aufgabenträgern gemeinsam entwickelt.
Die Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg ist dem Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 83 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Bad Lauterberg und Herzberg her. In Herzberg bestehen Anschlüsse zur RB46 von/nach Osterode am Harz, Seesen und Braunschweig sowie zur RB80/81 von/nach Northeim und Nordhausen. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. In St. Andreasberg sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 aufrechtzuerhalten. Außerdem sind Anschlüsse in und aus Richtung Altenau/Clausthal-Zellerfeld sicher zu stellen.

Die Buslinien 470 Braunlage – Hohegeiß – Walkenried – Bad Sachsa und 472 Braunlage – Wieda – Walkenried – Bad Sachsa sind dem Teilnetz 22 des ZVSN zugeordnet und im Teilnetz 83 nur nachrichtlich erwähnt. Die Linien verlaufen überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellen die Verbindungen zwischen Braunlage bzw. Hohegeiß und den Orten im Landkreis Osterode am Harz her.
Auf der Linie 470 werden am Bahnhof in Walkenried zahlreiche Verbindungen von und zu den Zügen der RB80/81 von/nach Nordhausen sowie Northeim hergestellt. Die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 von/nach Bad Harzburg in Braunlage sind aufrechtzuerhalten. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D2.2, Bedienungsebene 2. Auf diesem findet der VRB-Tarif Anwendung, um so die Durchtarifierung zur RegioBus-Linie 820 zu sichern.

Die Linie 872 verbindet Braunlage und Bad Sachsa über Wieda und Walkenried auf direktem Weg und stellt Montag bis Freitag in Walkenried Verknüpfungen zu den Zügen der RB80/81 von und nach Nordhausen sowie Northeim her. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie direkt zwischen Braunlage, Wieda und Bad Sachsa. Am Bahnhof in Bad Sachsa ist die Linie verknüpft mit den Zügen von/nach Northeim. In Braunlage werden Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 820 hergestellt, welche aufrecht zu erhalten sind. Für den Linienteil im Bereich des Regionalverbandes gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel D3.2, Bedienungsebene 3.

P83.10 Die o. g. Veränderungen der Linie 264 Braunlage – Werningerode betreffen auch die Verknüpfungen mit den Linien 470 und 472. Eine Anpassung der An- und Abfahrtszeiten der 264 in Braunlage ist zu prüfen, um somit Anschlüsse in und aus dem Südharz wieder zu ermöglichen bzw. zu verbessern.

P83.11 Zu prüfen ist eine direkte Verbindung zwischen Braunlage und Bad Lauterberg durch das Odertal. Eine solche Verbindung sollte möglichst Verknüpfungen in Braunlage zur RegioBus-Linie 820 sowie zur Linie 264 Braulage – Wernigerode bieten. In Bad Lauterberg sind Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Northeim herzustellen.
Des Weiteren verkehrt in diesem Bereich die Linie 23 der Verkehrsbetriebe Nordhausen zwischen Hohegeiß – Benneckenstein – Neustadt – Nordhausen. In Hohegeiß ist diese mit der Linie 470 von/nach Braunlage verknüpft. Die Linie stellt vor allem die touristische Verbindung in den Harz seitens des Landkreises Nordhausen dar, weshalb die Verknüpfungen aufrecht zu erhalten sind.

Prüfaufträge

Tabelle E3.27/3: Prüfaufträge Teilnetz 83

P83.1	Anpassung des Bedienungsangebotes der Linie 264 an die RegioBus-Linie 820
P83.2	Optimierung des Bedienungs- und Verknüpfungskonzept in der Relation St. Andreasberg – Altenau – Clausthal-Zellerfeld
P83.3	Überprüfung des Bedienungskonzeptes der RegioBus-Linie 820 zwischen Braunlage und St. Andreasberg
P83.4	Einrichtung eines Skibusangebotes im Stadtgebiet von Braunlage
P83.5	Verlegung der Endhaltestelle in den Bereich des Matthias-Schmidt-Berges
P83.6	Einrichtung eines neuen Haltepunktes im Bereich des Ferienhausdorfes in St. Andreasberg
P83.7	Schaffung einer zentralen Verknüpfungshaltestelle in Braunlage
P83.8	Anschlussoptimierung und Ausweitung der Bedienungszeiträume der Linien 871 und 873
P83.9	Optimierung der Anschlussfunktionen der Linie 866 am Bahnhof Bad Harzburg
P83.10	Anpassung der Linie 264 zur Herstellung von Anschlüssen zu den Linien 470 und 472

P83.11	Einrichtung einer neuen Direktverbindung zwischen Braunlage und Bad Lauterberg- durch das Odertal

Stadt Bad Harzburg Einwohnerzahl (Stand 01.08.2015)

Tabelle E3.27/4: Einwohnerzahl Teilnetz 83

Bad Harzburg	9.157
Bettingerode	407
Bündheim	5.146
Eckertal	149
Göttingerode	922
Harlingerode	2.978
Schlewecke	1.693
Westerode	1.066
gesamt	**21.518**

Hauptmobilitätsströme in Richtung (WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag

Tabelle E3.27/5: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 83

Bad Harzburg

nach Gemeinde / Landkreis	ÖV	IV	Gesamt
Goslar	792	10.497	11.289
Vienenburg	267	3.024	3.291
Sachsen-Anhalt	62	1.870	1.932
Braunschweig	94	1.334	1.428
Oberharz	73	883	956
Schladen	26	517	543

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld s. Teilnetz 81

Stadt Braunlage s. Teilnetz 81

E4 Fahrweg, Verkehrssteuerung

E4.1 Eisenbahn

Unter **Reaktivierung** wird die Wiederherstellung einer Eisenbahnstrecke oder einer Verkehrsstation verstanden. Dabei ist der Rechtsstatus unerheblich. D. h. sowohl die Wiederherstellung einer nach §23 AEG von den Bahnbetriebszwecken freigestellten Betriebsanlage als auch die Wiedereinführung von Personenverkehr auf einer nur noch im Güterverkehr genutzten Strecke gelten als Reaktivierung. Bei Verkehrsstationen wird von einer Reaktivierung gesprochen, wenn sie in der Lage einer ehemals vorhandenen Station wiederhergestellt werden.

Grundsätzlich sind die stillgelegten Eisenbahnstrecken im Verbandsgebiet für eine Reaktivierung kaum geeignet, da diese i. d. R. zwischen 1895 und 1925 als Nebenbahnen gebaut wurden und bezüglich ihrer Trassierung und Lage in Relation zu den Ortslagen nicht den heutigen Anforderungen genügen.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig untersucht in 2018/19 die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Wipshausen-Braunschweig. Dabei wird auch die Wirtschaftlichkeit von Teilstrecken (z. B. Harvesse-Braunschweig oder Wendeburg/Wendezelle-Braunschweig) betrachtet.

Die im Nahverkehrsplan 2016 beschriebene Reaktivierung der Strecke Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg bzw. Osterlinde wird aktuell nicht verfolgt. Allerdings wird die Modernisierung der Verkehrsstation Salzgitter-Lebenstedt so geplant, dass die technischen Möglichkeiten einer Reaktivierung der Strecke erhalten bleiben.

Geprüft wird die Möglichkeit der Reaktivierung des SPNV zwischen Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt auf der Infrastruktur der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter. Hintergrund ist der Wunsch der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften mit dem Standort Salzgitter-Calbecht nach einer verbesserten Verkehrsanbindung.

Die in der Region Braunschweig im Schienenpersonennahverkehr befahrenen Strecken sind in der Karte E2.1/1 dargestellt.

Im Rahmen der sog. Stationsoffensive der DB Station&Service AG sollen Verkehrsstationen reaktiviert werden. Im Verbandsgebiet sind die Stationen Braunschweig-Leiferde und Wolfenbüttel-Wendessen als zu reaktivierende Stationen angemeldet. Aus der Anmeldung und einem Planungsbeginn kann aber noch nicht abgeleitet werden, ob diese Maßnahmen tatsächlich realisiert werden.

Von **Neubau** wird gesprochen, wenn neue Anlagen errichtet werden, die so auch in der Vergangenheit nie existiert haben.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig prüft als Teil des Nordharzkonzeptes ob eine Verbindungskurve bei Salzgitter-Ringelheim zur Durchführung direkter Zugfahrten von Salzgitter-Bad nach Goslar wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll sind.

Im Rahmen der vorgenannten Stationsoffensive wird der Neubau von Verkehrsstationen in Braunschweig-West, Braunschweig-Bienrode, Isenbüttel und Wolfsburg-Heinrich-Nordhoff-Straße untersucht.

Für die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Braunschweig und Gifhorn-Stadt ist ein neuer Kreuzungsbahnhof in Braunschweig-Kralenriede betrieblich erforderlich.

Im Raum Lehre besteht der Wunsch der Gemeinde, eine neue Verkehrsstation Lehre an der Weddeler Schleife (Strecke Weddel – Fallersleben) zu errichten. Hier sind die Randbedingungen, wie z. B. die betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit, zu untersuchen.

Elektrifizierung

Im Zusammenhang mit der Reduzierung der Nutzung fossiler Brennstoffe und der Reduzierung von Feinstaubemissionen steht auch der Einsatz von Dieselmotoren bei Eisenbahnfahrzeugen auf dem Prüfstand. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, elektrisch angetriebene Fahrzeuge einzusetzen, die ihre Energie aus erneuerbaren Energiequellen beziehen. Die Stromversorgung kann dann zum einen über eine elektrische Oberleitung oder zum anderen über alternative Techniken (z. B. Brennstoffzellen oder Batterien) erfolgen. Hierzu sollen in Abstimmung mit der LNVG und dem Land Niedersachsen entsprechende Vorschläge erarbeitet werden.

Im Fokus der Untersuchung stehen Linien mit einer hohen Taktdichte und solche, bei denen derzeit Dieseltriebwagen bereits eine größere Strecke unter einer bestehenden Oberleitung zurücklegen. Dies sind im Einzelnen:

1. Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig – Gifhorn-Stadt (geplant Halbstundentakt)
2. Göttingen – Kreiensen – Bad Harzburg (Göttingen – Kreiensen ist bereits elektrifiziert)
3. Hannover – Bad Harzburg (Hannover – Hildesheim ist bereits elektrifiziert)
4. Braunschweig – Uelzen (Wieren – Uelzen ist bereits elektrifiziert)

Zum Untersuchungsumfang gehört auch der Einsatz von Hybridfahrzeugen, d. h. elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, die den Fahrstrom sowohl aus einer Oberleitung als auch aus mitgeführten

Batterien beziehen können. Die Reichweite beim Batterieeinsatz wird heute mit etwa 40 km angenommen, sodass das Netz der elektrifizierten Streckenabschnitte entsprechend verdichtet werden muss.

E4.2 Stadtbahn

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 21.02.2017 das Zielnetz Stadtbahn 2030 (Beschlussvorlage 17-03594) beschlossen. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH wurde beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung durchzuführen.

Das Zielnetz umfasst folgende baulichen Erweiterungen des Stadtbahnnetzes und soll stufenweise in der Laufzeit der NVP 2020 und 2025 umgesetzt werden:

Stufe 1

- Verlängerung nach Volkmarode-Nord
- Verlängerung nach Rautheim

Stufe 2

- Neubau der Campusbahn
- Neubau der Trasse Salzdahlumer Straße/Heidberg

Stufe 3

- Neubau der Trasse Lehndorf/Kanzlerfeld
- Neubau westlichen Innenstadtstrecke

Nach der Stufe 2 soll eine Neuordnung der Linienkonzeption als Zwischenzustand und nach Umsetzung der Stufe 3 eine Neuordnung der Linienkonzeption auf das Zielnetz 2030 erfolgen.

Um die Attraktivität der Stadtbahn unter den Gesichtspunkten Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Verlässlichkeit zu steigern, sind Maßnahmen zur Beschleunigung durch die Anlage unabhängiger Bahnkörper und eine Beeinflussung der Lichtsignalanlagen (LSA) vorzusehen. Dabei sollte entsprechend dem Stand der Technik auf dynamische LSA-Steuerungen zurückgegriffen werden, um ein Maximum der Knotenleistungsfähigkeit einerseits und maximale ÖPNV-Beschleunigung andererseits erreichen zu können.

E4.3 Bus

Um die Attraktivität des ÖSPV insbesondere in den Städten unter den Gesichtspunkten Pünktlichkeit und Schnelligkeit zu steigern, sind weitere Maßnahmen zur Busbeschleunigung vorzusehen. Die Anforderungen an eine streckenhafte Infrastruktur für den Busverkehr sind nach inner- und außerörtlichen Bereichen zu differenzieren, weil die umfeldbedingten Wechselwirkungen mit den übrigen Verkehrsteilnehmern und die daraus erwachsenden Beeinträchtigungen unterschiedliche Lösungsansätze erfordern.

Außerorts bzw. im ländlichen Bereich ist in den meisten Fällen die „freie Fahrt" für die Busse möglich. Behinderungen und daraus resultierende Verspätungen stellen eine Ausnahme dar, sodass in der Regel kein Handlungsbedarf gegeben ist. Im Umfeld von Ballungszentren und gewerblichen bzw. industriellen Standorten führen jedoch insbesondere zu den Hauptverkehrs- und Schichtwechselzeiten die vom MIV stark belasteten Straßen zu großen Beeinträchtigungen durch Staus auf der Strecke und häufiger noch an den Knotenpunkten. Die Attraktivität des Verkehrssystems Bus wird hierdurch gemindert. An stauträchtigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten ist deshalb zu prüfen, ob durch Bussonderfahrstreifen, bedarfsgerechte Eingriffe in die Signalsteuerungen sowie bauliche oder betriebliche Änderungen an den Knotenpunkten Verlustzeiten reduziert oder ganz vermieden werden können.

Im städtischen Umfeld sind die störenden Einflüsse auf den Busverkehr ungleich größer. Gleichwohl steht hier auch ein umfangreicheres Instrumentarium zur Abhilfe zur Verfügung. Bussonderfahrstreifen, die Mitnutzung des Gleisbereichs (in der Stadt Braunschweig) zur Stauumfahrung und auch die Anlage von Haltestellenkaps sind bereits realisierte Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, deren Umsetzung auch an anderen belasteten Abschnitten zu prüfen ist. Verkehrsbehördliche Maßnahmen können ebenfalls dazu beitragen, Behinderungen zu vermeiden (z. B. durch Park-/Halteverbote oder Abbiegerestriktionen). Die im bundespolitischen Raum diskutierte Option, Bussonderfahrstreifen für Elektrofahrzeuge freizugeben, wird nicht unterstützt. Bussonderspuren sollen nicht durch E-Fahrzeuge des Individualverkehrs genutzt werden.

Große Potenziale zur Verlustzeitenreduzierung sind auch durch Eingriffe in die Signaltechnik gegeben. Sofern noch Festzeitsteuerungen und einfache verkehrsabhängige Schaltungen zum Einsatz kommen, sind diese mit Blick auf möglicherweise geänderte Verkehrsbelastungen zu überprüfen und ggf. anzupassen. Der größte Nutzen liegt in der direkten, fahrzeugseitigen Signalbeeinflussung, weil hierdurch bedarfsgerechte Ampelphasen geschaltet werden können. Entsprechend dem Stand der Technik soll auf dynamische LSA-Steuerungen zurückgegriffen werden, um ein Maximum der Knotenleistungsfähigkeit einerseits und maximale ÖPNV-Beschleunigung andererseits erreichen zu können.

Grundsätzlich sind zur planmäßigen Durchführung der Buslinienfahrten und der differenzierten Bedienungsweisen die genutzten Straßen von den Straßenbaulastträgern in einem ordnungsmäßigen Zustand zu erhalten. Bei Neu- und Umbauten von Straßen und Knotenpunkten (auch Kreisverkehrsplätzen) sind die Belange des ÖPNV angemessen zu berücksichtigen.

In der Stadt Wolfsburg und im Stadt-Umland-Verkehr der Stadt sollen, um den Busverkehr auch zu den Hauptverkehrszeiten attraktiver zu gestalten, Maßnahmen zur Busbeschleunigung geprüft und umgesetzt werden. Dadurch werden die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des Busverkehrs deutlich gesteigert und er wird zu einer echten Alternative gegenüber der Nutzung des eigenen Pkw. Maßnahmen zur Busbeschleunigung betreffen u. a. Einrichtung von unabhängigen ÖPNV-Trassen/Busfahrstreifen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA), Einrichtung von Kaphaltestellen sowie moderne Steuerungstechnik und Störanalysen.

Durch die Einrichtung eines Qualitätsschnellbussystems würde das ÖPNV-Angebot in der Stadt Wolfsburg einen deutlichen Qualitätssprung erfahren. Durch vom IV unabhängige Trassen werden die Reisezeiten kürzer, das Angebot attraktiver und verlässlicher. Die Planungen für ein Qualitätsschnellbussystem sind, aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungen, fortzuführen und zu optimieren. Sie sollen die Grundlage für Förderanträge bilden.

E5 Zugangsstellen

Die Zugangsstellen sind der Ort, an dem die Kunden zuerst das System ÖPNV erleben. Verkehrsstationen (Bahnhöfe, Haltepunkte) und Haltestellen sind gewissermaßen die Visitenkarten des Systems und müssen deshalb entsprechend einladend und attraktiv positioniert und ausgestaltet sein. Die Ansprüche der Fahrgäste an Komfort, Sauberkeit und Sicherheit sind ebenso zu berücksichtigen wie die Anforderungen, die sich z. B. aus dem demografischen Wandel, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen oder den zunehmenden digitalen Informationsmöglichkeiten ergeben. In Einzelfällen kann es z. B. angezeigt sein, seniorengerechte Sitzmöbel vorzusehen. Auch sind die schriftlichen Informationen bzgl. Lesbarkeit (Schriftgrößen und -typen) und Verständlichkeit (Farbwahl, Informationsgehalt) zu überprüfen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Zugangsstellen wichtige Funktionen bei der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten zu erfüllen haben, die bei der Planung individuell zu prüfen und zu berücksichtigen sind. Durch die Stärkung von Bike+Ride (B+R) und Park+Ride (P+R) sowie durch einfache Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖPNV kann es gelingen, den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu stärken.

Weitere Anreize können gegeben werden, wenn stärker frequentierte Zugangsstellen zu Mobilitätsstationen entwickelt werden. Diese bieten nicht nur Informationsmöglichkeiten und Ticketver-

kauf, sondern ermöglichen im Zusammenspiel mit Fahrrad- und Kfz-Verleih eine multimodale Verknüpfung aller Verkehrsarten. Zusätzlich ist bei entsprechendem Umfeld eine Ergänzung um weitere Dienstleistungs- oder Verkaufseinrichtungen möglich.

Durch das Land Niedersachsen soll eine landesweite Plattform eingerichtet werden, in der alle Haltestelleninformationen abrufbar sind. Wichtig ist die Aufnahme der Infrastrukturausstattung der Haltestellen insbesondere für die Dokumentation über den Stand des barrierefreien Ausbaus. Die Erhebung der Daten liegt im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger, somit beim Regionalverband.

Im Gebiet des Regionalverbandes existieren ca. 4.000 Bus- / Straßenbahnhaltestellen mit insgesamt ca. 7.250 Masten sowie 47 SPNV-Stationen. Der Aufbau eines datenbankbasierten Katasters aller im Verbandsgebiet befindlichen Zugangsstellen zum ÖPNV und SPNV (Bus, Straßenbahn, SPNV-Stationen) bezweckt die Analyse und Publizierung von Zugangsstellendaten. Es dient als Grundlage für die Planung des u. a. im Personenbeförderungsgesetz geforderten barrierefreien Ausbaus des ÖPNV und soll eine aufwandsarme Prioritätenreihung der erforderlichen Umbaumaßnahmen auf Seiten der zuständigen Straßenbaulastträger ermöglichen.

Derzeit wird im Rahmen des Projektes DELFIplus ein deutschlandweites zentrales Haltestellenverzeichnis aufgebaut, in welches die Stammdaten einer Haltestelle aufgenommen werden. Hierüber wird eine eindeutige Identifizierung von Haltestellen und deren Masten sichergestellt. Die deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID (DHID) ist die Basis für den Datenaustausch zwischen unterschiedlichen EDV-Systemen. Grundsatz der DHID ist, dass jede Kennung nur einmal vergeben und niemals verändert wird. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der VDV-Schrift 432.

Die gewonnenen Informationen können dann perspektivisch über unterschiedliche Informationskanäle offen zur Verfügung gestellt und z. B. für Auskunftssysteme genutzt werden. Perspektivisch können die erhobenen Informationen den Fahrgästen z. B. auch über die elektronische Fahrplanauskunft zur Verfügung stehen. Die Daten werden dem Verkehrsverbund Region Braunschweig bei Bedarf zur Verfügung gestellt.

E5.1 Verkehrsstationen

Der Begriff „Verkehrsstationen" beschreibt ausschließlich Verkehrsanlagen, die dem Zugang der Reisenden zu Zügen öffentlicher Eisenbahnen dienen. Haltestellen für Busse und Stadtbahnen gehören folglich nicht dazu. Eine Verkehrsstation umfasst die Bahnsteiganlagen einschließlich Ausstattung, die Bahnsteigzugänge, Zuwegungen von öffentlichen Wegen (auch, wenn diese auf kommunalen Grundstücken liegen) und Empfangsgebäude, soweit sich diese im Eigentum eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens befinden.

Die Abgrenzung der Verkehrsstation zum Umfeld der Verkehrsstation liegt entweder an der Grundstücksgrenze der DB oder am Übergang öffentlicher (kommunaler) Verkehrsflächen zu den Bahnsteigzugängen.

Im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig werden alle Verkehrsstationen durch die DB Station&Service AG betrieben, die i. d. R. auch Eigentümer der Anlagen und Grundstücke ist. Die Gestaltung und Ausstattung der Stationen erfolgt ausschließlich nach den Richtlinien der DB Station&Service AG. Das gilt sowohl für die technische Gestaltung, als auch für den durch die Fördermittelgeber bewilligten Umfang der Finanzierung. Maßnahmen und Gestaltungen, die über das in den vorgenannten Richtlinien festgelegte Maß hinausgehen, können nur umgesetzt werden, wenn sie durch den Besteller finanziert sind.

Im Verbandsgebiet werden derzeit 47 Verkehrsstationen betrieben. Die Neuanlage (Reaktivierung) von 6 weiteren Verkehrsstationen wird derzeit untersucht bzw. geplant. Ende 2018 sind mit 5 Ausnahmen alle Verkehrsstationen entweder bereits modernisiert oder in einem Förderprogramm zur Modernisierung aufgenommen (siehe hierzu Kapitel Finanzierung). Für die 5 Ausnahmen ist der Abschluss von Einzelvereinbarungen zur Finanzierung vorgesehen.

Einzelheiten zur Ausstattung und zur Zugänglichkeit der vorhandenen Verkehrsstationen sind in den Tabellen E5.1/2 und E5.1/3 zusammengefasst.

Alle Verkehrsstationen sind an den Bahnsteigen mit Reisendeninformationen ausgerüstet. Die großen Stationen verfügen über die sog. Fahrgastinformationsanzeiger (FIA). Diese zeigen den zeitlich nächsten Zug mit Wagenreihung und betrieblichen Hinweisen (Gleiswechsel, Verspätung) sowie die Folgezüge an. Die Bahnsteige der übrigen Stationen sind mit Digitalen Stationsanzeigern (DSA) ausgestattet. Diese zeigen im Regelfall die Uhrzeit an. Außerdem können betriebliche Veränderungen als Laufschrift dargestellt werden. Auch allgemeine Hinweise (z. B. ein Hinweis auf das Rauchverbot an Bahnhöfen) werden hin und wieder über die DSA kommuniziert.

Tabelle E5.1/1: Austattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
Bad Harzburg	3	55	55	175	170	1 FKA in Bahnhofshalle Rosenthal Tickets&More (Personenbedienter Verkauf)	DSA	DSA plus ZIM	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang	ja	Servicestore	nein	nein
	4	55	55	175	170								
	5	55	55	175	170				Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang				
	6	55	55	175	170								
Baddeckenstedt	1	55	55	187	190	1 FKA an Bahnsteigzugang Agentur in Bf-Nähe	DSA	DSAplus	1 Wetterschutzhaus	nein	nein	nein	nein
	3	55	55	186	190								
Börßum	1	55	55	120	140	1 FKA an Bahnsteigzugang	DSA	DSAplus	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang	nein	nein	nein	nein
	2	55	55	120	140								
Braunschweig Hbf	1	55	55	291	140	4 FKA vor dem Empfangsgebäude, 8 FKA in der Empfangshalle, 6 FKA im Personentunnel Personenbedienter	FIA Übersichtstafel im EG	FIA Übersichtstafel im EG	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wetterschutzhaus	ja	ja	ja	ja
	2	55	55	353	280								
	3	55	55	358	280				Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wetterschutzhaus				
	4	55	55	345	280								

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
	5	76	76	409	410	Verkauf im Reise-zentrum			Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wet-terschutzhaus				
	6	76	76	401	410								
	7	76	76	403	410				Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang und Wet-terschutzhaus				
	8	76	76	362	410								
Braunschweig-Gliesmarode	2	38	55	99	140	1 FKA in Zugangs-bereich	DSA	DSAplus	2 Wetterschutzhäu-ser	nein	nein	nein	nein
	3	38	55	113	140								
Braunschweig-Bienrode*					140			DSAplus ZIM					
Braunschweig-West*	1		76		225			DSAplus ZIM					
	2		76		225								
	3		76		225								
BS Leiferde Ost/West*			55		140 Option 170			DSAplus ZIM					

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
			55		140 Option 170								
			55		140 Option 170								
			55		140 Option 170								
Calberlah	1	76	76	164	132	1 FKA am Zugang zu den Bahnsteigen	DSA	DSAplus	in Bearbeitung	nein	nein	nein	nein
	2	76	76	165	164								
Dettum	1	38	55	95	140	1 FKA am Zugang zum Bahnsteig	DSA	DSAplus	Ja	nein	nein	nein	nein
Frellstedt	1	38	76	156	140	1 FKA am Zugang zu den Bahnsteigen	DSA	DSAplus	Ja	nein	nein	nein	nein
	2	20	76	192	140								
Gifhorn	4	76	76	161		enno Servicecenter und 2 FKA	DSA	DSAplus ZIM		nein	nein	nein	Ja
	1	76	76	165									

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
	2	76	76	165					Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang				
	3	76	76	156	162								
	5	76	55	156	162								
Isenbüttel*	1		55		140			DSAplus					
Gifhorn-Stadt	1	55	55	147	140	1 FKA	DSA	DSAplus ZIM	ja	evtl. geplant	nein	nein	nein
	2	55	55	110	140								
Goslar	1	55	55	151	154	2 FKA und personenbedienter Verkauf im Reisezentrum	FIA	FIA ZIM	Bahnsteigdächer und Sitzgruppen mit Windfang	ja	ja	ja	ja
	2	55	55	188	170								
	3	55	55	161	165								
	4	55	55	228	170								
	5	55	55	228	170								
Helmstedt	1	76	76	275	280	3 FKA und Reisezentrum	FIA	FIA ZIM		ja	ja	nein	ja
	4	76	76	136	80								

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
	2	76	76	275	280				Bahnsteigdächer und Sitzgruppen mit Windfang				
	5	76	76	136	140								
Knesebeck	1	20	55	140	140	1 FKA	DSA	DSAplus	Wetterschutzhaus	nein	nein	nein	nein
	2	38	55	100	140								
Königslutter	1	76	76	155	215	1 FKA und Video-reisezentrum	DSA	DSAplus ZIM	ja	nein, teilweise, da Videoreisezentrum	nein	nein	nein
	2	76	76	155	140								
	3	76	76	155	140								
Langelsheim	1	38	55	140	140	1 FKA	DSA	DSAplus	Bahnsteigdach	nein	nein	nein	nein
	2	38	55	140	140				ja				
Leiferde (b. Gifhorn)	2	76	76	160	160	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	1	76	76	160	160								
Lengede-Broistedt	1	38	76	160	160	2 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	2	38	76	160	160				nein				

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
Meine	1	22	55	98	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Meinersen	3	38	76	150	160	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	4	38	76	150	160								
Münchehof	2	38	55	90	90	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Neudorf-Platen-dorf	2	38		98	140	1 FKA	DSA		ja	nein	nein	nein	nein
Oker	1	55	55	180	170	1 FKA	DSA	DSAplus ZIM	ja	nein	nein	nein	nein
	2	55	55	180	170								
	3	55	55	180	170								
Peine	1	76	76	345	280		DSA	DSAplus ZIM	Bahnsteigdach + 1 WSH	ja	ja	ja	Ja

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
	2	76	76	348	280	2 x personenbedienter Verkauf, 3 FKA		Anzeigetafel im EG	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang + 1 WSH				
Rötgesbüttel	1	38	55	98	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Salzgitter Bad	1	55	55	115	115	1 FKA + personenbedienter Verkauf	DSA	DSAplus		ja	ja	nein	nein
	2	55	55	115	110								
Salzgitter-Immendorf	1	38	55	60	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Salzgitter-Lebenstedt	1	38	55	60	140	1 FKA und personenbedienter Verkauf (KVG-Mobilitätszentrale)	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Salzgitter-Ringelheim	1	55	55	180	180	1 FKA	DSA	DSAplus ZIM	ja	nein	nein	nein	nein
	2	55	55	180	180								

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
	6	55	55	140	140								
	7	55	55	140	100								
Salzgitter-Thiede	1	38	55	60	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	2	38	55	60	140								
Salzgitter-Watenstedt	1	26	55		140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Schandelah	2	76	76	140	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	3	76	76	140	140								
Schladen	1	55	55	140	120	2 FKA + 1 Videoreisezentrum	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	2	55	55	140	120								
Schönewörde	1	38	55	95	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
Schöppenstedt	1	55	55	60	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Seesen	1	55	55	90	90	1 FKA + personen-bedienter Verkauf im Bahnhof	DSA	DSAplus ZIM	ja	ja	ja	nein	ja
	2	55	55	90	90								
	4	55	55	90	90								
Triangel	1	30	55	100	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Vechelde	1	76	76	210	210	2 FKA	DSA	DSAplus	ja, 2 Stück	nein	nein	nein	nein
	2	76	76	210	210				ja, 2 Stück				
Vienenburg	1	55	55	120	120	2 FKA + 1 Videorei-sezentrum	DSA	DSAplus ZIM	ja	nein	nein	nein	nein
	2	55	55	120	120								
	3	55	55	161	161								
Vöhrum	1	76	76	210	210	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
	2	76	76	210	210								
Vorhop	1	38	55	100	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
Wahrenholz	1	38	55	100	140	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	2	38	55	100	140								
Weddel	1	76	76	140	160	1 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	2	76	76	140	160								
Wittingen	1	55	55	133	140	1 FKA	DSA	DSAplus ZIM	nein	nein	nein	nein	nein
	2	55	55	95	140								
Wolfenbüttel	1	55	55	110	115	2 FKA + personen-bedienter Verkauf in DB Agentur am Bahnhof	DSA	DSAplus ZIM	Bahnsteigdach Sitz-gruppen mit Wind-fang 2 WSH	nein	nein	nein	nein
	2	55	55	110	115								
Wolfenbüttel-Wendessen*			55		140 Option 170			DSAplus					

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
			55										
Wolfsburg Hbf	8	76	76	135		8 FKA + personenbedienter Verkauf im Reisezentrum	FIA Übersichtstafel im EG	FIA Übersichtstafel im EG	WSH	ja	ja	ja	ja
	4	76	76	415					Bahnsteigdach, Warteraum + Sitzgruppe mit Windfang				
	5	76	76	415									
	1	76	76	415					Bahnsteigdach, Warteraum + Sitzgruppe mit Windfang				
	3	76	76	415									
	9	55	55						2 WSH				
Wolfsburg-Fallersleben	1	76	76	160	132	2 FKA	DSA	DSAplus ZIM	ja	nein	nein	nein	nein
	3	76	76	160	132								
	2	76	76	160	165								
	4	76	76	160	165								
Wolfsburg "Heinrich-Nordhoff-Straße"*			76		160			DSAplus					

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
		Ist	Soll	Ist	Soll		Ist	Soll					
Woltwiesche	2	76	76	156	160	2 FKA	DSA	DSAplus	ja	nein	nein	nein	nein
	1	38	76	297	160				ja				

Grün	IST-Zustand = SOLL-Zustand
Rot	Modernisierung in der Planungsphase
Blau	Planung der Modernisierung in Vorbereitung
Schwarz	Keine Modernisierung in Planung
*	Neue Verkehrsstationen

Tabelle E5.1/2: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
Bad Harzburg	3	Treppe, Aufzug, Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	NiaZ3	14	12	ja	ja
	4									
	5									
	6									
Baddeckenstedt	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	NN	25	53	nein	ja
	3	Rampe								
Börßum	1	Aufzug	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	in Planung	41	nein	ja
	2	Aufzug								
Braunschweig Hbf	1	Aufzug	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	NiaZ3 1. BA	360	890	ja	ja
	2									
	3	Aufzug	ja							
	4									
	5	Aufzug	ja			NiaZ3 2. BA				
	6									
	7	Aufzug	ja							

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
	8									
Braunschweig-Glies-marode	2 3	Rampe	Ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	NiaZ3	nein	nein	nein	ja
Braunschweig-Bien-rode*				in Bearbeitung	in Bearbeitung					
Braunschweig-West*	1 2 3			in Bearbeitung	in Bearbeitung	Stations-offensive				
BS Leiferde Ost/West*		Rampe Rampe Rampe Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung	Stations-offensive				
Calberlah	1	Rampe	Ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		18	16	nein	ja
	2	Rampe	Ja							
Dettum	1	Rampe	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung		10	22	nein	ja
Frellstedt	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung		30	0	nein	nein

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
	2	RÜ	nein							
Gifhorn	4	Aufzug		in Bearbeitung	in Bearbeitung		60	100	ja	ja
	1	Aufzug								
	2									
	3	Aufzug				NiaZ3				
	5									
Isenbüttel*	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung	Stationsoffen-sive				
Gifhorn-Stadt	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	NiaZ3	66	28	ja	ja
	2	Rampe	ja							
Goslar	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		128	120	ja	ja
	2	Aufzug	ja							
	3									
	4	Aufzug	ja							
	5									
Helmstedt	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		85	112	ja	ja

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
	4									
	2	Aufzug	ja							
	5									
Knesebeck	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	in Planung	14	nein	nein
	2	nein	nein							
Königslutter	1			in Bearbeitung	in Bearbeitung		30	51	ja	ja
	2									
	3									
Langelsheim	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	21	16	nein	ja
	2	Treppe	nein							
Leiferde (b. Gifhorn)	2	Rampe	Ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		36	80	nein	ja
	1	Rampe	Ja							
Lengede-Broistedt	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	100	66	nein	ja
	2	Rampe								
Meine	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	8	49	nein	ja
Meinersen	3			in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	224	52	nein	ja

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
	4									
Münchehof	2	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung	RBK			nein	ja
Neudorf-Platendorf	2	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung			4	nein	nein
Oker	1	Aufzug	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	Niaz3	in Bearbeitung	in Bearbeitung	nein	ja
	2	Aufzug	ja							
	3	Aufzug	ja							
Peine	1	Aufzug	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		52	340	ja	ja
	2	Aufzug	ja							
Rötgesbüttel	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung	DB Netz		8	nein	nein
Salzgitter Bad	1	Rampe	Ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		39	10	ja	ja
	2	Rampe	Ja							
Salzgitter-Immendorf	1	Rampe	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung		0	0	nein	nein
Salzgitter-Lebenstedt	1	Rampe	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung		87	0	ja	ja
Salzgitter-Ringelheim	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		107	107	nein	ja
	2	Rampe	ja							
	6	Rampe	ja							

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
	7	Rampe	ja							
Salzgitter-Thiede	1	Treppe	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung	Stations-offensive			nein	ja
	2	Treppe	nein							
Salzgitter-Wa-tenstedt	1		in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung		6	0	nein	nein
Schandelah	2		in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung	NiaZ 3 (Auf-züge) Bahnsteig-verlängerung	12	21	nein	ja
	3									
Schladen	1	Rampe	Ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		46	108	nein	ja
	2	Rampe	Ja							
Schönewörde	1	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung		in Planung		nein	nein
Schöppenstedt	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		20	42	nein	ja
Seesen	1	Aufzug	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		74	24	ja	ja
	2	Aufzug	ja							
	4	Aufzug	ja							
Triangel	1	Rampe	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung	RBK	in Planung	6	nein	ja
Vechelde	1	Rampe	Ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		221	120	nein	ja

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
	2	Rampe	Ja							
Vienenburg	1	Rampe	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung		53	29	ja	ja
	2	Aufzug								
	3	Aufzug								
Vöhrum	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		89	144	nein	ja
	2	Rampe	ja							
Vorhop	1	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung		0	34	nein	nein
Wahrenholz	1	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	in Planung	in Planung	nein	ja
	2	nein								
Weddel	1	nein	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung	barrierefreier Zugang	17	64	nein	ja
	2	nein								
Wittingen	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung			15	nein	ja
	2	Rampe	ja							
Wolfenbüttel	1	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		50	110	ja	ja
	2	Rampe	ja							
Wolfenbüttel-Wend-essen*			in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung					

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteig-zugang	Barrierefreier Bahnsteigzu-gang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich	Umbaupro-gramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen) Erweite-rung geplant?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, ab-schließbar) Erweite-rung geplant?	Taxistand	Netzknoten
Wolfsburg Hbf	8	Rampe	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		200	300	ja	ja
	4	Aufzug	ja							
	5	Aufzug	ja							
	1	Aufzug	ja							
	3	Aufzug	ja							
	9	Rampe	ja							
Wolfsburg-Fallersle-ben	1	Aufzug	ja	in Bearbeitung	in Bearbeitung		40	28	nein	ja
	3	Aufzug	ja							
	2	Aufzug	ja							
	4	Aufzug	ja							
Wolfsburg "Heinrich-Nordhoff-Straße"*				in Bearbeitung	in Bearbeitung	Stations-offensive				
Woltwiesche	2	Rampe	in Bearbeitung	in Bearbeitung	in Bearbeitung	ZIP	40	42	nein	ja
	1									

Grün	IST-Zustand = SOLL-Zustand
Rot	Modernisierung in der Planungsphase
Blau	Planung der Modernisierung in Vorbereitung
Schwarz	Keine Modernisierung in Planung
*	Neue Verkehrsstationen

Künftig sollen einzelne Stationen mit Zuginformationsmonitoren (ZIM) ausgestattet werden. Die ZIM werden im Zugangsbereich der Stationen aufgestellt und ergänzen FIA und DSA. Sie dienen dem Reisenden zur Orientierung und zeigen die nächsten Züge mit Gleisangabe, Wagenreihung und betrieblichen Hinweisen an. Die ZIM werden von der DB Station&Service AG betrieben und sind vollständig durch den Regionalverband finanziert. Darüber hinaus plant die DB Station&Service AG die DSA durch die Nachfolgegeneration DSAplus abzulösen. Die DSAplus werden wie die DSA am Bahnsteig aufgestellt und können zusätzliche Informationen (Folgezüge, betriebliche Änderungen) anzeigen.

Alle Verkehrsstationen verfügen über eine Beschallung, die für Ansagen zu Verspätungen, Zugdurchfahrten, u. Ä. genutzt wird.

Tabelle E5.1/3: Übersicht Fahrgastinformationen

Fahrgastinformationsanzeige (FIA) **Quelle: Deutsche Bahn AG, Foto: Kai Michael Neuhold**	**Abbildung E5.1/1: Fahrgastinformationsanzeige (FIA)** 
Digitaler Stationsanzeiger (DSA) **Foto: Deutsche Bahn AG**	**Abbildung E5.1/2: Digitaler Stationsanzeiger (DSA)** 

Digitaler Stationsanzeiger (DSAplus) **Foto: Deutsche Bahn AG**	**Abbildung E5.1/3: Digitaler Stationsanzeiger (DSAplus)** 
Zuginformationsmonitor (ZIM) **Foto: Deutsche Bahn AG**	**Abbildung E5.1/4: Zuginformationsmonitor (ZIM)** 

Stationsrahmenpläne

Eine Gegenüberstellung der Bedeutung und der Funktion, die Bahnhöfe früher hatten bzw. heutzutage haben, zeigt, dass hier große Veränderungen eingetreten sind. Während sie einstmals z. B. als „Tor in die Stadt" und als zentrales Element im städtischen Leben verstanden und die Empfangsgebäude repräsentativ gestaltet wurden, ist der heutige Zweck auf die „Verknüpfungsfunktion" reduziert. Empfangsgebäude werden kaum noch vorgehalten, die öffentlichen Flächen sind überwiegend für verkehrliche Zwecke wie P+R und Busverkehr reserviert, Wartezeiten können häufig nur auf den Bahnsteigen verbracht werden. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Aufenthaltsqualität an und im Umfeld von Bahnhöfen gesunken ist und gestalterische Aspekte kaum noch Bedeutung haben.

Mit der im Jahr 2018 begonnenen Erarbeitung von „Stationsrahmenplänen" hat der Regionalverband ein Projekt initiiert, mit dem an ausgewählten Standorten unter Federführung eines Fachbüros und unter Einbindung von lokalen Akteuren modellhafte Vorschläge für eine Neugestaltung und Aufwertung von Bahnhofsumfeldern und einzelnen Empfangsgebäuden entwickelt werden sollen.

Insbesondere sollen die Aufenthaltsqualität, die Funktionalität und die Gestaltung der öffentlichen Flächen gesteigert werden. Die hierbei erarbeiteten Vorschläge sollen nicht nur vor Ort neue Impulse setzen, sondern können auch als Beispiele für andere Standorte dienen.

Mit dem Ziel, unterschiedliche Fragestellungen bearbeiten zu können sowie unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten mit anderen Vorhaben wurden folgende Standorte ausgewählt:

- Baddeckenstedt
- Gifhorn
- Gifhorn-Stadt
- Goslar
- Helmstedt
- Peine
- Langelsheim
- Oker
- Salzgitter-Bad
- Seesen
- Vöhrum

Während z. B. in Salzgitter-Bad, Oker und Baddeckenstedt die Anknüpfung an den Busverkehr im Mittelpunkt steht, stehen u. a. in Seesen und in Goslar städtebauliche Aspekte im Vordergrund, für Gifhorn und Peine werden vor allem Vorschläge zur Entwicklung von ungenutzten Flächen erwartet. In Helmstedt und Gifhorn-Stadt konzentriert sich die Bearbeitung auf die Nachnutzung der ehemaligen Empfangsgebäude.

Mobilitätsstationen

Die großen Haltepunkte des SPNV, aber auch des ÖPNV, sind strategische Verknüpfungspunkte zum weiterführenden lokalen Verkehrsangebot inkl. der flexiblen Bedienung. Die Haltepunkte sollen sich daher je nach verkehrlicher Bedeutung und funktionalen Anforderungen zu unterschiedlich ausgestalteten Anlaufstellen für den Übergang in die multimodale Flächenbedienung entwickeln.

Hintergrund für die Einrichtung von Mobilitätsstationen im Großraum Braunschweig sind u. a. in geänderten Mustern bei der Verkehrsmittelwahl („Nutzen statt Besitzen"; Renaissance des Fahrrades; Flexibilisierung + Individualisierung; Verringerung Pkw-Besitz in der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre) sowie in einem zunehmenden gesellschaftlichen Problembewusstsein für die Belange der Umwelt bzw. des Klimas infolge des MIV zu sehen. Durch die Entwicklung neuer Verknüpfungs-

punkte, mit denen die Bürgerinnen und Bürger im Alltag bestimmte Mobilitätsangebote miteinander kombinieren und technische Barrieren, wie sie heute an vielen Umsteigepunkten bestehen, beseitigt werden, kann die kombinierte Nutzung des Umweltverbundes deutlich vereinfacht werden.

Ziel für den Regionalverband ist es daher, entsprechende Einrichtungen zu entwickeln, wobei aus Wiedererkennungsgründen eine möglichst einheitliche Ausstattung für alle Zugangsstellen gemeinsam mit den Kommunen realisiert werden soll. Die potenziellen Standorte für eine Mobilitätsstation sollen je nach verkehrlicher Bedeutung und funktionalen Anforderungen geclustert werden.

Als Marke mit spezifischen Ausstattungs- und Funktionsmerkmalen sollen „Sternpunkte" etabliert werden (i. S. v. Mobilitätsstationen). Sternpunkte sind die Start- bzw. Endpunkte und oder als Verknüpfungspunkte auf intermodalen Wegeketten. Sie sollen auf möglichst einfache Weise die räumliche Bündelung verschiedener nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel der Förderung multimodaler und intermodaler Mobilität ermöglichen. Zu beachten ist, dass Sternpunkte kein eigenes Mobilitätsangebot darstellen, sondern lediglich ggf. bestehende, z. T. räumlich verteilte Angebote bündeln. Es ist vorgesehen, eine Kategorisierung, d. h. Art und Anzahl der zu verknüpfenden Mobilitätsformen an den Sternpunkten, vorzunehmen, die sich an den örtlichen Gegebenheiten und der Nachfrage bzw. dem Entwicklungspotential orientiert. en und Zielvorstellungen orientieren.

Hauptmotiv der Einrichtung von Sternpunkten im Großraum Braunschweig ist die Ermöglichung bzw. Stärkung der Mobilität ohne eigenen Pkw. An einem Sternpunkt sollen hierzu mindestens zwei verschiedene Verkehrsarten miteinander verknüpft werden, bspw. eine ÖPNV-Haltestelle mit einem B+R-Stellplatz. Die Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und geeigneter Infrastruktur für Fahrradmobilität (B+R, besonders Fahrradabstellanlagen) und P+R unter der Einbindung von Sharing-Angeboten soll verbessert werden. Um die Komplexität der Nutzung der Sternpunkte möglichst gering zu halten bzw. Barrieren abzubauen, ist im Sinne einer „seamless mobility" (schwellenlose Mobilität) die verkehrsträgerübergreifende Nutzung von Angeboten über eine Mobilitätskarte bzw. über die VRB-App zu integrieren.

E5.2 Stadtbahnhaltestellen

Stadtbahnhaltestellen gibt es nur in der Stadt Braunschweig. Sie werden grundsätzlich entsprechend der folgenden Vorgaben erstellt:

- Niederflurgerechte Gestaltung
- Befestigte Oberfläche (Pflaster, Asphalt oder Beton)
- Barrierefreier Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen

- Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation (gemäß VRB-Projekt „Echtzeit") in Abhängigkeit von den Einsteigerzahlen
- Haltestellenschild
- Fahrplanaushang
- Informationsflächen (für Tarifübersicht, Liniennetz- und Umgebungsplan)
- Abfallbehälter
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz

Mit Stand 01.01.2020 gibt es im Stadtgebiet 82 Stadtbahnhaltestellen mit 173 Bahnsteigen von denen nur die Haltestellen Helmstedter Straße und Grenzweg noch nicht niederflurgerecht hergerichtet sind. Die vollständige Barrierefreiheit aller Stadtbahnhaltestellen wird im Zuge der Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzeptes realisiert.

Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbaukonzept der Stadt Braunschweig kommt es zukünftig zum Neubau von Haltestellen.

Die Stadtbahnhaltestellen wurden in der Vergangenheit mit einer Bordhöhe von 20 cm über Schienenoberkante gebaut. Diese Bordhöhe ist noch nicht bestmöglich auf die Einstiegshöhe der niederflurigen Stadtbahnfahrzeuge abgestimmt, sodass sukzessiv Stadtbahnhaltestellen umgebaut werden und mit einer Bordhöhe von 24 cm ausgestattet werden. Damit wird die barrierefreie Zugänglichkeit weiter optimiert.

Die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH berücksichtigen bei ihren Planungen bereits die Integration von visuellen, akustischen und taktilen Elementen. Eine Erweiterung bzw. Modernisierung der bestehenden Haltestellen mit dem Ziel, verbesserte Zugangs- und Informationsmöglichkeiten für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen zu erzielen, ist entsprechend der technischen Entwicklung und unter Berücksichtigung des zu entwickelnden Konzepts voranzutreiben.

E5.3 Bushaltestellen

Typischerweise wird hier unter „Zugangsstelle" die Kombination einer Ein- und Ausstiegshaltestelle bzw. einer Abfahrts- und einer Ankunftshaltestelle verstanden. Eine synonyme Bezeichnung hierfür ist „Haltestellenpaar". Es fallen aber auch Busbahnhöfe und Haltestellen, die linienhaft oder nur an einer Fahrbahnseite eingerichtet sind, darunter.

Grundsätzlich ist anzustreben, jede Zugangsstelle nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei auszubauen. Durch die gesetzlichen Regelungen sind keine Fristen für die Realisierung durch die Straßenbaulastträger vorgegeben, zumal ergänzend anerkannt werden muss, dass hinsichtlich der Finanzierbarkeit und der erforderlichen Kapazitäten für Planung und Umsetzung ein barrierefreier Umbau der Zugangsstellen nur über einen längeren, über den 01. Januar 2022 hinausgehenden Zeitraum erfolgen kann.

Auch wenn bis zum 01. Januar 2022 keine Realisierung erfolgen muss, ist dieses Datum für die zuständigen Straßenbaulastträger jedoch als Stichtag zu berücksichtigen, denn bis dahin muss eine verbindliche Aussage vorliegen, in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Für die Entwicklung einer Abfolge werden im Folgenden verbindliche Kriterien für Einordnung der Vorhaben in drei Prioritätsstufen aufgeführt, ebenso werden die nach dem Personenbeförderungsgesetz möglichen Ausschlusskriterien genannt. Diese Vorgaben sind als Begründung für die Einordnung jeder einzelnen Zugangsstelle in eine Prioritätsstufe heranzuziehen.

1. Prioritätsstufe

- zentrale bzw. verkehrswichtige Zugangsstelle entsprechend der Belange Mobilitätseingeschränkter einzurichten. Als verkehrswichtig werden Zugangsstellen erachtet, die entweder eine fahrplanmäßige Verknüpfungsfunktion oder eine hohe Ein- und Aussteigeranzahl aufweisen. Zudem werden alle innerhalb einer geschlossenen Ortslage liegenden Zugangsstellen für RegioBusse als verkehrswichtig angesehen.
- Wenn innerhalb einer geschlossenen Ortslage mehr als drei Zugangsstellen vorhanden sind, muss der Anteil der barrierefreien Zugangsstellen mind. 33 % betragen.
- Alle inner- und außerörtlichen Zugangsstellen, über die zielgruppenrelevante Einrichtungen und POIs (z. B. Seniorenheime, Kindergärten, Schulen, Gesundheitseinrichtungen, Verwaltungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe und Umsteigepunkte) erreicht werden können, sind barrierefrei auszubauen.
- Der Abstand zwischen barrierefreien Zugangsstellen innerhalb einer Ortslage soll nicht mehr als 1,5 km Fahrtstrecke bzw. 1 km Luftlinie betragen.

Sollen mehrere Zugangsstellen barrierefrei gestalten werden, so ist eine linienbezogene Realisierung bevorzugt anzustreben. Eine Abstimmung mit Nachbarkommunen sollte bei gemeindeübergreifenden Linien erfolgen. Auch sollte darauf geachtet werden, dass bei einem barrierefreien Umbau einer Zugangstelle beide Richtungen möglichst zeitgleich umgebaut werden.

Im Rahmen des Projektes „Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig" sind Gestaltungsvorschläge für RegioBus-Haltestellen erarbeitet worden mit dem Ziel, dass wiederkehrende Elemente dem Marketing und dem Wiedererkennungseffekt dienen. Die Empfehlungen sollen bei der Realisierung neuer RegioBus-Haltestellen berücksichtigt werden.

2. Prioritätsstufe

- Alle weiteren innerörtlichen Zugangsstellen, sofern nicht Ausschlusskriterien oder eine Einstufung in die 3. Prioritätsstufe vorliegen

3. Prioritätsstufe

- Alle innerörtlichen Zugangsstellen, für die keine Priorität der 1. Stufe vorliegt und deren Umgestaltung einen stark überdurchschnittlichen Finanzbedarf erfordert (z. B. durch Anpassung an lokale Gegebenheiten oder die erforderliche Herstellung von Zuwegungen)

Eine Verschiebung in eine nachgeordnete Prioritätsstufe ist möglich, wenn Abhängigkeiten zu anderen Bauvorhaben (z. B. Umbau einer Ortsdurchfahrt oder relevante Hochbauprojekte) innerhalb eines 5-Jahres-Zeitraums zu erwarten sind. Der vorzeitige Umbau einer Zugangsstelle mit einer nachgeordneten Priorität kann jederzeit ohne das Vorliegen besonderer Gründe erfolgen.

Nicht barrierefrei hergestellt werden müssen:

- Alle sonstigen Außerorts-Zugangsstellen
- Alle Zugangsstellen, die aufgrund der Topographie oder ungelöster Grundstücksfragen objektiv nicht zielentsprechend umgebaut werden können (bei verkehrswichtigen Zugangsstellen ist eine Verlegung des Standortes zu prüfen)

Bei Zugangsstellen, die nicht barrierefrei umgebaut werden müssen, sollte trotzdem geprüft werden, ob durch einfache Maßnahmen eine Verbesserung erzielt werden kann. So können z. B. erhöhte Bordsteine an nahezu jeder Zugangsstelle vorgesehen werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass sämtliche Umbaumaßnahmen nicht nur Mobilitätseingeschränkten zugutekommen, sondern allen Nutzern einen komfortablen und sicheren Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Ausbaustandards

Barrierefreiheit

Bei der Planung und Realisierung von Umbaumaßnahmen sind die jeweils gültigen Regeln der Technik zu beachten, hierfür sind neben den technischen Regelwerken insbesondere die DIN-Normen

18040-3 (öffentlicher Verkehrsraum), 32975 (Kontraste im öffentlichen Raum) und 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) sowie Hinweise und Richtlinien zum barrierefreien Bauen zu nennen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass eine vollständige Berücksichtigung aller Vorgaben aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist. Im Folgenden werden deshalb die beiden Mindestanforderungen an eine barrierefreie Gestaltung zusammengefasst und erläutert.

Befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen

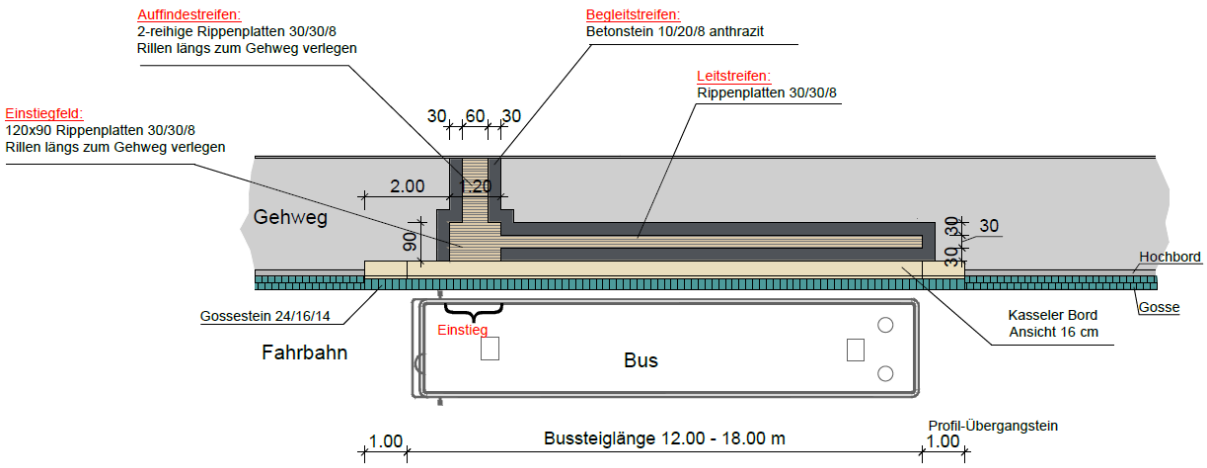
Es ist darauf zu achten, dass bei unterschiedlichen äußeren Bedingungen zwischen den Leitelementen und dem angrenzenden Pflaster dauerhaft ein ausreichender Kontrast vorhanden ist. Der hierfür nach DIN 32795 vorgegebene Wert von k ≥ 0,4 lässt sich mit Leuchtdichtenmessgeräten oder näherungsweise, z. B. auch mit Farbtafeln oder Tabellen, ermitteln. Bei einem grauen Beton- oder Natursteinpflaster, das an weiße taktile Elemente angrenzt, wird der geforderte Kontrast nicht erreicht. Sollte diese Materialkombination z. B. aus gestalterischen Gründen trotzdem gewählt werden, ist ein zusätzlicher Kontraststreifen vorzusehen.

Ferner ist gefordert, dass der Reflexionsgrad des helleren Materials bei ≥ 0,5 liegt. Hersteller können hierüber Aussagen treffen und Datenblätter zur Verfügung stellen.

Die genannten Werte sind nicht als Planungs-, sondern als Gebrauchswerte anzusehen. Die ursprünglichen Kontraste können sich z. B. durch Verschmutzungen oder bei Niederschlägen negativ verändern. Es kann deshalb ratsam sein, Materialien mit einem höheren Kontrast vorzusehen, um spätere Veränderungen ausgleichen zu können.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der taktilen Elemente gibt es bislang keine einheitliche Vorgabe, so dass zwar DIN-konforme, letztlich aber unterschiedliche Varianten realisiert worden sind. Abbildung 5.3 zeigt eine Ausführung, die im Großraum Braunschweig verbreitet ist und als Standardlösung empfohlen werden soll mit dem Ziel, ein einheitliches System zu schaffen. Die in der Abbildung dargestellte Musterhaltestelle wurde von der Stadt Gifhorn in Abstimmung mit dem dortigen Behindertenbeirat erstellt.

Abbildung E5.3: Musterhaltestelle für den Regionalverband (Quelle: Stadt Gifhorn)



Erhöhte Bordanlage an der Halteposition

Die Niederflurtechnik der Fahrzeuge ermöglicht es, die Einstiegshöhe in die Fahrzeuge zu reduzieren. Zusätzlich erlauben viele Fahrzeugmodelle das „Kneeling", bei dem die rechte Fahrzeugseite abgesenkt werden kann. Dies sorgt in Verbindung mit den erhöhten Bordsteinen für einen nahezu niveaugleichen und spaltfreien Einstieg in das Fahrzeug.

Die Bordsteine werden in verschiedenen Höhen zwischen 16 und 24 cm angeboten. Die Wahl des richtigen Maßes sollte in enger Abstimmung mit dem bzw. den jeweiligen Busunternehmen getroffen werden, um eine bestmögliche Anpassung zu gewährleisten.

Die Wahl eines hohen Bordsteins kann betriebliche Vorteile haben, wenn dadurch auf das Kneeling verzichtet werden kann. Gleichwohl muss bedacht werden, dass konstruktive Anpassungen erforderlich werden können. Eine Höhendifferenz zu angrenzenden Standardbordsteinen und zu ggf. erforderlichen Bordabsenkungen muss über eine längere Strecke ausgeglichen werden, außerdem kann ein höherer Bordstein ein Hindernis für den Querverkehr darstellen, sodass evtl. gesonderte Querungs- und Zugangsstellen vorzusehen sind. Sollte nicht sichergestellt werden können, dass die Busse gerade an den Bordstein heranfahren können, ist zusätzlich die geringere Bodenfreiheit im Überhang der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Wünschenswert wäre eine weitergehende Berücksichtigung der Ansprüche mobilitätseingeschränkter Personen. Einzelne Einrichtungen – insbesondere technische Hilfsmittel wie Dynamische Anzeigen mit Sprachmodul – unterliegen jedoch Beschränkungen hinsichtlich der Förderfähigkeit. Sollte hierdurch eine Integration solcher Elemente nicht möglich sein, kann darauf verzichtet werden. Trotzdem ist zu prüfen, ob andere technische Lösungen – ggf. zu einem späteren Zeitpunkt - umgesetzt und z. B. durch die Verlegung von Leerrohren vorbereitet werden können; dieses gilt

insbesondere angesichts der fortschreitenden Entwicklung technischer Hilfsmittel und der zunehmenden Digitalisierung der Umwelt.

Der barrierefreie bzw. barrierearme Ausbau von Zugangsstellen beschränkt sich nicht auf den unmittelbaren Warte-/Haltebereich. In der Planung ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Zugangsstelle gewährleistet ist (z. B. durch Querungshilfen, Bordabsenkungen, Leitsysteme oder geeignete Zuführungen).

Ausgestaltung von Bushaltestellen und Warteflächen

Die Gestaltung von Haltestellenbereichen hat Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs und auf die Attraktivität für die Fahrgäste. Aus betrieblichen sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen sind Haltepositionen deshalb im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle bzw. als Haltestellenkap anzulegen, sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder besonders unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen. Die Beibehaltung oder Neueinrichtung einer Busbucht ist in jedem Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Busbuchten, die früher im Verlauf von Parkständen angeordnet wurden, sind regelmäßig zu Haltestellenkaps umzubauen. Hierbei wird der Parkstreifen unterbrochen und der Bordstein im Haltestellenbereich bis an den Rand der Fahrbahn gezogen. So bildet der Bordstein im Haltestellenbereich eine Linie mit den Außenkanten der vor bzw. hinter der Haltestelle liegenden Parkstreifen.

Vorhandene Busbuchten am Fahrbahnrand sind ebenfalls derart zurückzubauen, dass Busse die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können.

Die durch den Umbau entstehenden Flächen werden auf Gehwegniveau angehoben, wodurch zusätzliches Flächenpotenzial für wartende Fahrgäste und die vorgesehenen Serviceeinrichtungen, wie z. B. einen Wetterschutz, entsteht. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit, eine bedarfsgerechte Anzahl an Fahrradanlehnbügeln vorzusehen. Die gewonnene Fläche kann außerdem dazu beitragen, eine verbesserte Führung für Radfahrer und Fußgänger im Längsverkehr zu ermöglichen, da der Wartebereich räumlich getrennt angelegt werden kann. Bei der Planung sind die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST)).

Wetterschutzeinrichtungen sollen im Regelfall mindestens über die folgenden Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Transparente Seitenteile, die es den Fahrgästen erlauben, die Umwelt und den Verkehr aus sicherer Position zu beobachten und eine Sichtbeziehung zu den ankommenden Bussen

herzustellen; z. B. durch Aufkleber oder Querstreben ist sicherzustellen, dass die Seitenteile auch von Sehbehinderten erkannt werden können
- Transparente Rückseiten, sofern sich dahinter Verkehrsflächen befinden
- Nichttransparente Dächer, die einen Sonnenschutz gewährleisten
- Sitzgelegenheiten
- Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen (die den Straßenbaulastträgern durch die Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden sollen) und eigenen Hinweisen der Kommune, z. B. zu Veranstaltungen
- Beleuchtung gem. der Einteilung in die Bushaltestellekategorisierung

Individuell gestaltete Wetterschutzeinrichtungen, z. B. im Fachwerkstil, haben diese Vorgaben ebenfalls zu berücksichtigen.

Sofern die örtlichen Gegebenheiten es nicht zulassen, Seitenteile in einer üblichen Breite zwischen ca. 0,80 m und ca. 1,50 m vorzusehen, rechtfertigt dies nicht den grundsätzlichen Verzicht hierauf oder gar auf den gesamten Wetterschutz. Der Einsatz vereinfachter Bauformen, die ohne oder mit deutlich verkürzten Seitenteilen ausgestattet sind und keine gesonderten Stützen an der Vorderseite erfordern, ist in diesem Fall zu prüfen. Sollte es nicht möglich sein, eine an sich vorgeschriebene Wetterschutzeinrichtung aufzubauen, ist trotzdem zu prüfen, ob die anderen Elemente vorgesehen werden können.

Bushaltestellen sind nicht nur unter funktionalen Aspekten zu betrachten. Ergänzend sind auch soziale und stadtgestalterische Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Haltestellen sind so anzulegen, dass sie objektiv und subjektiv sicher sind. Ungünstig sind Haltestellen, die abseits der Wohnbebauung liegen oder deren Zugang durch dunkles, schwer einsehbares Gelände führt.

Kategorisierung der Bushaltestellen

Die Bushaltestellen in der Region Braunschweig werden in Abhängigkeit von ihrer verkehrlichen Funktion in drei Kategorien eingeteilt. Mit jeder Kategorie sind Anforderungen an die Ausstattung und den baulichen Standard der Haltestellen verbunden. Die Ansprüche zur behindertengerechten Ausgestaltung sind fortlaufend und unter Berücksichtigung der technischen Entwicklungen zu überprüfen und zu aktualisieren, wobei grundsätzlich alle Haltestellen mit Ausstattungselementen einer höheren Kategorie versehen werden können.

An einer Zugangsstelle können Haltestellen mit unterschiedlichen Kategorien vorhanden sein. So ein Fall ist z. B. gegeben, wenn die Lastrichtungen sehr ausgeprägt sind.

Kategorie 1:

In die Kategorie 1 werden solche Haltestellen eingeordnet, die eine überdurchschnittliche verkehrliche Bedeutung als Verknüpfungspunkt zu anderen Buslinien und dem SPNV haben (ZOB oder Bushaltestellen an Bahnhöfen).

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- dynamische Abfahrtsanzeige
- akustische Informationsmöglichkeiten
- größere oder ggf. mehrere Fahrgastunterstände, mit transparenten Seitenteilen und einem nichttransparenten Dach, Sitzgelegenheiten und Vitrine(n) zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- bedarfsgerechte Beleuchtung der Verkehrsanlage
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Abfallbehälter
- sofern keine vergleichbare Anlage vorhanden ist: überdachte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel), möglichst zum Teil abschließbar

Kategorie 2:

Zur Kategorie 2 gehören alle inner- und außerörtlichen Haltestellen, die regelmäßig mehr als 10 Einsteiger an einem Werktag aufweisen.

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- Fahrgastunterstand mit transparenten Seitenteilen und einem nichttransparenten Dach, Sitzgelegenheiten und Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- bedarfsgerechte Beleuchtung des Wartebereiches
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Abfallbehälter
- Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel), möglichst überdacht

Anforderungen, die sich aus sensiblen Umfeldnutzungen (z. B. Senioreneinrichtungen, Arztpraxen/Krankenhäuser, publikumsintensive Verwaltungen/Einrichtungen) ergeben könnten, sind ggf. besonders zu berücksichtigen. In solchen Fällen sollen dynamische Abfahrtsanzeigen und akustische Informationsmöglichkeiten vorgesehen werden.

Kategorie 3:

Zur Kategorie 3 gehören alle inner- und außerörtlichen Haltestellen, die regelmäßig maximal zehn Einsteiger an einem Werktag aufweisen.

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- Beleuchtung bei innerörtlichen Haltestellen (Netzanschluss oder Versorgung über Solarenergie)
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Abfallbehälter

Bei Haltestellen, die für ein Bike+Ride-Angebot geeignet sind und über ein entsprechendes Einzugsgebiet verfügen, sind Fahrradabstellmöglichkeiten – bevorzugt Anlehnbügel – vorzusehen.

Sofern nichtüberdachte Sitzgelegenheiten vorgesehen werden, wird empfohlen, diese nicht mit Holzoberflächen auszustatten, weil diese eine sehr lange Zeit zum Trocknen benötigen und auch nicht abgewischt werden können.

Für alle Haltestellen aller Kategorien, die objektiv überwiegend als Ausstiegshaltestelle dienen, können Wetterschutzeinrichtungen und ggf. gesonderte Sitzgelegenheiten entfallen.

Bei der Ausstattung der Haltestellen, welche der Kategorien 2 und 3 zugeordnet werden, kann die Beleuchtung entfallen, sofern bereits bestehende Beleuchtungsanlagen im näheren Umfeld der Haltestelle vorzufinden sind.

E5.4 Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride

Bike+Ride

Es ist ein erklärtes Ziel des Regionalverbandes, das Fahrgastaufkommen im ÖPNV zu erhöhen und Verlagerungen vom MIV in den Umweltverbund zu bewirken. Multimodalität und attraktive Wegeketten sind hierfür wesentliche Faktoren, die durch betriebliche und infrastrukturelle Angebote gefördert werden müssen, damit ein einfacher und zügiger Umstieg möglich ist.

In zunehmendem Maße steigt die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel und damit auch als Zubringer zum ÖPNV und SPNV. Um dieser Entwicklung, die zusätzlich durch eine ansteigende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes[1] gestützt wird, gerecht zu werden und das Fahrrad als vollwertigen Bestandteil der Wegekette zu etablieren, sind bedarfsgerechte Abstellanlagen ein entscheidendes Element.

Zur Angebotserweiterung sind verschiedene Ausbaustandards möglich. Grundsätzlich muss ein Fahrrad sicher und beschädigungsfrei angeschlossen werden können. Anlehnbügel aus einem Rundrohr mit einer nutzbaren Höhe von ca. 80 cm und einer Länge von ca. 100 cm – ggf. mit einem zusätzlichen Querholm - haben sich in der Praxis als gleichermaßen kostengünstige und effektive Lösung erwiesen, weil sie einen guten Diebstahlschutz bieten, leicht zu nutzen sind und von nahezu allen handelsüblichen Fahrädern genutzt werden können. Die Abbildung E5.4 zeigt eine Möglichkeit dieses Anlehnbügels. Vorderradklemmen sind zu vermeiden, weil sie die Felgen sowie etwaige Scheibenbremsen beschädigen können und u. a. wegen unterschiedlicher Reifenbreiten nicht für alle Fahrräder geeignet sind.

[1] Der „Zweirad-Industrie-Verband" ZIV schätzt in einer Pressemitteilung vom 29.08.2018 die im Jahr 2018 in Deutschland verkaufte Menge an Pedelecs und E-Bikes auf 850.000 Stück.

Abbildung E5.4: Beispiel eines Anlehnbügels aus dem Verbandsgebiet (1.000 Bügel-Programm)



Den für die Bahnhofsumfelder verantwortlichen Straßenbaulastträgern wird empfohlen, für die Sommerhalbjahre die Errichtung von temporären Anlehnbügeln zu prüfen. Im Fachhandel werden Systeme angeboten, mit denen auf einem Pkw-Stellplatz bis zu fünf Anlehnbügel vorgesehen werden können, die sich später mit geringem Aufwand und ohne weitere Beeinträchtigungen wieder entfernen lassen. Auf nur einem Pkw-Stellplatz können so bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden.

Witterungsgeschützte Anlagen erhöhen die Attraktivität der Fahrradnutzung zusätzlich, und abschließbare Anlagen gewinnen zunehmend an Bedeutung, weil ein beständiger Trend zu höherwertigen Fahrrädern erkennbar ist. Insbesondere gilt dies für Pedelecs und E-Bikes, für die gesicherte Abstellmöglichkeiten vorhanden sein müssen, damit sie als Teil der Wegekette genutzt werden. Abschließbaren Sammelanlagen – sog. „Fahrradkäfigen" –, die zusätzlich mit Schließfächern versehen werden können, ist gegenüber Einzelboxen der Vorzug zu geben. Der Regionalverband unterstützt die Kommunen bei der Beschaffung von Fahrradkäfigen, indem er einen Rahmenvertrag ausgeschrieben hat, über den Anlagen zu verbesserten Konditionen gegenüber Einzelbestellungen bezogen werden können.

Nutzerbefragungen im Rahmen eines Forschungsprojektes des Nationalen Radverkehrsplans haben ergeben, dass auf eine Ladeinfrastruktur verzichtet werden kann. Die Länge der durch Pendler zurückgelegten Wege liegt regelmäßig innerhalb der nutzbaren Reichweite der Akkus.

Im Jahr 2018 hat der Regionalverband nach einer Bedarfsabfrage 1.047 Fahrradanlehnbügel beschafft und kostenfrei an alle interessierten Gebietskörperschaften zum Selbsteinbau verteilt. Aufgrund weiterer Nachfragen wurden für 2019 weitere 820 Bügel bestellt.

B+R hat im Prinzip an allen Zugangsstellen des ÖSPV bzw. SPNV ein Potenzial. Es gibt keine Station, die nicht einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für B+R-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradanlehnbügeln lohnt sich überall. Während der Laufzeit des vorhergehenden Nahverkehrsplans sind zahlreiche Verbesserungen projektiert bzw. umgesetzt worden. Waren hierin noch an 45 von 47 Verkehrsstationen Handlungsbedarfe identifiziert worden, so sind es zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplanes deutlich weniger (ca. 16 Verkehrsstationen).

Abschließbare Anlagen benötigen ein System zur Zugangskontrolle, das bislang seitens der zuständigen Stellen betreut werden muss. Schlüssel und Transponder-Systeme sind die gängigen Varianten, sie führen jedoch zu einem administrativen Aufwand für deren Verteilung und die regelmäßig erforderliche Kontrolle der Nutzungsberechtigten. Der Regionalverband betreibt als Alternative ein internetbasiertes Buchungssystem, über welches die Nutzer einen Stellplatz für einen definierten Zeitraum buchen können. Der Zugang erfolgt über einen PIN-Code, der am Ende des Buchungsvorgangs übermittelt wird. Um eine missbräuchliche Nutzung und somit ein langfristiges Blockieren von Stellplätzen durch „Spaßbuchungen" zu vermeiden, wird empfohlen, ein geringes Entgelt für die Buchung in derart ausgestatteten Anlagen zu erheben („Schutzgebühr statt Nutzgebühr"). Die erzielbaren Einnahmen können ferner zur Deckung der Betriebskosten genutzt werden. Die Nutzung aller weiteren abschließbaren Anlagen sollte abgesehen von einem Pfand für Schlüssel oder Transponder kostenlos sein, um die Gleichwertigkeit der Fahrradnutzung angesichts üblicherweise ebenfalls kostenloser P+R-Stellplätze zu betonen. Bei mit öffentlichen Mitteln geförderten Abstellanlagen dürfen auch keine Gewinnerzielungsabsichten vorliegen.

Park+Ride

P+R-Stellplätze sollen für die Nutzer, die eine längere Anreise vorzuweisen haben oder bislang ausschließlich den Pkw als Verkehrsmittel nutzen, ein ansprechendes Angebot zum Umsteigen darstellen. Hierfür ist es aber von hoher Bedeutung, dass attraktive und ausreichend dimensionierte P+R-Anlagen an den Zugangsstellen vorhanden sind. Auch die Einrichtung von Ladeinfrastruktur

für Pkw trägt angesichts eines zunehmenden Anteils an elektrisch betriebenen Fahrzeugen dazu bei.

Behindertenstellplätze sind in einem Verhältnis von ca. 1:30 vorzusehen. Es ist darauf zu achten, dass diese in einer ausreichenden Breite erstellt werden, um Bewegungsflächen anbieten zu können. Zusätzlich muss gewährleistet werden, dass Bordabsenkungen vorgesehen werden, um ein schnelles und sicheres Verlassen der Parkstände und ggf. der Fahrbahn zu ermöglichen.

In der Region Braunschweig befinden sich die P+R-Anlagen vor allem an den schienengebundenen Zugangsstellen. Die erfolgten und die angestrebten Taktverdichtungen in den Eisenbahnnetzen sowie die Modernisierung vieler Stationen werden die Attraktivität des SPNV weiter erhöhen und einen steigenden Bedarf an P+R-Stellplätzen auslösen. Viele Städte und Gemeinden haben dies bereits planerisch berücksichtigt oder im Zuge ihrer Umfeldneugestaltungen realisiert.

Kiss+Ride

Kiss+Ride (K+R) bedeutet, Personen zur Station zu bringen oder sie von dort abzuholen und hierfür nur einen kurzen Halt zum Ein- und Aussteigen vorzusehen. Die Verweildauer des Fahrzeugs ist dadurch zwar kurz, trotzdem können aus verschiedenen Gründen die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen. K+R-Anlagen sind so zu beschildern und zu gestalten, dass eine darüber hinausgehende und damit missbräuchliche Nutzung z. B. durch Dauerparker ausgeschlossen werden kann. Doch gleichermaßen muss darauf geachtet werden, dass Flächen, die wie z. B. Bushaltestellen anderen Verkehrsmitteln vorbehalten sind, nicht für K+R in Anspruch genommen werden. Gute Erfahrungen liegen z. B. mit einer überbreiten Fahrbahn im Bereich angrenzender Parkstände vor, sodass ein Halten in „zweiter Reihe" möglich ist, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu behindern. K+R-Plätze sind entbehrlich, wenn vor Ort ausreichend alternative Kurzzeitstellflächen vorhanden sind.

Der Regionalverband strebt an, dass P+R- sowie B+R-Anlagen zukunftssicher auf eine steigende Nachfrage dimensioniert und nicht nur dem aktuell erkennbaren Bedarf entsprechend ausgebaut werden (Radverkehrsplanung als Angebotsplanung).

E6 Fahrzeuge, Werkstätten

Die Qualität der Fahrzeuge hat unmittelbaren Einfluss auf das Reiseerlebnis und die Kundenzufriedenheit der Fahrgäste im ÖPNV.

E6.1 Regionalzüge

Im Ergebnis der Wettbewerbsverfahren werden in den Netzen DINSO 2, EMIL, ENNO und ENORM Neufahrzeuge und im Netz DINSO 1 modernisierte Fahrzeuge eingesetzt. Für das Netz DISA, das ab Dezember 2018 in Betrieb geht, werden ebenfalls Neufahrzeuge zum Einsatz kommen. Damit konnten für den SPNV in der Region Braunschweig die Zielvorstellungen aus dem NVP 2016 vollständig umgesetzt werden.

Mit den eingesetzten Fahrzeugen wird den Fahrgästen ein modernes und attraktives Angebot gemacht. Der Einstieg der Fahrzeuge liegt bei ca. 60 cm bzw. 80 cm ü. SOK und ist auf die Bahnsteighöhen 55 cm und 76 cm ü. SOK abgestimmt. Höhenunterschiede zwischen den verschieden hohen Bahnsteigen und den Fahrzeugen werden durch Spaltüberbrückungen und zusätzlich herausfahrbare Trittstufen (Untertritte) überwunden.

Die Fahrzeuganzahl in den einzelnen Netzen ist auf den Fahrplanstand zum Zeitpunkt der Ausschreibung abgestimmt. Angebotsausweitungen sind weitestgehend nur durch Fahrzeugneubeschaffungen umzusetzen. Entsprechend der Regelungen in den einzelnen Verkehrsverträgen sind die EVU oder die Fahrzeugpools der LNVG und des Regionalverbandes für die Beschaffung und Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge zuständig.

Im Folgenden werden die einzelnen Fahrzeugtypen, welche in den Verkehrsverträgen zum Einsatz kommen, mit ihren wichtigsten fahrgastbezogenen Eigenschaften kurz vorgestellt.

E6.1.1 DINSO 1 – Dieselnetz Niedersachsen Süd-Ost-Los 1

Das DINSO 1 wurde im Dezember 2015 in Betrieb genommen. Fahrzeugseitig wurden die bereits im Jahr 2005 beschafften Lint 41 von dem Vorgängernetz „Harz-Weser-Bahn" übernommen und in zwei Schritten modernisiert. In dem ersten Redesign zur Betriebsaufnahme erhielten die Fahrzeuge ein umfassendes Fahrgastinformationssystem inkl. Darstellung der Echtzeitdaten. In den Jahren 2019 wird im zweiten Redesign der Fahrgastraum sowie das äußere Erscheinungsbild aufgefrischt.

Seit Dezember 2017 wird die DINSO 1 Flotte im Zuge eine Erweiterung des Verkehrsvertrages durch Fahrzeuge vom Typ Lint 27 ergänzt. Bis zum Jahr 2020 werden 10 Fahrzeuge dieses Typs in Braunschweig stationiert. Sie werden vorranging auf den Linien RB44 und RB48 (Braunschweig – Sz-Lebenstedt) sowie auf den Verstärkerfahrten der RB40 (Braunschweig - Helmstedt) eingesetzt. Ferner werden die Fahrzeuge nach erfolgter Streckenreaktivierung auf der RB86 (Einbeck – Einbeck Mitte) im Gebiet der LNVG zum Einsatz kommen.

Tabelle E6.1.2: DINSO 1 Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 27	Alstom Coradia Lint 41
Baureihe:	640	648.25
Länge des Zuges:	27,26 m	41,81 m
Einstiegshöhe	600 mm	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Trittstufe auf 380 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	120 km/h
Anzahl Sitzplätze	71	126
davon in der 1. Klasse	8	8
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	1	1
Anzahl WC	1	1
Mehrzweckbereich	1	1
Fahrradstellplätze	4	6
Fahrgastinformationssystem	Ja	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja	Ja
Anzahl Fahrzeuge im DINSO 1	10 Stück bis 2019	27 Stück
Hersteller	Alstom LHB GmbH, Salzgitter	Alstom LHB GmbH, Salzgitter
Baujahr	2000	2005
Modernisierung	2017	2014* und 2019
Verkehrsunternehmen	DB Regio AG	
Eigentümer	DB Regio AG	
Werkstattstandort	Braunschweig (DB Regio Ackerstraße)	
Anmerkungen	Redesign zu Betriebsaufnahme der Ergänzung des Verkehrsvertrag	*Erstes Redesign zu Betriebsaufnahme des Verkehrsvertrag

Abbildung E6.1.2: DINSO 1 - Alstom Coradia Lint 27 Dieseltriebwagen der DB Regio in Salzgitter-Watenstedt



E6.1.2 DINSO 2 – Dieselnetz Niedersachsen Süd-Ost-Los 2

Das DINSO 2 ging als zweites Los der Ausschreibung ebenfalls im Dezember 2014 im Betrieb. In diesem Netz ist ausschließlich Neufahrzeuge von Typ Lint 54 eingesetzt, welche die erixx GmbH im Rahmen des Verkehrsvertrages von der LNVG anmietet. Mit dem Einsatz der Lint 54 konnten auf den im diesem Netz enthaltenden RB-Linien erstmals barrierefreie Züge eingesetzt werden.

Tabelle E6.1.3: DINSO 2 Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 54
Baureihe:	622.2
Länge des Zuges:	54,27 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl Sitzplätze	157
davon in der 1. Klasse	8
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2

Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	12
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Nein
Anzahl Fahrzeuge im DINSO 2	28 Stück
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2014
Modernisierung	-
Verkehrsunternehmen	Erixx GmbH
Eigentümer	LNVG GmbH
Werkstattstandort	Uelzen
Anmerkungen	-

Abbildung E6.1.3: DINSO 2 - Alstom Coradia Lint 54 Dieseltriebzug der erixx in Vienenburg



E6.1.3 DISA – Dieselnetz Sachsen-Anhalt-Lose A und B

Das Netz DISA mit seinen Losen A und B ist der Folgeverkehrsvertrag des ABA-Netzes (Altmark-Börde-Anhalt) sowie des Nordharz-Netzes, welche bis Dezember 2018 von den Verkehrsunternehmen DB Regio Süd-Ost (Elbe-Saale-Bahn) und Transdev Mitteldeutschland (Harz-Elbe-Express) betrieben wurden.

Infolge des Vergabeergebnisses, nach dem die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH beide Lose für sich entscheiden konnte, wird ab Dezember 2018 flächendeckend eine einheitliche Fahrzeugflotte von Lint 41 Triebzügen der neusten Generation eingesetzt. Sie zeichnen sich unter anderem durch eine starke Motorisierung sowie eine umfangreiche Fahrgastausstattung aus. Eine Besonderheit ist die sogenannte Clubsitzecke, die kommunikatives Reisen ermöglicht.

Im Gebiet des Regionalverbandes werden die Triebzüge die wichtigen Knotenbahnhöfe Wolfsburg und Goslar von Sachsen-Anhalt aus erreichen.

Tabelle E6.1.4: DISA Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 41
Baureihe:	1 648.4
Länge des Zuges:	42,17 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl Sitzplätze	Winterbestuhlung: 110 Sommerbestuhlung: 104
davon in der 1. Klasse	6
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	Winterbestuhlung: 9 Sommerbestuhlung: 15
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im DISA	54 Stück
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2018
Modernisierung	-
Verkehrsunternehmen	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH

Eigentümer	NS Finance/DAL
Werkstattstandort	Halberstadt
Anmerkungen	-

Abbildung E6.1.4: DISA - Alstom Coradia Lint 41 Dieseltriebzug der Abellio



E6.1.4 EMIL – Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland

Das EMIL ging bestehend aus den Teillosen Mittelland und Emsland im Dezember 2015 in Betrieb. In diesem Nahverkehrsplan ist nur das Los Mittelland relevant, weil es das einzige ist an dem der Regionalverband beteiligt ist.

Das Los Mittelland zeichnet sich durch eine hohe Nachfrage u. a. im Abschnitt Braunschweig – Hannover aus. Aus diesem Grund kommt hier als Fahrzeugkonzept ein Doppelstocktriebzug zum Einsatz, welcher eine besonders hoher Fahrgastkapazität bietet.

Bei den hier einsetzten Doppelstocktriebzügen handelt es sich im Gegensatz zu den Doppelstockzügen im ENORM um betrieblich fest miteinander verbunden Einheiten. Das bedeutet, dass die Anzahl der Wagen und deren Reihenfolge nicht kurzfristig verändert werden können. Daher erfordert ein solches Fahrzeugkonzept eine langfristige Festlegung auf die Fahrzeuggefäßgröße. Dafür wird

das eisenbahnbetriebliche Handling solcher Triebzüge gegenüber lokbespannten Zügen vereinfacht.

Tabelle E6.1.6: EMIL Fahrzeugdaten

	Stadler KISS 6 EMU
Baureihe:	0 445
Länge des Zuges:	156,45 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	Winterbestuhlung: 626 Sommerbestuhlung: 592
davon in der 1. Klasse	34
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	4
Mehrzweckbereich	3*
Fahrradstellplätze	Winterbestuhlung: 18 Sommerbestuhlung: 42
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im EMIL, Teilllos Mitteland	13 Stück
Hersteller	Stadler Pankow GmbH
Baujahr	2015
Modernisierung	-
Verkehrsunternehmen	Westfalenbahn GmbH
Eigentümer	Alpha Trains Europa GmbH
Werkstattstandort	Minden
Anmerkungen	*Rollstuhlaufstellplätze gem. TSI PRM nicht mitgerechnet

Abbildung E6.1.6: EMIL Stadtler KISS 6 EMU Elektrotriebzug der Westfalenbahn in Stadthagen



E6.1.5 enno – Elektronetz Niedersachsen Ost

Die Betriebsaufnahme des enno erfolgte im Dezember 2015. In diesem Netz sind ausschließlich Neufahrzeuge von Typ XCC eingesetzt, welche die metronom Eisenbahngesellschaft GmbH im Rahmen des Verkehrsvertrages von der Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH (RGB) anmietet. Die RGB ist eine vollständige Tochter des Regionalverbandes.

Mit dem Einsatz der XCC konnten auf den im diesem Netz enthaltenden RE-Linien erstmals in vollem Umfang barrierefreie Züge eingesetzt werden.

Eine Besonderheit ist das maßgeblich vom Regionalverband entwickelte funktionale Fahrzeugdesign, bei dem die verkehrspurpurfarbenen Flächen in Verbindung mit den Großpiktogrammen auf die Funktionsbereiche des Fahrzeuges (1. Klasse, Rollstuhlbereich, Fahrradbereich und Sitzplatzreservierung) hinweisen und somit den Fahrgast als Wegeleitung dienen. Das Farbkonzept setzt sich dementsprechend im Innenraum fort. Die beim enno erstmals erfolgte Kennzeichnung der Funktionsbereiche findet aktuell eine Verbreitung in vielen deutschlandweiten SPNV Fahrzeugen.

Tabelle E6.1.5: enno Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Continetal (XCC)
Baureihe:	1 440.1
Länge des Zuges:	73,30 m
Einstiegshöhe	800 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 800 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	235
davon in der 1. Klasse	12
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	15
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im ENNO	24 Stück*
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2015/2017*
Modernisierung	-
Verkehrsunternehmen	metronom Eisenbahngesellschaft GmbH**
Eigentümer	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH
Werkstattstandort	Braunschweig (Alstom Schwarzkopffstraße)
Anmerkungen	*4 Fahrzeuge im Jahr 2017 als Option nachbestellt **Das Verkehrsunternehmen betreibt das Netz unter dem Markennahmen enno

Abbildung E6.1.5: enno - Alstom Coradia Continental Elektrotriebzug der metronom in Gifhorn



E6.1.6 ENORM – Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord

Das ENORM wurde in Jahr 2013 im Rahmen einer Direktvergabe an die DB Regio Süd-Ost vergeben, welches das Netz unter seinem Markennamen Elbe-Saale-Bahn befährt.

Die Besonderheit des hier verwendeten Fahrzeugkonzeptes ist entgegen des Trends zu Elektrotriebzügen der Einsatz von klassischen Lok-Wagenzügen im Wendezugeinsatz. Ein Vorteil dieser Züge ist, dass sie durch das Einstellen weiterer Wagen leicht der Fahrgastnachfrage angepasst werden können.

Durch die Aufteilung von Antrieb und Fahrgastraum auf zwei Fahrzeugen ist es zudem bei Lok-Wagenzügen möglich, die Lokomotiven im Laufe des Verkehrsvertrages auszutauschen und somit die Flotte zeitlich abgestuft zu modernisieren. Zu Vertragsbeginn wurden die Doppelstockzüge von älteren Elektroloks der BR 114 und BR 112.1 befördert, welche 2016 durch die moderne BR 146.0 ersetzt wurden. Die neuen leistungsfähigeren Loks ermöglichen durch ihre Leistungsreserven im

Verspätungsfall Fahrzeiten aufzuholen und können nicht verbrauchte bzw. zurückgewonnene Energie (Bremsenergie) umweltschonend in die Oberleitung zurückspeisen statt sie ungenutzt im Wärme umzuwandeln.

Tabelle E6.1.1: ENORM - Fahrzeugdaten

	Einzelfahrzeuge			Zugverband
	Lok	Mittelwagen	Steuerwagen	
Baureihe:	146.0	DBpz 780.2	DABpbzf 767.2	1 Lok+ 2 MW + 1 Stw
Länge des Zuges:	18,9 m	26,8 m	27,27 m	99,77 m
Einstiegshöhe	-	600 mm	600 mm	600 mm
Einstiegshilfen	-	-	Überfahrbrücke	Überfahrbrücke
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	-	106	72	284
davon in der 1. Klasse	-	-	16	16
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	-	-	2	2
Anzahl WC	-	1 Standard-WC	1 Standard-WC	1 Universal-WC
Mehrzweckbereich	-	1	1	3
Fahrradstellplätze	-	12	6	30
Fahrgastinformationssystem	-	ja	ja	ja
Fahrgast-WLAN	-	Ja, inkl. Entertainment		
Anzahl Fahrzeuge im ENORM	12*	32	16	16 Zugverbände
Hersteller	Bombardier			
Baujahr	2001	2010	2010	2010

Modernisierung	-	-	-	-
Verkehrsunternehmen	DB Regio Süd-Ost (Elbe-Saale-Bahn)			
Eigentümer	DB Regio AG			
Werkstattstandort	Magdeburg-Buckau			
Anmerkungen	*Derzeit noch 4 ältere Lokomotiven BR 112.1 zur Vervollständigung der Züge im Einsatz			

Abbildung E6.1.1: ENORM - Doppelstockzug der Elbe-Saale-Bahn in Braunschweig Hbf



E6.1.7 Festlegung zukünftiger Fahrzeugkonzepte

Die Ausschreibungsnetze der ersten Verkehrsvertragsperiode, welche das Regionalbahnkonzept 2014+ bilden, sind in den Jahren 2014 und 2015 in Betrieb genommen worden. Während der Laufzeit des hier vorliegenden Nahverkehrsplanes 2020 werden die Vorbereitungen für die Folgeausschreibungen der zweiten Verkehrsvertragsperiode vorgenommen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob eine Folgeausschreibung mit konventionell angetriebenen Dieseltriebzügen sinnvoll ist.

Nicht zuletzt aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Umweltbelastung von fossilen Antrieben entsteht aktuell seitens der Fahrzeugindustrie ein Angebot an alternativ angetrieben Fahrzeugkonzepten.

Der Regionalverband möchte diese Fahrzeugkonzepte unter folgenden Kriterien auf seine Eignung für die verkehrlichen Anforderungen des SPNV im Verbandsgebiet bewerten:

- Einsparung von Emission und Betriebskosten durch Nutzung von elektrischer Traktionsenergie.
- Nutzung von bereits teilelektrifizierten Streckenabschnitten im bestehenden Linienverlauf der heutigen Dieselnetze.
- Nutzung der Möglichkeit, umsteigefreie Direktverbindungen auf elektrifizierten und nicht elektrifizierten Streckenabschnitten anzubieten, welche den tatsächlichen Reisebedürfnissen der Kunden entsprechen.
- Untersuchung der Eignung von gewichtsoptimierten Fahrzeugkonstruktionen, um bei reduzierten Energieverbrauch ein Fahrzeugkonzept zu erhalten, dass bei zunehmender Haltestellendichte maximale fahrdynamische Eigenschaften aufweist, um zusätzliche Halte im Verbandsgebiet zu realisieren.
- Optimierung der Einstiegssituation in die Züge unter Berücksichtigung des neuen Bahnsteighöhenkonzeptes.

E6.1.8 Sicherung Werkstattstandorte

Voraussetzung für einen reibungslosen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetrieb ist die optimale betriebsnahe Instandhaltung der Eisenbahnfahrzeuge. Hierzu sind an geeigneter Lage Eisenbahnwerkstätten, sog. Bahnbetriebswerke, erforderlich. Bedingt durch geänderte Netzzuschnitte, neue Fahrzeugkonzepte und einen sich verändernden Markt der Eisenbahnverkehrsunternehmen kann nicht davon ausgegangen werden, dass die heute vorhandenen bzw. genutzten Eisenbahnwerkstätten auch künftig den betrieblichen und technischen Anforderungen genügen.

Es ist daher die Aufgabe des Regionalverbandes, geeignete Werkstattstandorte im Verbandsgebiet und insbesondere im Stadtgebiet Braunschweig als betrieblichem Mittelpunkte mehrerer Wettbewerbsnetze, nachhaltig auch für künftige Wettbewerbsverfahren, zu sichern. Das gilt insbesondere für Standorte, die über eine betrieblich sinnvolle Gleisanbindung verfügen.

E6.2 Stadtbahnen

Bei der BSVG sind mit den vorhandenen Fahrzeugen 100% des Fuhrparks niederflurgerecht und somit barrierefrei ausgestattet.

Es ist die Beschaffung von zusätzlichen Stadtbahnfahrzeugen in Abhängigkeit der Ergebnisse des Stadtbahnausbaukonzeptes vorgesehen.

E6.3 Busse

In der Region Braunschweig setzen die Verkehrsunternehmen Busse unterschiedlicher Ausstattung und Abgasstandards ein. Eine Übersicht über die Anzahl der Fahrzeuge und über die Abgasstandards zeigt die Tabelle E6.3/1. In den Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg werden zudem elektrisch angetriebene Busse erprobt.

Tabelle E6.3/1: EURO-Normen der Verkehrsunternehmen (Stand: 2018)

Verkehrsunternehmen	Anzahl Fahrzeuge gesamt	EURO-Norm					
		EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
BSVG	150 (Busse)	0%	0%	28%	4%	55%	13%
KVG	243	0%	8%	27%	9%	30%	26%
KVM	18	0%	12%	47%	0%	35%	6%
RBB	50	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
RBS	29	0%	0%	45%	0%	10%	45%
Stadtbus GS	18	0%	6%	33%	11%	28%	22%
PVG	32	0%	19%	47%	6%	9%	19%
VLG	64	0%	0%	40%	5%	10%	45%
WVG	118	0%	0%	7%	6%	40%	47%
Pülm	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Melskotte	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

(Stand: 2018)

Die Busflotten sind umzustellen auf hohe Umweltstandards.

Busneubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die geplanten Beschaffungen sind in der Tabelle E6.3/2 aufgeführt. Das Land Niedersachsen hat ein Programm zur Förderung von Busbeschaffungen für den Zeitraum vom 01.03.2015 bis zum 31.12.2019 nach § 2 Satz 1 Nr. 8 NGVFG beschlossen.

Der Regionalverband wird mit den Verkehrsunternehmen in der Region unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt EMIL und anderer Verkehrsunternehmen prüfen, ob eine gemeinsame Elektromobilitätsstrategie sinnvoll und umsetzbar ist.

Tabelle E6.3/2: Fahrbeschaffung Bus

Verkehrs-unternehmen	Geplante Fahrzeugbeschaffung 2020 - 2024
BSVG	39 Niederflur-Solobusse 37 Niederflur-Gelenkbusse
KVG	40 Niederflur-Solobusse 10 Niederflur-Gelenkbusse
KVM	5 Niederflur-Solobusse 5 Niederflur-Gelenkbusse
RBB	4 Niederflur-Gelenkbusse
RBS	4 Niederflur-Solobusse 1 Niederflur-Gelenkbus 6 Niederflur-Solobusse
Stadtbus Goslar	6 Niederflur-Solobusse
PVG	15 Niederflur-Solobusse 10 Niederflur-Gelenkbusse
VLG	20 Niederflur-Solobusse 10 Niederflur-Gelenkbusse 5 Niederflur-Midibusse
WVG	7 Niederflur-Solobusse 25 Niederflur-Gelenkbusse

E7 Fahrgastinformation/Mobilitätsmanagement

Die Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Kommunikation im ÖPNV und eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Angebotes. Mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren in der ÖPNV-Nutzung abgebaut und letztlich auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden. Im Hinblick auf den demographischen Wandel wird eine einfache Orientierung im ÖPNV-System immer wichtiger.

Bei der Bildung von Reiseketten kommt der Verkehrsmittel- und unternehmensübergreifenden Sicherung von Anschlüssen eine große Bedeutung zu. Gerade im ländlichen Raum ist die Sicherung

von Anschlüssen aufgrund der geringeren Fahrtenhäufigkeit besonders wichtig. Durch die fehlenden technischen Voraussetzungen kann eine Anschlusssicherung in einigen Bereichen aber noch nicht ausreichend gewährleistet werden und muss deshalb verbessert werden.

An eine optimale Fahrgastinformation ergeben sich folgende Anforderungen:

- Der Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz sowie dessen Benutzung muss erleichtert werden, indem alle Informationen möglichst einfach und transparent und in allen verfügbaren Informationskanälen zur Verfügung stehen.
- Eine durchgängige Informationskette für die Fahrt mit Bus & Bahn bieten, d. h. vor dem Antritt der Fahrt, während der Fahrt und bis zum Erreichen des Ziels ist eine durchgängige Informationskette zu gewährleisten.
- Bei der Information ist immer das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden, d. h. die Information muss optisch und akustisch zur Verfügung stehen.

Hierbei spielt der Ausbau der technischen Infrastruktur, in den Fahrzeugen und an den Zugangsstellen, eine bedeutende Rolle. Für eine Verbesserung der Anschlusssicherung ist zum einen die fahrzeugseitige Technik notwendig, um die Ortung der Fahrzeuge sicherzustellen. Zum anderen müssen die Betriebsleitstellen mit entsprechender Technik und Schnittstellen ausgerüstet sein, um die Informationen zu verarbeiten und unternehmensübergreifend zugänglich zu machen. Der Einsatz von Betriebsleitsystemen im ÖPNV und die Sicherstellung der Kommunikation – auch zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen – ist daher unabdingbar.

Durch das Echtzeitprojekt vom Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB) wird es möglich, dem Fahrgast Informationen in Echtzeit über die Pünktlichkeit des ÖPNV-Linienbetriebs zur Verfügung zu stellen. Die gewonnenen Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen werden an die landesweite Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) beim Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) geleitet und von dort an sämtliche Ausgabemedien geliefert. Fahrgäste können diese Informationen dann über Anzeiger an den Haltestellen, Monitore in den Bussen und Bahnen, das Internet oder Smartphones abrufen. Die schnelle Versorgung von Fahrgästen mit aktuellen Betriebsdaten und Informationen über Störungen oder Verspätungen ist ein Qualitätsmerkmal des ÖPNV, das einen immer höheren Stellenwert bekommt. Die stetige Versorgung der Fahrgäste mit Echtzeit-Informationen über die Pünktlichkeit und die Erreichbarkeit von Anschlussfahrten wird immer wichtiger, um dem Anspruch an einen modernen und kundenfreundlichen ÖPNV gerecht zu werden. Ziel ist eine Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes im gesamten Verbandsgebiet über alle Verkehrsunternehmen und Verkehrsträger, um die Wegekette des Kunden lückenlos zu erfassen und bedienen.

Die neuen Informations- und Telekommunikationstechnologien verändern die Ansprüche an die Fahrgastinformationen im Hinblick auf Gestaltung und Bereitstellung. Es entstehen neue Bedürf-

nisse und Erwartungen bei den Benutzern auf Schnelligkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen. Gleichzeitig bietet sich für die öffentlichen Verkehrsbetriebe die Möglichkeit, die Servicequalität deutlich zu verbessern, um vorhandene Kunden zu halten und neue zu gewinnen.

Ein klares eindeutiges Mittel zur Orientierung im ÖPNV ist die bestehende Produkt- und Linienbezeichnung für alle Angebote im Großraum Braunschweig. Die Nahverkehrsprodukte gliedern sich in Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB), RegioBus (R), Stadtbahn (Tram), Bus (Bus), Anruf-Linien-Taxi (ALT) und Anruf-Sammel-Taxi (AST). Jede Linie ist mit einer zusätzlichen Nummer gekennzeichnet. Der konsequente Einsatz von Produktbezeichnung und Liniennummer muss im Sinne der Kundenorientierung in allen Informationsmedien (Fahrplan, Fahrzeug, Zugangsstelle) sichergestellt werden, um eine eindeutige Informationskette zu gewährleisten.

Für Fahrgastinformationen wird es auch weiterhin einen klassischen Mix von Informationswegen geben, der Schwerpunkt verlagert sich aber deutlich in Richtung der elektronischen Information mit unterschiedlichen Facetten.

E7.1 Ortsunabhängige Information

Printmedien

Für den Busbereich gibt es von jedem Unternehmen für jede Linie einzelne Linienflyer. Für den Bereich der Region Braunschweig muss im Sinne einer Vereinfachung der Fahrgastinformation aus Kundensicht ein einheitliches Fahrplanlayout zur besseren Orientierung und Abbau von Problemen in der Lesbarkeit weiterentwickelt werden. Es ist ein wichtiger kundenorientierter Bestandteil im Erscheinungsbild des Verkehrsverbundes.

Im Sinne einer einheitlichen Darstellung der Fahrplantabellen (Format und Gestaltung) besteht Optimierungsbedarf. Die Fahrpläne können vom Fahrgast direkt beim Verkehrsunternehmen abgeholt oder per Download auf den Webseiten der EVU/VU heruntergeladen werden. Über die Jahre hat sich der linienbezogene Flyer als Informationsmedium durchgesetzt.

Die meisten Verkehrsunternehmen bieten auf ihren Webseiten auch die Möglichkeit, auf die Fahrpläne bzw. aktuelle Fahrplanänderungen zurückzugreifen. Die Möglichkeit wird von den Kunden sehr gut nachgefragt. Alle Fahrpläne sind unter der Internetadresse www.vrb-online.de abrufbar.

Elektronische Informationen in Soll- und Echtzeit

Die am stärksten genutzten Elemente der Fahrgastinformation sind das Internet und die Nutzung über App-Angebote. Um aktuelle Informationen für den Kunden bequem bereits zu Hause oder unterwegs zur Verfügung zu stellen, ist die Stärkung der Homepage und der weitere Ausbau der App-Angebote erforderlich. Im Rahmen des Echtzeitprojektes wird die VRB-Fahrplanauskunft um dieses Element erweitert.

Grundlage für alle Informationen in Sollzeit ist die elektronische Fahrplanauskunft (efa) für den Bereich der Region Braunschweig (www.vrb-online.de). Diese ist vom VRB weiter zu pflegen und zu einer Mobilitäts-App auszubauen. Eine Verbindungsauskunft von Haustür zu Haustür mit einer geschlossenen Wegekette inkl. Fußwegverbindungen und perspektivisch auch ein Radrouting sind funktionsfähig weiter zu verbessern. Auch haltestellenbezogene Fahrpläne sind erforderlich. Aus Kundensicht ist es sinnvoll, die aktuellen Fahrpläne auch als linienbezogene Aushangfahrpläne über das Internet bereitzustellen. Hierdurch können sich Kunden die Fahrpläne „ihrer" Linie direkt herunterladen oder ausdrucken. Bei einer kontinuierlichen Aktualisierung ist die Gefahr für den Kunden, einen veralteten Fahrplan zu erhalten, gering. Mobile Endgeräte (z. B. Smartphones) können sehbehinderte Personen über eine akustische Sprachausgabe bei der Information über das ÖPNV-Angebot unterstützen.

Die Fahrtauskunft sollte auch mit Unterbrechungen angezeigt werden können (z. B. für Einkäufe). Zusatzinformationen sind für den Kunden eine Unterstützung der Verkehrsmittelwahl. Wichtig ist die weitere Optimierung der Preisauskunft für die gewählte Fahrt, die auch über mehrere Verkehrsverbünde bzw. den Niedersachentarif möglich sein muss.

Projekt „Echtzeit"

Mithilfe neuer Technologien können Echtzeitinformationen bei jeder Abweichung vom Sollfahrplan an Bahnhöfen und Haltestellen, in den Fahrzeugen oder in weiteren Auskunftsmedien (z. B. mobile Endgeräte, Webseiten) den Fahrgästen präsentiert werden. Diese Funktionen stehen zurzeit im Großraum Braunschweig nur punktuell zur Verfügung, werden aber bis zum Jahr 2022 einheitlich ausgebaut. Hierzu gibt es gemeinsam mit allen Verkehrsunternehmen das Projekt „Echtzeitfahrgastinformation im Großraum Braunschweig". Ziel ist es, die Echtzeitinformation für alle Informationskanäle zu realisieren. Hierzu werden alle Fahrzeuge im VRB eine permanente Positionsrückmeldung an eine zugeordnete Leitstelle geben. Diese Daten werden mit den Solldaten des Fahrplans abgeglichen und eine Prognose erstellt. Für den Fahrgast ist so erkennbar, wann das Fahrzeug an der Haltestelle/Station eintrifft.

Die norddeutsche zentrale Datendrehscheibe (ZDD) sammelt und verteilt die Echtzeitdaten an verschiedene Systeme, die nicht nur für die Darstellung in den Auskunftssystemen, sondern auch für die Anzeiger an Haltestellen genutzt werden.

Folgende Komponenten werden zur Realisierung beschafft:

- 600 Bordrechner
- 750 Monitore in den Fahrzeugen,
- Erweiterung der VRB-App und alle weiteren Verkehrs-Apps, die auf die Datendrehscheibe zugreifen.
- 460 Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) direkt an den Haltestellen. Hierbei werden nur Haltestellen, die eine Einsteigerzahl von täglich über 150 Personen erreichen, mit DFI ausgestattet. Alle infrage kommenden Haltestellen wurden in direktem Kontakt mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Der Regionalverband hat die Rolle des Antragstellers stellvertretend für alle Kommunen im Verbandsgebiet übernommen. Die Landesförderung kann bis zu 75 % der förderfähigen Kosten betragen. Auf kommunaler Seite verbleibt demnach ein Eigenteil von 25 %, der durch die Unterstützung des Regionalverbands für die Kommunen halbiert wird.

Die LNVG agiert wie auch bei der sonstigen ÖPNV-Förderung als Bewilligungsstelle. Die Anträge auf Echtzeitförderung wurden Ende Mai 2015 vorgelegt, somit konnte eine Aufnahme in das Förderprogramm ab dem Jahr 2016 erreicht werden. Der Zuwendungsbescheid für den VRB wurde im Juli 2017 erteilt. Die Realisierung des Projekts ist im Zeitraum von 2018 bis 2022 vorgesehen. Insgesamt beträgt das Projektvolumen 27 Mio. € für den Anteil der VRB 13 Mio. €.

Betriebliche Anschlusssicherung

Verbunden mit dem Ausbau der rechnergestützten Betriebsleitsysteme in den Verkehrsunternehmen kann die Anschlusssicherung auch unternehmensübergreifend im VRB realisiert werden. Durch die Anbindung der Verkehrsunternehmen im VRB an die ZDD werden die Voraussetzungen für den Datenaustausch über die Verbundgrenzen hinweg gegeben. Die gewonnenen Daten stehen den Fahrgästen verkehrsmittelübergreifend heute schon in Sollzeit, zukünftig auch in Echtzeit zur Verfügung.

Ergänzende Angebote

Die Weiterentwicklung der VRB-Fahrgastinformation wird zukünftig so ergänzt, dass auch alternative Fahrangebote, wie z. B. Bike- und Carsharing, dargestellt werden können. Die Datenschnittstellen müssen die Kompatibilität zwischen dem ÖPNV-Auskunftssystem und den alternativen Fahrtangeboten berücksichtigen.

E7.2 Fahrgastinformation an Zugangsstellen

Die Ausstattung der Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen ist auszubauen. Echtzeitinformationen über aktuelle Abfahrten und Verkehrsbehinderungen sind über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) sicherzustellen und entsprechend darzustellen. Die Ausdehnung der Leitsysteme über die Grenzen der großen Städte hinaus ist ein wichtiger Aspekt für einen attraktiven ÖPNV in der gesamten Region.

Die dynamischen Informationstafeln an den nachfragestarken Zugangsstellen sollen die Information über den ÖPNV unternehmensunabhängig und in Echtzeit anzeigen. Nach der Ausstattung der Bahnhöfe mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) durch die DB Station&Service AG wird zukünftig auch die Ausstattung der Bus- und Stadtbahnhaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen (DFI) erfolgen. Ausgestattet werden sollen alle Haltestellen mit mehr als 150 Einsteigern täglich. Für kleinere Haltestellen ist der Einsatz von wirtschaftlich sinnvollen Möglichkeiten mit der Zugriffsmöglichkeit auf die Echtzeitinformationen vorzusehen. Um den Einsatz für diese technischen Einrichtungen zu unterstützen, hat der Regionalverband ein eigenes Förderprogramm aufgelegt.

Verknüpfungs- und Umsteigepunkte sollen mit klaren, standardisierten Richtungshinweisen ausgestattet sein, um den Fahrgästen beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel oder -system auf ein anderes die Orientierung zu erleichtern. Neben den Informationen der Verkehrsunternehmen und des VRB (Liniennetzplan, Fahrpläne, Tarifinformation, Haltestellenumgebungsplan bzw. Stationsplan) ist ein eindeutiges Wegeleitsystem wichtig.

E7.3 Fahrgastinformation an / in Fahrzeugen

An den Fahrzeugen ist die Anzeige der Linien- und Produktbezeichnung inkl. einer Zielangabe entsprechend § 33 BOKraft (aktuelle Fassung vom 31.08.2015) vorzusehen.

Als Standardinformationseinrichtungen in den Fahrzeugen sind die Anforderungen an das Zwei-Sinne-Prinzip über optische Anzeigen und akustische Ansagen vorzusehen. Die nächstfolgende

Haltestelle/Station muss vor dem Erreichen optisch und akustisch wahrnehmbar im Fahrgastraum angezeigt bzw. angesagt werden. Wichtig ist die Verständlichkeit der Durchsagen, hier ist auf wenig Nachhall und auf eine Lautstärke von 10 dB über Störgeräuschen zu achten. Die zum Einsatz kommenden Geräte sollen nicht nur die nächste Haltestelle, sondern auch die nächsten zwei/drei folgenden Haltestellen anzeigen. Innerhalb der Fahrzeuge sollen in Echtzeit auch Informationen über Abweichungen im Fahrplan sowie der Übergang auf andere Linien angezeigt werden (Anschlusssicherung, Verknüpfung).

E7.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist personenbezogen und soll insgesamt die Fortbewegung der Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung beeinflussen. Ziel ist:

- die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erhöhen,
- den Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes allen Personen und Gruppen zu ermöglichen,
- die Effizienz des gesamten Verkehrssystems und der Flächennutzung zu verbessern sowie
- das Verkehrsaufkommen zu reduzieren (durch eine Verringerung der Anzahl der Fahrten, der Wegedistanzen und der Notwendigkeit von Fahrten mit Verkehrsmitteln des MIV).

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) soll über ein Bündel von Suffizienzmaßnahmen in der Region erhöht werden. Im Rahmen eines regionalen Mobilitätsmanagements soll mit der Umsetzung einer Informationskampagne, Vor-Ort-Dialogen in den Kommunen und einem betrieblichen Mobilitätsmanagement für die großen regionalen Arbeitgeber die Wahrnehmung des Umweltverbundes als reale Alternative zum MIV aufgezeigt und als reale Alternative bei den in der Verkehrsmittelnutzung wahlfreien Personen platziert werden.

Ein Schwerpunkt ist die Information über vorhandenen ÖPNV-Angebote und die vielfältigen Kombinationen der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzung. Die Mobilitätsberatung soll beinhalten:

- Beratung von Kommunen zum Thema CO2-sparende Mobilität vor Ort. Unterstützung bei der Durchführung von örtlichen Veranstaltungen.

- Entwicklung von ortsbezogenen Informationsmaterialen zum Thema CO2-sparende Mobilität, die über eine regionsweite Verteilung an alle Haushalte und über die vorhandenen Anlaufstellen (Servicestellen der Verkehrsunternehmen, Touristinformationen und Bürgerbüros) flächendeckend allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung gestellt werden.
- Entwicklung von Informationskampagnen zu unterschiedlichen Themen (Anreisevorteile, Wegezeit).
- Einrichtung eines Mobilitätsportals unter Nutzung der Fahrplanauskunft des VRB (Homepage und App).
- Schaffung von mobilen Beratungseinheiten, die beispielsweise im Rahmen von lokalen und regionalen Veranstaltungen (Wochenmärkten und Festen) und regelmäßig an bestimmten Orten der Region für den direkten Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort eingesetzt werden können.
- Unterstützung von Unternehmen zur Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Genutzt werden sollen beispielweise Veranstaltungen der IHK, die Wirtschaftsförderungen der Kommunen oder neue Beteiligungsmöglichkeiten wie z. B. Unternehmerfrühstücke. Hier ist eine intensive Zusammenarbeit mit dem VRB vorgesehen, der gezielt mit der Vermarktung des Job-Abos einen Baustein zum betrieblichen Mobilitätsmanagement liefert.

Servicestellen

Ein Baustein des Mobilitätsmanagements sind die Servicestellen der Busunternehmen. Sie existieren derzeit nur in größeren Städten. Hierbei handelt es sich um die Servicestellen der BSVG in der Braunschweiger Innenstadt und am Hauptbahnhof sowie die Servicestelle der WVG am Zentralen Omnibusbahnhof in Wolfsburg. Die KVG unterhält Servicestellen in Wolfenbüttel, Salzgitter-Lebenstedt und private Verkaufsstellen in Salzgitter-Bad und Salzgitter-Thiede sowie in Wolfenbüttel, Helmstedt, Königslutter am Elm und Schöningen. Ein RBB-Servicecenter befindet sich im Bahnhof Goslar. Im Verkehrsgebiet der VLG sind bei allen beauftragten Busunternehmen Servicestellen eingerichtet. Darüber hinaus gibt es noch die VLG-Servicestelle in der Altstadt von Gifhorn.

Außerdem gibt es an den Verkehrsstationen DB-Reisezentren und Agenturen der EVU. Die DB-Reisezentren verkaufen zusätzlich auch Fernverkehrsfahrkarten (ICE/IC) und Fahrkarten für internationale Verbindungen. Diese DB-Reisezentren befinden sich in Braunschweig Hauptbahnhof, Goslar, Helmstedt und Wolfsburg Hauptbahnhof. Verkaufsagenturen bestehen in Bad Harzburg, Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt, Seesen, Peine, Gifhorn und Wolfenbüttel. Der Umfang der Öffnungszeiten und -tage ist über die Verkehrsverträge in den SPNV-Netzen vorgegeben. Regionsweit gibt es zusätzlich Reisebüros, die Beratung und Verkauf von Fahrausweisen übernehmen.

Darüber hinaus bestehen an den Verkehrsstationen Königslutter, Schladen und Vienenburg. DB-Videoreisezentren, welche den VRB-Tarif, den Niedersachsentarif und bundesweite Nah- und Fernverkehrstickets anbieten. Die Bezahlung erfolgt an einem Fahrkartenautomaten, wobei während des Beratungs-/Verkaufsgespräches mit einem DB-Mitarbeiter per Videotelefonie verbunden ist. Die Videoreisezentren stehen zu vorgegebenen Öffnungszeiten zur Verfügung.

Der Beratungsumfang in diesen Servicestellen ist überwiegend auf die Belange des jeweiligen Verkehrsunternehmens bezogen. Auskünfte zum VRB-Verbundtarif werden ebenfalls erteilt. Eine umfassende unternehmens- oder gar verbundübergreifende Information erfolgt kaum. An den Servicestellen der Verkehrsstationen werden auch Auskünfte zum Niedersachsentarif und zu anderen verbundübergreifenden Fahrten gegeben. Ebenso wird eine Verknüpfung zu Informationen anderer Bereiche (z. B. Touristik, Freizeit, Veranstaltungen o. ä.) nicht angeboten. Hier besteht Handlungsbedarf, der durch das oben skizzierte Mobilitätsmanagement verbessert wird.

Mobilitätsberater

Die Kernaufgaben eines Mobilitätsberaters sind:

- persönliche Information über das Bus- und Bahnangebot
- Tipps für den Fahrkartenkauf geben
- Mittlerperson zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen
- aktive Hilfe vor Ort

Sie helfen den Bürgerinnen und Bürgern (sowohl Jung als auch Alt), auch ohne eigenes Auto mobil zu sein. Auch Unsicherheiten bei der Nutzung von Bus und Bahn können genommen werden und die eigenständige Mobilität mit dem ÖPNV gestärkt werden. Um die vielen ehrenamtlich tätigen Mobilitätsberater gut und umfassend zu betreuen, soll an zentraler Stelle ein regionsweiter Mobilitätsbeauftragter die Aus- und Weiterbildung der Mobilitätsberater vor Ort übernehmen. Durch den kontinuierlichen Austausch und die Betreuung der Mobilitätsberater wird so ein gleichbleibender Qualitäts- und Wissensstand gewährleistet.

Mobilitätsbegleiter

Ein weiterführender Service über den des Mobilitätsberaters hinaus, ist die Umsetzung eines Begleitdienstes. Speziell geschulte Mitarbeiter stehen Menschen mit Unsicherheiten auf ihrem Weg

mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Seite. So soll auch Fahrgästen geholfen werden, die nicht nur in ihrer Mobilität und Orientierung eingeschränkt sind, sondern auch Personen, welche alleine, aus den verschiedensten Gründen heraus, Hemmnisse haben, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Der Mitarbeiter kann neben der Begleitung von Tür zu Tür sowie möglichen Hilfestellungen bei Bedarf auch die Reiseplanung übernehmen. Die Einordnung der Mobilitätsberater muss sinnvollerweise über die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Digitale Wege zur Mobilitätsinformation

Damit ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot gestärkt wird, ist eine gezielte Steuerung und Koordination der Anbieter und Angebotsformen nötig. Eine Mobilitätsinformation mit zeitgemäßen Technologielösungen wird in Zeiten der Digitalisierung Im Bereich der Kommunikation zwischen Fahrgästen und Mobilitätsanbietern erwartet. Für Fahrgäste sind die Punkte Fahrplaninformation, Buchung auch für differenzierte Bedienformen und das Ticketing wichtig.

Im März 2015 startete unter Koordination des Regionalverbandes die Online-Mitfahrer-Vermittlung "Pendlerportal.de". Das Portal ist regionsweit in allen Kreisen und Städten nutzbar. Mithilfe der ÖPNV-Tiefenintegration werden dem Pendlerportal-Nutzer zur individuellen Suchanfrage die passenden ÖPNV-Verbindungen vor den möglichen Mitfahrgelegenheiten anzeigt. Das bedeutet, bei der Anfrage nach einer Pendler-Strecke wird immer auch die Fahrmöglichkeit mit Bus und Bahn angeboten. Perspektivisch ist auch die Vermittlung von gemeinsamen Fahrten mit dem Verkehrsmittel Fahrrad denkbar.

Keimzelle für eine umfassende Informationsquelle in der Region kann das Angebot des VRB sein, der Web- und App-Anwendungen zur Fahrplanauskunft anbietet und ab 2020 auch den Ticketerwerb über diese Wege möglichen wird. Durch die Lieferung der Sollfahrplandaten aller Verkehrsunternehmen an den Datenpool in Niedersachen (über die Connect Fahrplanauskunft GmbH) stehen die regionalen Daten auch für die Verknüpfung von länderübergreifenden Informationssystemen zur Verfügung. Die Datensammlung und -bereitstellung der Echtzeitdaten erfolgt über die landesweite Datendrehscheibe, die beim Verkehrsverbund Bremen/Nieder-sachsen (VBN) angesiedelt ist.

Ob mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der Bahn, dem Taxi oder dem eigenen Auto - alles, was der Kunde benötigt, wenn er in der Region mobil sein will, kann über eine gemeinsame Informationsquelle dargestellt werden. Ziel ist es, die nachfolgend aufgeführten Funktionen in das vorhandene Auskunftssystem zu integrieren:

- Reiseplanung über alle Verkehrsmittel,

- Radwegerouting als Zubringerverkehre zu den Zugangsstellen des ÖPNV,
- Standorte und Belegung von Fahrradstationen, B+R-Anlagen, P+R-Plätzen,
- Buchung von Fahrradabstellplätzen in abschließbaren Sammelabstellanlagen,
- Vergleiche zur Nutzung von emissionsarmen Verkehrsmitteln,
- Weiterleitung von Angeboten von on-demand-Anbietern, in Schwachlastzeiten ohne ÖPNV-Angebot,
- Weiterleitung von Car-/ Bike-Sharingangeboten,
- Integration der aktuellen Verkehrslage,
- Wetterprognose, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen kann,
- Standorte von E-Ladesäulen.

E8 Marketing

In der Region Braunschweig gibt es ein gutes Angebot im ÖPNV. Viele verschiedene Wege, z. B. zur Arbeit, zur Schule oder für Freizeitaktivitäten, können mit dem ÖPNV organisiert werden. Der ÖPNV ist ein komplexes System, dessen Nutzung den potenziellen Kunden vor Herausforderungen stellt. Im Nahverkehr muss ein Fahrgast im Vorfeld der Fahrt wissen, wo er einsteigen kann, welche Haltestelle in der Nähe seines Zieles liegt, welche Linie(n) diese Haltestellen bedienen, wo er ggf. Umsteigen muss, wann die Fahrt beginnt und endet, welche Fahrkarte gilt und am kostengünstigsten ist und wie er sie kaufen kann. In der Bevölkerung bestehen (neben objektiven Hemmnissen wie lange Zugangswege oder ein fehlendes Angebot) viele subjektive Vorbehalte gegenüber dem ÖPNV.

Sehr viele Menschen in der Region sind über die guten Angebote noch unzureichend informiert und nicht ausreichend motiviert, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Daher wurde das Marketing in den vergangenen Jahren verstärkt ausgebaut. Ziel ist es, das Image des ÖPNV weiter aufzubauen, Informationsdefizite abzubauen und den Einstieg in den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern.

Eine besondere Herausforderung des Schienenverkehrs ist es, dass die Strecken nicht an der Verbands- oder auch an möglichen Landesgrenzen enden. Zugleich werden die Netze von mehreren Aufgabenträgern betreut, die alle Konzepte und Maßnahmen miteinander abstimmen müssen. Es kommt hinzu, dass alle Netze von einem anderen Verkehrsunternehmen gefahren werden. Daher ist ein weiteres Erfordernis, das Marketing und die Fahrgastinformation verstärkt auch über die Verbands- bzw. Landesgrenzen zu forcieren.

Das ÖPNV-Angebot in der Region Braunschweig soll vom heutigen und zukünftigen Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein gemeinsames Auftreten, ein hoher Wiedererkennungswert und zentrale Informationsstellen mit einheitlichen Informationskanälen (z. B. einheitliche Rufnummer für Anrufsysteme, einheitliche Fahrplanstrukturen) notwendig. Informationen über das Angebot sollen über verschiedene Wege vereinheitlicht angeboten werden. Über das Marketing soll ein positives Image vermittelt werden, um die Anzahl der Fahrgäste in den Bussen und Bahnen zu halten bzw. die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Für die Kundenbindung etwas zu unternehmen ist genauso wichtig wie neue Kunden zu gewinnen, da Kunden durch Fahrtprobleme, wie Ausfall einer Fahrt oder Beeinträchtigung von Bauarbeiten oder bei ungeplanten Störungen (z. B. Stürme), von Bus und Bahn Abstand nehmen könnten bzw. erst gar nicht auf dem Umstieg zu Bus und Bahn zu bewegen sind. Besonders für den Ausbau ist hier ein Marketing- und Werbemix aus Print und Social Media von Vorteil. Auch der Auf- und Ausbau vom barriefreien Zugang zu Informationen soll geprüft werden.

Neben dem Unternehmensmarketing (Aufgabe der Verkehrsunternehmen) und dem Verbundmarketing (Aufgabe des Verkehrsverbundes) führt der Regionalverband auch ein eigenes Aufgabenträgermarketing durch. Die verschiedenen Marketingstrategien, -konzepte und -aktivitäten des Aufgabenträgers, der Verbundgesellschaft und der Verbund- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen neu gegeneinander abgegrenzt werden, sodass sie gut aufeinander abgestimmt und sinnvoll ergänzt sind.

Angestrebt wird auch eine umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten in allen Bereichen vom Aufgabenträgermarketing über das Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen und möglicher Busunternehmen (Unternehmensmarketing) bis hin zum Verbundmarketing.

Aufgabenträgermarketing

Neue Konzepte, um die Bevölkerung und auch die Fahrgäste mit Informationen zu versorgen, müssen durch den Aufgabenträger erstellt, organisiert und vermarktet werden, wie z. B. die Einführung eines Pendlerportals, die Einführung neuer Linien oder auch die Vermarktung eines Mobilitätsportals. Es wird besonderen Wert auf die Einbindung der Kommunen und Verkehrsunternehmen gelegt.

Verschiedene Projekte, wie z. B. das Mobilitätsportal, das Pilotprojekt „EcoBus", müssen vermarket und beworben werden.

Um der Bevölkerung und auch den Fahrgästen Informationen für eine Wegeplanung zukommen zu lassen, erstellt der Regionalverband als Aufgabenträger für den ÖPNV eigene Marketingstrategien- und konzepte, bereitet Informationen zielgruppengerecht auf, verteilt diese und koordiniert und organisiert, u. a. auch Veranstaltungen vor Ort, wie 2018 das Bahnhofsfest „Die Region fährt auf" in Braunschweig. Es wurde und wird verstärkt weiterhin besonderen Wert auf die Einbindung der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes in die Vermarktung gelegt und eine Zusammenarbeit und die Zusammenführung von Informationen angeregt. Aufgrund dessen, dass der Aufgabenträger Verkehrsleistungen bestellt und auch finanziert, hat nur er bei seinen vielen Vertragspartnern die Möglichkeit Aktionen und Maßnahmen geplant und durchgesetzt zu bekommen.
Relevante Informationen, die verschiedensten Verbindungsmöglichkeiten zu Ausflugszielen, Hinweise auf die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und weitere Informationen werden unter anderem auch im Internetauftritt des Regionalverbandes dargestellt und in allen Wochenzeitungen, Gemeindeblättern, Tageszeitungen sowie anderen Medien im Verbandsgebiet zur Veröffentlichung weitergeleitet. Zusätzlich werden auch produkt- und zielgruppenbezogene Anzeigen in den verschiedensten Medien geschaltet. Besondere Anlässe sind z. B. die Einführung neuer RegioBus-Linien, Angebotsverbesserungen im ÖSPV, die Vermarktung eines Mobilitätsportals oder die Einführung der Pilotprojekte „neuen differenzierte Bedienungsangebotes/EcoBus" in Bad Gandersheim und dem Harzraum.
Als Bespiel für eine der neuen Marketingaktionen sollen die ehemals jährlich achtfach aufgelegten Informationsflyer – bezogen auf die kreisfreien Städte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel – in Zusammenarbeit mit den Kommunen auf Gemeindeebene überarbeitet werden. Enthalten sind alle notwendigen Informationen. Auch hier werden speziell die Ausrichtung der Fahrtmöglichkeiten und Verknüpfungen betrachtet und Verbands-, Verbunds- oder Landesgrenzen nicht beachtet, damit der Fahrgast alle Informationen bekommt. Vom Regionalverband in Auftrag gegebene Verbesserungen im Bus- und Bahnbereich werden intensiv in allen Marketingvarianten begleitet. Auf Antrag eines Verkehrsunternehmens können Zuschüsse für die Vermarktung der Veränderungen und Verbesserungen gewährt werden, sofern diese zielgruppenbezogen erfolgen und z. B. auch Anschlüsse an andere Verkehrsmittel beinhalten oder eine einheitliche Struktur der Fahrgastinformation aufweisen. Unterstützt werden auch Pilotprojekte aufgrund vom barrierefreien Zugang zu den Informationen.

Zudem soll die Broschüre „Touren in der Region – mit Bus und Bahn können Sie viel erreichen" in Zusammenarbeit mit allen Verbandsgliedern jährlich erstellt und verteilt werden. 72 Tourenvorschläge zu touristischen Zielen, drei Kombi-Touren über drei Verbandsglieder und 8 verschiedene Alltags-Touren werden erarbeitet und mit Fahrpreisvorschlägen und weitergehenden Informationen dargestellt. Ergänzt wird dieses durch einen Internetauftritt mit Verknüpfung zur elektronischen Fahrplanauskunft, in der der Zielbahnhof oder die Zielhaltestelle schon übernommen werden.

Zusammenfassend lassen sich Folgende Marketingthemen und –maßnahmen festhalten:

- Vermarktung der Angebotsverbesserungen des Regionalen ÖPNV-Angebotes
- Vermarktung neuer Bus- und Bahnverbindungen
- Vermarktung verbands- und landesgrenzenübergreifender Verbindungen und Tarife
- Vermarktung neuer Innovationen, wie z. B. Mobilitätsportal, Mobilitätsmanagement
- Information von Fahrgästen und potenziellen Kunden des ÖPNV
- Vermittlung eines positiven Images
- Einheitliche Darstellung und Stärkung des Wiedererkennungswertes

Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Jährlich wird ein Marketingkonzept durch die EVU für ihre Netze erarbeitet und mit allen Aufgabenträgern eng abstimmt. Dies betrifft auch die daraus folgenden Teilkonzepte inkl. Budget. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen ihr Marketing eigenverantwortlich durch. Dies betrifft die Erstellung und Verteilung von Fahrplänen, Kundenzeitschriften, Vermarktung von Angebotsverbesserungen, ggf. Maßnahmen und Informationen bei Bauarbeiten und Schienenersatzverkehren, Teilnahme oder Durchführung von Informationsveranstaltungen u. v. m. Besonders Wert wird auf die Vermarktung von Angebotsverbesserungen und die Prüfung der Nutzung „sozialer Netzwerke", wie z. B. Facebook und Twitter gelegt, da sie immer mehr an Bedeutung gewonnen.

Verbundmarketing

Zielsetzung des Verbundmarketings ist es, mehr Fahrgäste für den ÖPNV und damit in Bussen und Bahnen zu gewinnen. Im Besonderen sollen auch die Tarife und das Fahrkartensortiment vermarktet werden. Ergänzend dazu sollen weitere benötigte Information für die Nutzung mit Bus und Bahn

kommuniziert werden. Dafür soll der Verkehrsverbund eine Marketingstrategie und Marketingkonzepte neu aufstellen und mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger Regionalverband abstimmen.

E9 Tarif

E9.1 Verkehrsverbund Region Braunschweig

Am 01.11.1998 ist im Tarifgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig der Verbundtarif der Region Braunschweig (VRB-Tarif) in Kraft getreten. Das Verbundgebiet ist in 49 Tarifzonen unterteilt, die sich i. d. R. an den Gemeindegrenzen orientieren (Abbildung E9.1). Ergänzend sind zwei Tarifzonen (TZ 55 Hämelerwald, TZ 56 Dedenhausen) als „Grenzstationen" mit Lage im Gebiet der Region Hannover eingerichtet, die eine Nutzung der verbundgrenzüberschreitenden Züge mit 2 Verbundfahrausweisen (VRB-Fahrausweis und GVH-Fahrausweis) ermöglichen. Des Weiteren ist auch Dollbergen in der Region Hannover als Tarifzone 51 definiert, so dass auf Buslinien aus dem Verbundgebiet bis zum Bahnhof Dollbergen der VRB-Tarif gilt.

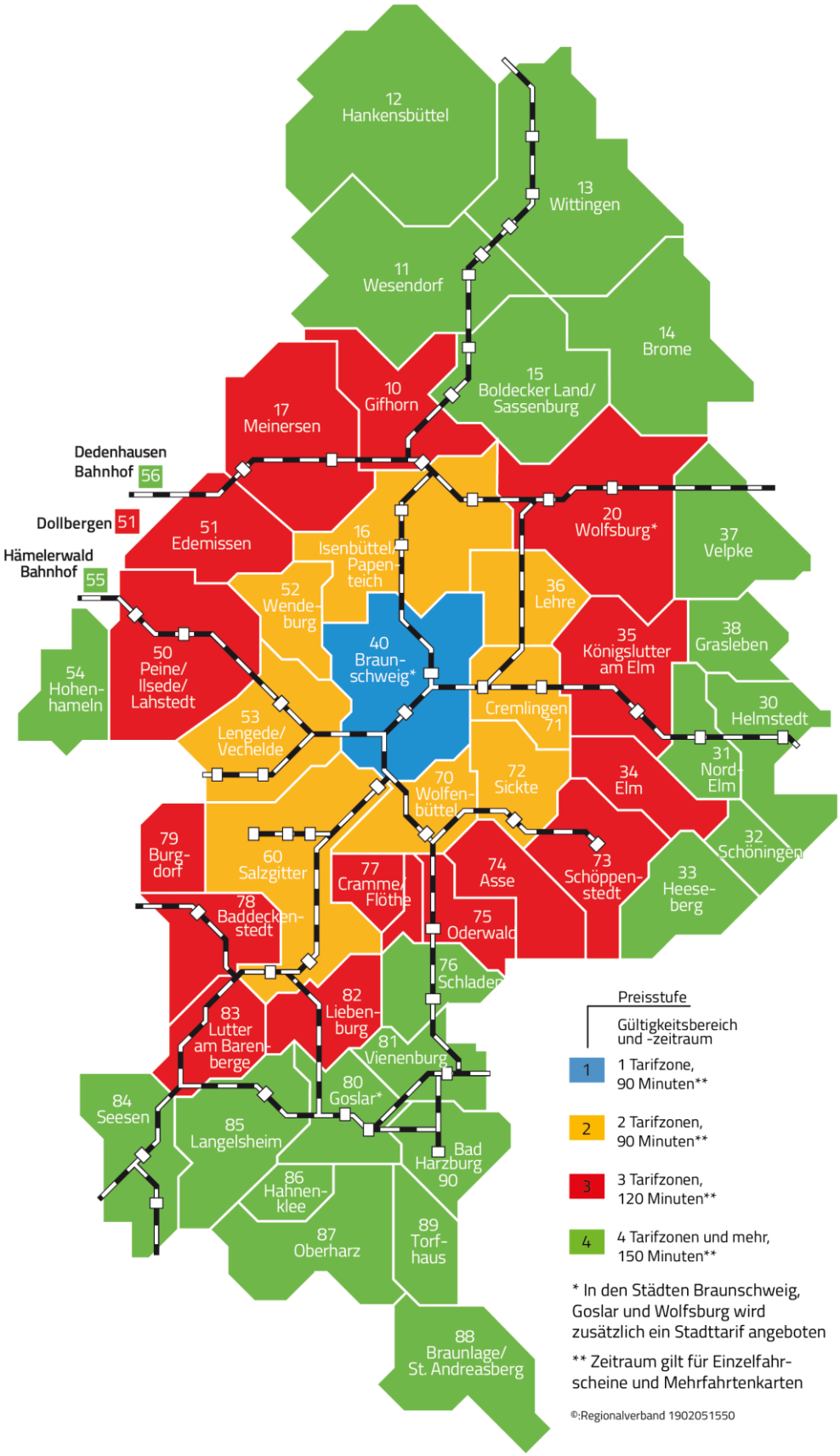
Durch den Verbundtarif wird gewährleistet, dass Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen im Gebiet der Region Braunschweig mit einem Fahrschein durchgehend und unternehmensübergreifend genutzt werden können. Dies stellt eine elementare Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in der Region dar.

Der VRB-Tarif wird als günstigster Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans angeboten. Im SPNV ist er betreiberunabhängig zwischen allen Stationen im Verbandsgebiet sowie den „Grenzbahnhöfen" zu anderen Verkehrsräumen anzuwenden. Linienverkehre im Bereich des PBefG, die ganz oder überwiegend Verkehrsleistungen im Verbandsgebiet erbringen, werden nur dann genehmigt, wenn die Anwendung des VRB-Tarifes sichergestellt ist. Für ein-/ausbrechende Linienverkehre, die nur einen geringen Teil der Verkehrsleistung im Verbandsgebiet erbringen, wird für die Binnenverkehre im Verbandsgebiet eine an den Bedingungen des Verbundtarifes orientierte Regelung getroffen. Die Genehmigungsbehörde ist hier unter Berücksichtigung des § 8 Abs. 3 PBefG (z. B. im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes) gefordert, vor der Genehmigungserteilung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft sicherzustellen, dass alle relevanten Regularien und Modalitäten des Verbundes dem Antragsteller bekannt sind und von ihm akzeptiert werden. Durch diese Verfahrensweise ist ein reibungsloser Fortbestand des Verbundtarifs gesichert.

Für die Gestaltung des Verbundtarifes liegt die Verantwortung bei der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB). Die VRB GmbH wurde am 02.12.2016 als Nachfolger der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH gegründet und setzt sich aus dem Regionalverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger sowie den 17 im Verbandsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen zusammen. Neben den tariflichen Fragestellungen (Einteilung der Tarifzonen, Festlegung des Fahrscheinsortiments, Gestaltung der Fahrpreise, der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen) beschäftigt sich der Verkehrsverbund mit den Themenfeldern:

- Verbundmarketing und Presse- und Medienarbeit
- Entwicklung eines einheitlichen Vertriebssystems
- Erarbeitung von Leitlinien und Standards für ein einheitliches Fahrgastinformationssystem
- Qualitätsmonitoring
- Verbundabrechnung und Einnahmeaufteilung

Karte E9.1: Tarifzonenschema (ausgehend von Braunschweig)



Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Verbundtarifes erfolgt unter Beteiligung aller Verbundpartner in Arbeitskreisen der Verbundgesellschaft. Forderungen von politischer oder kommunaler Seite werden durch die Verbandsglieder an den Regionalverband herangetragen und von diesem in den Arbeitskreis eingebracht. Für den Zeitraum 2020 bis 2024 sollen verschiedene Themenkomplexe zur Weiterentwicklung des Verbundtarifes unter Einbeziehung gutachterlicher Begleitung untersucht werden (Auswahl):

- Einführung verbundweites Sozialticket
- Einführung verbundweites vergünstigtes Schülerticket / Jugendticket
- Kombination vergünstigter Tickets (Einheitliches, verbundweit gültiges Mobilitätsticket für Leistungsempfänger, Schüler und Auszubildende)
- Einführung Kurzstreckenticket
- Ausweitung des Zeitkartenangebotes
  (bspw. Wochenkarte für Pendler, Abo-Karte für Auszubildende, Mehrtageskarte für Gelegenheitspendler)
- Optimierung des Jobtickets
- Ausweitung des Angebotes von Kombitickets
- Einführung eines 365€-Jahrestickets
- Weiterentwicklung des Entfernungstarifs
- Einführung neuer Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden
- Einführung neuer digitaler Tarife (eTicket, Best-Price-Berechnung auf Basis von Check-In/Check-Out, Check-In/Be-Out oder Be-In/Be-Out)

Ziel der Weiterentwicklung des Tarifsystems ist die Optimierung des Fahrkartenangebotes bzgl. Einfachheit und Transparenz, Leistungsgerechtigkeit, flexibler Nutzung und günstiger Tarife bei gleichzeitiger Erreichung einer steigenden Nutzerfinanzierung.

E9.2 Niedersachsentarif

Der Niedersachsentarif (NITA) wurde am 09.06.2013 eingeführt. Er gilt seitdem außerhalb der bestehenden Verbünde als gemeinsamer Nahverkehrstarif für alle Relationen innerhalb Niedersachsens sowie für Fahrten zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg und löst in diesem Bereich den bisherigen Tarif der Deutschen Bahn AG sowie Haustarife von Eisenbahnverkehrsunternehmen ab. Die Einführung des Niedersachsentarifes erfolgte mit dem Ziel, den ÖPNV im Sinne der Fahrgäste attraktiver zu gestalten.

Als gemeinsame Serviceeinrichtung und als Dienstleister zur operativen Umsetzung des Niedersachsentarifes wurde in Hannover die Niedersachsentarif GmbH (NITAG) gegründet. Sie betreut den

Niedersachsentarif und entwickelt ihn weiter. Außerdem wird durch die NITAG die inhaltliche Ausgestaltung der Tarifkooperation gesteuert. Darüber hinaus übernimmt sie die Abrechnung und Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen und konzipiert die Tarifmaßnahmen. Gesellschafter der NITAG sind die in Niedersachsen verkehrenden EVU sowie die niedersächsischen Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und Regionalverband Großraum Braunschweig.

Der Niedersachsentarif ist primär ein SPNV-Tarif und gilt für verbundraumübergreifende Fahrten im SPNV innerhalb Niedersachsens und zwischen Niedersachsen, Bremen, Hamburg sowie Teilen Nordrhein-Westfalens (NRW). Durch die integrierte Anschlussmobilität kann am Start- und Zielbahnhof zusätzlich der ÖSPV genutzt werden. Seitens der NITAG ist vorgesehen, zukünftig auch die Nutzung des gesamten ÖSPV der Verbundgebiete in den Niedersachsentarif zu integrieren.

Einen Sonderfall innerhalb des Tarifangebotes der NITAG stellt das Niedersachsenticket (NT) dar. Das NT ist ein relationsloser Fahrausweis, der zur Nutzung aller Nahverkehrszüge in Niedersachsen, Bremen und Hamburg sowie auf einzelnen Strecken in NRW berechtigt. Zudem wird es in verschiedenen Verbünden und Städten in Niedersachsen auch im ÖSPV anerkannt. Es wird als Ticket für 1 bis 5 Personen ausgegeben und ist montags bis freitags ab 9:00 Uhr und am Wochenende sowie in den Sommerferien ganztägig gültig. Innerhalb des VRB kann das NT im genannten Zeitraum in allen Nahverkehrszügen sowie sämtlichen Bussen und Straßenbahnen genutzt werden. Außerdem bietet das NT Ermäßigungen bei Kooperationspartnern (Ausflugszielen). Darüber hinaus ist es möglich, das NT mit Ländertickets benachbarter Bundesländer zu kombinieren.

E9.3 Tarif der Deutschen Bahn

Für Verbindungen im SPNV aus dem Gebiet des Regionalverbandes in andere Verkehrsräume außerhalb Niedersachsens und für alle SPFV-Verbindungen der DB Fernverkehr AG wird im Schienenverkehr der Tarif der Deutschen Bahn AG (DB-Tarif) angeboten. Dieser unterscheidet zwischen einem Nahverkehrstarif (Tarif C) und zwei Fernverkehrstarifen (Tarife A und B). Mit diesem Tarif ist gewährleistet, dass Ziele außerhalb des Verbandsgebietes bis zum jeweiligen Endbahnhof mit einem einheitlichen und durchgehenden Fahrschein erreicht werden können. Fahrscheine des DB-Tarifs berechtigen im Regelfall nicht zur Nutzung der Busse und Stadtbahnen der übrigen Verbundpartner in der Region Braunschweig. Es gibt jedoch eine Reihe von Angeboten, für die eine Anerkennungsregelung besteht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses NVP gelten folgende Regelungen:

Anerkennung von Nahverkehrsangeboten (Tarif C)

Das Schöne-Wochenende-Ticket (SWT) ist ein Nahverkehrsangebot, das zur bundesweiten Fahrt an einem Tag des Wochenendes (Samstag oder Sonntag) in allen Nahverkehrszügen berechtigt. Es gilt für bis zu 5 Personen. Das SWT wird im Geltungsbereich des VRB von allen Verbundpartnern anerkannt und gilt somit auch zur Fahrt in Bussen und Stadtbahnen.

Das Quer-durchs-Land-Ticket (QDL) ist ein Nahverkehrsangebot, das zur bundesweiten Fahrt an einem beliebigen Wochentag in allen Nahverkehrszügen berechtigt. Es gilt für bis zu 5 Personen. Das QDL berechtigt nur zur Nutzung des SPNV und wird entsprechend im Geltungsbereich des VRB nur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen anerkannt.

In den Bundesländern Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen werden darüber hinaus im Nahverkehr die vergünstigten Fahrausweise Regio120 (für Fahrten bis 120 km) und Regio120+ (für Fahrten über 120 km) angeboten. Diese gelten über die Landesgrenzen hinaus auch im Verbandsgebiet auf den Strecken Wolfsburg – Oebisfelde, Braunschweig – Helmstedt – Marienborn und Goslar –Vienenburg – Stapelburg.

Der Harz-Berlin-Express (HBX) der abellio Rail Mitteldeutschland GmbH verkehrt als teilweise eigenwirtschaftlicher SPNV-Zug an Freitagen sowie Wochenenden und Feiertagen von Berlin über Potsdam, Magdeburg und Halberstadt nach Goslar und zurück. Für Fahrten zwischen Berlin/Potsdam und dem Raum Magdeburg/Harz gilt ausschließlich der HBX-Tarif. DB-Fahrkarten und Verbundfahrscheine werden auf dem Abschnitt Genthin – Magdeburg – Halberstadt – Goslar anerkannt.

Anerkennung von Fernverkehrsangeboten (Tarif A und B)

Für Fahrgäste mit Fernverkehrsfahrkarten, die eine Strecke über 100 km fahren, gibt es das Angebot City-Ticket. Das City-Ticket berechtigt in ausgewählten Großstädten zu einer innerstädtischen Vorlauf- bzw. Anschlussfahrt mit dem ÖPNV am Start- bzw. Zielort der jeweiligen Fernverkehrsfahrt. In der Region Braunschweig sind die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in die City-Ticket-Regelung einbezogen. Die City-Ticket-Regelung gilt darüber hinaus für den DB-Fahrausweis BahnCard 100, wobei hier alle innerstädtischen Fahrten in den City-Ticket-Tarifzonen integriert sind.

Weiterhin gibt es das Angebot City mobil, bei dem zusammen mit dem Bahnfahrschein auch gleichzeitig die Fahrtberechtigung für den ÖPNV am Zielort mitgekauft werden kann. Dieses Angebot wendet sich an Kunden mit einer Strecke unter 100 km, die nicht in den Genuss der City-Ticket-

Regelung kommen. In der Region werden wiederum die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in das Angebot City mobil einbezogen.

Ergänzend ist festzuhalten, dass alle Tickets (u. a. Flexpreise, Sparpreise und Super Sparpreise) der DB AG (A-/B-Tarif) auch in den SPNV-Zügen anerkannt werden.

Anerkennung von Verbundfahrscheinen im Fernverkehr

Zeitkarten des Verbundtarifes (Monatskarte, Abo) können gegen Zahlung eines Aufpreises auch in der Produktklasse IC/EC genutzt werden. Die Benutzung mit weiteren Verbundfahrscheinen (z. B. Einzelfahrschein, Tageskarte) wird seitens der DB auch gegen Zahlung eines Zuschlages nicht gestattet. Gleiches gilt für die Nutzung von ICE-Zügen, die seitens der DB grundsätzlich von der Nutzung mit Verbundfahrscheinen ausgeschlossen sind.

Alle oben aufgeführten Anerkennungsregelungen sind durch vertragliche Vereinbarungen zwischen der DB und dem Verkehrsverbund geregelt. Änderungen sind daher während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans möglich. Dies gilt auch für den Wegfall bestehender oder die Einführung neuer Angebote. Eine Freigabe von ICE-Zügen für Verbundfahrscheine wird ebenso angestrebt wie die Freigabe von IC/EC-Zügen für Einzelfahrscheine des Verbundes. Sofern hier keine generelle Regelung zu treffen ist, sollte die Freigabe zumindest für bestimmte Fahrten erreicht werden, bei denen aufgrund von Trassenbelegung oder anderen Gründen ein ausreichendes Bedienungsangebot bzw. eine akzeptable Anschlussgestaltung im ÖPNV nicht hergestellt werden kann.

Die FlixMobility GmbH bietet mit der Marke FlixBus auf verschiedenen Linien durch das Verbandsgebiet Fernverkehre im Linienbussektor an. Halte im Verbandsgebiet sind Braunschweig, Wolfsburg, Salzgitter-Lebenstedt, Peine, Wolfenbüttel, Helmstedt, Bad Harzburg, Goslar und Seesen. Des Weiteren wird unter der Marke FlixTrain mit der Zuglinie FLX 10 (Berlin – Hannover – Frankfurt/Main - Stuttgart) der Bahnhof Wolfburg Hbf im SPFV-Verkehr bedient. Alle Fahrten werden im Haustarif angeboten. Seitens des Regionalverbandes wird eine tarifliche Kooperation mit dem ÖPNV angestrebt, um für den Fahrgast eine durchgängige Reisekette im ÖPV zu gewährleisten.

E9.4 Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen

Region Hannover

Für verkehrsgebietsübergreifende Fahrten im SPNV besteht im Übergang zur Region Hannover (RH) die Möglichkeit im Rahmen des GVH-Regionaltarifs Zeitkarten (Monats-, Wochenkarten etc.) mit einer durchgehenden Fahrtberechtigung für das Tarifgebiet des Großraum-Verkehr Hannover (GVH)

und angrenzende Bereiche des VRB-Tarifgebiets zu erwerben. Diese Übergangsregelung gelten im Landkreis Peine für die Stationen Peine und Vöhrum sowie im Landkreis Gifhorn für die Stationen Calberlah, Gifhorn, Leiferde, Meinersen und Dedenhausen.

Neben diesen Übergangsbestimmungen im SPNV bestehen weitere Übergangsregelungen für den ÖSPV. Insbesondere werden auf der GVH-Buslinie von Hohenhameln im Landkreis Peine in das Gebiet des GVH für übergreifende Fahrten Fahrscheine des GVH ausgegeben.

In der Zusammenarbeit mit der Region Hannover wird eine Ausweitung der Übergangsregelungen geprüft. Hierzu zählen Übergangstarife in Form eines „VRB-Regionaltarifes", der auf den SPNV-Strecken Hannover – Gifhorn – Wolfsburg und Hannover – Peine – Braunschweig von den Stationen Lehrte, Immensen-Arpke und Dollbergen in das Verbundgebiet gültig ist. Analog ist vorstellbar, den GVH-Regionaltarif in den LK Goslar zu erweitern. Ferner ist vorgesehen, Tickets des GVH-Regionaltarifs und des geplanten VRB-Regionaltarifs auch im ÖSPV am Zielort anzuerkennen (analoge Anwendung zur integrierten Anschlussmobilität im NITA).

Landkreis Hildesheim

Übergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim existieren aus dem Gebiet des VRB-Tarifs insbesondere aus den Gemeinden Hohenhameln, Ilsede und Lengede, dem Bereich Salzgitter, dem Bereich der Samtgemeinde Baddeckenstedt, den Städten Braunschweig und Wolfsburg sowie im Raum Seesen – Rhüden – Bockenem.

Die bestehenden Übergangsregelungen für Fahrten aus der Region Braunschweig in den Landkreis Hildesheim sind derzeit auf Fahrten zwischen Seesen und Bockenem und eine Buslinie der Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI) von Hohenhameln nach Hildesheim begrenzt. Hier werden zwischen Seesen und Bockenem der Übergangstarif Harz (ÜT Harz) und für die RVHI-Buslinie der Tarif des RVHI für übergreifende Fahrten anerkannt.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Gründung eines Verkehrsverbundes in der Region Hildesheim, wird die generelle Konzeptionierung von Übergangsregelungen zwischen der Region Braunschweig und der Region Hildesheim als erforderlich angesehen. Durch ein einheitliches Konzept könnte den Fahrgästen eine eindeutige Botschaft vermittelt werden, inwieweit der ÖPNV im Übergangsgebiet genutzt werden kann. Für die Entwicklung dieser Übergangsregelung sind vertiefende Abstimmungen mit sämtlichen Beteiligten (vor allem den zuständigen Institutionen und Verkehrsunternehmen) hinsichtlich organisatorischer, struktureller und tariflicher Aspekte notwendig.

Landkreis Göttingen / Landkreis Northeim / Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)

Zeitgleich mit der Einführung des Verbundtarifes der Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN) zum 01.04.1999 wurde ein „Übergangstarif Harz" (ÜT Harz) eingeführt, um in einem ersten Schritt die Tarifgestaltung im Übergangsverkehr zwischen den Landkreisen Goslar und Landkreis Osterode am Harz (bis 31.10.2016, seit 01.11.2016: Landkreis Göttingen) zu regeln. Der Übergangstarif verbindet den VRB-Tarif mit dem VSN und gilt auf den Linien der im dortigen Raum operierenden Verkehrsunternehmen KVG, Pülm-Reisen GmbH, RBB und Hahne-Reisen KG. Für die Fahrgäste bedeutet dies, dass bei einer Fahrt zwischen den beiden Verbundräumen bereits eine Karte des Übergangstarifs ausreicht, um sein Ziel zu erreichen. Die EVU in dieser Region sind derzeit nicht am Übergangstarif Harz (ÜT-Harz) beteiligt. Für Fahrten zwischen VRB- und VSN-Gebiet gilt im SPNV der NITA.

Hinsichtlich dieser bereits entwickelten Übergangsregelung strebt der Regionalverband eine Ausweitung der bestehenden Regelungen an. Durch eine Integration des SPNV könnte eine einheitliche Tarifierung für den gesamten ÖPNV im Westharz erreicht werden. Darüber hinaus soll eine generelle Neukonzeption des Übergangstarifs oder eine gegenseitige Anerkennung und damit verbundene Ausweitung des VRB- und VSN-Tarifs in den Übergangsgebieten geprüft werden.

Land Sachsen-Anhalt

Aktuell bestehen folgende Übergangsregelungen für einzelne Verbindungen zwischen der Region Braunschweig und dem Bundesland Sachsen-Anhalt:

- Die Bahnhöfe Wolfsburg (TZ 20) und Helmstedt (TZ 30) und sind für den SPNV auch Bestandteil des Verbundtarifes marego, so dass Fahrgäste aus dem Raum Magdeburg beide Städte mit dem marego-Tarif direkt erreichen können. Beide Bahnhöfe haben hierdurch auch die Funktion des Grenzbahnhofs und SPNV-Fahrten zwischen dem VRB-Gebiet in Niedersachsen und dem marego-Tarifgebiet in Sachsen-Anhalt können mit einer Kombination der Verbundtarife durchgeführt werden.
- Für eine Buslinie zwischen Wolfsburg und Oebisfelde wird auf der gesamten Linie der VRB-Tarif angewendet, der Abschnitt der Linie in Sachsen-Anhalt wird dabei als zusätzliche Tarifzone des VRB-Tarifs behandelt.
- Für das VRB-Tarif Gebiet überschreitende Verkehre im ÖSPV zwischen dem Landkreis Goslar und dem Landkreis Harz wird ein an den Tarif der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH (HVB) angelehnter Übergangstarif angewendet.

In der Harz-Region werden die vielfältigen Tarifgestaltungen aus Sicht des Regionalverbandes als überarbeitungsfähig angesehen. Hierbei sind die Schaffung eines allgemeinen Übergangstarifs zum Beispiel auf Basis des bereits bestehenden Übergangstarifes Harz oder eine vollständige Neukonzeption von Übergangsregelungen oder Tarifkooperationen denkbar. Die Konzeptionierung dieser Übergangsregelungen soll insbesondere die touristischen Verflechtungen in der Harz-Region beachten, um vor diesem Hintergrund ein attraktives Tarifangebot zu entwickeln. Neben den touristischen Aspekten werden auch Pendlerbeziehungen in den Fokus genommen.

Über die verkehrlichen Beziehungen zwischen dem VRB und dem Landkreis Harz hinaus ist die Harz-Region auch für Touristen aus den verbleibenden Räumen Niedersachsens und Sachsen-Anhalts interessant. Zusammen mit der LNVG und der NASA wird eine Ausweitung der Gültigkeit des jeweiligen Ländertickets auf die gesamte Harz-Region untersucht („Länderticket plus Harz"). Außerdem wurde im LK Goslar das aus dem LK Harz bekannte Urlaubs-Ticket Harz (Hatix) für einen Pilotzeitraum von 2019-2022 eingeführt. Damit können Übernachtungsgäste mit Kur-/Gästebeitrag übergreifend in beiden Landkreisen die Straßenbahnen und Regional- und Stadtbusse nutzen. Eine Ausweitung auf die gesamte Harz-Region (Landkreise Göttingen, Nordhausen und Mansfeld-Südharz) wird genauso angestrebt wie eine Integration des SPNV.

Landkreis Celle

Für das VRB-Gebiet überschreitende Verkehre in den Landkreis Celle bestehen unterschiedliche Regelungen. Zumeist werden seitens der betreffenden Verkehrsunternehmen durchgehende Übergangsfahrscheine ausgegeben, die sich in der Preisgestaltung an die Preise des VRB-Tarifs anlehnen. Für eine Buslinie wird der Abschnitt im Landkreis Celle daneben als zusätzliche Tarifzone des VRB-Tarifs behandelt. Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen der Region Braunschweig und dem Landkreis Celle wird derzeit kein akuter Handlungsbedarf für eine weitergehende Konzeption von Übergangsregelungen gesehen.

Landkreis Uelzen

Für verkehrsraumübergreifende Verkehre in den Landkreis Uelzen bestehen im ÖSPV derzeit keine konkreten Übergangsregelungen. Für den SPNV wird im relevanten Abschnitt zwischen Wittingen und Uelzen der NITA angewendet.

Für Zeitkarteninhaber im Landkreis Uelzen hat seit dem Fahrplanwechsel 2019/2020 der HVV-Tarif Gültigkeit. Seitens des Regionalverbandes wird die Einrichtung eines Grenzbahnhofes Bad Bodenteich oder Wittingen geprüft, die Pendlern aus dem Verbundgebiet in den Landkreis Uelzen die Nutzung des ÖPNV mit Verbundfahrausweisen ermöglicht.

Für sämtliche hier aufgeführten möglichen Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des Regionalverbandes liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der VRB sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbünden der benachbarten Regionen getroffen werden.

E10 Vertrieb

Neben einem leicht verständlichen Tarifsystem, einem breiten Fahrtenangebot und einer aktuellen Fahrgastinformation, ist ein einfacher Zugang zu Fahrausweisen für Reisende ein wesentlicher Grund zur Nutzung des ÖPNV. Deshalb ist es das Ziel des Regionalverbandes, den Bewohnern und Besuchern des Großraum Braunschweig über verschiedene Wege einen unkomplizierten Zugang zu den verschiedenen Tarifen des ÖPNV zu gewährleisten. Als SPNV-/ÖSPV-Aufgabenträger setzt er den Rahmen und die Strategie für ein einheitliches Vertriebssystem im gesamten Großraum fest.

Der einzelne Verkaufsvorgang, also der Betrieb der Vertriebsinfrastruktur, wird von den Verkehrsunternehmen oder Vertriebsdienstleistern wahrgenommen. Für eine leichtere Zugänglichkeit ist der Fahrausweisvertrieb darauf ausgerichtet, dass es irrelevant ist, bei welchem Verkehrsunternehmen der Fahrausweis gekauft wird. Innerhalb des gewählten Tarifsystems (u. a. VRB-Tarif, Niedersachsentarif, DB-Tarif) erkennen die ÖPNV-Verkehrsunternehmen in ihren Verkehrsmitteln Regionalzug, Straßenbahn und Stadt-/Regionalbus die Fahrscheine gegenseitig an, sodass lediglich ein Kaufvertrag (Ticketkauf) und ein Beförderungsvertrag (Beförderung) zwischen dem Fahrgast und den verschiedenen Unternehmen zustande kommt. Somit sind in diesem Vertriebssystem Umstiege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Linien ohne weiteren Ticketkauf möglich.

Wie in allen Lebensbereichen wird auch der Fahrausweisverkauf im ÖV seit einigen Jahren von der Digitalisierung bestimmt. Der Regionalverband wird mit einem Mix aus traditionellen und modernen Vertriebskanälen den Wünschen und Gewohnheiten der unterschiedlichen Nutzergruppen (Altersgruppen, Gelegenheitsnutzer, Vielfahrer, ÖPNV-Neueinsteiger u. a.) gerecht werden und in den nächsten Jahren schrittweise ein einheitliches modernes Vertriebssystem aufbauen.

E10.1 Personenbedienter Vertrieb

In den Ober- und Mittelzentren des Verbandsgebiets betreiben die lokalen Stadtbusunternehmen auf eigene Initiative in den Innenstädten Kundenzentren, in denen das gesamte Ticketsortiment des VRB angeboten wird. Der Regionalverband verpflichtet darüber hinaus über die Verkehrsverträge die EVU zum Betrieb stationärer personenbedienter Vertriebstellen. So finden sich in Braunschweig Hbf, Goslar, Helmstedt und Wolfsburg Hbf DB Reisezentren, welche neben VRB-Tickets auch Nahverkehrsfahrscheine für Bahnfahrten in ganz Deutschland und Fernverkehrstickets zu allen Zielen Europas verkaufen. Um Wartezeiten für Nahverkehrskunden spürbar kürzer zu gestalten, wurden in den DB Reisezentren Braunschweig Hbf und Wolfsburg Hbf neue Wartemarkensysteme eingerichtet, die Nahverkehrskunden bevorzugen.

An zahlreichen kleineren Stationen bzw. in deren Nähe sorgen DB-Agenturen sowie private Vertriebsagenturen (z. B. „Rosenthal Tickets&More" in Peine und Bad Harzburg) für den personenbedienten Verkauf von VRB-Fahrscheinen und SPNV-Fahrscheinen für Fahrten zu allen Zielen Deutschlands. Am Bahnhof Gifhorn wird dieser Vertrieb durch das enno-Servicecenter gewährleistet.

Für Stammkunden bieten die einzelnen Tarifinhaber eine umfassende Betreuung durch ihre Abo-Servicecenter an. Die Abo-Zentrale des VRB wird von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH betrieben (Zeitkarten Nahverkehr innerhalb des Verbandsgebiet). Die Transdev Service GmbH mit Sitz in Neubrandenburg gewährleistet den Abo-Kundenservice des Niedersachsentarifs (Zeitkarten Nahverkehr vom Verbandsgebiet in andere Regionen von Niedersachsen / Bremen / Hamburg). Für Abo-Zeitkarten des DB-Tarifs (u. a. BahnCard 100, DB-Streckenzeitkarten Fernverkehr, DB-Streckenzeitkarten Nahverkehr nach Sachsen-Anhalt / Thüringen / Hessen) zeichnet sich die DB Vertrieb GmbH in Frankfurt am Main verantwortlich.

Der Regionalverband ist bestrebt, möglichst flächendeckend personenbediente Verkaufsstellen anzubieten, damit eine persönliche Beratung und ein einfacher Verkaufsvorgang ohne Nutzung digitaler Hilfsmittel in Anspruch genommen werden kann. Da es aber insbesondere an kleineren Stationen zunehmend schwieriger wird, geeignetes Personal oder Unternehmer für selbstständig arbeitende Vertriebsagenturen zu finden, hat der Regionalverband die Einrichtung von DB Videoreisezentren durch Vertriebsdienstleister DB Vertrieb GmbH aufgenommen. Die modernen Automaten werden via Videotelefonie von Mitarbeitern der DB Vertrieb in Braunschweig gesteuert und stehen in Königslutter, Schladen und Vienenburg direkt an den Stationen. Der Beratungsvorgang erfolgt für den Fahrgast analog dem DB Reisezentrum, wohingegen der Bezahlvorgang durch Geldeinwurf oder Kartenzahlung dem Kauf am Fahrscheinautomaten entspricht. DB Videoreisezentren haben sich bei den Fahrgästen etabliert und erfahren eine hohe Akzeptanz. Durch diese Vertriebsinnovation kann die persönliche Beratung auch in ländlichen Regionen aufrecht gehalten werden.

In den älteren Straßenbahnen ohne Fahrkartenautomaten an Bord sowie in den Bussen erfolgt der Fahrscheinerwerb beim Fahrpersonal. Da hier nur ein begrenztes Sortiment ohne Beratung verkauft werden kann und der Verkaufsprozess zu Verzögerungen im Betriebsablauf führt, ist es Ziel des Regionalverbandes, die digitalen Vertriebskanäle weiter zu stärken und den Fahrerverkauf zu verringern. Neben dem Fahrerkauf besteht für Fahrgäste in städtischen Bereichen auch die Möglichkeit, den Fahrschein an Vorverkaufsstellen nahe den Haltestellen (Kioske, Buchhandlungen, Touristenbüros etc.) zu erwerben.

E10.2 Vertrieb über Fahrausweisautomaten

Im Auftrag des Regionalverbandes werden an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Verbandsgebiet Fahrscheine über Fahrkartenautomaten vertrieben. In Niedersachsen dürfen Regionalzüge nur mit gültigem, entwerteten Ticket betreten. Es befinden sich daher keine Fahrkartenautomaten in den Zügen. Eine Ausnahme stellen die abellio-Züge aus Goslar und Wolfsburg Richtung Sachsen-Anhalt dar, die dem Vertriebskonzept des Bundeslandes Sachsen-Anhalt zugeordnet sind.

An allen Verkehrsstationen im Verbandsgebiet steht mindestens ein Fahrkartenautomat, der die vollständigen VRB- und NITAG-Sortimente sowie Tickets im SPNV zu allen Zielen Deutschlands verkauft. Die DB-Automaten verkaufen darüber hinaus auch DB-Fernverkehrstickets (ICE/IC), Rail&Fly-Tickets und vorreservierte Veranstaltungstickets (Bahn-Tix). Ausnahme sind einige DB-Automaten in Peine und Wolfsburg Hbf, welche keine Nahverkehrstickets verkaufen. An diesen Stationen stehen jedoch Automaten anderer Verkehrsanbieter zum Erwerb von Nahverkehrstickets bereit.

Der Regionalverband arbeitet zusammen mit den Eisenbahnunternehmern als Betreiber der Automaten an einer einheitlichen und nutzerfreundlichen Software und Hardware, die es Fahrgästen ermöglicht, schnell zum optimalen Fahrschein zu gelangen.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH führt in den nächsten Jahren schrittweise in allen Straßenbahnen Fahrkartenautomaten ein, die das komplette Sortiment des VRB und der Niedersachsen-Tickets verkaufen und damit den Fahrerverkauf in den Straßenbahnen ablösen.

An den Bushaltestellen im Verbandsgebiet und in den Fahrzeugen der Stadt- und Regionalbusunternehmen soll die Einrichtung von Fahrscheinautomaten zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV-System geprüft werden.

E10.3 Digitaler Vertrieb

Die Digitalisierung ermöglicht einen Fahrscheinverkauf via PC (Ausdruck von Online-Tickets am PC) sowie den Erwerb eines digitalen Fahrscheins via Smartphone. Daneben werden international auch Chipkarten getestet, die verschiedene Leistungen wie Parktickets, Nutzerkarten für Bike-/Carsharing und Rabattkarten im Einzelhandel mit ÖPNV-Tickets kombinieren. Auch Best-Price-Lösungen, bei denen digital der günstigste Preis nach genutzten Fahrten abgerechnet wird, werden von Verkehrsunternehmen weltweit getestet.

Die Tickets des Niedersachsen-Tarifs (u. a. Niedersachsen-Ticket) werden digital als Handy-Ticket über die Smartphone-App „DB Navigator" und als Online-Ticket zum Selbstausdrucken auf www.bahn.de vertrieben. Des Weiteren wird seit 2019 ein eigener Online-Shop bei der Niedersachsentarif GmbH betrieben, der darüber hinaus als White-Label-Lösung den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Betrieb auf betriebseigenen Homepage angeboten wird. In diesem Online-Shop der NITAG werden die Fahrplanauskünfte für SPNV und ÖSPV sowie der Verkauf des Landestarifes angeboten.

Der DB-Tarif (u. a. für Fahrten zwischen Bundesländern und im ICE/IC) wird digital über www.bahn.de als Online-Ticket zum Selbstausdrucken sowie papierlos in der Smartphone-App „DB Navigator" als Handy-Ticket angeboten.

Im Status-quo wird der VRB-Tarif (u.a. Einzelticket Preisstufe 4) digital nur über den Online-Shop der BSVG (www.verkehr-bs.de) vertrieben, wobei die Tickets per Post einige Tage später zugeschickt werden. Fahrkarten des Stadttarifes Braunschweig werden darüber hinaus per E-Mail zum Selbstausdrucken versendet bzw. können papierlos über die Smartphone-App der BSVG erworben werden.

Die VRB plant derzeit ein eigenes E-Ticketing aufzubauen, welches ein Verkauf aller VRB-Tickets über die VRB-App und die VRB-Homepage (www.vrb-online.de) gewährleistet. Dabei sollen Zugangsbarrieren abgebaut werden und eine retrospektive Fahrpreisberechnung geprüft werden. Der Regionalverband unterstützt dieses Ziel des Verkehrsverbundes inhaltlich und finanziell.

Darüber hinaus hält der Regionalverband die Strategie für zielführend, den VRB-Tarif (potenziellen) Fahrgästen über möglichst viele digitale Vertriebswege anzubieten und so Zugangsbarrieren unmittelbar abzubauen. Insbesondere für Neubürger, Geschäftsreisende und Touristen, die mit dem VRB-Tarif in der Region Braunschweig (noch) nicht vertraut sind, stellt der digitale Vertrieb des VRB-Tarifs über bekannte Online-Shops und Apps einen erleichterten Zugang zum ÖPNV dar. Diese Vertriebsstrategie verfolgen auch die NITAG und die EVUs in Niedersachsen. Der Regionalverband wird sich daher dafür einsetzen, dass der VRB-Tarif kurzfristig im Sinne einer besseren vertriebli-

chen Kundenorientierung auch in den Online-Shops der NITAG und der DB Vertrieb GmbH angeboten wird. Darüber hinaus soll der VRB-Tarif in die bundesweit etablierte Smartphone-App „DB Navigator" integriert werden. Diese App enthält mittlerweile mehr als 20 Tarif-/Verkehrsverbünde und deckt somit mehr als ein Drittel der deutschlandweiten Tarif-/Verkehrsverbünde ab. Aus Norddeutschland sind bisher der Hamburger Verkehrsverbund, der Niedersachsentarif und der Großraum-Verkehr Hannover eingebunden. Der Regionalverband wird die Integration des VRB-Tarifs in die digitalen DB-/NITAG-Vertriebswege inhaltlich und finanziell vorantreiben.

Des Weiteren wird der Regionalverband auch die Entwicklung weiterer bundesweiter digitaler Initiativen im ÖPNV-Vertrieb verfolgen und nach erfolgreicher Prüfung die Integration des VRB-Tarifs in diesen Vertriebskanälen umsetzen, um den Fahrgästen weitere Möglichkeiten zum einfachen, schnellen und problemlosen Erwerb anzubieten. Zu den Projekten zählen u. a. das HandyTicket Deutschland der HanseCom (bisher 16 Verbünde), das eTicket Deutschland des VDV (bisher 19 Verbünde) und das easyGo der TAF mobile (bisher vier Verbünde).

E10.4 Verbundtickets inklusive

Ein weiterer Weg des einfachen, transparenten und gerechten Vertriebes von Bus- und Bahnfahrscheinen ist die Integration von Verbundtickets in bestehende Fern-/Nahverkehrstickets der Eisenbahn. So besteht für ICE-/IC-Fahrscheine über 100 km in den Städten Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter ein City-Ticket-Angebot, das zu einer innerstädtischen Vorlauf- bzw. Anschlussfahrt innerhalb einer Preisstufe berechtigt. Die lokalen Bus-/Tramunternehmen bekommen anteilig Einnahmen aus diesem City-Ticket.

Das Niedersachsenticket der NITAG gilt automatisch als Verbund-Netzkarte im VRB-Tarif, wohingegen die 2019 eingeführte integrierte Anschlussmobilität des regulären Niedersachsentarif-Fahrscheines nur in der Zone des Start-/Zielbahnhofes des VRB-Gebietes Gültigkeit besitzt. Der Regionalverband strebt an, die integrierte Anschlussmobilität auf das gesamte Verbundnetz auszuweiten, um somit eine Vereinheitlichung und Attraktivitätssteigerung des Tarifangebotes zu erreichen.

Des Weiteren soll mit der Region Hannover über eine Integration von Busfahrten am Start-/Zielort des GVH-Regionaltarifes verhandelt werden. Der GVH-Regionaltarif gilt bisher für Pendler in den Regionalzügen zwischen der Region Hannover und den Bahnhöfen Vöhrum und Peine (RE60/70) bzw. Meinersen, Leiferde, Gifhorn und Calberlah (RE30). Dieser soll auf die Nutzung des ÖSPV vor Ort ausgeweitet werden.

E11 Betrieb, Service

Die Kundenorientierung hat bei den Verkehrsunternehmen in der Region einen hohen Stellenwert. Zahlreiche Sachverhalte werden in Richtlinien, Empfehlungen, Dienstanweisungen und weiteren freiwilligen Maßnahmen geregelt und umgesetzt. Im laufenden Betrieb gibt es trotzdem Situationen, in denen die Fahrgäste ein kundenorientierteres Verhalten erwarten. So ist z. B. die Information bei Störungen und Verspätungen im Betriebsablauf im SPNV aktuell teilweise nicht vorhanden, widersprüchlich oder unverständlich.

Vor dem Hintergrund, dass in diesem NVP die Belange mobilitätseingeschränkter Personen in besonderen Maße berücksichtigt werden, werden im Folgendem einige Maßnahmen aufgeführt, die vor allem diesen Personengruppen helfen und auch für alle anderen Fahrgäste hilfreich sind.

Information

- Einrichten einer Servicestelle und eines Beschwerdemanagements mit einheitlicher Rufnummer
- Einheitliche Rufnummer für die Anforderung differenzierter Bedienungsweisen
- Rechtzeitige umfassende Information bei Störungs- und Verspätungsfällen
- Barrierefreier Zugang zu allen Verkaufsstellen und Informationsstellen

Unterstützung

- Schulung des Personals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen
- Mobilitätstraining für mobilitätseingeschränkte Personen

Sicherheit

- Einsatz von Sicherheitspersonal im Eisenbahnbereich (Abendstunden, nachts, besondere Ereignisse)
- Ausstieg (vor allem in den Abend- und Nachtstunden) auch zwischen den Haltestellen für kürzere Fußwege ermöglichen

Verlässlichkeit

- Keine Abfahrt vor der fahrplanmäßigen Zeit
- Gewährleistung der Anschlusssicherheit
- Zeitgerechtes Einrichten eines Busnot- bzw. Schienenersatzverkehres
- Ersatzfahrzeuge müssen derselben Kategorie angehören wie das geplante Fahrzeug

- Zugbildung einhalten / ausreichend Sitzplätze vorhalten
- Gezielter Einsatz der barrierefreien Bus- und Stadtbahnfahrzeuge (z. B. im Wechsel mit älteren, nicht barrierefreien Fahrzeugen) in Abstimmung mit den Behindertenverbänden.
- Jeder Bus soll an der vorgesehenen Stelle halten (keine Überholungen an der Haltestelle)
- Sicherstellung einer unverzüglichen Instandsetzung von defekten Aufzügen für eine verlässliche Nutzbarkeit der vorhandenen barrierefreien Teile im Netz.

E12 Innovationen

An dieser Stelle werden einige laufende und abgeschlossene Projekte vorgestellt. Weitere Projekte werden sich in der Laufzeit des NVP ergeben.

Ein wichtiges laufendes Projekt ist das Projekt Echtzeit, in dem die Busse so ausgestattet werden, dass deren Standort und darauf aufbauend Ankunftszeiten ermittelt werden können. Ebenso können mit diesen Informationen die Auskunftsmedien gezielt genutzt werden. In diesem Zusammenhang sind auch Fahrgastinformationssysteme an stark frequentierten Haltestellen vorgesehen (siehe auch Kapitel E7).

Ein weiteres Projekt ist das Projekt E-ticketing, bei dem der Fahrscheinerwerb auf elektronischem Wege erfolgt, was den Bezahl- und Abrechnungsaufwand verringert (siehe auch Kapitel 10.3).

Im Februar 2019 endete der Probebetrieb des EcoBus im Oberharz. Der EcoBus sollte als flexible Bedienform eine Mobilitätsalternative zum Pkw darstellen. Die Disposition der eingesetzten Fahrzeuge erfolgte über Telefon und Apps. Der Fahrgast wurde an virtuellen Haltestellen abgeholt, geworben wurde mit „Sie sind die Haltestelle". Im Jahr 2019 werden die Ergebnisse ausgewertet.

E13 Differenzierte Bedienungsweisen

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

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

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

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

Differenzierte Bedienung in der Region Braunschweig

In der Region Braunschweig gibt es einen fast flächendeckenden Einsatz von differenzierten Bedienungsweisen. Sie sind selbstverständlicher Teil des ÖPNV-Systems. Gemäß den Tarifbestimmungen des Verbundtarifs Region Braunschweig findet auch für differenzierte Bedienungsweisen grundsätzlich der Verbundtarif Anwendung, d. h. für alle Fahrten wird ein gültiger Verbundfahrschein akzeptiert. Für AST-Fahrten ist allerdings ein Komfortzuschlag zu entrichten, was zu einem relativ hohen Fahrpreis und einer geringen Nutzungsquote führt. Kein Komfortzuschlag ist für Anruf-Linientaxen und Rufbusse zu entrichten. Noch bestehende AST-Fahrten sollen deshalb sukzessive in ALT-Fahrten umgewandelt werden.

Auf den insgesamt etwa 270 in der Region verkehrenden Buslinien bestehen auf mehr als 150 dieser Linien Angebote mit differenzierten Bedienungsweisen neben den fest verkehrenden Fahrten-

angeboten. Darüber hinaus existieren speziell ausgewiesene Anrufverkehre für die lokale Erschließung, z. B. im Stadtverkehr oder Anschlussverkehr. Je nach Verkehrsgebiet oder Verkehrsunternehmen unterscheiden sich jedoch die Angebote in der Vermarktung, Koordination und Kommunikation.

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

Einsatz von Bürgerbussen

In der Region Braunschweig existieren derzeit zwei aktive Bürgerbusse. Darüber hinaus gibt es in einigen Gebietskörperschaften Überlegungen für ein Bürgerbusangebot.

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

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

- Bürgerbusse sind Teil des ÖPNV und ergänzen das vorhandene Angebot.
- Es ist eine Genehmigung der LNVG nach dem PBefG erforderlich; es ist also die Zusammenarbeit mit einem der vorhandenen Verkehrsunternehmen sinnvoll, das als verantwortlicher Genehmigungsinhaber auftritt.
- Das Fahrpersonal braucht eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Ausbildung/Schulung kann durch das VU erfolgen.
- Über einen Vertrag zwischen dem VU und dem Bürgerbusverein müssen Einzelheiten (Pflichten, Betrieb etc.) geregelt werden.
- Der Fahrplan ist gemeinsam mit einem VU und dem Regionalverband zu erarbeiten bzw. abzustimmen.
- Das Bürgerbusangebot sollte möglichst mit dem vorhandenen Angebot verknüpft werden und bietet ein Angebot zu den Zeiten, in denen kein regulärer Bus fährt.
- Es ist grundsätzlich der Verbundtarif Region Braunschweig anzuwenden, um die verkehrlichen und tariflichen Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten zu gewährleisten.
- Das Land Niedersachsen gewährt Zuwendungen für die Beschaffung von Bürgerbusfahrzeugen, die durch das VU oder auch vom Bürgerbusverein beschafft werden können. Die Beschaffung

durch das VU erscheint als die zweckmäßigere Lösung, weil dort bereits ein Fuhrpark gemanagt wird.
- Bei der Planung des Personaleinsatzes für den Bürgerbus sollten Erfahrungen anderer Bürgerbusse berücksichtigt werden. Es wird ausreichendes Fahrpersonal benötigt, um nicht einige wenige zu überfordern, denn Bürgerbusse scheitern oft daran, dass zu wenige Personen zur Verfügung stehen.
- Ein mögliches Defizit aus dem Betrieb muss berücksichtigt werden: Im Regelfall wird es durch die Gemeinde getragen, es sind aber z. B. bei kommunalen VU auch andere Konstellationen denkbar. Dazu ist eine Kalkulation erforderlich, um das mögliche Defizit abzuschätzen.
- Bei der Vermarktung des Angebotes kann ggf. das VU und/oder der Regionalverband unterstützend tätig werden.

E14 Flankierende Maßnahmen

Neben den in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen werden die Nutzung und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes von weiteren externen Größen beeinflusst. In diesem Kapitel werden dazu die Themenfelder Fahrradverkehr, ergänzende Dienstleistungen, E-Mobilität und Schülerverkehr vertieft.

E14.1 Fahrradverkehr

Der Fahrradverkehr etabliert sich immer stärker als eigenständige Verkehrsart mit eigenem Verkehrswegenetz und Dienstleistungen. Damit stärkt der Fahrradverkehr den Umweltverbund umfassend und stellt auch für den ÖPNV eine ideale Ergänzung, vor allem in der Zu- und Abbringerfunktion zu den Verkehrsstationen und Haltestellen, dar. Dem wird in diesem NVP dadurch Rechnung getragen, dass Aussagen zu B+R-Anlagen mit u. a. gesicherten Abstellanlagen an den Stationen und Haltestellen aufgenommen sind. Zusätzlich sind Hinweise aufgenommen, dass von der Kommune für eine sichere Fahrradnutzung auf dem Weg zur Station bzw. Haltestelle zu sorgen ist.

Ziel ist es, Anreize zu setzen mit dem eigenen Fahrrad bis zu Station oder Haltestelle zu fahren, um anschließend den ÖPNV zu nutzen. So wird der Erschließungsbereich der Station bzw. Haltestelle gegenüber der fußläufigen Erreichbarkeit deutlich erweitert vor allem, wenn elektrisch betriebene Fahrräder genutzt werden.

Eine weitere Möglichkeit Fahrradverkehr und ÖPNV in einer Wegekette zu verbinden, ist die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des ÖPNV. Möglichkeiten bieten sich durch die Mitnahme von Standardrädern oder Falträdern. Hier sind allerdings die beschränkten Kapazitäten und Ansprüche der anderen ÖPNV-Kunden zu beachten.

E14.2 Ergänzende Dienstleistungen

Neben den ÖPNV-Fahrtenangeboten können ergänzende Dienstleistungen unterstützen oder neue Kundengruppen ansprechen. Einige Möglichkeiten werden hier beispielhaft aufgeführt. So können u. a. (ehren- oder hauptamtliche) Begleitpersonen mobilitätseingeschränkte Menschen in der Nutzung des ÖPNV unterstützen.

Weiter kann durch die Schulung von (potentiellen) Kunden Hemmschwellen abgebaut werden, wie sie bei z. B. der Einführung neuer Fahrkartenautomaten oder Umstellung des Bezahlsystems auftreten können.

Hilfreich bei der Ansprache potentieller Kunden kann auch der Einsatz von Mobilitätsscouts sein. Interessierte Bürgerinnen und Bürger werden vom Verkehrsbetrieb geschult und treten als Multiplikatoren vor Ort auf. Sie sollen Ansprechpartner vor Ort sein und das ÖPNV-Angebot vermitteln sowie Orientierung geben.

E14.3 E-Mobilität

Der Bereich der E-Mobilität wird derzeit intensiv diskutiert und unterschiedlichste Anwendungsmöglichkeiten und Förderprogramme werden initiiert. Schwerpunkt ist hierbei im ÖPNV die Umstellung von Bussen auf Elektroantriebe.

Demgegenüber bzw. ergänzend dazu würde in der Region Braunschweig die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken neue Eisenbahnverbindungen und kürzere Fahrzeiten ermöglichen und dadurch das SPNV-Angebot in der Region noch attraktiver und wirtschaftlicher machen. Aussagen dazu sind im Kapitel E4.1 aufgenommen.

Bei Elektrobussen lässt sich derzeit noch nicht erkennen, welches (Lade)System sich durchsetzen wird. Aktuell werden in der Region lokale Lösungen umgesetzt.

Neben dem elektrisch betriebenen ÖPNV hat die Nutzung elektrisch betriebener Fahrräder auch im Rahmen dieses NVP als Zu- und Abbringerverkehr zu Stationen und Haltestellen eine hohe Bedeutung (siehe Kap. E14.1).

E14.4 Schülerverkehr

Der ÖPNV in der Region Braunschweig ist stark von der Schülerbeförderung geprägt. Dies wirkt sich insbesondere auf das ÖPNV-Verkehrsangebot im ländlichen Raum aus, weshalb das Fahrtenangebot auf den Buslinien meist stark auf die Schulstandorte und die Anfangs- und Endzeiten des Unterrichts ausgerichtet ist. Aber auch in den verdichteten Stadtgebieten sind Taktverdichtungen oder gesonderte Schülerverkehrsfahrten vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit notwendig.

Rechtsgrundlagen der Schülerbeförderung

Die Trägerschaft für die Schülerbeförderung liegt in der Region Braunschweig bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Sie haben sich nach § 109 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) „unabhängig von ihrer Aufgabe als Schulträger darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen." § 114 NSchG regelt weitergehend die Kriterien für die Schülerbeförderung. Absatz 2 Satz 1 schreibt fest, dass die Träger der Schülerbeförderung über die Mindestentfernung zwischen Wohnung und Schule bestimmen, von der ab die Beförderungs- oder Erstattungspflicht besteht. Nach Satz 2 haben sie „dabei die Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler und die Sicherheit des Schulweges zu berücksichtigen". Auf dieser Grundlage erlassen die Landkreise und kreisfreien Städte Satzungen über die Schülerbeförderung, welche u. a. die Anspruchsberechtigungen, Mindestentfernungen, zumutbare Schulwegzeiten und Wartezeiten bestimmen.

Weitere Einzelheiten regelt der Runderlass des Kultusministeriums des Landes Niedersachsen vom 20.12.2013 (RdErl. d. MK v. 20.12.2013-36.3-82 000). Der Erlass räumt unter Ziffer 5 dem Schulvorstand die Entscheidungsspielräume ein, nach § 38 a Abs. 3 Nr. 1 NSchG über die Inanspruchnahme hinsichtlich der folgenden Punkte zu entscheiden:

- Nr. 1 „Fünftagewoche"
- Nr. 2.2 „Dauer der Unterrichtsstunden" und
- Nr. 2.7 und 2.8 „Staffelung der Unterrichtszeiten".

Unter Punkt 2.5 – 2.8 sind darüber hinaus wesentliche Zuständigkeiten und organisatorische Voraussetzungen des Schulvorstands festgelegt:

»2.5 Die Unterrichtszeiten sind mit dem Träger der Schülerbeförderung abzustimmen. Vor der Festlegung der Unterrichtszeiten sind die zuständigen Eltern- und Schülervertretungen rechtzeitig zu hören.

2.6 Bei der Abstimmung von Unterrichtszeiten und Fahrplänen ist zwischen den pädagogischen Erfordernissen, der Belastungsfähigkeit der Schülerinnen und Schüler und den Belangen der Schülerbeförderung abzuwägen.

2.7 Eine Staffelung der Unterrichtszeiten nach Unterrichtsstunden oder Fahrtzeiten des Verkehrsmittels kann wesentlich zu einer sparsamen und dennoch leistungsfähigen Organisation der Schülerbeförderung beitragen. Entsprechenden Wünschen der Träger der Schülerbeförderung ist bei der Festlegung der Unterrichtszeiten zu folgen, wenn damit die Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung deutlich verbessert wird, die Belastung der Schülerinnen und Schüler zumutbar bleibt und keine wesentlichen pädagogischen Erfordernisse unberücksichtigt bleiben. Lehnt ein Schulelternrat die geplante Staffelung ab, entscheidet die zuständige Schulbehörde.

2.8 Der Unterrichtsbeginn kann zum Zwecke der Staffelung der Anfangszeiten bis auf 7.30 Uhr vorgezogen werden. Bei der Festlegung des Unterrichtsbeginns ist ebenso wie bei der Festlegung des Unterrichtsendes auf die Schulwegzeiten (einschließlich der Wartezeiten) Rücksicht zu nehmen.«

Schülerbeförderung und gesamtheitliche ÖPNV-Planung

Die Schülerbeförderung wird zwischen dem jeweiligen Träger der Schülerbeförderung, dem Schulträger und den Schulen abgestimmt sowie mit den örtlichen Verkehrsunternehmen koordiniert und geplant. Auf Entwicklungen in den Schulstrukturen und bei den Schulanfangs- und -endzeiten können Träger der Schülerbeförderung und Schulträger/Schulen direkter reagieren und Auswirkungen auf die Schülerbeförderung bei Änderungen im Verkehrsangebot besser beurteilen. Der Regionalverband ist an diesen Abstimmungen und Planungen beteiligt und wirkt auf diese ein, sofern sich Fahrplanänderungen auf die Vernetzung und/oder Gesamtstruktur des öffentlichen Verkehrsangebotes auswirken.

Ziel einer gesamtheitlichen ÖPNV-Planung ist u. a. die Koordination von Schülerverkehrsströmen und allgemeinen Mobilitätsanforderungen, um möglichst Vorteile für alle Verkehrsbedürfnisse über den öffentlichen Nahverkehr zu erzielen. Mit einer Staffelung der Unterrichtszeiten (Schulanfangs- und -endzeiten) können sowohl wirtschaftliche als auch verkehrsplanerische Vorteile erzeugt werden. Fahrtenangebote sollen sich ergänzen und Nachfragespitzen abgemildert werden. Den in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Zielen und planerischen Vorgaben stehen oftmals die Erfordernisse der Schülerbeförderung entgegen, weshalb der Regionalverband zusammen mit den Trägern der Schülerbeförderung die o. g. Möglichkeiten untersuchen wird. Die betroffenen Schulen/Schulträger sind dabei in diesen Prozess einzubeziehen.

F Finanzierung und Förderung

F1 Finanzierungsquellen

Dem Regionalverband Großraum Braunschweig stehen zur Bewältigung seiner Aufgaben als Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV und der Finanzierung seines Verwaltungspersonals verschiedene Finanzierungsquellen zur Verfügung, die zweckgebunden eingesetzt und nachgewiesen werden müssen.

Der Regionalverband setzt als Aufgabenträger seine verfügbaren Finanzmittel zur Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen (siehe F2.1), von RegioBus-Betriebsleistungen (siehe F2.2), Investitionen in die Infrastruktur (siehe F3), der Förderung von Verbünden und Marketing (siehe F4) sowie zur Förderung von Innovationen (siehe F5) ein. Kapitel F6 gibt wiederum eine Übersicht über die vom Regionalverband aufgestellten Förderprogramme, die die Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet bei der Beantragung von Fördermitteln bei Bund und Land finanziell unterstützen.

F1.1 Finanzmittel von den Verbandsgliedern

Die Verbandsglieder finanzieren wesentliche Aufgaben des Regionalverbandes durch die Verbandsumlage. Ein Teil der Verbandsumlage wird, neben anderen Aufgaben wie Radverkehr, Verkehrsentwicklungsplanung und Regionalentwicklung, auch zur Finanzierung von RegioBus-Leistungen verwendet.

Weiterhin werden durch bilaterale Refinanzierungsverträge zwischen dem Regionalverband und den Verbandsgliedern weitere RegioBus-Leistungen finanziert. Tabelle F.1.1/1 gibt einen Überblick über die Höhe der Zahlungen.

Tabelle F1.1: Finanzierungsquellen der RegioBus-Leistungen

Finanzierungs-quelle	2020	2021	2022	2023	2024
Verbandsumlage (anteilig für ÖSPV)	4,1 Mio. €	4,4 Mio. €	4,7 Mio. €	5,0 Mio. €	5,3 Mio. €
Refi-Verträge	3,9 Mio. €	4,1 Mio. €	4,3 Mio. €	4,5 Mio. €	4,7 Mio. €
Summe	8,0 Mio. €	8,5 Mio. €	9,0 Mio. €	9,5 Mio. €	10,0 Mio. €

F1.2 Finanzmittel von Bund und Land

Der Bund stellt auf Grundlage des RegG (vom 27.12.1993, aktueller Stand 23.12.2016) einen Anteil der Steuermittel aus dem Mineralölsteueraufkommen den Ländern zur Finanzierung des ÖPNV (insb. des SPNV) zur Verfügung. Nach der RegG-Revision 2016 (wirksam zum 01.01.2016) wurden die Finanzmittel aufgestockt, neu verteilt und bis 2031 festgeschrieben, inklusive einer Dynamisierungsrate von durchschnittlich 1,8% pro Jahr. In Tabelle F1.2./1 sind die vom Bund insgesamt und speziell dem Land Niedersachsen bereitgestellten Finanzmittel dargestellt.

Tabelle F1.2/1: Finanzmittel vom Bund/Land Niedersachsen

Höhe RegG-Mittel	2015		2020	2021	2022	2023	2024
Bund	7,3 Mio. €		8,6 Mio. €	8,8 Mio. €	8,9 Mio. €	9,1 Mio. €	9,2 Mio. €
Land Nds	627.000 €		748.000 €	764.000 €	778.000 €	794.000 €	809.000 €

Das Land Niedersachsen verteilt nach festen Schlüsseln, welche im NNVG festgehalten sind, die RegG-Mittel an die einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger. Auf Initiative der drei Oberbürgermeister von Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter, der Landtagsabgeordneten des Großraum Braunschweig und des Regionalverband wurden der Verteilungsschlüssel für die §7(1) NNVG-Mittel (SPNV-Betrieb) zugunsten unserer Region angepasst. Der Großraum Braunschweig konnte nachweisen, dass Nachholbedarf in seiner Region besteht und er gewillt ist durch viele Projekte und Maßnahmen den ÖPNV voranzubringen. Die NNVG-Revision 2016 (wirksam zum 01.01.2017) beinhaltete aber auch eine Kommunalisierung der 45a PBefG-Mittel (neu §7a NNVG-Mittel), die die Aufgabenverantwortung für die Verteilung der Ausgleichszahlungen an die Busunternehmen an die ÖSPV-Aufgabenträger überträgt. Die Busunternehmen werden damit durch das Anbieten von rabattierten Fahrausweisen für Schüler entschädigt. Weiterhin ging mit der NNVG-Revision auch ein neuer Finanzmitteltopf (§7b NNVG) einher für die ÖSPV-Aufgabenträger, der Finanzmittel zur Stärkung des ländlichen Raumes zur Verfügung stellt. Im Gegenzug müssen die ÖSPV-Aufgabenträger alle zwei Jahre einen umfassenden Qualitätsbericht dem Land liefern, in dem Fortschritte bei der ÖPNV-Entwicklung verdeutlicht werden.

Des Weiteren behält das Land Niedersachsen einen Teil der RegG-Mittel und verwendet es zur Förderung von Projekten und Maßnahmen (u.a. Fahrzeugbeschaffung, Förderung Verbundausweitungen/NITAG, Haltestellenausbau).

Der Regionalverband erhält Finanzmittel zugewiesen aus §7(1) NNVG (SPNV-Betriebsleistungen), aus §7(4) NNVG (Personal/Verwaltung), aus §7(5) NNVG (ÖSPV-Betrieb, Marketing, Infrastruktur, Innovationen), aus §7a NNVG (Ausgleich für Rabattierung Schülerkarten) und §7b NNVG (Stärkung

des ländlichen Raumes). In der Tabelle F1.2/2 sind die RegG-Mittel des Regionalverbandes in der Höhe nach diesen Töpfen aufgeteilt.

Tabelle F1.2/2: RegG-Mittel des Regionalverbandes

Höhe RegG-Mittel des Regionalverbandes	2015		2020	2021	2022	2023	2024
§7(1) NNVG	55,4 Mio. €		87,6 Mio. €	89,4 Mio. €	91,1 Mio. €	92,9 Mio. €	94,7 Mio. €
§7(4) NNVG	1,1 Mio. €		1,1 Mio. €	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €	1,1 Mio. €
§7(5) NNVG	8,1 Mio. €		9,7 Mio. €	9,9 Mio. €	10,1 Mio. €	10,3 Mio. €	10,5 Mio. €
§7a NNVG	0 €		16,7 Mio. €	16,7 Mio. €	16,7 Mio. €	16,7 Mio. €	16,7 Mio. €
§7b NNVG	0 €		3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €
Summe	64,6 Mio. €		118,2 Mio. €	120,2 Mio. €	122,1 Mio. €	124,1 Mio. €	126,1 Mio. €

Nach den Einnahmenpositionen werden in den nächsten Kapiteln die einzelnen Ausgabenpositionen erläutert.

F2 Kosten für Betriebsleistungen

Der größte Ausgabeposten für den Regionalverband sind die Finanzierung von Betriebsleistungen im ÖPNV. 80% der Aufwendungen des Regionalverbandes werden für Zuschusszahlungen an SPNV- oder ÖSPV-Verkehrsunternehmen ausgegeben. Diese Zuschusszahlungen vom Regionalverband sind nicht die einzige, aber eine wichtige Einnahmequelle für die Verkehrsunternehmen.

F2.1 Kosten für den SPNV-Betrieb

Rund die Hälfte aller Aufwendungen des Regionalverbandes gehen als Zuschusszahlungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der Region SPNV-Linien betreiben (DB Regio Nord, DB Regio Südost, WestfalenBahn, metronom, erixx und abellio Rail Mitteldeutschland). Im Rahmen der Bruttoverträge mit Anreizsystem, welche der Regionalverband zusammen mit benachbarten Aufgabenträgern mit den EVU abgeschlossen hat, wirken sich Fahrgeldeinnahmen zuschussmindernd für die Höhe der Zahlungen der Aufgabenträger aus.

Die ausgeschriebenen SPNV-Netze verlaufen in der Regel in den Zuständigkeitsbereichen mehrerer Aufgabenträger. Die Aufgabenträger teilen sich die Finanzierung und das Vertragscontrolling anteilig auf.

Die meisten Kostenpositionen der Zuschusszahlungen wurden vom EVU im Rahmen des Vergabeverfahrens angeboten und über die Vertragslaufzeit kalkuliert. Einige Kostenpositionen, wie bspw.

die Trassen- und Stationsentgelte, sind durchlaufende Positionen für die EVU. Die Höhe der Trassen- und Stationsentgelte bestimmen die Preissysteme der DB AG als Betreiber der Infrastruktureinrichtungen. Die Dynamisierungsrate wurde im Rahmen der ERegG-Novellierung auf die einzelnen Höhen der länderspezifischen Steigerungsraten bei den RegG-Mitteln gedeckelt, so dass die Infrastrukturkosten nicht mehr überproportional steigen können. Vertragsstrafen und Pönalen wegen Schlecht-/Nichtleistung wirken sich auch nachträglich auf die Zuschusszahlungen aus und werden entsprechend verrechnet.

Durch das erstmalige Ausschreiben der Teilnetze im Wettbewerb konnte der Regionalverband zwischen Dezember 2013 und Dezember 2018 die Zuschusszahlungen über alle Netze deutlich senken. Diese Wettbewerbserfolge und die erhöhten Finanzmittelzuweisungen von Bund und Land führten bereits in den letzten Jahren zu zahlreichen Mehrbestellungen (Einführung 1-h-Takt täglich als Grundangebot, 30-min-Takt Mo-Fr im Zulauf auf die Oberzentren) und werden auch in den nächsten Jahren zu zusätzlichen Angebotsausweitungen führen.

In der mittel- und langfristigen SPNV-Finanzplanung werden neben dem bestehenden SPNV-Angebot und den geplanten Mehrbestellungen die jährlichen Preissteigerungen und geplanten Qualitäts-/Serviceverbesserungen, wie bspw. die Erhöhung der Zugbegleitquote und die Einführung von WLAN- und Entertainmentsystemen einbezogen. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass ab Dezember 2025 schrittweise die zweite Ausschreibungswelle der SPNV-Netze wirksam wird. Bundesweite Erfahrungen zeigen auf, dass es bei erneuten Ausschreibungen zu deutlich erhöhten Zuschusszahlungen seitens der Aufgabenträger kommt. Auf Seiten des Regionalverbandes werden für diesen Fall Rücklagen aufgebaut.

Tabelle F2.1 gibt einen Überblick über die geplanten Aufwendungen im SPNV-Betrieb.

Tabelle F2.1: SPNV-Finanzierung

	2015		2020	2021	2022	2023	2024
SPNV-Betrieb	59,5 Mio. €		79,5 Mio. €	85,4 Mio. €	86,7 Mio. €	87,5 Mio. €	92,0 Mio. €

F2.2 Kosten für den ÖSPV-Betrieb

Der Regionalverband, als Aufgabenträger für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV, verfolgt das Ziel, in seinem Gebiet die Anwendung einheitlicher und attraktiver Fahrtarife für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen. Die Finanzierung erfolgt bei den kommunalen Verkehrsunternehmen (BSVG, WVG, KVG und Stadtwerke Goslar) über öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA). Für die privaten Busunternehmen hat der Regionalverband eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. l) VO (EG) Nr. 1370/2007 erarbeitet.

Die allgemeine Vorschrift (aV) zu Höchsttarifen trat am 01.01.2012 in Kraft und wurde am 01.01.2015 aktualisiert.

Ziel der Systematik aus aV und Refinanzierungsverträgen ist die dauerhafte Sicherung des Verbundtarifs für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung, keinen höheren als den vom Regionalverband vorgegebenen Tarif nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung anzuwenden.

DieaV wird als Vertrag zwischen Unternehmen, die Linienverkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erbringen, und dem Regionalverband als zuständiger Behörde geschlossen. Die aV regelt die Erstattung von Mindereinnahmen im regionalen Busverkehr durch die Anwendung des einheitlichen Verbundtarifes Region Braunschweig (VRB-Tarif) für alle Fahrgäste als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Die aV wurde als Vertrag mit allen privaten Busunternehmen im VRB-Tarif vereinbart, um mit den Vertragspartnern eine transparente, einvernehmliche und beihilferechtskonforme Ausgleichsregelung zu treffen.

Der Finanzierungsbedarf über die aV ergibt sich aus der fortgeschriebenen Kosten-Erlös-Situation der Verkehrsunternehmen. Die Ausgleichsleistungen werden vom Regionalverband als Vorauszahlung geleistet, um die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Zur Finanzierung der sich aus der aV ergebenden Verbindlichkeiten stehen dem Regionalverband die Verbandsumlage und die Regionalisierungsmittel nach §7(5) NNVG und §7(b) NNVG zur Verfügung. Die Verbandsumlage wird durch erschließungsbezogene Refinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Regionalverband und seinen Verbandsgliedern geregelt. Seit 01.01.2017 werden Regionalisierungsmittel auch für die Finanzierung von Aufstockungen im Bereich der RegioBus-Leistungen verwendet.

Tabelle F2.2 zeigt die geplanten Aufwendungen im ÖSPV-Betrieb getrennt nach aV und ÖDA.

Tabelle F2.2: ÖSPV-Finanzierung (aV und öDA)

	2020	2021	2022	2023	2024
Verpflichtungen aus der aV	15.382.587	15.848.563	16.337.838	16.851.576	17.391.001
Verpflichtungen aus öDA	12.173.244	12.223.564	12.274.465	12.322.688	12.371.392
Gesamtzahlung	**27.555.831**	**28.072.127**	**28.612.303**	**29.174.264**	**29.762.393**

Die Finanzierung der Kosten für den ÖSPV-Betrieb erfolgt über die Verbandsumlage sowie die Regionalisierungsmittel nach den §§ 7(5), 7a und 7b des NNVG.

F3 Kosten für Investitionen

Der Regionalverband hat in den letzten beiden Jahrzehnten aufgrund geringerer finanzieller Möglichkeiten seine vorhandenen Ressourcen insbesondere zum Ausgleich von Betriebskostendefiziten und zur Planung der RegioStadtBahn verwendet. Mit Beginn des Regionalbahnkonzeptes 2014+ (RBK 2014+) und dem Aufstellen des NVP 2016 wurde ein Neustart bei der Infrastrukturfinanzierung eingeleitet.

Der Regionalverband beteiligt sich in Zusammenarbeit mit dem Bund, dem Land Niedersachsen und der DB an der Finanzierung von Streckenaus-/neubauten, sowie –reaktivierungen, und Stationsaus-/neubauten, sowie –reaktivierungen. Außerdem bietet der Verband seit 2017 mit einer Ko-Finanzierung den Kommunen Unterstützung beim Ausbau von Stadtbahn-/ Bushaltestellen.

F3.1 Kosten für SPNV-Streckenaus-/neubau

Planung, Bau und Betrieb der Strecken des SPNV erfolgen durch die DB Netz AG, wobei Neu- oder Umbauten auf Grundlage der jeweilig gültigen Richtlinien und der betriebsnotwendigen Erfordernisse umgesetzt werden.

Ausbau Weddeler Schleife

Der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife wird insgesamt ca. 150 Mio. € kosten, die sich Bund, Land Niedersachsen und Regionalverband teilen werden. Die Finanzierung der Planung in den Leistungsphasen (Lph) 3-4 teilen sich Land und Regionalverband, wobei das Land 75% der Kosten trägt und der Regionalverband 25%. Die Finanzierung der Lph 5-9 werden sich Bund, Land und Regionalverband abhängig der Aufteilung von Fern-/Güter-/Nahverkehrsnutzen bei der Standardisierten Bewertung teilen. Hierzu soll eine Vereinbarung in der ersten Jahreshälfte 2019 abgeschlossen werden.

Sonstige Streckenaus-/neubauten

Mit Stand Ende 2018 werden folgende Maßnahmen betrachtet:

- Nordharzkonzept
- Reaktivierung Harvesse-Braunschweig für den SPNV
- DB Netz-Maßnahmen im Zusammenhang mit der Station Braunschweig-West

- DB Netz-Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Braunschweig Hbf und Gifhorn Stadt

Für diese Maßnahmen gibt es bisher weder Kostenermittlungen noch Vereinbarungen.

F3.2 Kosten für den SPNV-Stationsaus-/neubau

Alle in den letzten zehn Jahren nicht aus-/neugebauten Verkehrsstationen im Verbandsgebiet finden sich bereits in Finanzierungsprogrammen des Bundes oder Landes oder es ist geplant neue Programme aufzusetzen. Ziel ist es jede Station im Verbandsgebiet in den nächsten zehn Jahren barrierefrei ausgebaut und auf den technisch neuesten Stand gebracht zu haben.

Bei den NiaZ-Programmen handelt es sich um gemeinsame Programme zwischen DB Station&Service und dem Land Niedersachsen. Der Regionalverband hat jeweils die Vorplanungen finanziert, um eine zügigere Umsetzung der Umbaumaßnahmen zu gewährleisten. Die restlichen Kosten trägt der Regionalverband zu 10% und Land und DB zu jeweils 50%.

Bei den Zukunftsinvestitionsprogrammen (ZIP) werden zwischen Bund und Regionalverband Vereinbarungen zu kleineren Stationen getroffen.

Bei der Stationsoffensive handelt es sich um ein bundesweites Programm der DB Stations&Service, in dem die Planung und der Bau neuer Stationen vereinbart werden.

Bei den RBK 2014+ - Programmen fördert das Land mit 75% aus GVFG-Bundesmitteln. Die restlichen 25% trägt der Regionalverband.

Die Tabelle F3.2 zeigt eine Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete und den prognostizierten Anteil des Regionalverbandes an den Projektgesamtkosten (Planungs-/Baukosten).

Tabelle F3.2: Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete

Arbeitspaket	Station	Anteil Regionalverband absolut
Ohne Arbeitspaket, bereits vor 2000 modernisiert	• Peine • Weddel • Leiferde • Calberlah • Fallersleben • Wolfenbüttel • Schladen • Wolfsburg Hbf Inselbahnsteige	Projekte sind abgeschlossen (vor 2000)

Arbeitspaket	Station	Anteil Regionalverband absolut
NiaZ 1	• Schandelah • Königslutter • Vechelde • Vöhrum • Helmstedt • Goslar	Projekt ist abgeschlossen (2004-2007) ca. 1,0 Mio. €
NiaZ 2	• Seesen • Vienenburg • SZ-Ringelheim	Projekt ist abgeschlossen (2012-2015) ca. 800.000 €
NiaZ 3	• Braunschweig-Gliesmarode • Braunschweig Hbf • Wittingen • Gifhorn Stadt • Gifhorn • Bad Harzburg	ca. 3,0 Mio. € (2016-2022)
RBK 2014+, Paket 1	• Wolfsburg Hbf, Gleise 1 und 9 • Rötgesbüttel	ca. 4,0 Mio. € (2014-2020)
RBK 2014+, Paket 2	• Weddel, Banhsteigverlängerung	
RBK 2014+, Paket 3	• Triangel • Münchehof	
ZIP	• Meine • Knesebeck • Wahrenholz • Schöppenstedt • Börßum • Oker • Schandelah (barrierefreier Zugang) • Langelsheim	ca. 3,0 Mio. € (ab 2018)
ZIP Planungsvorrat LPh 1-4	• Meinersen • Lengede-Broistedt • Woltwiesche	
ZIP Planungsvorrat LPh 1-2	• SZ-Immendorf • SZ-Watenstedt • SZ-Lebenstedt	
Stationsoffensive	• Braunschweig-West	ca. 5,0 Mio. €

Arbeitspaket	Station	Anteil Regionalverband absolut
	• Braunschweig-Bienrode • Braunschweig-Leiferde • Isenbüttel • Wolfsb. Heinrich-Nordhoff-Straße • Salzgitter-Thiede • Wolfenbüttel-Wendessen	(ab 2019)
Einzelvereinbarungen	• Helmstedt Bahnsteigverlängerung • Schandelah Bahnsteigverlängerung	ca. 300.000 € (2016-2018)
geplante Einzelvereinbarungen	• Langelsheim • Baddeckenstedt • Dettum • Schönewörde • Vorhop • Frellstedt	ca. 1,0 Mio. €
Zur Auflassung vorgesehen	• Neudorf-Platendorf	

F3.3 Kosten für ÖSPV-Haltestellen und Umfeld

Die Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet sind verantwortlich für die Planung, den Bau und die Finanzierung des Aus-/ Neubau von Bushaltestellen und deren Umfeldern (Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern). Darüber hinaus ist die BSVG als Betreiber der Braunschweiger Stadtbahn auch für die Planung, den Bau und die Finanzierung des Aus-/Neubau der Stadtbahnhaltestellen zuständig. Der Aus-/Neubau wird somit auf Initiative und unter Federführung der Städte und Gemeinden, bzw. der BSVG, veranlasst. Auf Antrag gewährt das Land Niedersachsen eine Förderung von 75% der zuwendungsfähigen Kosten unter Verwendung von RegG-Mitteln und GVFG-Mitteln.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig beteiligt sich wiederum mit dem vom Land gem. §7 NNVG zugewiesenen Mittel anteilig an der Finanzierung von:

- ÖSPV-Vorhaben, die von den Gebietskörperschaften im Verbandsgebiet sowie den von diesen beauftragten kommunalen Verkehrsunternehmen bei der LNVG als Förderprojekt beantragt, bewilligt und realisiert werden und von der Verbesserung der Qualität und des Service im ÖPNV dienen. Voraussetzung für eine Förderung durch den Regionalverband ist eine Förderung dieser Vorhaben durch Landesmittel.

Für das Haushaltsjahr 2018 wurden bis September insgesamt ca. 724.000 € per Zuwendungsbescheid bewilligt. Für die Folgejahre sind jeweils 2 Mio. € für diesen Bereich der Investitionen vorgesehen.

- Projekten für Fahrradabstellanlagen, für die eine Ko-Finanzierung nach Nr. V Punkt 4 Abs. II der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und Öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 22. Juni 2016 beantragt wird.
- ÖSPV-Projekten aus Fördermitteln des EFRE nach den Förderkriterien des Landes.

Der Regionalverband übernimmt bis zu 50% des bei den Zuwendungsempfängern verbleibenden Eigenanteils an den als zuwendungsfähig bewilligten Ausgaben bis zu einer Obergrenze von 50.000 € (netto). Bei einer Übersteigung dieses Betrages ist ein Beschluss der Gremien des Regionalverbandes erforderlich.

In welcher Höhe von den Gebietskörperschaften Fördermittel des Regionalverbandes in den nächsten Jahren in Anspruch genommen werden, kann nicht vorausgesagt werden. Aus den §7(5) NNVG-Mitteln werden pro Jahr ca. 2,5 Mio. € zur Ko-Finanzierung von ÖSPV-Infrastrukturinvestitionen im Haushalt bereitgehalten.

F3.4 Kosten für Digitale Vorhaben

Im Rahmen der ÖSPV-Förderung wurden in 2018 Mittel für zwei Projekte des Verkehrsverbundes Region Braunschweig bewilligt. Für ein Projekt zur Erneuerung und Erweiterung der Fahrplanauskunftsoberflächen in Web und App wurden im August per Zuwendungsbescheid Mittel in Höhe von 433.500 € als nicht rückzahlbare Zuwendung zur Projektförderung bewilligt. Die Förderquote liegt bei 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für das Projekt zur Einführung eines digitalen Vertriebssystems im Verkehrsverbund Region Braunschweig wurde ebenfalls im August per Zuwendungsbescheid eine nicht rückzahlbare Zuwendung zur Projektförderung in Höhe von 326.250 € bewilligt. Auch hier liegt die Förderquote bei 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Beide Projekte enden im Haushaltsjahr 2020.

Im Rahmen des regionsweiten Echtzeitprojektes übernimmt der Regionalverband zu 50% des bei den Zuwendungsempfängern verbleibenden Eigenanteils an den als zuwendungsfähig bewilligten Ausgaben. Das Gesamtvolumen des Echtzeitprojektes (Teilprojekt DFI-Anzeiger) beträgt 11.291.975 €, der 12.5%ige Anteil des Regionalverbandes beträgt planungsgemäß 1.490.246,64 €, es verbleibt ein Eigenanteil in gleicher Höhe für die Antragsteller.

Weiterhin wurde eine Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs – „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen" zum 01.03.2018 in Kraft gesetzt. Über diese Förderrichtlinie stehen für die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen sowie die Kommunen des Verbandsgebietes jährlich Mittel in Höhe von 100.000 € zur Verfügung gestellt, um durch den Einsatz von neueren Techniken die Fahrgastinformation an den Zugangsstellen zu unterstützen.

Weiter werden die Mittel zur Planung und Förderung von Investitionen für internetbasierte Buchungs- und Zugangssysteme für abschließbare Fahrradabstellsammelanlagen genutzt.

Für Erhebungen zur landesweiten Haltestellendatenbank zum Thema Barrierefreiheit wurden für das Jahr 2019 Mittel in Höhe von 215.000 € eingeplant, für die Folgejahre ist für den Erhaltungsaufwand jeweils ein Betrag in Höhe von 15.000 € vorgesehen.

Für die Fahrzeugausstattung im ÖPNV wurden für 2019 300.000 € und die Folgejahre 200.000 € p.a. bereitgestellt. Hierunter fallen z. B. Förderungen für automatische Fahrgastzählsysteme, technische Lösungen zur Implementierung von Barrierefreiheit und WLAN in Fahrzeugen des ÖPNV.

Zum Aufbau eines regionalen Mobilitätsmanagements werden für die Jahre 2019 – 2022 1,4 Mio. € vorgesehen. Die Förderung aus dem Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) beträgt max. 600.000 €, somit verbleibt ein Eigenanteil von 900.000 € beim Regionalverband.

F3.5 Busbeschaffung

Busneubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Das Land Niedersachsen hat ein Programm zur Förderung von Busbeschaffungen für den Zeitraum vom 01.03.2015 bis zum 31.12.2019 nach § 2 Satz 1 Nr. 8 NGVFG beschlossen. Anträge sind gegenüber der LNVG zu stellen.

F4 Kosten für Tarif, Vertrieb und Marketing

F4.1 Finanzbedarf für Tarif, Vertrieb und Marketing

Der Regionalverband ist durch die aktive Mitwirkung an der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH an der Weiterentwicklung des Tarif- und Vertriebssystems sowie bei der Gestaltung des Verbundmarketings beteiligt. Des Weiteren setzt er in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein aufgabenträgerbezogenes Marketing um, in das die Politik sowie das Land Niedersachsen und die Landkreise und Kommunen einbezogen werden.

Die Finanzplanung für diese Aufgabenbereiche ist in Tabelle F4.1 differenziert nach Maßnahmenpaketen aufgeführt. Die Finanzierung dieser Kosten erfolgt über die Regionalisierungsmittel nach §7(5) und §7b NNVG.

Tabelle F4.1: Finanzierung Tarif, Vertrieb und Marketing

Maßnahme	2020	2021	2022	2023	2024
Marketing für ÖPNV-Maßnahmen	400.000 €	400.000 €	400.000 €	500.000 €	500.000 €
Gesellschafterbeitrag VRB	1.015.000 €	1.030.000 €	1.046.000 €	1.067.000 €	1.088.000 €
Gesellschafterbeitrag NITAG	81.000 €	82.000 €	83.000 €	84.000 €	85.000 €
NITAG – Fahrplaner App	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €
VRB – App/E-Ticketing	400.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
VRB - Tarifstrukturreform	25.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
Buchungsplattform AST/ALITA	50.000 €	50.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
Förderung VRB-EAV	100.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
Sonstige tarifliche Maßnahmen (Schüler-/Touristen-/, Sozial-/, Kombitickets)	360.000 €	365.000 €	370.000 €	375.000 €	380.000 €
Summe	**2.443.000 €**	**2.019.000 €**	**2.011.000 €**	**2.138.000 €**	**2.165.000 €**

Für zukünftige vergünstigte Verbundtarife (Bsp. Rabattiertes Mobilitätsticket für Leistungsempfänger, Schüler und Auszubildende) ist vorgesehen, zur Auslotung von Finanzierungsmöglichkeiten an das Land Niedersachsen heranzutreten.

F4.2 Finanzbedarf für verbandsübergreifende Tarife

Der künftige Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife hängt von Art, Umfang und Anzahl der eingegangenen Kooperationen ab. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass jede tarifliche Kooperation zumindest in der Anlaufphase einen Defizitausgleich erfordert.

Das genaue Ausgleichsvolumen ist im Einzelfall mittels Fahrgasterhebungen und detaillierten Kalkulationen abzuschätzen. Ferner sind Übergangstarife so zu gestalten, dass sie neben dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der finanziellen Gewährsträger berücksichtigen. Die Ausgleichslast ist dabei zwischen dem Regionalverband und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen. Die Erfahrungen aus dem GVH-Regionaltarif in den Verbandslandkreisen Gifhorn und Peine zeigen, dass die Übernahme eines finanziellen

Risikos sich langfristig auszahlt, da bei einer wirtschaftlich verträglichen und kundenfreundlichen Tarifgestaltung der Defizitbetrag aufgrund steigender Fahrgastzahlen kontinuierlich abnimmt und gleichzeitig der ÖPNV insgesamt attraktiver wird.

Eine Aussage über den künftigen Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife kann an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Entscheidung hierüber unterliegt fallweise einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien des Regionalverbandes.

F5 Förderprogramme

5.1 Förderungen von Echtzeitinformationen im Verbandsgebiet

Im Rahmen des Gesamtprojektes „Echtzeitfahrgastinformation" erhält der Regionalverband Großraum Braunschweig Förderungen für das Teilprojekt DFI (Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger) von der LNVG.

Für das zweite Teilprojekt zur Fahrzeugausstattung mit Bordrechnern und Monitoren erhält der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH als Zuwendungsempfänger die Förderung ebenfalls von der LNVG.

5.2 Förderung „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen"

Der Regionalverband gewährt nach Maßgabe der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben des ÖPNV– „Innovationen an ÖPNV-Zugangsstellen" - Zuwendungen zur Implementierung baulich-technischer Maßnahmen für eine flächendeckende Anwendung neuer Technologien zur Fahrgastinformation an Haltestellen im Großraum Braunschweig. Ergänzend zu den Maßnahmen des Echtzeitprojektes, und auch zur Erreichung der Barrierefreiheit bis 2022, werden neue Technologien gefördert. Bewusst werden seitens des Fördergebers keine konkreten Maßnahmen für neue Technologien aufgelistet, um den Wettbewerb der guten Ideen zu fördern. Antragsberechtigt sind die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen für ihr jeweiliges Konzessionsgebiet sowie die Kommunen im Verbandsgebiet. Die Förderung erfolgt im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Anteilsfinanzierung mit einer Quote von maximal 75% der bewilligten zuwendungsfähigen Ausgaben.

5.3 Förderung von automatischen Fahrgastzählsystemen in ÖSPV-Fahrzeugen

Der Regionalverband fördert auf Basis der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für automatische Fahrgastzählsysteme in ÖSPV-Fahrzeugen im Verbandsgebiet. Da der Regionalverband in der kontinuierlichen Erfassung der Fahrgastnachfrage in den Fahrzeugen des ÖSPV die grundlegende Voraussetzung für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sieht, können Zuwendungen an die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen für konzessionierte Linien und den in diesem Zusammenhang eingesetzten Fahrzeugen bewilligt werden. Die Zuwendungen werden im Rahmen der Projektförderung als nicht rückzahlbare Anteilsfinanzierung mit einer maximalen Quote von 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt.

Referat 1
Kreisentwicklung und Öffentlichkeitsarbeit

Az. 51.02.18 Peine, 10.04.19

Stellungnahme des Landkreises Peine zum Nahverkehrsplan 2020 des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gemäß Beteiligungsverfahren nach §6 Abs. 4 NNVG

Die vorliegende Stellungnahme enthält zusammenfasende oder beschreibende, dem Verständnis oder der allgemeinen Information dienende Abschnitte aus dem Beteiligungsentwurf des Nahverkehrsplans 2020. Der Entwurf des Nahverkehrsplans zum Beteiligungsverfahren steht auf den Internetseiten des Regionalverbandes unter

https://apps.regionalverband-braun-schweig.de/Sitzungsinfo/content/sitzungsinformation/einzelne_vorlage.php?jahr=2019&vnr=22&typ=BV&aufrufer=TO
zur Verfügung.
Stellungnahmen bzw. Anregungen des Referates 1 – Kreisentwicklung und Öffentlichkeitsarbeit – des Landkreises Peine sind farblich gesondert gekennzeichnet. Die Stellungnahmen werden nach Abschluss der politischen Beratung in den Selbstverwaltungsgremien des Landkreises Peine dem Regionalverband in einem digitalen Verfahren mitgeteilt.

Durch die Änderungen des niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes werden Anpassungen der gültigen Nahverkehrspläne notwendig. Aus diesem Grund wird der Nahverkehrsplan 2020 vorzeitig neu aufgestellt.
Die Umsetzung der Barrierefreiheit aus den Vorgaben des PBefG und der Berücksichtigung des „Masterplans 100% Klimaschutz“ des Regionalverbandes Großraum Braunschweig führen zu einer deutlichen Konkretisierung der Aussagen, insbesondere werden die Auswirkungen auf die Teilnetze konkreter gefasst (vgl. Abschnitt E des Nahverkehrsplans: Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV). Die Intermodalität im Verkehr und die Beachtung von räumlichen Entwicklungsachsen werden eine größere Bedeutung als bisher einnehmen.
Der neue Nahverkehrsplan wird zur Grundlage für die Vorabbekanntmachungen und damit zur Voraussetzung für anschließende Vergabeverfahren für ÖPNV-Leistungen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind die Stellungnahmen der Behindertenbeiräte aus den Verbandsgliedern bereits in den Entwurf eingeflossen.

Abschnitt B: Ausgangslage und Aufstellungsverfahren:

Erfordernis der Beteiligung:
Gemäß des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) hat der Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig (RVB) die Pflicht, alle 5 Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und fortzuschreiben. Dabei ist eine Beteiligung von Verbandsgliedern, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verbänden vorgesehen (§6 Abs. 4 NNVG). Der NVP 2020 gilt vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2024.
In Verbindung mit § 8 Abs. 3 des PBefG bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die zuständige Genehmigungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft – LNVG) hat den NVP bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Im Bereich des Landkreises Peine operieren folgende Verkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und konzessionierte Verkehrsunternehmen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV):

- Metronom Eisenbahngesellschaft mbH im SPNV-Teilnetz „Elektro-Netz-Niedersachsen-Ost (ENNO) mit den Strecken RE 50 Hildesheim – Woltwiesche –

Lengede-Broistedt – Braunschweig – Wolfsburg und RE 30 Hannover – Gifhorn – Wolfsburg (ohne Stationen im Landkreis), Laufzeit 12/2015 – 12/2025

- Westfalenbahn GmbH im SPNV-Teilnetz „Expresslinie Emsland/Mittelland“ (EMIL) mit den Strecken RE 60 Braunschweig – Vechelde – Peine – Vöhrum – Hannover – Rheine und RE 70 Braunschweig – Vechelde – Peine – Vöhrum – Hannover – Bielefeld, Laufzeit 12/2015 – 12/2030
- Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH (ONS) für die Busteilnetze 51 (Edemissen) und 53 (Hohenhameln – Ilsede – Lengede). ONS hat mit Wirkung zum 01.01.2019 die Genehmigung für die genannten Teilnetze erhalten (Laufzeit bis zum 31.12.2028). Die Regionalbus Braunschweig GmbH hat die Genehmigungen für diese Teilnetze im Landkreis Peine nicht mehr beantragt.
- Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM) / Peiner Verkehrsgesellschaft mbH (PVG): Das Verkehrsgebiet der KVM erstreckt sich über die östlichen Gebiete des Landkreises Peine sowie den Stadtverkehr in Peine (Teilnetze 50 Peine – Ilsede und 52 Vechelde – Wendeburg) mit Genehmigungslaufzeiten jeweils bis zum 31.10.2024). Die Betriebsführung für mehrere Linien wurde der Tochter PVG übertragen.
- Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG): Die BSVG bedient mit den Linien 450 Vechelde – Braunschweig und 445 Vallstedt – Braunschweig-Weststadt Teile des Vechelder Gemeindegebietes im Teilnetz 40 (Genehmigungslaufzeit bis zum 31.05.2028)
- Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG): Die KVG betriebt u. a. den Stadtverkehr in Salzgitter. Die Linie 640 verkehrt von Lengede nach SZ-Lebenstedt (Genehmigungslaufzeit 31.10.2020, Teilnetz 62).
- Nachrichtlich: Buslinien anderer Aufgabenträger: Die Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI) bedient mit drei Buslinien die Relation Hohenhameln – Hildesheim bzw. Groß Lafferde - Hildesheim. Zusätzlich werden zwei Nachtbuslinien angeboten. Die regiobus Hannover GmbH verbindet Hohenhameln mit Hämelerwald mit der Buslinie 948, die Linie 370 der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG stellt eine Verbindung von Mehrum nach Hannover-Südstadt her.

Abschnitt C Planungsgebiet:

Auf die Beschreibung der demographischen Daten wird an dieser Stelle verzichtet.

Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung:
Für den Landkreis Peine bestehen nachfolgende punktaxiale Siedlungsachsen:

- …(SZ-Lebenstedt) – Broistedt – Lengede
- Groß Lafferde – Gadenstedt – Groß Ilsede – Klein Ilsede – Peine – Stederdorf – Edemissen

Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen im Landkreis Peine:

Braunschweig – Vechelde (20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen)
Braunschweig – Peine (10.000 bis 19.999)
Braunschweig – Wendeburg (10.000 bis 19.999)
Peine – Edemissen (10.000 bis 19.999)
Peine – Ilsede (10.000 bis 19.999)
Lengede – Salzgitter (10.000 bis 19.999)
Braunschweig – Lengede (5.000 bis 9.999)
Peine – Wendeburg (5.000 bis 9.999)
Vechelde – Salzgitter (5.000 bis 9.999)
Peine – Hohenhameln (4.000 bis 4.999)

Abschnitt D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV:

Oberstes Ziel ist die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split in der Region Braunschweig. Um dieses zu erreichen, wird eine komplette oder teilweise Verlagerung von Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV angestrebt, auch in der Verbindung mit P+R bzw. B+R (Intermodalität).
Dabei werden auch die Vorgaben des Masterplans 100% Klimaschutz einbezogen.
Eine Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger mit ÖPNV-Leistungen zur Daseinsvorsorge wird angestrebt. Dabei soll eine attraktive, verlässliche Wegekette von Tür-zu-Tür angeboten werden, welche die Handlungsfelder Barrierefreiheit, ÖPNV-Angebot, Fahrweg und Verkehrssteuerung, Zugangsstellen einschließlich P+R und B+R, Fahrzeugeinsatz, Fahrgastinformation und Mobilitätsmanagement, Marketing, Tarif und Vertrieb beinhalten.

Die Barrierefreiheit bezieht sich nach dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) sowohl auf die Herstellung Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr als auch auf eine barrierefreie Informationstechnik.

Regionales ÖPNV-Angebot:
Das regionale ÖPNV-Angebot wird anhand verschiedener Bedienungsebenen differenziert in Anlehnung der räumlichen/verkehrlichen Funktion nach Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN). Eine Mindestbedienung nach Stundengruppen bzw. Tagesarten wird im NVP definiert.
Bedienungsebene 1 (Eisenbahn/SPNV):
Die Bedienungsebene 1 erfolgt durch den SPNV, angebotsorientiert und im Taktverkehr zwischen den Oberzentren und Mittelzentren. Die Funktion „Verbinden“ steht im Vordergrund. Die den Landkreis Peine berührenden Strecken werden nachfolgend aufgeführt:

Liniennr.	Verlauf	Takt werktags	Takt feiertags	Spätfahrten (sa, so nach 01:00 Uhr)
RE 60 / 70	Hannover – Vöhrum – Peine – Vechelde - Braunschweig	30‘*	60‘ (ab Dez. 2019 30‘)	Ja
RE 50	Hildesheim – Woltwiesche – Lengede-Broistedt – Braunschweig (– Wolfsburg)	60‘	60‘	Nein
RE 30	Hannover – Gifhorn – Wolfsburg (ohne Station im LK Peine)	60‘ + HVZ-Verstärker	60‘	Nein

* mit Taktverschiebung

Die Stationen Peine, Vechelde und Lengede-Broistedt dienen als Netzknoten in der Verknüpfung mit dem Busverkehr.
Die Finanzierung erfolgt durch vom Land zugewiesene Regionalisierungsmittel.

Bedienungsebene 2(RegioBus):
Die Bedienungsebene 2 (RegioBus) erschließt die Korridore zwischen den Ober- bzw. Mittelzentren und den verkehrlich ausgerichteten Grundzentren inklusive der Aufkommensschwerpunkte. Die verkehrliche Funktion „Verbinden“ ist dominant, Erschließungswirkungen ergeben sich durch die Linienführungen. Grundlage der Bedienungshäufigkeit an Werk- und Samstagen ist der durchgängige 60‘-Takt, der entsprechend seiner Verkehrsbedeutung auch zu 30‘- oder 15‘-Takten verdichtet werden kann. Für die SVZ differenziert die Bedienung je nach Verkehrsbedeutung zwischen einem 30‘- und 120‘-Takt (vgl. Tabelle D2.2/ Karte D2.2).

Die RegioBus-Linien im Landkreis Peine sind:

Linie	Teil-netz	Verlauf	Takt mo. – fr.	Takt sa.	Takt so.
500 (ONS)	51	Peine – Edemissen	60‘	60‘ / 120‘	120‘
502 (ONS)	53	Peine – Hohenhameln	teilw. 60‘	120‘ / k. A.	k. A.
530 (ONS)	53	Peine – Ilsede – Lengede	60‘	60‘ / 120‘	120‘
560 (KVM)	52	Wendeburg – Braunschweig	30‘ / 60‘	60‘	120‘
450 (BSVG)	40	Vechelde – Braunschweig	30‘	60‘	60‘
640 (KVG)	62	Lengede – SZ-Lebenstedt	60‘	60‘	120‘
948 (Regiobus Han.)	-	Hohenhameln – Hämelerwald	einzelne Fahrten in Hauptlast-richtung	k. A.	k. A.

k. A.: kein Angebot

Die RegioBus-Leistungen sollen im Wesentlichen über die Verbandsumlage getragen werden, Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) werden eingesetzt, um das RegioBus-Angebot auszuweiten.

Bedienungsebene 3 (Linien im Taktverkehr)
Die Linien der Bedienungsebene 3 im Taktverkehr bilden das Grundgerüst der ÖPNV-Erschließung. Die starke Verkehrsnachfrage wird mit Hauptlinien bedient. Weitere Buslinien, die bei zeitlich stark eingrenzbarer Nachfrage nicht täglich oder nicht ganztägig zur Verfügung stehen, ergänzen das Angebot. Z. T. werden Fahrten an Wochenenden oder in der Schwachverkehrszeit (SVZ) nachfragebasiert als Anruf-Linienfahrten (ALT) durchgeführt.
Im ländlichen Raum soll als Mindestangebot an Werktagen in der Kernzeit von 06:00 bis 21:00 Uhr der 60‘-Takt maßgeblich sein, samstags und sonntags ein 120‘-Takt. Bei den Stadtbussen in den Mittelzentren ist auf den Hauptlinien ein 30‘-Takt vorgesehen, wobei das Angebot auch durch regionale und lokale Linien verdichtet werden kann (vgl. Tabelle D3.1/4).
Als Hauptlinien in der Stadt Peine und im Landkreis sind zu nennen:

Stadtbuslinien:

Linie	Teil-netz	Verlauf	Takt mo. – fr.	Takt sa.	Takt so.
521 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine Südstadt/ Klinikum	30‘	30‘ / 60‘	120‘
522 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine – Vöhrum	30‘	30‘ / 60‘	60‘
524 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine-Oststadt	60‘	60‘ / k. A.	k. A.
525 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine – Stederdorf	60‘	60‘ / k. A.	k. A.

k. A.: kein Angebot

Über die Stadtgrenzen hinweg verkehren die nachfolgenden Buslinien. Die Angaben zum Fahrtenangebot beziehen sich auf ca. 19:00 Uhr. Danach finden i. d. R. keine Fahrten mehr statt. Eine Ausnahme bilden die Linien 514 und 517.

Linie	Teilnetz	Verlauf	Takt mo. – fr.	Takt sa.	Takt so.
501 (ONS)	53	(Peine –) Groß Ilsede - Hohenhameln – Bründeln	60‘* / 120‘	120‘	k. A.
503 (ONS)	53	Peine – Handorf – Gr. Ilsede	60‘*	60‘	k. A.
505 (ONS)	51	Peine – Eixe – Abbensen – Röhrse	60‘*	60‘	k. A.
506 (ONS)	51	Peine – Edemissen – Wehnsen	120‘*	120‘	k. A.
508 (ONS)	51	Edemissen – Wipshausen	ca. 120‘*	120‘ / k. A.	k. A.
509 (KVM)	52	Peine – Essingh. – Meerdorf – Wipshausen	ca. 60‘*	120‘ / k. A.	k. A.
512 (KVM)	52	Peine – Woltorf – Wendeburg	ca. 60‘*	ca. 60‘ / k. A.	k. A.
514 (KVM)	52	(Peine –) Vechelde – Sierße – Vechelde	60‘ (bis Peine einzelne Fahrten)	120‘	120‘
515 (KVM)	50	Peine – Dungelbeck – Münstedt – Groß Ilsede	ca. 60‘*	ca. 120‘ / k. A.	k. A.
516 (KVM)	52	Vechelde – Lengede	ca. 60 / 120‘	120‘ ALT	120‘ ALT
517 (KVM)	50	Peine – Ilsede – Peine	60‘ HVZ	60‘ HVZ	120‘ HVZ
566 (KVM)	52	Vechelde - Zweidorf	120‘ ALT	120 ALT / k. A.	k. A.

* teilw. erhebliche Taktsprünge durch Berücksichtigung der Schulanfangs- und -endzeiten bzw. auch zusätzliche Fahrten
k. A.: kein Angebot
ALT: Anruflinientaxi

Einzelne Fahrten, vorwiegend zu schulrelevanten Zeiten werden auf den nachfolgenden Buslinien durchgeführt. In der Ferienzeit werden kaum Fahrten angeboten. Samstags werden ebenfalls nur einzelne Fahrten durchgeführt. An Sonn-und Feiertagen gibt es kein Angebot.

Linie	Teilnetz	Verlauf
504 (ONS)	53	Groß Ilsede – Rosenthal – Mehrum
507 (ONS)	51	Edemissen- Abbensen – Oelerse
511 (KVM)	52	Vechelde – Wedtlenstedt – Groß Gleidingen
513 (KVM)	52	Vechelde – Wendeburg – Meerdorf
531 (ONS)	53	Peine – Ilsede – Lengede (schulrelevante Verkehre Linie 530)

Lokale ÖSPV-Angebote sollen zu 100% durch die Verbandsglieder bzw. Gebietskörperschaften finanziell getragen werden.

Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen):
Bei geringer Nachfrage wird in einem definierten Bereich die flächenhafte Erschließung durch differenzierte Bedienungsweisen übernommen (z. B. Rufbus, Anruflinientaxi, Anrufsammeltaxi) und mit dem Linienverkehr verknüpft.
Flexible Bedienformen mit flächenhafter Erschließung werden derzeit nicht im Landkreis Peine durchgeführt. Bei wenigen Buslinien wird das Linienangebot durch nachfrageorientierte Anruflinienfahrten in den Tagesrandzeiten oder ganz (Linie 566) ersetzt.

Der Regionalverband plant eine Vereinheitlichung bei der Buchung (Telefon, Internet, Smartphone-App), bei den Wartezeiten (maximal 30 Minuten) und beim Fahrzeugeinsatz (barrierefreies Fahrzeug) für die ganze Region.
Der Landkreis Peine begrüßt eine verbundweite Vereinheitlichung bei den flexiblen Bedienformen hinsichtlich Buchung, Wartezeit und Fahrzeugeinsatz. Eine hohe Verlässlichkeit für die Fahrgäste ist anzustreben. Insbesondere an Wochenenden und in der Schwachverkehrszeit, wo bisher kein Linienverkehr im Landkreis angeboten wird, ist die Einführung flexibler Bedienformen als Ergänzung des Linienverkehrs wünschenswert. Ggf. ist dieses auch für neue Verbindungen in den Landkreis Gifhorn oder auch in die Region Hannover (z. B. Anbindung der Bahnhöfe in Dedenhausen oder Dollbergen) bzw. in den Landkreis Hildesheim (z. B. Anbindung des Bahnhofes Algermissen) denkbar. Hinsichtlich der Finanzierung wird eine Beteiligung des Regionalverbandes bei neuen Angeboten über die 7b-Mittel (NNVG) erwartet.

Einsatz von Bürgerbussen
Bürgerbusse sind Teil des ÖPNV und ergänzen das vorhandene Angebot. Es werden ehrenamtliche Fahrer/Innen eingesetzt. Zum Betrieb wird ausreichendes Fahrpersonal benötigt (ein entscheidendes Kriterium für einen erfolgreichen Betrieb). Es ist aber auch hier mit Defiziten zu rechnen, die entsprechend ausgeglichen werden müssen.
Im Landkreis Peine ist derzeit die Einführung eines Bürgerbusses in der Gemeinde Wendeburg (politische Initiative in der Gemeinde Wendeburg) in der Diskussion. Darüber hinaus soll in der Gemeinde Vechelde in der Ortschaft Vechelade ein „Einkaufsbus“ zur Anbindung an das Grundzentrum Vechelde organisiert werden.

D4 Fahrweg, Verkehrssteuerung
Zum Erreichen einer hohen Fahrplanstabilität werden die Anlage von Haltestellenkaps bzw. Halten am Fahrbahnrand und die Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen angestrebt.

D5 Zugangsstellen
Zugangsstellen inklusive ihrer Zuwegung sind funktionsgerecht und barrierefrei auszugestalten. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.012022 vor. Auch wenn bis dahin keine Realisierung erfolgen muss, ist dieses Datum für die zuständigen Straßenbaulastträger (i. d. R. die Gemeinden) jedoch als Stichtag zu berücksichtigen. Es muss eine verbindliche Aussage vorliegen, in welcher Abfolge nach Priorität die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden.

D6 Fahrzeuge, Werkstätten
Da die Qualität der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge einen erheblichen Einfluss auf die Fahrgastnachfrage hat, werden Vorgaben zur Ausstattung gemacht. Dieses betrifft im Wesentlichen die Barrierefreiheit (z. B. Niederflurigkeit, ausgewiesene Stellflächen für Rollstühle, Rollatoren, Fahrräder etc.) sowie die Fahrgastinformation (optisch, akustisch) in den Fahrzeugen.

D9 Tarif
Der Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) soll kontinuierlich an die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst werden. Für Mobilitätsbeziehungen über die Regionsgrenzen hinweg sollen bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Übergangsregelungen geschaffen werden.

Eine Stellungnahme des Landkreises Peine zu Übergängen in benachbarte Verkehrsräume erfolgt unter Punkt E.

Abschnitt E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

E2.1.6
SPNV RE 60/RE 70 Hannover – Vöhrum – Peine – Vechelde – Braunschweig
Die Strecke zeichnet sich durch die höchste Fahrgastnachfrage im Verbundgebiet aus. Die Bedienung erfolgt durch einen unechten 30'-Takt, welcher ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auch auf Sonn- und Feiertage ausgeweitet wird.
Es ist geplant, die Leistungsfähigkeit der hochbelasteten Strecke zu erhöhen (Prüfauftrag bis 2022, Maßnahmenbeginn bis 2028).

Die 30 Jahre alten Bahnsteige der Stationen Peine und Vechelde sollen den heutigen Standards der Barrierefreiheit angepasst und modernisiert werden (Prüfauftrag bis 2024, Maßnahmenbeginn ab 2028).

Der Landkreis Peine begrüßt die bisherigen und geplanten Verbesserungen und Kapazitätsausweitungen an der Strecke Hannover – Peine – Braunschweig und in den Stationen Peine und Vechelde. Im Zuge des Leistungsfähigkeitsausbaus sollte überprüft werden, ob zukünftig ein echter Halbstundentakt realisiert werden kann. Zur Reduzierung der Überliegerzeiten der Busse am Bahnhof in Peine bzw. zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen sollte geprüft werden, ob die Zugbegegnung der Züge aus Hannover und Braunschweig in Peine (derzeit in Vechelde) möglich wäre.

E2.1.7
SPNV RE 30 Hannover – Dedenhausen – Gifhorn – Wolfsburg
Perspektivisch soll ein 30'-Takt zwischen Hannover und Wolfsburg eingerichtet werden, sofern die Streckenkapazität erhöht werden kann.

Obwohl innerhalb des Landkreises Peine keine Station an der Strecke Hannover – Wolfsburg liegt, würde sich die Verkehrsanbindung aus dem nördlichen Kreisgebiet in die Landeshauptstadt oder direkt nach Wolfsburg deutlich verbessern. Begleitend dazu sollte überprüft werden, ob die Stationen an der Strecke (z. B. Meinersen oder auch die GVH-Bahnhöfe in Dedenhausen oder Dollbergen) vom Landkreis Peine aus mit dem ÖPNV erreichbar sein können (vgl. E3.15).

SPNV RE 50 Hildesheim – Woltwiesche – Lengede-Broistedt – Braunschweig (- Wolfsburg)
Der beabsichtigte Ausbau der Weddeler Schleife zwischen Wolfsburg und Braunschweig ist Voraussetzung für einen Halbstundentakt zwischen beiden Städten. Die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines Halbstundentaktes zwischen Hildesheim und Braunschweig soll bis 2022 erfolgen. Bis 2022 sollen die Stationen Woltwiesche und Lengede-Broistedt barrierefrei modernisiert werden.

Der Landkreis Peine begrüßt die geplanten Verbesserungen an den Stationen Woltwiesche und Lengede-Broistedt sowie die Untersuchung eines Halbstundentaktes zwischen Hildesheim und Braunschweig / Wolfsburg. Dadurch würde das Verkehrsangebot deutlich verbessert werden.

E3 ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen

Genehmigungserteilung durch die Genehmigungsbehörde (LNVG)
Verkehrsunternehmen werden nur dann Aussicht auf Erteilung der Genehmigungen haben, sofern sie sich an den Vorgaben des NVP orientieren. Nach §13 Abs. 2a Satz 1 PBefG können Genehmigungen versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem NVP im Sinne des §8 Abs. 3 PBefG nicht im Einklang steht.

Von wesentlicher Bedeutung ist die Änderung des PBefG zum 01.01.2013: Durch die sogenannte Vorabbekanntmachung gem. §13 Abs. 2a kann der Aufgabenträger die Anforderungen an das Verkehrsangebot detailliert (Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum, Abstimmung der Fahrpläne, Barrierefreiheit beschreiben. Wenn ein beantragter Verkehr der Vorabbekanntmachung nicht entspricht, ist der Antrag abzulehnen, wenn der Aufgabenträger nicht sein Einvernehmen zu den beantragten Änderungen gegenüber der Genehmigungsbehörde erteilt. Ohne die detaillierten Vorabbekanntmachung liegt die Entscheidung über den Antrag und eventuelle Abweichung allein im Ermessen der Genehmigungsbehörde.

Die in den nachfolgenden Teilnetzen gemachten Verbesserungsvorschläge durch Leistungserweiterung stehen unter dem Vorbehalt der Klärung einer Finanzierbarkeit (vgl. Abschnitt F).
Der Schülerverkehr stellt nach wie vor das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis Peine dar. Grundsätzlich sollten Verbesserungen im ÖPNV z. B. durch konsequente Vertaktung und bessere Anschlüsse an die Bahn keine negativen Auswirkungen auf die Schülerbeförderung wie z. B. pünktliche Ankunftszeiten an den Schulen haben. Die Belange des schülerrelevanten Verkehrs sind entsprechend zu berücksichtigen.

E3.14 Teilnetz 50 Peine – Ilsede

Zum Teilnetz Peine Ilsede gehören die von der KVM/PVG betriebenen Linien 515, 517 und die Stadtbuslinien 521, 522, 524 sowie 525.
Die Netzknoten Ilsede ZOB (Bus/Bus), Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus) und Vöhrum Bahnhof (Bus/Zug) stellen die systematischen Verknüpfungsfunktionen sicher. Hinsichtlich der Verknüpfungen sind auch die weiteren Teilnetze 51, 52 und 53 zu beachten.
Neben dem Knoten Peine Bahnhof ist insbesondere der Verknüpfungsknoten Ilsede ZOB wichtig für den Schülerverkehr von Bedeutung. Eine Anschlusssicherung (z. B. Linien 501 und 503 mit Linien 530 bzw. 531) – auch im Rahmen des Echtzeitprojektes – ist vor dem Hintergrund der Schullandschaft des Landkreises Peine von starker Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Reisezeiten für Schüler in verschiedenen Destinationen 60 Minuten nicht übersteigen.

In den Prüfaufträgen für das Teilnetz 50 sollen folgende Maßnahmen untersucht werden:
P50.1, P50.6, P50.12 und P 50.14: Optimierungen im Stadtbusnetz mit konsequenter Vertaktung, Verbesserung der Anschlüsse am Bahnhof und Ausweitung des Angebotes zur Schwachverkehrszeit
In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass auf den Stadtbuslinien 524 und 525 an Sonntagen und Samstagnachmittag ab ca. 16:00 Uhr bisher kein Angebot erfolgt.
Die Verbesserung der Anschlusssituation an die Bahn darf keine negativen Auswirkungen auf die Schülerbeförderung haben.

P50.10: Angebotsverbesserung auf der Linie 512 zwischen Wendeburg und Peine mit verbesserter Anbindung des Gewerbegebietes Peine-Ost
Zukünftig finanzieren der Landkreis Peine und der Regionalverband gemeinsam eine Angebotsausweitung auf der Linie 512 zur Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Peine-Ost, der Ortschaft Woltorf und zur Anbindung des Grundzentrums Wendeburg. Bisher wird im Vergleich zu den anderen Grundzentren des Landkreises überwiegend kein vertaktetes Angebot vorgehalten. In der Relation Peine – Wendeburg entspricht diese Linie dem Charakter einer RegioBuslinie. Es sollte daher geprüft werden, ob die Linie 512 (ggf. als Linie 510) als RegioBus-Linie aufgewertet werden kann.

P50.11 Verbesserung des Fahrtenangebotes der Linie 515:
Die Linie 515 erschließt die südöstlichen Ortschaften der Stadt Peine (Dungelbeck, Schmedenstedt) und die östlichen Ortsteile der Gemeinde Ilsede (Münstedt, Oberg). Ge-

messen an der Bedienung anderer Relationen das derzeitige Angebot weitgehend unvertaktet und weist Bedienungslücken auf. In der SVZ (Samstag nachmittags, sonntags) findet kein Angebot statt. Die Überprüfung einer Verbesserung wird daher begrüßt. Eine mögliche Finanzierung der Mehrleistungen wäre vom Landkreis Peine zu leisten. Dieses stünde unter einem Finanzierungsvorbehalt.

P 50.8, 50.16, P 50.17: Grundsätzliche Verbesserungen des Angebotes (Versorgung von bisher unerschlossenen Siedlungsgebiete durch Kleinfahrzeuge, nachfragegerechte Anbindung von Gewerbegebieten, Bedienungsangebot bei Großveranstaltungen, zusätzliche Bedarfsangebote in der Schwachverkehrszeit)
Unter dem Vorbehalt einer möglichen Finanzierung ist die Ausweitung, auch mit differenzierten Bedienungsweisen, grundsätzlich wünschenswert. Eine Evaluierung des Angebots wird vorausgesetzt.

P50.18, P 50.19: Optimierung/Abstimmung des Angebotes der Linien 517 und 530, Anbindung des Klinikums
In der Relation Peine – Ilsede ist eine Abstimmung des Angebotes beider Linien sinnvoll, so dass dadurch eine Taktverdichtung entstehen würde. Bisher wird das Klinikum Peine aus Richtung Süden nicht direkt angebunden. Fahrgäste aus Richtung Süden müssen derzeit umwegig am Bahnhof Peine in die Stadtbuslinie 521 umsteigen. Die Untersuchung einer direkten Anbindung des Klinikums Peine durch die Linie 517 wird daher positiv gesehen.

E3.15 Teilnetz 51 Peine – Edemissen

Zum Teilnetz Edemissen gehören die von der ONS betriebenen Linien 500, 505, 506, 507 und 508.
Die Netzknoten Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus) und Edemissen Rathaus (Bus/Bus) sollen die systematischen Verknüpfungsfunktionen sicherstellen. Darüber hinaus stellt der Bahnhof Dollbergen (Region Hannover) einen Verknüpfungspunkt dar.

P 51.3, 51.4: Ausweitung des Fahrtenangebots hinsichtlich der Zielvorgaben, Verbesserung der Verknüpfung in Edemissen (Rathaus), Auslagerung des Schülerverkehrs zwischen Edemissen und Peine von einer oder mehreren Linien (analog der Linie 531 im Teilnetz 53)
Zum Fahrplanwechsel im Januar 2019 sind bereits zusätzliche Angebote am Samstag geschaffen worden. Eine Ausweitung in der gesamten SVZ (auch sonntags) wird unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit begrüßt. Das östliche Gemeindegebiet von Edemissen (Blumenhagen, Alvesse, Rietze) ist aus oder in Richtung Peine nur über Umstieg in Edemissen zu erreichen. Dadurch kommt dem Verknüpfungspunkt Edemissen Rathaus eine besondere Funktion zu. Anschlusssicherungen sind dort unbedingt nötig. Insbesondere die Linien 507 und 508 sind besser mit der Linie 500 zu verknüpfen. Allerdings dürfen auch dabei keine negativen Auswirkungen auf die Schülerbeförderung entstehen. Das Auslagern von Fahrten im Schülerverkehr in einen separaten Fahrplan mit ggf. eigener Liniennummer wird als gute Alternative angesehen und befürwortet.

P 51.7, 51.8: Tarifierung der Linie 507 zum GVH und Anbindung der Gemeinde Edemissen an die Eisenbahnstrecke Wolfsburg – Hannover
Seit dem Fahrplanwechsel 2019 werden auf der Linie 507 keine Fahrten mehr von Edemissen zum Bahnhof Dollbergen angeboten. Wünschenswert wäre eine ganztägig vertaktete Verbindung, die auch für Pendler in Richtung Wolfsburg sinnvoll wäre. Die tarifliche Integration in Richtung Hannover (GVH-Tarif) ist ein wichtiges Anliegen des Landkreises Peine. Dieses wird an anderer Stelle weiter ausgeführt.

E3.16 Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg

Zum Teilnetz Peine Vechelde – Wendeburg gehören die von der KVM/PVG betriebenen Linien 509, 511, 512, 513, 514, 516, 560 und 566.
Als Netzknoten fungieren Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Vechelde Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Brostedt Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Wendeburg Denkmal (Bus/Bus) sowie Vechelde Alte Post, Vallstedt Sudetenstraße und Braunschweig Rathaus/Schloss.

P 52.1: Einrichtung einer neuen ÖPNV-Verbindung zwischen Vechelde und BS-Kanzlerfeld (Forschungseinrichtungen)
Die Einrichtung einer solchen dezentralen Verbindung ist mit der Anbindung an den Bahnhof Vechelde interessant für Arbeitnehmer und eine Stärkung des Wohnortes Vechelde. Dabei ist die Finanzierung zu klären.

P 52.2, 52.3: Für die Linie 445 der Braunschweiger Verkehrs- GmbH soll eine Ausweitung des Bedienungsangebotes zwischen Vallstedt, Wierthe und der Braunschweiger Weststadt überprüft werden. Bei Eröffnung des Bahnhaltepunktes Braunschweig-West soll dieser angebunden werden.

P 52.4, 52.5 Optimierung der Verknüpfung zwischen Linie 445 und 516, Umwandlung der Anruflinienfahrten in feste Fahrplanangebote der Linie 516
Die Linie 516 verbindet Lengede mit dem Bahnhof Vechelde (Umstieg in Richtung Hannover) und erschließt das südliche Vechelder Gemeindegebiet. Bisher wird ein großer Teil des Angebotes nachfrageorientiert durchgeführt. Eine Umwandlung in ein festes Fahrplanangebot bei entsprechender Nachfrage ist wünschenswert.

P 52.6 Überprüfung Bedienungsangebot Linie 514:
Die Linie 514 erschließt des Westen des Gemeindegebietes von Vechelde. Im integrierten Schülerverkehr werden einzelne Fahrten über Woltorf bis nach Peine geführt. Die geplante Umwandlung schwach nachgefragter Verbindungen ist unkritisch zu sehen. Es kann zusätzlich überprüft werden, inwieweit bei Ausweitungen des Angebotes auf der Linie 512 (Peine – Woltorf – Wendeburg; vgl. Teilnetz 51) Fahrten zwischen Peine und Vechelde auf der Linie 514 noch nötig sein werden.

P 51.6 und P 52.7: Überprüfung des Angebotskonzeptes der RegioBus-Linie 560 auf dem lokalen Abschnitt Wendeburg - Wipshausen
Es soll überprüft werden, ob der Abschnitt Wendeburg – Wipshausen der RegioBus-Linie 560 als lokales Angebot herabgestuft werden kann. Dieser Abschnitt wäre dann anders zu finanzieren als durch die RegioBus-Mittel des Regionalverbandes. Zwischen Landkreis Peine, den Gemeinden Wendeburg und Edemissen sowie dem Regionalverband ist eine einvernehmliche Lösung zu finden. Als Prüfauftrag im Teilnetz 40 Braunschweig steht die Ausweitung des Bedienungszeitraumes der gesamten Linie Wipshausen – Wendeburg – Braunschweig in den Tagesrandlagen gegenüber (vgl. P 40.26).

P 52.11: Anpassung des Angebotes der Linie 509 hinsichtlich der Zielvorgaben
Eine Ausweitung des Fahrtenangebotes der Linie 509 (Peine – Essinghausen- Duttenstedt – Meerdorf – Wipshausen) gemäß der Bedienungsstufe 3 soll geprüft werden. Daher sollte montags bis freitags ein 60‘-Takt und an Samstagen und Sonntagen ein 120‘-Takt angeboten werden. Bisher gilt ein weitgehend unvertaktetes Angebot ohne Wochenendverkehre. Ein verbessertes Angebot ist verkehrlich sinnvoll und wünschenswert, wäre dann aber vom Landkreis zu finanzieren.

P 52.8, P 52.13: Neuordnung des ÖPNV-Angebotes der Linien 509, 512, 513
Bei der vorgesehenen Leistungsverbesserung der Linie 512 und ggf. auch der Linie 509 ist eine Neuordnung der Buslinien im Bedienungsbereich zu prüfen. Dabei sollte auch die Linie 566 (Wendeburg – Vechelde, fast ausschließlich bedarfsorientiert durchgeführt) in die Betrachtung mit einbezogen werden. Die Linie 513 bedient im Wesentlichen die Belange des Schülerverkehrs.
Negative Auswirkungen auf den Schülerverkehr sind auszuschließen.

P 52.9: Verbindung zwischen den Gemeinden Wendeburg und Groß Schwülper
Derzeit gibt es keine landkreisübergreifenden ÖSPV-Beziehungen in den Landkreis Gifhorn. Nach Überprüfung der Mobilitätsströme ist ggf. der Einsatz differenzierter Bedienungsformen denkbar.

E3.17 Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

Zum Teilnetz Peine Ilsede gehören die von ONS betriebenen Linien 501, 502, 503, 504, 530 und 531.
Die Netzknoten mit Verknüpfungsfunktion sind Ilsede ZOB (Bus/Bus), Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Broistedt Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Hohenhameln Zimmerplatz und Mehrum Ortsmitte (Bus/Bus).

P 53.1, 53.2 Änderung Betriebskonzept Linie 530 und Koordination des Fahrtenangebotes mit Linie 517
Zur Koordination des Fahrtenangebotes auf den Linien 530 und 517 vgl. P 50.18, P 50.19 (Taktverdichtung in der Relation Ilsede – Peine)

P 53.3, 53.4, 53.5, 53.6: Überprüfung des Bedienungskonzeptes der RegioBus-Linie 502, Neuordnung der Angebote 501 und 502, verbessertes Angebot außerhalb der Schulzeiten, Einführung von Spätfahrten, fahrplanmäßige Auslagerung der Schülerbeförderung
Seit dem Fahrplanwechsel im Januar 2019 entspricht das Angebot weitgehend den Mindestvorgaben der Bedienungsebene 2 (RegioBus), wobei bisher noch auf die Spätfahrten verzichtet wird. Die Prüfaufträge des Regionalverbandes hinsichtlich der Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden und außerhalb der schulrelevanten Zeiten werden daher begrüßt. Für Berufspendler sollten mehr direkte und damit schnellere Fahrten zwischen Peine und Hohenhameln angeboten werden. Zur fahrplanmäßigen Auslagerung der Schülerbeförderung könnte es sich anbieten mit zwei Liniennummern (wie z. B. bei den Linien 530 und 531) zu arbeiten. Die Liniennummer 520 könnte so auf den RegioBus-Charakter mit schnellen direkten Fahrten hinweisen, die Linie 502 auf indirekte Fahrten bzw. auf Angebote zu schulrelevanten Zeiten und Zielen. Im Zuge einer möglichen Neuordnung der Angebote der Linien 501 und 502 ist darauf zu achten, dass die Schulzentren vom Wohnort der Schülerinnen und Schüler in einer Reisezeit von maximal 60 Minuten erreicht werden können. Dieses setzt auch gesicherte Anschlüsse (vgl. Echtzeitprojekt) an den Knotenpunkten (z. B. Ilsede ZOB) voraus.
Auf der Linie 503 (Peine – Handorf – Bülten – Groß Ilsede) wird in der SVZ kein Angebot vorgehalten. Gemäß dem Prüfauftrag P50.13 aus dem Teilnetz 50 sind die Bedienungsangebote hinsichtlich der Zielvorgaben zu überprüfen.
Vorbehaltlich einer Finanzierungsmöglichkeit ist auch hier der Einsatz flexibler Bedienungsformen wünschenswert.

P 53.7: Anschlussherstellung an die Linien der RVHi, Regiobus Hannover und üstra aus den Nachbartarifverbünden:
Systematische Anschlüsse in Hohenhameln mit dem Umstieg von der Linie 502 auf die Linie 25 der RVHi sind bisher nicht gewährleistet. Dadurch müsste der Zimmerplatz in Hohenhameln regelmäßig von der Linie 502 bedient werden. Es ist zu prüfen, ob die Buslinie 502 auf

die SPNV-Linien RE60/RE70 am Bahnhof in Peine (Abfahrt und Ankunft aus Braunschweig) und auf die RVHi in Hohenhameln Zimmerplatz ausgerichtet werden könnten. Für Pendler aus dem Raum Peine stünde damit eine Verbindung in den Landkreis Hildesheim zur Verfügung. Bisher kann diese Relation nur über Lehrte (RE60/RE70 und S-Bahn) erfolgen.

P 53.8: Neue Verbindung Hohenhameln – Algermissen mit Verknüpfung zur S-Bahn
Eine neue Busanbindung von Hohenhameln über Clauen zum Bahnhof Algermissen mit Anschluss an die S-Bahn nach Hannover bzw. Hildesheim soll geprüft werden. Für Einwohner aus Hohenhameln würde damit ein weiter schneller Anschluss an das Schienennetz hergestellt. Unter dem Vorbehalt einer möglichen Finanzierung ist eine Prüfung von Seiten des Landkreises Peine positiv zu sehen. Ggf. könnte dieses auch als Projekt aus der Börderegion entwickelt werden.

Nachrichtlich wird auf die Linie 948 der Regiobus Hannover (Hohenhameln – Hämelerwald) und die Linie 370 der üstra (Mehrum – Hannover-Südstadt) hingewiesen (Aufgabenträger Region Hannover).

E 4 Fahrweg, Verkehrssteuerung

E4.1 Eisenbahn
Derzeit wird die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Wipshausen – Braunschweig vom Regionalverband untersucht. Es werden auch verkehrlich sinnvolle Teilstrecken (z. B. Harvesse – Braunschweig oder Wendeburg/Wendezelle – Braunschweig) betrachtet.
Weitere Reaktivierungen oder Neubauten von Strecken und Stationen sowie Elektrifizierung sind im Landkreis Peine nicht geplant.

E4.3 Bus
Störende Einflüsse auf den ÖSPV sind vorwiegend im städtischen Umfeld zu erwarten. Mittel zur Abhilfe sind die Anlage von Bussonderfahrstreifen, die Anlage von Haltestellenkaps, verkehrsbehördliche Anordnungen und Eingriffe in die Signaltechnik (ÖPNV-Beeinflussung).

E5 Zugangsstellen
Die Ansprüche der Fahrgäste an Komfort, Sauberkeit und Sicherheit sind zu berücksichtigen sowie Anforderungen, die sich aus dem geographischen Wandel, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen oder den zunehmenden digitalen Informationsmöglichkeiten ergeben. Schriftliche Informationen sind auf Lesbarkeit und Verständlichkeit zu prüfen.
Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsarten ergeben sich durch Bike+Ride- (B+R) und Park+Ride-Anlagen (P+R).
Das Land Niedersachsen wird eine landesweite Plattform einrichten, in der alle Haltestelleninformationen abrufbar sind. Die Erhebung der Daten liegt in der Zuständigkeit der Aufgabenträger. Die Informationen werden offen über unterschiedliche Kanäle für Nutzer (Planungsträger, Fahrgäste) zur Verfügung gestellt.

E5.1 Verkehrsstationen (SPNV-Zugangsstellen)
Nachfolgende Fahrgastinformationssysteme sind im Gebiet des Regionalverbandes im Einsatz:

- Fahrgastinformationsanzeiger (FIA): an großen Stationen, detaillierte Informationen und betriebliche Hinweise wie Gleiswechsel, Verspätungen
- Digitale Stationsanzeiger (DAS): Anzeige der Uhrzeit und betriebliche Veränderungen; an allen anderen Stationen im Einsatz

Zukünftig sind vorgesehen:

- DSAplus: DB Station&Service plant, die DAS durch die Nachfolgegeneration DSAplus abzulösen. Diese können zusätzliche Informationen (Folgezüge, betriebliche Änderungen) darstellen.

- Zuginformationsmonitore (ZIM): als Ergänzung zu FIA und DSA im Zugangsbereich größerer Stationen (z. B. in Peine)

Die Ausstattung der Stationen ist in den Tabellen E5.1/2 und E5.1/3 zusammengefasst. Nachfolgend werden die Stationen im Landkreis Peine mit den vorgesehenen Maßnahmen skizziert:

- Lengede-Broistedt: Modernisierung in der Planungsphase: Erhöhung der Bahnsteige auf 76 cm, DSAplus
- Peine: DSAplus, ZIM
- Vechelde: DSAplus
- Vöhrum: DSAplus
- Woltwiesche: Planung der Modernisierung in Vorbereitung: Erhöhung eines Bahnsteiges, DSAplus

Stationsrahmenpläne
Beim Projekt „Stationsrahmenpläne“ sollen an ausgewählten Stationen unter Einbindung lokaler Akteure Vorschläge für eine Neugestaltung und Aufwertung von Bahnhofsumfeldern entwickelt werden (Steigerung der Aufenthaltsqualität, der Funktionalität und Gestaltung der öffentlichen Flächen). Ausgewählt wurden im Landkreis die Stationen Peine und Vöhrum. Für Peine werden Vorschläge zur Entwicklung von ungenutzten Flächen erwartet.

E5.3 Bushaltestellen
Zugangsstellen inklusive ihrer Zuwegung sind funktionsgerecht und barrierefrei auszugestalten. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.012022 vor. Auch wenn bis dahin keine Realisierung erfolgen muss, ist dieses Datum für die zuständigen Straßenbaulastträger (i. d. R. die Gemeinden) jedoch als Stichtag zu berücksichtigen. Es muss eine verbindliche Aussage vorliegen, in welcher Abfolge nach Priorität die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden (vgl. D 5). Hinsichtlich der Abarbeitung sind Prioritätsstufen aufgestellt worden:
Priorität 1: Zugangsstellen mit fahrplanmäßiger Verknüpfungsfunktion oder hohe Ein- Und Aussteigerzahlen, Zugangsstellen für RegioBusse in Ortslagen, Zugangsstellen mit zielgruppenrelevanten Einrichtungen (Seniorenheime, Gesundheitseinrichtungen etc.)
Priorität 2: alle weiteren innerörtlichen Zugangsstellen, sofern nicht in Priorität 3
Priorität 3: alle innerörtlichen Zugangsstellen, für die keine Priorität der 1. Stufe vorliegt und deren Umgestaltung einen stark überdurchschnittlichen Finanzbedarf erfordert
Nicht barrierefrei hergestellt werden müssen sonstige Außerorts-Zugangsstellen sowie Zugangsstellen, die aufgrund der Topographie oder ungelöster Grundstücksfragen nicht umgebaut werden können.

Bei den Ausbaustandards sind hinsichtlich der Barrierefreiheit die entsprechenden Regelwerke und DIN-Normen. Eine Musterhaltestelle (Abbildung E5.3) wird als Standardlösung empfohlen, um ein einheitliches System zu schaffen.
Die Ausstattung der Haltestellen ist ebenfalls in drei Kategorien differenziert. Sie variiert je nach Verkehrsbedeutung (Verknüpfungspunkt, Zahl der Ein- und Aussteiger).
Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen wird i. d. R. von der LNVG aus Mitteln des NGVFG mit 75% der förderfähigen Ausgaben unterstützt (8 Bushaltestellen pro Jahr pro Kommune). Im Falle einer Förderzusage werden von den verbleibenden Eigenmitteln 50% durch den Regionalverband finanziert.

E6.3 Busse
Die Busflotten sind umzustellen auf hohe Umweltstandards.
Tabelle E6.3/1 zeigt, dass 58% des Fuhrparks der PVG mit der EURO-Norm 2 oder 3 ausgestattet sind, 19% verfügen über die EURO-Norm 6. Bei der KVM liegt der Anteil bei 59% (EURO-Norm 2 oder 3) bzw. 6% (EURO-Norm 6). Für die ONS/Melskotte liegen keine Anga-

ben vor. Dadurch ergibt sich zukünftig ein hoher Bedarf an Neufahrzeugen. Die geplante Fahrzeugbeschaffung der PVG liegt zwischen 2020 bis 2024 bei 15 Niederflur-Solobussen und bei 10 Niederflur-Gelenkbussen. Bei der KVM sollen 5 Niederflur-Solobusse und 5 Niederflur-Gelenkbusse angeschafft werden.

E7 Fahrgastinformation/Mobilitätsmanagement
Bei der Bildung von Reiseketten kommt der Verkehrsmittel- und unternehmsübergreifenden Sicherung von Anschlüssen eine große Bedeutung zu. Insbesondere im Ländlichen Raum ist aufgrund der geringen Fahrtenhäufigkeit die Sicherung von Anschlüssen besonders wichtig. Dazu spielt der Ausbau der technischen Infrastruktur in den Fahrzeugen und an den Zugangsstellen eine bedeutende Rolle. Im Rahmen des geförderten Echtzeitprojektes (Abweichungen vom Sollfahrplan) erfolgt im Zeitraum von 2018 bis 2022 die Beschaffung von 600 Bordrechnern, 750 Monitoren in den Fahrzeugen und 460 dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen direkt an den wichtigen Haltestellen (mehr als 150 Einsteiger pro Tag).
Zum einen wird dadurch eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung im VRB sichergestellt, zum anderen erhalten die Fahrgäste die Informationen über Verspätungen aber auch über Reiseketten. Informationen können über Printmedien, das Internet und auch über ein spezielles, verbundeinheitliches App-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Durch die Anbindung der Verkehrsunternehmen im VRB an die norddeutsche zentrale Datendrehscheibe ist die Voraussetzung für einen Datenaustausch auch über Verbundgrenzen hinweg gegeben. Die Informationen erfolgen barrierefrei.
Der Landkreis Peine begrüßt die Investitionen infolge des Echtzeitprojekts zur Verbesserung der Fahrgastinformation und zur Anschlusssicherung. Diesbezüglich wird ein verlässlicher Nahverkehr mit Vorteilen für umsteigende Fahrgäste erwartet.

E9 Tarif
Der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB)wurde am 92.12.2016 als Nachfolger der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH gegründet.
Für den Verbundtarif soll eine kontinuierliche Weiterentwicklung unter Beteiligung aller Verbundpartner erfolgen. Unter Einbeziehung gutachterlicher Begleitung sind u. a. folgende Projekte vorgesehen:

- Einführung verbundweites Sozialticket
- Einführung verbundweites vergünstigtes Schülerticket / Jugendticket
- Einführung Kurzstreckenticket
- Ausweitung des Zeitkartenangebotes
- Optimierung des Jobtickets
- Einführung eines 365€-Jahrestickets
- Einführung neuer Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden
- Einführung neuer digitaler Tarife (z. b. eTicket)

Die Einführung stark rabattierter Tickets wie z. B. das verbundweite Schülerticket, das verbundweite Sozialticket oder auch das 365€-Jahresticket stellt für die Verbandsglieder einen erheblichen Kostenfaktor dar. Hinsichtlich der Einführung solcher Produkte ist zu eruieren, ob eine solide Finanzierung erfolgen kann und ob ggf. Landes- oder Bundesmittel zur Finanzierung mit herangezogen werden können (vgl. Koalitionsaussage der Landesregierung zur Einführung eines Schülertickets). In allen Fällen sollte zur Einführung eines verbundweiten Produktes die einvernehmliche Zustimmung aller Verbandsglieder erfolgen. Ansonsten könnten die neuen Tarifprodukte nur für den Geltungsbereich der jeweiligen Verbandsglieder bei einem positiven Votum beschränkt bleiben.

E9.4 Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen
Übergange zur Region Hannover
Für verkehrsgebietsübergreifende Fahrten im SPNV im Übergang zur Region Hannover besteht die Möglichkeit im Rahmen des GVH-Regionaltarifs Zeitkarten mit einer durchgehenden Fahrtberechtigung für den GVH und angrenzende Bereiche des VRB zu erwerben. Diese Übergangsregelungen gelten für die Stationen Peine und Vöhrum.

Aus Sicht des Landkreises sollte zusätzlich auch eine Integration der Station Vechelde geprüft werden (im Landkreis Gifhorn besteht diese Regelung z. B für die weit entfernte Station Calberlah).
Neben diesen Übergangsbestimmungen im SPNV bestehen weitere Übergangsregelungen auch für den ÖSPV (GVH-Buslinie von Hohenhameln nach Hämelerwald). Eine Ausweitung der Übergangsregelungen wird in Zusammenarbeit mit der Region Hannover überprüft. Es ist vorgesehen, Tickets des GVH-Regionaltarifs und des geplanten VRB-Regionaltarifs auch im ÖSPV am Zielort anzuerkennen (analoge Anwendung zur integrierten Anschlussmobilität im Niedersachsentarif/NITA).
Die Integration der Anschlussmobilität würde aus Sicht des Landkreises Peine die Situation für Nutzer mit Einzelfahrscheinen wesentlich vereinfachen. Vereinbarungen zwischen beiden Verbünden werden daher positiv begleitet.

Übergänge zum Landkreis Hildesheim
Übergreifende Verkehrsbeziehungen existieren aus Hohenhameln, Ilsede und Lengede. Vor dem Hintergrund einer angestrebten Gründung eines Verkehrsverbundes in der Region Hildesheim wird die generelle Konzeptionierung von Übergangsregelungen zwischen den Regionen Braunschweig und Hildesheim als erforderlich angesehen.
Diese trifft auch die Interessenlage des Landkreises Peine.

E10 Vertrieb
Neben den klassischen Vertriebswegen von Fahrkarten (personenbedingter Vertrieb, Vertrieb über Fahrausweisautomaten) kommt dem digitalen Vertrieb eine immer größere Bedeutung zu. Die VRB plant derzeit ein eigenes E-Ticketing aufzubauen, welches ein Verkauf aller VRB-Tickets über die VRB-App und die VRB-Homepage ermöglicht.
Aus Sicht des Landkreises Peine dient diese Entwicklung auch dazu, das Entwerten von Fahrkarten im Bahnhof Hämelerwald bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten zu vermeiden (Klipp-Klapp-Fahrten), was für Fahrgäste einen großen Vorteil darstellen würde. Ebenso würde das Fahrpersonal um den Verkauf von Fahrkarten entlastet.

E11 Betrieb, Service
Neben den Aspekten der Sicherheit und der Verlässlichkeit ist im Bereich der Information das Einrichten einer zentralen Servicestelle und Beschwerdemanagements mit einheitlicher Rufnummer geplant.
Bei den vom Landkreis Peine gemachten Erfahrungen eines Betreiberwechsels im Busbereich ist ein zentrales Beschwerdemanagement hilfreich und wird die Mitarbeiter in der Kreisverwaltung entlasten. Aus Sicht der Fahrgäste ist die Einrichtung einer einheitlichen Rufnummer für die Anforderung differenzierter Bedienungsweisen ebenfalls eine Verbesserung der Zugänglichkeit (vgl. Abschnitt D3).

E14.4 Schülerverkehr
Der ÖPNV in der Region Braunschweig, insbesondere im ländlichen Bereich, ist stark von der Schülerbeförderung geprägt. Das Fahrtenangebot ist daher deutlich auf die Schulstandorte und die Anfangs- und Endzeiten des Unterrichts ausgerichtet.
Ziel einer gesamtheitlichen ÖPNV-Planung ist u. a. die Koordination von Schülerverkehrsströmen und allgemeinen Mobilitätsanforderungen. Mit einer Staffelung der Unterrichtszeiten (Schulanfangs- und Endzeiten) können sowohl wirtschaftliche als auch verkehrsplanerische Vorteile durch Ergänzung der Fahrtenangebote und Abmilderung der Nachfragespitzen erzeugt werden. Dieses muss zwischen dem Träger der Schulbeförderung (Landkreis), den Schulen und dem Regionalverband abgestimmt werden.

Abschnitt F Finanzierung und Förderung

Dem Regionalverband Großraum Braunschweig stehen zur Bewältigung seiner Aufgaben verschiedene Finanzierungsquellen zur Verfügung.
Die Verbandsmitglieder finanzieren wesentliche Aufgaben des Regionalverbandes durch die Verbandsumlage, ein Teil davon wird zur Finanzierung von RegioBus-Leistungen verwendet. Zusätzlich werden durch bilaterale Refinanzierungsverträge zwischen dem Regionalverband und den Verbandsgliedern weitere ÖSPV-Leistungen finanziert.
Der Bund stellt auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Steuermittel den Ländern zur Finanzierung des ÖPNV (insbesondere des SPNV) zur Verfügung. Diese Mittel verteilt das Land Niedersachsen nach einem festen Schlüssel an die Aufgabenträger.
Durch die Revision des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§ 7 NNVG) stehen den Aufgabenträgern zusätzliche Mittel zur Verfügung (Kommunalisierung der 45a PBefG-Mittel aus der Schülerbeförderung(§7a NNVG) und Finanzmittel zur Stärkung des ländlichen Raumes (§ 7b NNVG)). Eine Übersicht über die Einnahmesituation der Jahre 2020 bis 2024 steht in den Tabellen F1.1, F1.2/1 und F1.2/2 im Beteiligungsentwurf des NVP zur Verfügung.

Demgegenüber stehen die Aufwendungen für Betriebsleistungen (differenziert nach SPNV und ÖSPV) und Investitionen (Strecken- und Stationsaus- und Neubau, ÖSPV-Haltestellen mit Umfeld, Kosten für digitale Vorhaben). Dazu kommen Kosten für Tarif, Vertrieb und Marketing sowie der Finanzbedarf für verbandsübergreifende Tarife.
Die Kostenaufstellungen können jeweils den Tabellen F2.1, F2.2, F3.2 und F4.1 entnommen werden.
Grundsätze zur Finanzierbarkeit des ÖSPV:
Das Defizit der Busverkehrsunternehmen (durch Anwendung des Gemeinschaftstarifes und dem damit verbundenen Einnahmeverlusten gegenüber den einzelnen Haustarifen) wird durch Anwendung der allgemeinen Vorschrift von den Verbandsgliedern über den Regionalverband ausgeglichen. Darüber hinaus gibt es zwischen den Verbandsgliedern Refinanzierungsverträge zur Verlustabdeckung der Verkehrsunternehmen von zusätzlichen Verkehrsleistungen. Dem Regionalverband stehen nach der Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (§ 7 b NNVG) zusätzliche Mittel zur Verbesserung bzw. Implementierung neuer Angebote im ländlichen Raum zur Verfügung. Es ist vorgesehen, dass der Regionalverband 50% der Kosten für die zusätzlichen Angebote im Rahmen der des finanziellen Spielraumes übernehmen wird, sofern die andere Hälfte von den jeweiligen Verbandsgliedern refinanziert werden würde. Durch gesellschafts- (u. a. auch Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge und Erhalt eines flächendeckenden ÖPNV) und umweltpolitische Ziele (u. a. Umwelt-, Klima- und Lärmschutz, Reduzierung des Flächenverbrauchs) ist die Förderung des Umweltverbundes – und damit auch des ÖPNV unabdingbar. Ein akzeptabler ÖPNV, der weitere Anteile am Modal Split (Aufteilung der Verkehrsarten) gewinnen soll, muss entsprechend attraktiv hinsichtlich des Angebotes (Fahrtenangebot und Vertaktung) und der Infrastruktur (z. B. Einsatz moderner, barrierefreier Fahrzeuge und Haltestellen sowie verbesserter Kundenkommunikation) sein. Dieses führt allerdings auch dazu, dass von den Akteuren zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt werden müssen. Es ist zukünftig von Budgetauswirkungen mit einem höheren Finanzierungsbedarf für den Landkreis Peine und die anderen Verbandsglieder auszugehen. Die Höhe des zukünftigen Ressourceneinsatzes ist von weiteren Faktoren abhängig (Entwicklung und Anpassung der allgemeinen Vorschrift, Veränderungen im Einnahme-Aufteilungs-Verfahren im Verbund und Höhe der geplanten Ausweitung der Verkehrsleistungen u. a. durch kommunale Wünsche).

Die Finanzierung des ÖPNV wird aus mehreren Gründen zukünftig grundsätzlich zusätzliche kommunale Mittel benötigen, auch wenn diese teilweise durch die 7 b-Mittel NNVG ausgeglichen werden können. Bei einer geplanten nennenswerten Ausweitung der Verkehrsleistung im ÖPNV – wie von den Kommunen teilweise vorgesehen – sollte eruiert werden, ob die Mit-

gliedskommunen zu einer Beteiligung bei der Finanzierung der Verbesserung innergemeindlicher Verkehrsangebote bereit sind. Gemeindeübergreifende und –verbindende Linien wären weiterhin Bestandteil der ausschließlichen Finanzierung durch den Landkreis bzw. des Regionalverbandes bei den Regiobuslinien.

Eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes wird grundsätzlich befürwortet. Es ist jedoch zu erwarten, dass diese Mehrleistungen nicht kostendeckend erfolgen werden und damit der Zuschussbedarf des Landkreises Peine steigen würde. Höhere Aufwendungen für den ÖPNV würden dazu führen, dass in anderen Bereichen Aufgabenwahrnehmungen und damit Kosten reduziert werden müssten, um weiterhin einen genehmigungsfähigen Haushalt aufstellen zu können. Ausweitungen des Angebotes sind daher nur über eine Gegenfinanzierung zu befürworten. Dieses kann z. B. durch Leistungsverlagerungen innerhalb des Systems ÖPNV oder artfremden Reduzierungen von Leistungen des Landkreises erfolgen.
Zur Einführung tariflicher Maßnahmen (z. B. verbundweites Schülerticket, Sozialticket) oder gravierender Angebotsverbesserungen (z. B. flächendeckendes Angebot mit flexibler Bedienung zur SVZ) sind gesonderte Beschlüsse der Selbstverwaltungsgremien des Landkreises erforderlich.