



2030+

2030+

**A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+**

**B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**

**C Planungsgebiet**

**D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV**

**E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV**

**F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV**

## A Leitbild und SPNV-Konzept 2030+

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 Leitbild ausgerichtet werden sollen.

Da der Nahverkehrsplan (NVP) nur eine Laufzeit von 5 Jahren hat, viele Aktivitäten aber deutlich über diesen Zeitraum hinaus wirken, soll über ein Leitbild eine langfristige Ausrichtung erfolgen.

Grundlage ist das im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 2008) des Zweckverband Großraum Braunschweig beschlossene Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung. Mit diesem Leitbild wird die gewünschte Entwicklungsrichtung des ÖPNV im ZGB auch über die 5-jährige Laufzeit des NVP hinaus beschrieben. Aus dem Leitbild werden sowohl die Ziele und Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2016 (NVP 2016) abgeleitet, als auch Ziele und Maßnahmen, die über die Laufzeit des NVP 2016 hinaus wirken.

### A1 Das verkehrsstrukturelle Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung (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 Mobilitäts-sicherung und unter Berücksichtigung der teils räumlichen 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 (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) an Bedeutung. Dabei stellt der ÖPNV eine attraktive und volkswirtschaftlich tragfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und wird auch als interregionaler Wettbewerbsfaktor hinsichtlich einer zukunftsfähigen Mobilitätsinfrastruktur verstanden.

#### 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 rückläufige Bevölkerungszahlen im ländlich peripheren Raum erfordern eine differenzierte Mobilitätsbewältigung. Sie bedingt einen den spezifischen Erfordernissen angepassten ÖPNV-Linienvorkehr. Bei der Erfüllung der vielen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gewinnen individuelle Gestaltung des Verkehrs mit bedarfsorientierten ÖPNV-Systemen und bürgerschaftliches Engagement an Bedeutung.

### SPNV-Konzept 2030+

A2

Um das Leitbild mit Leben zu erfüllen, sind neben den Maßnahmen des NVP 2016 auch solche anzuschließen, die nur langfristig umsetzbar sind, d. h. die über die Laufzeit eines NVP hinausgehen. So erfordern infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen im 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+“ sollen im Jahre 2016 entwickelt und festgelegt werden sowie in die jeweiligen Planungen der beteiligten Institutionen einfließen.

Für den Eisenbahnbereich liegt mit dem „Regionalbahnkonzept 2014+“ ein Konzept vor, das sich derzeit in der Umsetzung befindet und in den NVP 2016 einfließt. Es beschreibt für den SPNV das derzeit finanziell und auf der vorhandenen Infrastruktur umsetzbare SPNV-Angebot für die Region Braunschweig und bildet die Grundlage weiterer Angebotsverbesserungen im SPNV in der Laufzeit des NVP.

Zahlreiche darüber hinaus gehende 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 der Halt an bestehenden Stationen, wie z.B. Oker, nur dann umsetzbar, wenn Fahrzeitreserven vorhanden sind oder die Strecke so ausgebaut wird, dass höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können und sich Fahrzeitreserven ergeben.

Planungen und notwendige Infrastrukturanpassungen, die im Rahmen des „SPNV-Konzepts 2030+“ zu prüfen oder zu berücksichtigen sind, sind u.a.:

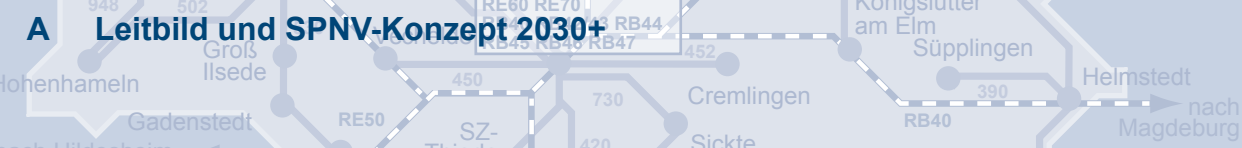
- Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig Hbf. und Fallersleben („Weddeler Schleife“) für einen dichteren Takt und höhere Fahrplanstabilität (Umsetzung in der Laufzeit des NVP 2016 angestrebt)
- Ausbau der Strecke zwischen Braunschweig und Uelzen für Taktverdichtung, kürzere Fahrzeiten und höhere Fahrplanstabilität
- Anpassungen der Strecken und des Knotens Hannover für einen Halbstundentakt Wolfsburg – Hannover und Braunschweig – Hannover
- Punktueller Ausbau der Strecken zwischen Braunschweig und dem nördlichen Harzvorland für Taktverdichtungen, kürzere Fahrzeiten und höhere Fahrplanstabilität (z.B. Erhöhung Durchfahrtschwindigkeit SZ-Drütte, zweites Streckengleis SZ-Bad – SZ-Ringelheim und Vienenburg – Oker, Erweiterung der Blockteilung zwischen Braunschweig Hbf und SZ-Ringelheim bzw. Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt)



- Prüfung der Nutzung der Strecke SZ-Bad – SZ-Lebenstedt mit Halt in SZ-Calbecht (Campus der Ostfalia SZ-Calbecht)
- Prüfung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) und eines ITF-Knotens Braunschweig

Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob und wie die Eisenbahnbindung Richtung Lüneburg/Hamburg für den Personen- und Güterverkehr verbessert werden kann, welche Potenziale, z.B. Pendlerpotenziale nach Wolfsburg, erschlossen und welche Entlastungen anderer Eisenbahninfrastruktur sich dadurch ergeben würden.

Ebenso soll die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken im Großraum Braunschweig im Rahmen des „SPNV-Konzeptes 2030+“ geprüft werden, z.B. von Wolfsburg nach Oebisfelde für eine mögliche Erweiterung des ENNO oder auch die Elektrifizierung der Strecke Hildesheim – Bad Harzburg, um für den dort eingesetzten Regionalexpress (RE) RE10 elektrisch betriebene Züge einsetzen zu können. Damit ergäbe sich auch die Möglichkeit, bisher im Bahnhof Hannover endende Züge nach Bad Harzburg zu verlängern, um so den Bahnknoten Hannover zu entlasten.



**B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**



**C Planungsgebiet**

**D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV**

**E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV**

**F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV**