

# Nahverkehrsplan 2003

für den Großraum Braunschweig

Laufzeit: 01.01.2003 – 31.12.2007

## **Inhaltsübersicht**

<b>A</b>	<b>Ausgangslage und Aufstellungsverfahren</b>	<b>17</b>
<b>B</b>	<b>Bestand und Analyse</b>	<b>25</b>
<b>C</b>	<b>Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens</b>	<b>138</b>
<b>D</b>	<b>Ziele und Maßnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV</b>	<b>148</b>
<b>E</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsübersicht</b>	<b>248</b>
<b>F</b>	<b>Gemeindesteckbriefe</b>	<b>270</b>

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>A</b>	<b>Ausgangslage und Aufstellungsverfahren</b>	<b>17</b>
<b>A1</b>	<b>Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/ rechtliche Rahmenbedingungen</b>	<b>17</b>
<b>A1.1</b>	<b>Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates der Europäischen Gemeinschaften</b>	<b>17</b>
<b>A1.2</b>	<b>Bundesgesetzgebung</b>	<b>17</b>
<b>A1.2.1</b>	<b>Änderung des Grundgesetzes</b>	<b>17</b>
<b>A1.2.2</b>	<b>Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993</b>	<b>18</b>
<b>A1.2.3</b>	<b>Artikel 4: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)</b>	<b>18</b>
<b>A1.2.4</b>	<b>Neufassung des allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)</b>	<b>18</b>
<b>A1.2.5</b>	<b>Artikel 6 Abs. 107: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)</b>	<b>19</b>
<b>A1.2.6</b>	<b>Artikel 6 Abs. 116: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</b>	<b>19</b>
<b>A1.3</b>	<b>Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz</b>	<b>20</b>
<b>A2</b>	<b>Abgrenzung/Räumliche Gliederung des Planungsgebietes</b>	<b>22</b>
<b>A3</b>	<b>Verfahrensabläufe</b>	<b>23</b>
<b>A3.1</b>	<b>Beschluss durch Verbandsversammlung/Aufstellungsablauf/Beteiligungsverfahren/Beteiligte</b>	<b>23</b>
<b>A3.2</b>	<b>Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen</b>	<b>23</b>
<b>B</b>	<b>Bestand und Analyse</b>	<b>25</b>
<b>B1</b>	<b>Räumliche Struktur</b>	<b>25</b>
<b>B1.1</b>	<b>Zentralörtliche Gliederung</b>	<b>25</b>
<b>B1.2</b>	<b>Teilräumliche Entwicklungsachsen</b>	<b>27</b>
<b>B2</b>	<b>Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur</b>	<b>27</b>
<b>B2.1</b>	<b>Bevölkerungsentwicklung und –struktur</b>	<b>27</b>
<b>B2.2</b>	<b>Pendler</b>	<b>35</b>
<b>B3</b>	<b>Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen</b>	<b>38</b>
<b>B4</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur, Betreiber, Angebot und Nachfrage</b>	<b>40</b>
<b>B4.1</b>	<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>40</b>
<b>B4.2</b>	<b>Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig</b>	<b>45</b>

<b>B4.2.1</b>	<b>Schienenpersonennahverkehr</b>	<b>45</b>
<b>B4.2.1.1</b>	<b>Schieneninfrastruktur</b>	<b>45</b>
<b>B4.2.1.2</b>	<b>Verkehrsangebot</b>	<b>47</b>
<b>B4.2.1.3</b>	<b>Verkehrsnachfrage</b>	<b>53</b>
<b>B4.2.1.4</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>57</b>
<b>B4.2.2</b>	<b>Bus- und Stadtbahnangebot</b>	<b>64</b>
<b>B4.2.2.1</b>	<b>RegioBusse</b>	<b>66</b>
<b>B4.2.2.2</b>	<b>Lokales Netz</b>	<b>89</b>
<b>B4.2.2.3</b>	<b>Differenzierte Bedienungsweisen</b>	<b>109</b>
<b>B4.3</b>	<b>Zugangsstellen</b>	<b>114</b>
<b>B4.3.1</b>	<b>Stationen</b>	<b>114</b>
<b>B4.3.2</b>	<b>Haltestellen im Großraum Braunschweig</b>	<b>118</b>
<b>B4.4</b>	<b>Verknüpfungen</b>	<b>122</b>
<b>B4.5</b>	<b>Verknüpfung mit dem Individualverkehr</b>	<b>130</b>
<b>B4.5.1</b>	<b>P+R</b>	<b>130</b>
<b>B4.5.2</b>	<b>B+R</b>	<b>130</b>
<b>B5</b>	<b>Tarif</b>	<b>133</b>
<b>B5.1</b>	<b>Verbundtarif Region Braunschweig</b>	<b>133</b>
<b>B5.2</b>	<b>Tarifgestaltung im Übergang zu benachbarten Verkehrsregionen</b>	<b>133</b>
<b>B5.3</b>	<b>Analyse der aktuellen Tarifgestaltung</b>	<b>133</b>
<b>B6</b>	<b>Vertrieb</b>	<b>135</b>
<b>B7</b>	<b>Kundeninformation und -service</b>	<b>135</b>
<b>B7.1</b>	<b>Informationsstellen</b>	<b>135</b>
<b>B7.2</b>	<b>Ortsunabhängige Information</b>	<b>136</b>
<b>B7.3</b>	<b>Information an den Zugangsstellen</b>	<b>137</b>
<b>B7.4</b>	<b>Information in den Fahrzeugen</b>	<b>137</b>
<b>B7.5</b>	<b>Kundeninformation der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH</b>	<b>137</b>
<b>B7.6</b>	<b>Analyse von Kundeninformation und –service</b>	<b>137</b>

<b>C</b>	<b>Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens</b>	<b>138</b>
<b>C1</b>	<b>Rahmenbedingungen für künftige Verkehrsentwicklung</b>	<b>138</b>
<b>C1.1</b>	<b>Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung</b>	<b>138</b>
<b>C1.2</b>	<b>Motorisierungsrate</b>	<b>141</b>
<b>C1.3</b>	<b>Entwicklungsziele für die räumliche Struktur</b>	<b>141</b>
<b>C1.4</b>	<b>Entwicklungsziele des Landes, des Zweckverbandes und der Gebietskörperschaften für den ÖPNV</b>	<b>143</b>
<b>C1.4.1</b>	<b>Entwicklungsziele des Landes und des Zweckverbandes</b>	<b>143</b>
<b>C1.4.2</b>	<b>Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften</b>	<b>146</b>
<b>C1.4.3</b>	<b>Bedarfspläne für Schienenwege und Straßen</b>	<b>146</b>
<b>C2</b>	<b>Abschätzung des künftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens</b>	<b>146</b>
<b>C2.1</b>	<b>Verkehrliche Grundannahmen (Mobilitätsentwicklung insgesamt)</b>	<b>146</b>
<b>C2.2</b>	<b>Entwicklung des Verkehrsaufkommens</b>	<b>147</b>
<b>C2.3</b>	<b>Auswirkungen des abgeschätzten Verkehrsaufkommens auf bestehende Verkehrsbeziehungen</b>	<b>147</b>
<b>D</b>	<b>Ziele und Maßnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV</b>	<b>148</b>
<b>D1</b>	<b>Formulierung von Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des ÖPNV und Maßnahmenkonzept (Allgemein)</b>	<b>148</b>
<b>D1.1</b>	<b>Bedienungskonzept</b>	<b>150</b>
<b>D1.2</b>	<b>Verknüpfungen</b>	<b>151</b>
<b>D1.3</b>	<b>Verkehrswegeinfrastruktur</b>	<b>152</b>
<b>D1.4</b>	<b>Zugangsstellen</b>	<b>152</b>
<b>D1.5</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>152</b>
<b>D1.6</b>	<b>Fahrgastinformation</b>	<b>153</b>
<b>D1.7</b>	<b>Tarif</b>	<b>153</b>
<b>D2</b>	<b>Vorstellungen für den Gesamttraum</b>	<b>153</b>
<b>D2.1</b>	<b>ÖPNV-Gesamtnetz</b>	<b>153</b>
<b>D2.2</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>154</b>
<b>D2.3</b>	<b>RegioStadtBahn</b>	<b>157</b>
<b>D2.4</b>	<b>Lokale (örtliche) Netze</b>	<b>164</b>

<b>D2.5</b>	<b>Abstimmung Siedlungsstruktur und ÖPNV-Angebote</b>	<b>166</b>
<b>D2.6</b>	<b>Frauenspezifische Belange</b>	<b>166</b>
<b>D2.7</b>	<b>Sonstige Aspekte</b>	<b>169</b>
<b>D3</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>169</b>
<b>D3.1</b>	<b>Streckennetz</b>	<b>169</b>
<b>D3.2</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>170</b>
<b>D3.2.1</b>	<b>Regionalzüge</b>	<b>170</b>
<b>D3.2.1.1</b>	<b>Anforderungen</b>	<b>170</b>
<b>D3.2.1.2</b>	<b>Fahrzeugbedarf</b>	<b>170</b>
<b>D3.2.2</b>	<b>RegioStadtBahn</b>	<b>172</b>
<b>D3.2.3</b>	<b>RegioBus</b>	<b>173</b>
<b>D3.2.4</b>	<b>Lokale Netze</b>	<b>174</b>
<b>D3.2.5</b>	<b>Differenzierte Bedienungsweisen</b>	<b>174</b>
<b>D3.3</b>	<b>Zugangsstellen</b>	<b>175</b>
<b>D3.3.1</b>	<b>Ausgestaltung von Stationen</b>	<b>175</b>
<b>D3.3.2</b>	<b>Ausgestaltung von Haltestellen</b>	<b>184</b>
<b>D3.4</b>	<b>Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Linien</b>	<b>190</b>
<b>D3.5</b>	<b>Verknüpfungen mit dem Individualverkehr</b>	<b>191</b>
<b>D3.5.1</b>	<b>P+R</b>	<b>191</b>
<b>D3.5.2</b>	<b>B+R</b>	<b>191</b>
<b>D3.5.3</b>	<b>Fahrradmitnahme</b>	<b>194</b>
<b>D4</b>	<b>Tarifgestaltung im Übergang zu benachbarten Verkehrsregionen</b>	<b>194</b>
<b>D4.1</b>	<b>Übergang zur Region Hannover</b>	<b>195</b>
<b>D4.2</b>	<b>Übergang zum Landkreis Hildesheim</b>	<b>195</b>
<b>D4.3</b>	<b>Übergang zum Landkreis Osterode (Harz) / Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)</b>	<b>195</b>
<b>D4.4</b>	<b>Übergang nach Sachsen-Anhalt</b>	<b>195</b>
<b>D4.5</b>	<b>Übergang zu den Landkreisen Celle und Uelzen</b>	<b>195</b>
<b>D5</b>	<b>Vertrieb</b>	<b>195</b>
<b>D6</b>	<b>Kundeninformation und –service</b>	<b>196</b>
<b>D6.1</b>	<b>Einrichtung von Mobilitätszentralen</b>	<b>196</b>

<b>D6.2</b>	<b>Ortsunabhängige Information</b>	<b>198</b>
<b>D6.3</b>	<b>Fahrgastinformation an Zugangsstellen</b>	<b>198</b>
<b>D6.4</b>	<b>Fahrgastinformation an/in Fahrzeugen</b>	<b>199</b>
<b>D6.5</b>	<b>Verbundkommunikation</b>	<b>199</b>
<b>D7</b>	<b>Vorstellungen für Verkehrsteilräume</b>	<b>199</b>
<b>D7.1</b>	<b>Verkehrsteilraum Landkreis Gifhorn/Stadt Wolfsburg</b>	<b>200</b>
<b>D7.1.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>200</b>
<b>D7.1.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>204</b>
<b>D7.2</b>	<b>Verkehrsteilraum Landkreis Helmstedt/Stadt Wolfsburg</b>	<b>204</b>
<b>D7.2.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>204</b>
<b>D7.2.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>208</b>
<b>D7.3</b>	<b>Landkreis Wolfenbüttel/Landkreis Helmstedt</b>	<b>208</b>
<b>D7.3.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>208</b>
<b>D7.3.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>212</b>
<b>D7.4</b>	<b>Stadt Salzgitter/Landkreis Wolfenbüttel</b>	<b>213</b>
<b>D7.4.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>213</b>
<b>D7.4.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>220</b>
<b>D7.5</b>	<b>Landkreis Peine/Stadt Salzgitter</b>	<b>220</b>
<b>D7.5.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>220</b>
<b>D7.5.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>226</b>
<b>D7.6</b>	<b>Verkehrsteilraum Landkreis Goslar</b>	<b>227</b>
<b>D7.6.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>227</b>
<b>D7.6.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>232</b>
<b>D7.7</b>	<b>Stadt Braunschweig</b>	<b>233</b>
<b>D7.7.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>233</b>
<b>D7.7.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>239</b>
<b>D7.8</b>	<b>Stadt Salzgitter</b>	<b>240</b>
<b>D7.8.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>240</b>
<b>D7.8.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>244</b>
<b>D7.9</b>	<b>Stadt Wolfsburg</b>	<b>244</b>

<b>D7.9.1</b>	<b>Regionales Netz</b>	<b>244</b>
<b>D7.9.2</b>	<b>Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen</b>	<b>246</b>
<b>E</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsübersicht</b>	<b>248</b>
<b>E1</b>	<b>Finanzierung SPNV</b>	<b>248</b>
<b>E2</b>	<b>Kosten des straßengebundenen ÖPNV</b>	<b>252</b>
<b>E2.1</b>	<b>Finanzbedarf für das bestehende ÖPNV-Angebot</b>	<b>252</b>
<b>E2.2</b>	<b>Finanzbedarf für das künftige ÖPNV-Angebot</b>	<b>252</b>
<b>E3</b>	<b>Kosten der tariflichen Maßnahmen</b>	<b>253</b>
<b>E3.1</b>	<b>Finanzbedarf für den bestehenden Verbundtarif</b>	<b>253</b>
<b>E3.2</b>	<b>Künftiger Finanzbedarf für tarifliche Maßnahmen</b>	<b>254</b>
<b>E3.2.1</b>	<b>Künftiger Finanzbedarf für den Verbundtarif</b>	<b>254</b>
<b>E3.2.2</b>	<b>Künftiger Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife</b>	<b>255</b>
<b>E4</b>	<b>Finanzbedarf für den Betrieb der RegioStadtBahn</b>	<b>255</b>
<b>E5</b>	<b>Künftiger Finanzbedarf für Fahrgastinformation</b>	<b>256</b>
<b>E5.1</b>	<b>Künftiger Finanzbedarf für die Einrichtung von Mobilitätszentralen</b>	<b>256</b>
<b>E6</b>	<b>Investitionsplan für förderungsfähige Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)</b>	<b>256</b>
<b>E6.1</b>	<b>Investitionen im SPNV</b>	<b>257</b>
<b>E6.1.1</b>	<b>Strecken</b>	<b>257</b>
<b>E6.1.2</b>	<b>Zugangsstellen</b>	<b>257</b>
<b>E6.1.3</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>257</b>
<b>E6.2</b>	<b>Investitionen im straßengebundenen ÖPNV</b>	<b>259</b>
<b>E6.2.1</b>	<b>Strecken</b>	<b>259</b>
<b>E6.2.2</b>	<b>Zugangsstellen</b>	<b>260</b>
<b>E6.2.3</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>262</b>
<b>E6.2.4</b>	<b>Betriebshöfe</b>	<b>263</b>
<b>E6.2.5</b>	<b>Gemeldete Maßnahmen</b>	<b>264</b>
<b>E6.3</b>	<b>Investitionen RegioStadtBahn</b>	<b>265</b>
<b>E6.3.1</b>	<b>Gesamtkosten</b>	<b>265</b>
<b>E6.3.2</b>	<b>Strecken</b>	<b>266</b>



<b>E6.3.3</b>	<b>Zugangsstellen</b>	<b>267</b>
<b>E6.3.4</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>269</b>
<b>E6.3.5</b>	<b>Betriebshof</b>	<b>269</b>
<b>F</b>	<b>Gemeindesteckbriefe</b>	<b>270</b>

<b>Abbildungsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>Abbildung B2.1/1</b>	<b>Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig 1987 bis 2000</b>	<b>27</b>
<b>Abbildung B2.1/2</b>	<b>Altersstruktur der Bevölkerung in den Gebietskörperschaften im Großraum Braunschweig 1999</b>	<b>29</b>
<b>Abbildung C1.1/1</b>	<b>Bevölkerungsvorausschätzung im Großraum Braunschweig von 1999 bis 2015</b>	<b>138</b>
<b>Abbildung C1.1/2</b>	<b>Bevölkerungsaufbau für den Großraum Braunschweig in den Jahren 1999 und 2007 (Scenario)</b>	<b>140</b>

<b>Kartenverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>Karte A2</b>	<b>Großraum Braunschweig - Räumliche Gliederung des Planungsbereiches</b>	<b>24</b>
<b>Karte B1.1</b>	<b>Zentrale Orte im Großraum Braunschweig</b>	<b>26</b>
<b>Karte B2.1</b>	<b>Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden im Großraum Braunschweig 1996 – 2000</b>	<b>34</b>
<b>Karte B2.2/1</b>	<b>Pendleraufkommen auf Gemeindeebene im Großraum Braunschweig 1998</b>	<b>36</b>
<b>Karte B2.2/2</b>	<b>Ausgeprägte Pendlerbeziehungen im Großraum Braunschweig 1998</b>	<b>37</b>
<b>Karte B3</b>	<b>Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden</b>	<b>39</b>
<b>Karte B4.1/1</b>	<b>Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig</b>	<b>42</b>
<b>Karte B4.1/2</b>	<b>Betriebshöfe und Busabstellplätze der Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig</b>	<b>43</b>
<b>Karte B4.2.1.1</b>	<b>Schieneninfrastruktur der DB AG im Großraum Braunschweig für im Personennahverkehr befahrene Strecken</b>	<b>46</b>
<b>Karte B.4.2.1.2</b>	<b>Kursbuchstrecken und Zugangsstellen</b>	<b>48</b>
<b>Karte B4.2.1.3/1</b>	<b>Res-Auswertung Fahrplan 1999_1</b>	<b>54</b>
<b>Karte B4.2.1.3/2</b>	<b>Res-Auswertung Fahrplan 2001_1</b>	<b>55</b>
<b>Karte B4.2.1.3/3</b>	<b>Res-Auswertung Fahrplan 1999_1 und 2001_1</b>	<b>56</b>
<b>Karte B4.2.2.1</b>	<b>RegioBusse</b>	<b>66</b>
<b>Karte B4.2.2.3</b>	<b>Differenzierte Bedienungsweisen</b>	<b>111</b>
<b>Karte B4.4</b>	<b>Verknüpfungspunkte</b>	<b>123</b>
<b>Karte B5.1</b>	<b>Tarifzonenübersicht</b>	<b>134</b>
<b>Karte D2.2</b>	<b>Regionales ÖPNV-Netz</b>	<b>156</b>
<b>Karte D2.3/1</b>	<b>Streckennetz der RegioStadtBahn</b>	<b>159</b>
<b>Karte D2.3/2</b>	<b>Liniennetzplan Vollausbau</b>	<b>161</b>
<b>Karte D2.3/3</b>	<b>Liniennetzplan 1. Betriebsstufe</b>	<b>163</b>

<b>Tabellenverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>Tabelle B2.1/1</b>	<b>Bevölkerungsentwicklung in den Gebietskörperschaften des Großraums Braunschweig seit 1987</b>	<b>28</b>
<b>Tabelle B2.1/2</b>	<b>Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 1996 bis 2000</b>	<b>31</b>
<b>Tabelle B4.1</b>	<b>Betriebshöfe und Abstellplätze der Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig</b>	<b>44</b>
<b>Tabelle B4.2.1.2</b>	<b>SPNV-Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig</b>	<b>47</b>
<b>Tabelle B4.2.1.4</b>	<b>Fahrzeugeinsatz im SPNV</b>	<b>58</b>
<b>Tabelle B4.2.2</b>	<b>Für die Bestandsaufnahme zugrundeliegende Fahrpläne</b>	<b>64</b>
<b>Tabelle B4.2.2.1/1</b>	<b>Grobdarstellung des Linienverlaufs der RegioBus-Linien</b>	<b>67</b>
<b>Tabelle B4.2.2.1/2</b>	<b>Betriebszeiten der RegioBusse</b>	<b>68</b>
<b>Tabelle B4.2.2.1/3</b>	<b>Fahrtenanzahl auf den RegioBus-Linien</b>	<b>69</b>
<b>Tabelle B4.2.2.1/4</b>	<b>Genehmigungslaufzeiten der RegioBus-Linien</b>	<b>70</b>
<b>Tabelle B4.2.2.2/1</b>	<b>Grobdarstellung des Linienverlaufs im lokalen Netz</b>	<b>92</b>
<b>Tabelle B4.2.2.2/2</b>	<b>Betriebszeiten der lokalen Linien</b>	<b>97</b>
<b>Tabelle B4.2.2.2/3</b>	<b>Fahrtenanzahl im lokalen Netz</b>	<b>101</b>
<b>Tabelle B4.2.2.2/4</b>	<b>Genehmigungslaufzeiten im lokalen Netz</b>	<b>105</b>
<b>Tabelle B4.2.2.3</b>	<b>Differenzierte Bedienungsweisen</b>	<b>112</b>
<b>Tabelle B4.3.1/1</b>	<b>Infrastrukturausstattung der Stationen</b>	<b>115</b>
<b>Tabelle B4.3.1/2</b>	<b>Einwohner im Einzugsbereich der Stationen</b>	<b>117</b>
<b>Tabelle B4.3.2/1</b>	<b>Ausstattung der Haltestellen in den Landkreisen</b>	<b>119</b>
<b>Tabelle B4.3.2/2</b>	<b>Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Salzgitter</b>	<b>120</b>
<b>Tabelle B4.3.2/3a</b>	<b>Ausstattungsmerkmal Wetterschutz</b>	<b>121</b>
<b>Tabelle B4.3.2/3b</b>	<b>Ausstattungsmerkmal Beleuchtung</b>	<b>122</b>
<b>Tabelle B4.4</b>	<b>Verknüpfungen im Großraum Braunschweig</b>	<b>124</b>
<b>Tabelle B4.5.1</b>	<b>P+R/B+R Bestand und Analyse</b>	<b>132</b>

<b>Tabelle C1.1/1</b>	<b>Entwicklung der Altersstruktur im Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2007</b>	<b>139</b>
<b>Tabelle C1.1/2</b>	<b>Haushaltsvorausschätzung für den Großraum Braunschweig bis 2005 (Szenario-Variante)</b>	<b>140</b>
<b>Tabelle C1.2</b>	<b>Motorisierungsrate (Pkw/1 000 Einwohner)</b>	<b>141</b>
<b>Tabelle C1.3</b>	<b>Städte und Gemeinden mit der Schwerpunktaufgabe Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten</b>	<b>142</b>
<b>Tabelle D2.2/1</b>	<b>ÖPNV-Angebote im regionalen Netz</b>	<b>155</b>
<b>Tabelle D2.2/2</b>	<b>Regelbedienung im regionalen Netz</b>	<b>155</b>
<b>Tabelle D2.4/1</b>	<b>Angestrebtes Bedienungsgrundangebot in lokalen Netzen</b>	<b>165</b>
<b>Tabelle D2.4/2</b>	<b>ÖPNV-Angebote in lokalen Netzen</b>	<b>165</b>
<b>Tabelle D3.2.1.2</b>	<b>Fahrzeugbedarf (ohne RSB)</b>	<b>171</b>
<b>Tabelle D3.3.1/1</b>	<b>Maßnahmen an Stationen</b>	<b>178</b>
<b>Tabelle D3.3.1/2</b>	<b>Maßnahmen an RSB-Stationen</b>	<b>180</b>
<b>Tabelle D3.3.2/1</b>	<b>Maßnahmen an Haltestellen</b>	<b>187</b>
<b>Tabelle D3.3.2/2</b>	<b>Maßnahmen an Stadtbahnstrecken</b>	<b>189</b>
<b>Tabelle D3.4</b>	<b>Weiterentwicklung Verknüpfungen</b>	<b>190</b>
<b>Tabelle D3.5.2</b>	<b>Planung P+R/B+R-Standorte</b>	<b>193</b>
<b>Tabelle D7</b>	<b>Nummerierung der Kursbuchstrecken ab 15.12.2002</b>	<b>200</b>
<b>Tabelle E1/1</b>	<b>Regionalisierungsmittel für Niedersachsen</b>	<b>248</b>
<b>Tabelle E1/2</b>	<b>Finanzierung des ausreichenden Bedienungsangebotes im SPNV</b>	<b>250</b>
<b>Tabelle E1/3</b>	<b>Finanzzuweisungen des Landes Niedersachsen gemäß § 7 (1) NNVG in den Jahren 2002 – 2007</b>	<b>251</b>
<b>Tabelle E1/4</b>	<b>Finanzzuweisungen des Landes Niedersachsen gemäß § 7 (7) NNVG in den Jahren 2002 – 2007</b>	<b>251</b>
<b>Tabelle E2.1</b>	<b>Finanzbedarf für RegioBusse 1998 - 2002</b>	<b>252</b>
<b>Tabelle E2.2</b>	<b>Finanzbedarf für RegioBusse 2003 - 2007</b>	<b>253</b>
<b>Tabelle E6.1.2</b>	<b>Investition für Maßnahmen an Stationen</b>	<b>258</b>
<b>Tabelle E6.1.3</b>	<b>Finanzierung Regionalzüge (ohne RSB)</b>	<b>259</b>
<b>Tabelle E6.2.2/1</b>	<b>Investitionen für Haltestellenmaßnahmen</b>	<b>261</b>
<b>Tabelle E6.2.3</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>263</b>
<b>Tabelle E6.3.1/1</b>	<b>Jährliche Anteile zuwendungsfähiger Kosten</b>	<b>265</b>

<b>Tabelle E6.3.1/2</b>	<b>Aufteilung zuwendungsfähiger Kosten nach Zuschussgebern</b>	<b>265</b>
<b>Tabelle E6.3.2</b>	<b>Investitionen für Maßnahmen an Stadtbahnstrecken</b>	<b>266</b>
<b>Tabelle E6.3.3</b>	<b>Investitionen für Maßnahmen an RSB-Stationen</b>	<b>267</b>
<b>Tabelle E6.3.4</b>	<b>Fahrzeugkosten und –förderung</b>	<b>269</b>
<b>Tabelle E6.3.5</b>	<b>Zuwendungsfähige Kosten Betriebshof und -förderung</b>	<b>269</b>

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALT	Anruf-Linientaxi
ARGE	Arbeitsgemeinschaft „Planungsgemeinschaft Nahverkehrsplan“
AST	Anruf-Sammeltaxi
B+R	Bike and Ride
B.U.S.	Busverkehr und Service Hannover GmbH
BAB	Bundesautobahn
BGBI	Bundesgesetzblatt
BS	Braunschweig
BSVAG	Braunschweiger Verkehrs-AG
ca.	circa
DB AG	Deutsche Bahn AG
DM	Deutsche Mark
€	Euro
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EG	Einheitsgemeinde
EG-VO	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EW	Einwohner
Gem	Gemeinde
GF	Gifhorn
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GS	Goslar
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HE	Helmstedt
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
km	Kilometer
KOM	Kraftomnibus
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSA	Lichtsignalanlage
LT	Linientaxi
Mio	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr/S/F	Montag bis Freitag/an Schultagen/in den Ferien
MUN	Kraftverkehr Mundstock GmbH
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NE	NachtExpress (Braunschweiger Verkehrs-AG)
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
P+R	Park and Ride
p.a.	pro Jahr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

PE	Peine
Pers.-F./24h/Werhtag	Personenfahrten in 24 Stunden/pro Werktag
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBS	Reisebüro Schmidt GmbH
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	Reisenden-Erfassungssystem
Rkm/km BL	Reisendenkilometer pro Kilometer Betriebslänge (Auslastung von Schienenstrecken)
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RSB	RegioStadtBahn
RVH	Regionalverkehr Hannover GmbH
Sa	Samstag
Schwbg	Schwerbehindertengesetz
SG	Samtgemeinde
So	Sonn- und Feiertage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Std.	Stunde
SVP	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
SWG	Stadtwerke Goslar
SZ	Salzgitter
TDM	Tausend Deutsche Mark
VB	Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG Harz	Verkehrsgemeinschaft Harz
vgl.	vergleiche
VGP	Verkehrsgemeinschaft Peine
VGW	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
VO	Verordnung
VO (EWG)	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
VPS	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter
VU	Verkehrsunternehmen
VW	Volkswagen AG
WF	Wolfenbüttel
WOB	Wolfsburg
WVB	Wernigeröder Verkehrsbetriebe
WVG	Wolfsburger Verkehrs-GmbH
WVI	Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
z. B.	zum Beispiel
z.Zt.	zur Zeit
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugkm	Zugkilometer
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen



## **A Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**

Das Personenbeförderungsgesetz in seiner ab 01.01.1996 geltenden Fassung sieht die Aufstellung von Nahverkehrsplänen durch die - von den Ländern zu bestimmenden - künftigen Aufgabenträger vor. Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt für Niedersachsen sowohl die Zuständigkeit der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr ab 01.01.1996 als auch die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Der Zweckverband Großraum Braunschweig ist gemäß Artikel 2 Abs. 2 des Niedersächsischen Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs Aufgabenträger des ÖPNV. § 6 Abs. 1 NNVG verpflichtet den Zweckverband Großraum Braunschweig, für seinen Aufgabebereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen. In Verbindung mit § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die zuständige Genehmigungsbehörde nach dem PBefG hat den Nahverkehrsplan bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Der erste Nahverkehrsplan lief vom 01.01.1998 bis zum 31.12.2002. Der aktuelle Nahverkehrsplan gilt vom 01.01.2003 bis zum 31.12.2007.

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

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

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

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

Im Jahr 2000 hat die EU-Kommission den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen verabschiedet. Ziel ist die Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit und die Herstellung des Binnenmarktes auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Aufträge für Verkehrsdienstleistungen werden nach diesem Entwurf in der Regel im Wettbewerb vergeben. Die Novellierung der EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-Verordnung 1893/91 wird gravierende Auswirkungen auf die bisherige Vergabe- und Genehmigungspraxis haben.

#### **A1.2 Bundesgesetzgebung**

##### **A1.2.1 Änderung des Grundgesetzes**

Voraussetzung für die Bahnstrukturreform waren Änderungen und Ergänzungen des Grundgesetzes in folgenden Punkten:

- Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Der Bau, die Unterhaltung und das Betreiben des Schienenweges verbleiben in der Verantwortung des Bundes (Artikel 87e Abs. 3).

- Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird (Artikel 87e Abs. 4).
- Den Ländern steht ab dem 01.01.1996 für den ÖPNV ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu (Artikel 106 a).
- Die Erfüllung der Aufgaben im Bereich des SPNV der bisherigen Bundeseisenbahnen ist bis zum 31.12.1995 Sache des Bundes (Artikel 143 a Abs. 3).

### **A1.2.2 Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993**

Das Eisenbahnneuordnungsgesetz fasst als sogenanntes „Artikelgesetz“ alle zur Verwirklichung der Bahnreform erforderlichen Gesetze zusammen. Wichtig für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind folgende Gesetze:

#### **A1.2.3 Artikel 4: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)**

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt die Grundlagen für die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder. Im § 1 des RegG wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge bestimmt. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt (siehe Ziffer A.1.3). Damit ist es die Aufgabe der Länder zu bestimmen, wer die Aufgabe zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen auferlegt oder vertraglich vereinbart (siehe § 8 Abs. 4 PBefG).

Das Regionalisierungsgesetz legt auch die Beträge fest, welche die Länder in Ausführung des Artikel 106 a GG ab 01. Januar 1996 aus dem Mineralölsteueraufkommen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den SPNV erhalten. Zum 31.12.1997 sollte nach §5 RegG geprüft werden, ob ein Betrag von 4 Mrd. € (7,9 Mrd. DM) ausreicht, um von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Umfang des Fahrplans 1993/94 vereinbaren zu können. Bereits eingetretene Angebotsverbesserungen sollten dabei nicht berücksichtigt werden.

Die Überprüfung im Jahr 1997 ergab, dass zwar der Gesamtbetrag bundesweit ausreicht, dem Land Niedersachsen aber jährlich über 76 Mio. € (150 Mio. DM) fehlen. Die Aufteilung des Gesamtbetrages auf die einzelnen Länder wurde nicht angepasst. Dem ZGB fehlen demnach seit 1998 jährlich ca. 18 Mio. € (35 Mio. DM), um den Umfang des Fahrplans 1993/94 vereinbaren zu können. Die Deutsche Bahn hatte darauf hin den Aufgabenträgern eine bundesweite Verrechnung der Beträge bis Ende 2001 zugesagt.

Weiterhin sollte nach §5 RegG im Jahr 2001 eine Überprüfung zur Höhe der jährlichen Steigerungsrate erfolgen. Zwischen Bund und Ländern wurde vereinbart, die nicht erfolgte Revision des RegG aus dem Jahr 1998 mit dieser Überprüfung zu verbinden. Eine Einigung zwischen Bund und Ländern steht auch darüber noch aus.

#### **A1.2.4 Neufassung des allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)**

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

### **A1.2.5 Artikel 6 Abs. 107: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**

Das GVFG regelt die Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Die Änderung des GVFG vom 27.12.1993 bedeutet ab dem 01.01.1997 eine deutliche Reduzierung der Bundesfinanzhilfen. Die Mittel, die der Bund den Ländern jährlich für Investitionen im ÖPNV und im kommunalen Straßenbau zur Verfügung stellt, betragen bis 1996 6,28 Milliarden DM. Ab 1997 werden sie auf 3,28 Milliarden DM reduziert, da 3 Milliarden DM der bisherigen GVFG-Mittel dann den Regionalisierungsmitteln zugeschlagen werden, wobei diese nicht ausschließlich an Investitionen gebunden sein werden.

### **A1.2.6 Artikel 6 Abs. 116: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

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

- Das Institut der Genehmigung ist auch bei der Novellierung erhalten geblieben.
- In § 8 Abs. 3 ist der Begriff - Aufgabenträger des ÖPNV - eingeführt worden. Wer Aufgabenträger und wer zuständige Stelle ist, wird durch Landesrecht bestimmt. Nach Abs. 4 sollen beide Stellen grundsätzlich miteinander identisch sein.
- Die nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde hat gemeinsam mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen für Verkehrskooperationen zu sorgen. Dadurch soll eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden (§ 8 Abs. 3 Satz 1).
- Die Genehmigungsbehörde hat einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führt.
- Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören.
- Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder.
- Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch (§ 8 Abs. 4 Satz 1 und 2)
  - Beförderungserlöse,
  - gesetzliche Ausgleichsleistungen im Tarif- und Fahrplanbereich,
  - sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.

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

- Das PBefG unterscheidet ab 01.01.1996 zwischen Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre (§ 13) und gemeinwirtschaftliche Verkehre (§ 13 a). Gemäß § 8 Abs. 4 sind die Verkehrsleistungen jedoch grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen.
- Für eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 gilt:
  - Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 nicht in Einklang steht (Abs. 2 a).
  - Ist ein Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3, angemessen zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 3).
- Für gemeinwirtschaftliche Verkehre nach § 13 a gilt:
  - Bei auferlegten oder vereinbarten Verkehrsleistungen nach der EG-VO 1191/69 in der Fassung der EG-VO 1893/91 ist die Genehmigung zu erteilen, wenn diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt (Abs. 1).
  - Die Genehmigung ist zu versagen, wenn für die Umsetzung der Verkehrsleistung im Sinne des Absatzes 1 nicht diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, oder bei der Auferlegung oder Vereinbarung der Grundsatz der Gleichbehandlung verletzt worden ist (Abs. 2).

Die Abgrenzung der eigenwirtschaftlichen von den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist in der Rechtspraxis nicht unumstritten. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Revisionsverfahren (sog. „Magdeburger Urteil“ des OVG Sachsen-Anhalt) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und eine Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs einzuholen.

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

### **A1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz**

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

§ 2 NNVG bestimmt Grundsätze und Ziele:

- (1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.
- (2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

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

Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Eisenbahnen (Schienenpersonennahverkehr - SPNV -) ist gemäß § 3 Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr das Bedienungsangebot nach dem Fahrplan 1993/94. Änderungen gegenüber diesem Angebot bedürfen der Zustimmung der Aufgabenträger, die für die von der Änderung betroffene Linie verantwortlich sind.

#### § 6 Nahverkehrsplan

- (1) Die kommunalen Aufgabenträger stellen für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von 5 Jahren auf. Satz 1 gilt nicht für Körperschaften, die nach § 4 Abs. 3 Aufgabenträger geworden sind. Im Nahverkehrsplan soll dargestellt werden,
  1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
  2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
  3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nr. 2 ergriffen werden sollen,
  4. welche Anteile der nach Nr. 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
  5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
  6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nr. 3 ergibt und
  7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf vor Ablauf des 5-Jahres-Zeitraumes anzupassen und fortzuschreiben.

- (2) Der Nahverkehrsplan ist anzupassen
1. an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs oder - mangels einer solchen Planung - an das bisherige Bedienungsangebot für diesen Bereich sowie
  2. an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung.
- (3) Der Nahverkehrsplan darf nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führen; die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind zu beachten.
- (4) Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der Nahverkehrsunternehmen aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsglieder gemäß § 4 Abs. 3 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsglieder, die Straßenbaulastträger und Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sind zu beteiligen. Bei einer Fortschreibung gemäß Abs. 1 Satz 4 ist nur die Mitwirkung und Beteiligung der davon Betroffenen erforderlich.
- (...)

Der Nahverkehrsplan ist spätestens bis zum 01. Januar 2003 aufzustellen.

### **Auswirkungen des Nahverkehrsplans**

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

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

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

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte sowohl eine Abstimmung mit der Landesnahverkehrsgesellschaft, die für das Land Niedersachsen die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr außerhalb des Zweckverbandes Großraum Braunschweig und der Region Hannover wahrnimmt, als auch mit allen anderen Aufgabenträgern, deren Gebiete an den Zweckverband Großraum Braunschweig angrenzen oder vom Nahverkehrsplan betroffen sind. Da in erster Linie verkehrliche Belange und Beziehungen betrachtet wurden, erfolgte keine Differenzierung der Aufgabenträger hinsichtlich der Zugehörigkeit zum Regierungsbezirk Braunschweig oder zum Land Niedersachsen.

### **A2 Abgrenzung/Räumliche Gliederung des Planungsgebietes**

Das Planungsgebiet umfasst den Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig mit den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel (vgl. Karte A2).

Der Zweckverband Großraum Braunschweig umfasst den nördlichen Teil des Regierungsbezirks Braunschweig im Land Niedersachsen. Das ZGB-Gebiet grenzt im Osten an das Land Sachsen-Anhalt mit dem Regierungsbezirk Magdeburg und den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, dem Ohrekreis in Haldensleben, dem Bördekreis in Oschersleben sowie den Landkreisen Halberstadt und Wernigerode und an das Land Thüringen mit dem Kreis Nordhausen.

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

### **A3      Verfahrensabläufe**

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

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

#### **A3.2    Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen**

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erstellung des Nahverkehrsplans im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mitgewirkt.

## Karte A2 Großraum Braunschweig - Räumliche Gliederung des Planungsbereiches



Quelle: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt  
- Landesvermessung -  
Kartographie: ZGB



## **B Bestand und Analyse**

### **B1 Räumliche Struktur**

#### **B1.1 Zentralörtliche Gliederung**

##### **Zentrale Orte**

Der Großraum Braunschweig ist gekennzeichnet durch eine polyzentrische Siedlungsstruktur. Ein wesentliches Merkmal dieser Raumstruktur ist die wechselseitige funktionale Ergänzung der Siedlungen. Die Siedlungsentwicklung ist auf ein System von Zentralen Orten ausgerichtet (siehe Karte B1.1), an deren Standorten zentrale Einrichtungen wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Art vorgehalten werden, um die Daseinsvorsorge zu erhalten. Ober-, Mittel- und Grundzentren stellen damit ein abgestuftes System von Verflechtungsbereichen dar, in denen die Bevölkerung in zumutbarer Entfernung zentrale Einrichtungen erreichen kann. Zentrale Orte höherer Stufe nehmen zugleich Versorgungsaufgaben nachrangiger Zentraler Orte wahr.

Die Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg bilden den oberzentralen Bereich im Großraum Braunschweig, der die Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs aufnimmt.

Bad Harzburg, Clausthal-Zellerfeld, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine, Wittingen, Seesen und Wolfenbüttel sind die Mittelzentren der Region. In ihnen werden die Einrichtungen zur Deckung des gehobenen Bedarfs bereitgestellt.

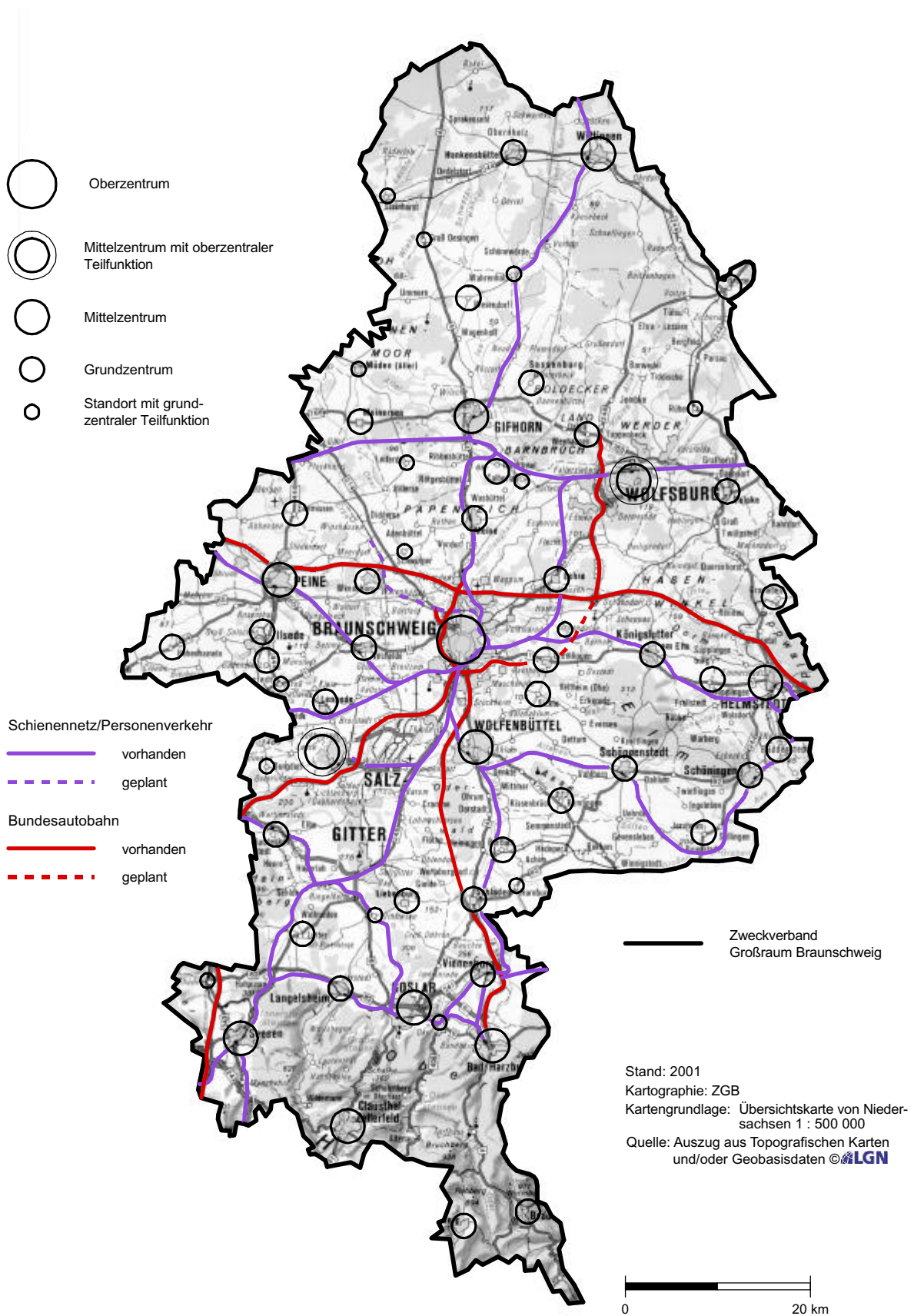
Die Grundzentren (siehe Karte B1.1 und Tabelle C1.3) der Region halten Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfs der Bevölkerung in ihrem engeren Verflechtungsbereich vor.

##### **Stadumlandbereiche**

Insbesondere der oberzentrale Bereich und die Mittelzentren sind die Dienstleistungs- und Arbeitsmarkorte der Region, während die Umlandgemeinden vorrangig Wohnfunktionen wahrnehmen. Die hieraus resultierenden Berufspendlerverflechtungen werden weiter anwachsen, weil die Randwanderung der Bevölkerung aus den Kernstädten in die umliegenden Gemeinden weiter anhält. Die Suburbanisierung der Betriebe hat das Verkehrswachstum nicht reduzieren, allenfalls in seiner räumlichen Ausrichtung verändern können. Je größer die Anzahl der Städte als Zielorte der Berufspendler im Städtetz ist, um so disperser sind die Pendlerströme. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr ist hier um ein Vielfaches schwieriger als in monozentrischen Regionen.

Neben dem Städtetz der Mittelzentren und dem oberzentralen Bereich ist die Siedlungsstruktur im Großraum Braunschweig durch einen hohen Dispersionsgrad gekennzeichnet, d. h. eine Vielzahl kleiner Gemeinden ist über den ländlich strukturierten Raum verteilt. Die hohe Anzahl der Quellorte trägt ebenfalls zu dispersen Pendlerströmen bei.

Karte B1.1 Zentrale Orte im Großraum Braunschweig



## B1.2 Teilräumliche Entwicklungsachsen

Besonders starke Verflechtungsbeziehungen bestehen zwischen den großen Arbeitsmarktzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg in Beziehung zu den 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, so dass sich teilträumliche Entwicklungsachsen herausbilden. In diesen teilträumlichen Entwicklungsachsen existieren überdurchschnittliche Verkehrsbeziehungen, die gleichermaßen Ausbildungs-, Berufs- und Einkaufsverkehr betreffen (siehe auch D2.5)

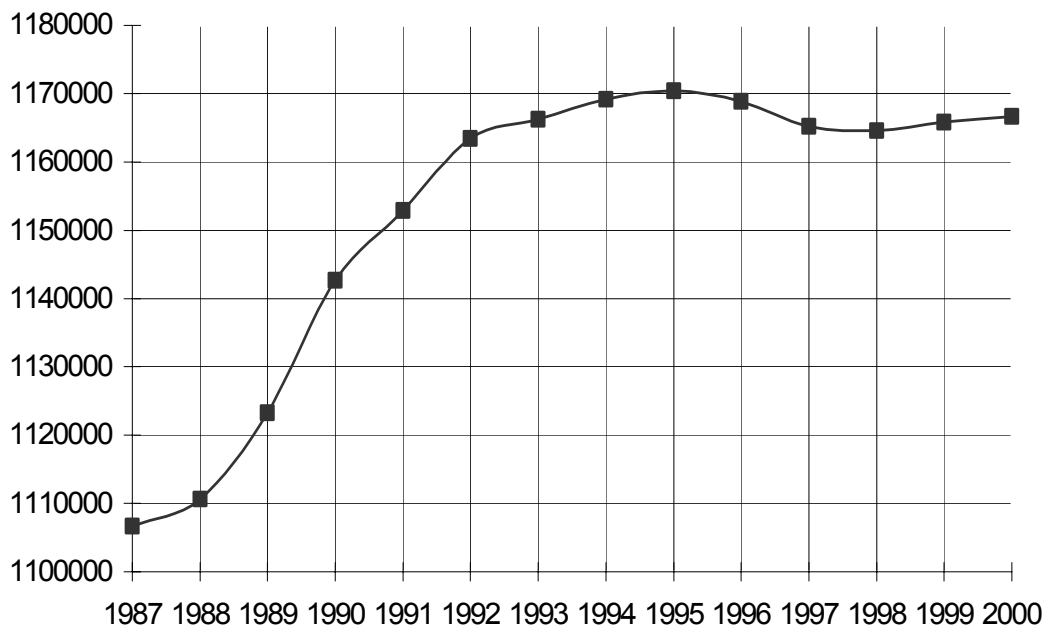
## B2 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

### B2.1 Bevölkerungsentwicklung und -struktur

#### Bevölkerungsentwicklung

Die Zahl der Einwohner im Großraum Braunschweig ist von 1987 bis 1995 ständig angewachsen (vgl. Abb. B2.1/1 und Tabelle B2.1/1). Diese Entwicklung beruht auf einer starken Zuwanderung infolge der Öffnung Osteuropas und der Wiedervereinigung Deutschlands. Derzeit stagniert die Bevölkerungszahl auf einem Niveau von 1,166 Millionen Einwohnern.

**Abbildung B2.1/1 Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig 1987 bis 2000**



Stand jeweils 31.12.  
 jeweiliger Gebietsstand  
 Quelle: NLS CD-ROM 2000

**Tabelle B2.1/1 Bevölkerungsentwicklung in den Gebietskörperschaften des Großraums Braunschweig seit 1987**

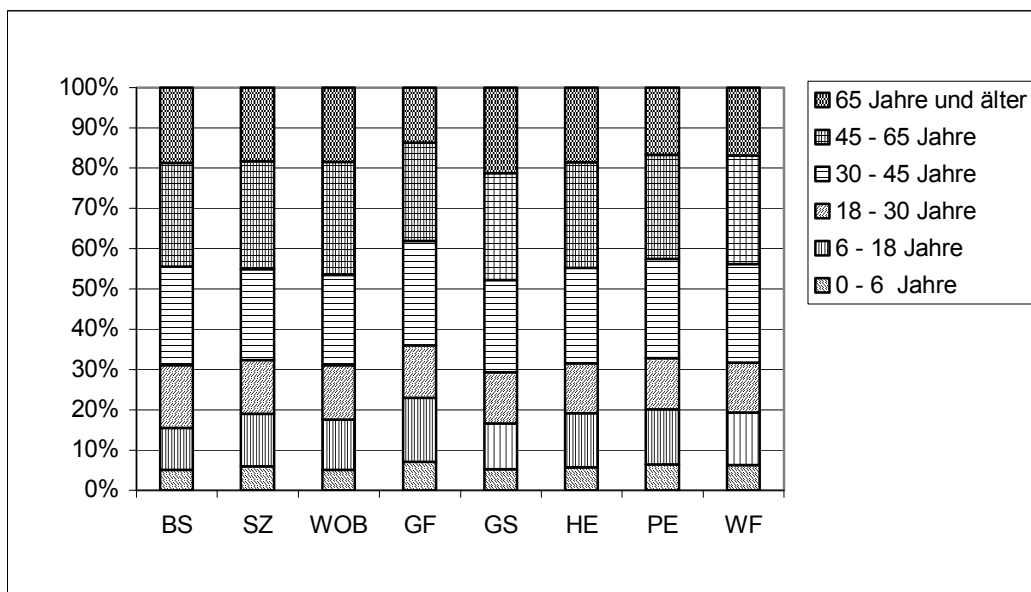
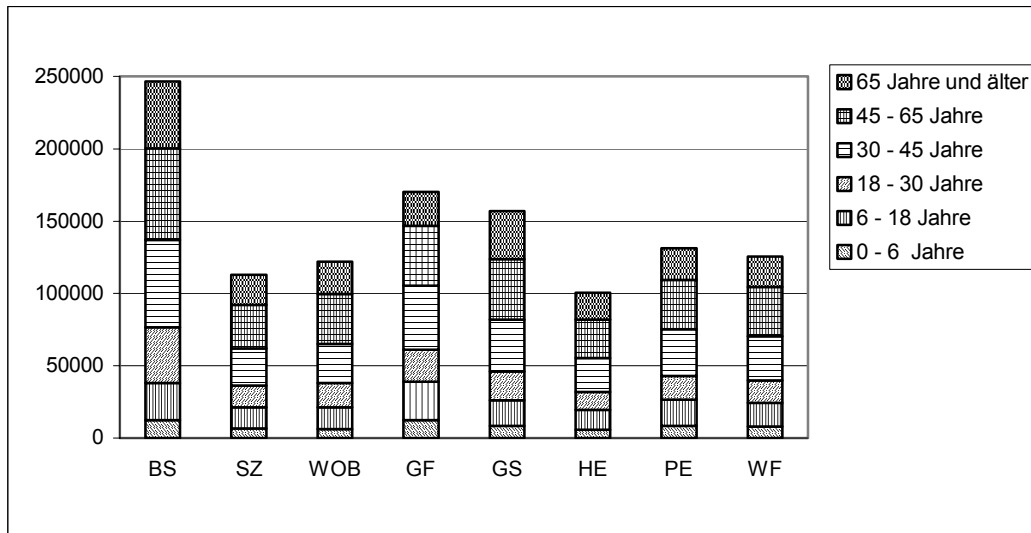
Jahr <sup>1)</sup>	Braunschweig		Salzgitter		Wolfsburg		LK Gifhorn		LK Goslar		LK Helmstedt		LK Peine		LK Wolfenbüttel		ZGB	
	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index	abs.	Index
1987 <sup>2)</sup>	252822	100,0	111108	100,0	125141	100,0	130126	100,0	157407	100,0	97560	100,0	117375	100,0	115149	100,0	1106888	100,0
1988	253794	100,4	111674	100,5	125831	100,6	132003	101,4	156773	99,6	97555	100,0	117696	100,3	115331	100,2	1110657	100,4
1989	256323	101,4	112689	101,4	126708	101,3	135271	104,0	158692	100,8	98541	101,0	118752	101,2	116302	101,0	1123278	101,5
1990	258833	102,4	114355	102,9	128510	102,7	140428	107,9	162022	102,9	100184	102,7	120441	102,6	117888	102,4	1142661	103,3
1991	259127	102,5	115381	103,8	128995	103,1	144897	111,4	162820	103,4	101113	103,6	121721	103,7	118864	103,2	1152918	104,2
1992	258347	102,2	116750	105,1	128996	103,1	150466	115,6	163149	103,6	101979	104,5	123558	105,3	120130	104,3	1163375	105,1
1993	256267	101,4	117684	105,9	128032	102,3	154256	118,5	162721	103,4	101772	104,3	124588	106,1	120951	105,0	1166271	105,4
1994	254130	100,5	117842	106,1	126965	101,5	158770	122,0	162380	103,2	101937	104,5	125755	107,1	121367	105,4	1169146	105,6
1995	252544	99,9	117713	105,9	126331	101,0	161826	124,4	161549	102,6	101829	104,4	126780	108,0	121870	105,8	1170442	105,8
1996	251320	99,4	116865	105,2	124655	99,6	163964	126,0	160273	101,8	101237	103,8	127902	109,0	122574	106,4	1168790	105,6
1997	248944	98,5	115453	103,9	122798	98,1	165890	127,5	158979	101,0	100900	103,4	128664	109,6	123582	107,3	1165210	105,3
1998	247241	97,8	114104	102,7	122185	97,6	167840	129,0	157955	100,3	100697	103,2	130002	110,8	124509	108,1	1164533	105,2
1999	246322	97,4	112934	101,6	121954	97,5	170033	130,7	157013	99,7	100634	103,2	131291	111,9	125597	109,1	1165778	105,3
2000	245816	97,2	112302	101,1	121805	97,3	171501	131,8	156247	99,3	100033	102,5	132243	112,7	126697	110,0	1166644	105,4

1) Stand jeweils 31.12. und jeweiliger Gebietsstand, Basis VZ 1987

2) Basis VZ 1987

Quellen: NLS CD-ROM 2000, eigene Berechnungen des ZGB

**Abbildung B2.1/2 Altersstruktur der Bevölkerung in den Gebietskörperschaften im Großraum Braunschweig 1999**



Seit Anfang der 90er Jahre ist die Bevölkerungsentwicklung insbesondere in den kreisfreien Städten Braunschweig und Wolfsburg rückläufig, wobei die Rückgänge in den vergangenen vier Jahren moderater ausfielen. In der kreisfreien Stadt Salzgitter, im Landkreis Goslar und im Landkreis Helmstedt stagniert die Bevölkerungszahl. Die Landkreise Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel verzeichnen dagegen überdurchschnittliche Bevölkerungszuwächse (vgl. Tabelle B2.1/2).

Die Bevölkerungsentwicklung erfuhr im Großraum Braunschweig zwischen 1987 und 1995 eine besondere Dynamik. In diesem Zeitraum wuchs die Bevölkerung um 63.754 Einwohner (= 5,8 %) auf ihren bisherigen Höchststand von 1.170.442 Einwohner. Etwa die Hälfte dieses Bevölkerungszuwachses (31.700 Einwohnern) vereinte der Landkreis Gifhorn auf sich, dessen Bevölkerungszahl damit um 24 % wuchs und bis heute ein überdurchschnittliches Wachstum aufweist.

## **Natürliche Bevölkerungsentwicklung**

In den Teilräumen des Großraums ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung (Saldo der Geburten und Sterbefälle) unterschiedlich ausgeprägt. In den Städten Braunschweig und Salzgitter sowie in den Landkreisen Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel nimmt sie einen negativen Verlauf, wohingegen die Stadt Wolfsburg einen relativ ausgeglichenen und der Landkreis Gifhorn aufgrund der ausgewogenen Altersstruktur sogar einen positiven natürlichen Bevölkerungssaldo aufweisen.

## **Wanderungen**

Die Wanderungen haben im Vergleich zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung einen wesentlich größeren Einfluss auf die Einwohnerentwicklung im Großraum Braunschweig. Die räumliche Umorientierung hinsichtlich der Wohnstandort- und Arbeitsplatzwahl ist ein mehrstufiger Prozess. In der Regel sind Fernwanderungen arbeitsplatzorientiert, wohingegen Nahwanderungen der Verbesserung der Wohnsituation und des Wohnumfeldes dienen. Von daher wird in den nachfolgenden Ausführungen zwischen Außen- und Binnenwanderungen unterschieden. Als Außenwanderung werden hier die Zu- und Fortzüge über die Grenzen des Großraums Braunschweig verstanden, während Binnenwanderungen nur die Grenzen der kreisfreien Städte und Landkreise innerhalb des Großraums Braunschweig überschreiten.

## **Außenwanderung im Großraum Braunschweig**

Mit Ausnahme des Jahres 1997 ist der Außenwanderungssaldo im Großraum Braunschweig positiv. Die Außenwanderung war zu Beginn der 90er Jahre geprägt durch starke Wanderungsgewinne infolge der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten. Diese Wanderungsgewinne haben sich deutlich verringert. Und bewegen sich derzeit auf einem Niveau von derzeit 3000 Personen jährlich.

## **Binnenwanderungen**

Das Wanderungsgeschehen in den Teilräumen des Großraumes wird neben den oben beschriebenen Trends geprägt durch die Binnenmigration. Insbesondere die Stadt-Umland-Wanderung aus den Städten Braunschweig und Wolfsburg in die benachbarten Gebietskörperschaften hat dazu beigetragen, dass diese Städte seit 1992 wieder Wanderungsverluste verzeichnen. Neueren Trends zufolge kommt es in diesen beiden Städten zu einem relativ ausgeglichenen Wanderungssaldo. Die benachbarten Landkreise Gifhorn, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel verzeichneten durchweg positive Wanderungssalden. Die Wanderungsbilanz im Landkreis Goslar ist seit Mitte der 90er Jahre negativ.

**Tabelle B2.1/2 Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 1996 bis 2000**

Gemeinde/Stadt/Landkreis	Bevölkerungsbestand 31.12.2000	Bevölkerungsentwicklung 31.12.1996 - 31.12.2000		Anteil an der Bevölkerungsentwicklung des jeweiligen Landkreises in %
		absolut	Index	
Braunschweig	245816	-5504	97,81	100,00
Salzgitter	112302	-4563	96,10	100,00
Wolfsburg	121805	-2850	97,71	100,00
Gifhorn	42943	-354	99,18	-4,70
Sassenburg	10520	1281	113,87	17,00
Wittingen	12381	-66	99,47	-0,88
Boldecker Land	9314	802	109,42	10,64
Brome	14608	386	102,71	5,12
Hankensbüttel	9857	78	100,80	1,03
Isenbüttel	15194	820	105,70	10,88
Meinersen	20257	1518	108,10	20,14
Papenteich	22361	1993	109,78	26,44
Wesendorf	14066	1079	108,31	14,32
<b>LK Gifhorn - gesamt:</b>	<b>171501</b>	<b>7537</b>	<b>105,73</b>	<b>100,00</b>
Bad Harzburg	23100	-282	98,79	7,00
Braunlage	5476	-475	92,02	11,80
Goslar	44278	-1408	96,92	34,97
Langelsheim	13619	-319	97,71	7,92
Liebenburg	9693	-46	99,53	1,14
Sankt Andreasberg	2339	-231	91,01	5,74
Seesen	22499	10	100,04	-0,25
Vienenburg	11563	-18	99,84	0,45
Lutter am Barenberge	4593	-58	98,75	1,44
Oberharz	19087	-1199	94,09	29,78
<b>LK Goslar - gesamt</b>	<b>156247</b>	<b>-4026</b>	<b>96,87</b>	<b>100,00</b>
Büddenstedt	3305	-182	94,78	15,12
Helmstedt	26101	-746	97,22	61,96
Königslutter	16546	-263	98,44	21,84
Lehre	11620	300	102,65	-24,92
Schöningen	14037	-583	96,01	48,42
Grasleben	5141	127	102,53	-10,55
Heeseberg	4541	-185	96,09	15,37
Nord-Elm	6327	-193	97,04	16,03
Velpke	12415	521	104,38	-43,27
<b>LK Helmstedt - gesamt</b>	<b>100033</b>	<b>-1204</b>	<b>98,79</b>	<b>100,00</b>
Edemissen	12311	606	105,18	13,96
Hohenhameln	9731	330	103,51	7,60
Ilse	12219	239	101,99	5,51
Lahstedt	10774	306	102,92	7,05
Lengede	12104	907	108,10	20,89
Peine	49494	209	100,42	4,81
Vechelde	16095	1065	107,09	24,53
Wendeburg	9515	679	107,68	15,64
<b>LK Peine - gesamt</b>	<b>132243</b>	<b>4341</b>	<b>104,61</b>	<b>100,00</b>

Fortsetzung der Tabelle B2.1/2

Gemeinde/Stadt/Landkreis	Bevölkerungs- bestand 31.12.2000	Bevölkerungsentwicklung 31.12.1996 - 31.12.2000		Anteil an der Bevölkerungs- entwicklung des jeweiligen Landkreises
		absolut	Index	in %
Cremlingen	12258	759	106,60	18,41
Wolfenbüttel	54690	1088	102,03	26,39
Asse	10066	1011	111,17	24,52
Baddeckenstedt	11404	264	102,37	6,40
Oderwald	7296	308	104,41	7,47
Schladen	9847	146	101,50	3,54
Schöppenstedt	10631	-179	98,34	-4,34
Sicke	10505	726	107,42	17,61
<b>LK Wolfenbüttel - gesamt</b>	126697	4123	104,23	100,00
<b>Großraum Braunschweig - gesamt</b>	1166644	-2146	101,62	

Die Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung seit 1996 bis auf Samt- und Einheitsgemeinde ebene zeigt, dass sich die Bevölkerungszunahme im Großraum polarisiert hat (vgl. Karte B2.1). Herausragend ist das Wachstum in den Gemeinden der Landkreise Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel. Hier wurden in der jüngeren Vergangenheit auch die meisten Wohnungen fertiggestellt. Eine positive Bevölkerungsentwicklung nahmen im Landkreis Helmstedt die Samtgemeinden Grasleben und Velpke, während im Landkreis Goslar nur die Stadt Seesen Zuwächse verzeichnen konnte. Die Bevölkerungsentwicklung in den anderen Gemeinden der Landkreise Goslar und Helmstedt ist negativ.

### Altersstruktur der Bevölkerung

Die Altersstruktur der Bevölkerung im Großraum Braunschweig ist geprägt durch große Anteile in den Altersgruppen im erwerbsfähigen Alter der 18- bis 30jährigen, der 31- bis 45jährigen und der 46- bis 65jährigen. Mehr als ein Drittel der erwerbsfähigen Bevölkerung ist der Altersklasse der 46- bis 65jährigen zuzurechnen. Aufgrund des Alterns der geburtenstarke Jahrgänge, die derzeit der Gruppe der 31- bis 45jährigen zugehörig sind wird künftig eine „Vergreisung“ des Erwerbspersonenpotenzials einsetzen, zumal relativ wenige Kinder und Jugendliche nachrücken werden.

Relativ wenige Kinder und Jugendliche prägen die Altersstruktur in den Städten Braunschweig und Wolfsburg sowie im Landkreis Goslar. Im Landkreis Goslar sind im Vergleich zu den anderen Gebietskörperschaften überdurchschnittlich viele ältere Menschen im Alter von 65 und älter ansässig.

Langfristig ergeben sich durch die unterschiedlich stark besetzten Jahrgänge zyklische Veränderungen im Altersaufbau der Bevölkerung, die in den Teilräumen des Großraumes Braunschweig den gleichen Trends unterliegen, aber unterschiedlich stark ausgeprägt sein werden. Der Wandel der Altersstruktur wird zwangsläufig weitreichende Auswirkungen auf die räumliche und gesellschaftliche Entwicklung haben.



## Haushaltsstruktur

Die wohnberechtigte Bevölkerung betrug im Jahr 1999 1.226.288 Personen in 586.988 Haushalten (Quelle: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsvorausschätzung für den Großraum Braunschweig). Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt demnach 2,09 Personen je Haushalt. In den Gebietskörperschaften zeigt sich folgendes Bild:

In der Stadt Braunschweig und im Landkreis Goslar prägen Ein- und Zweipersonenhaushalte mit einem Anteil von rund 85 % bzw. 79 % die Haushaltsstruktur. Nur knapp in einem Fünftel der Haushalte leben drei und mehr Personen. Angesichts der anhaltenden Stadt-Umland-Wanderung von Familien mit Kindern wird sich der Anteil vollständiger Familien in der Stadt Braunschweig weiter verringern.

Die Städte Salzgitter und Wolfsburg sowie die Landkreise Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel verfügen über eine annähernd gleiche Haushaltsstruktur. Etwa zwei Drittel der Haushalte sind Ein- und Zweipersonenhaushalte. Das restliche Drittel verteilt sich auf größere Haushalte.

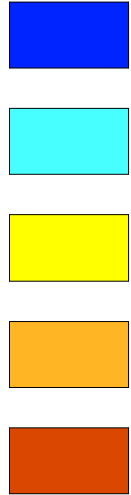
Über eine ausgewogenere Haushaltsstruktur verfügt lediglich der Landkreis Gifhorn. Hier halten sich Ein- und Zweipersonenhaushalte im Vergleich zu den Drei- und Mehrpersonenhaushalten die Waage.

<b>Gebietskörperschaft</b>	<b>Personen je Haushalt der wohnberechtigten Bevölkerung</b>
Stadt Braunschweig	1,79
Stadt Salzgitter	2,09
Stadt Wolfsburg	2,07
LK Gifhorn	2,65
LK Goslar	1,93
LK Helmstedt	2,16
LK Peine	2,30
LK Wolfenbüttel	2,18

# Karte B2.1 Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden im Großraum Braunschweig 1996 - 2000

Bevölkerungsentwicklung in % gegenüber 31.12.1996

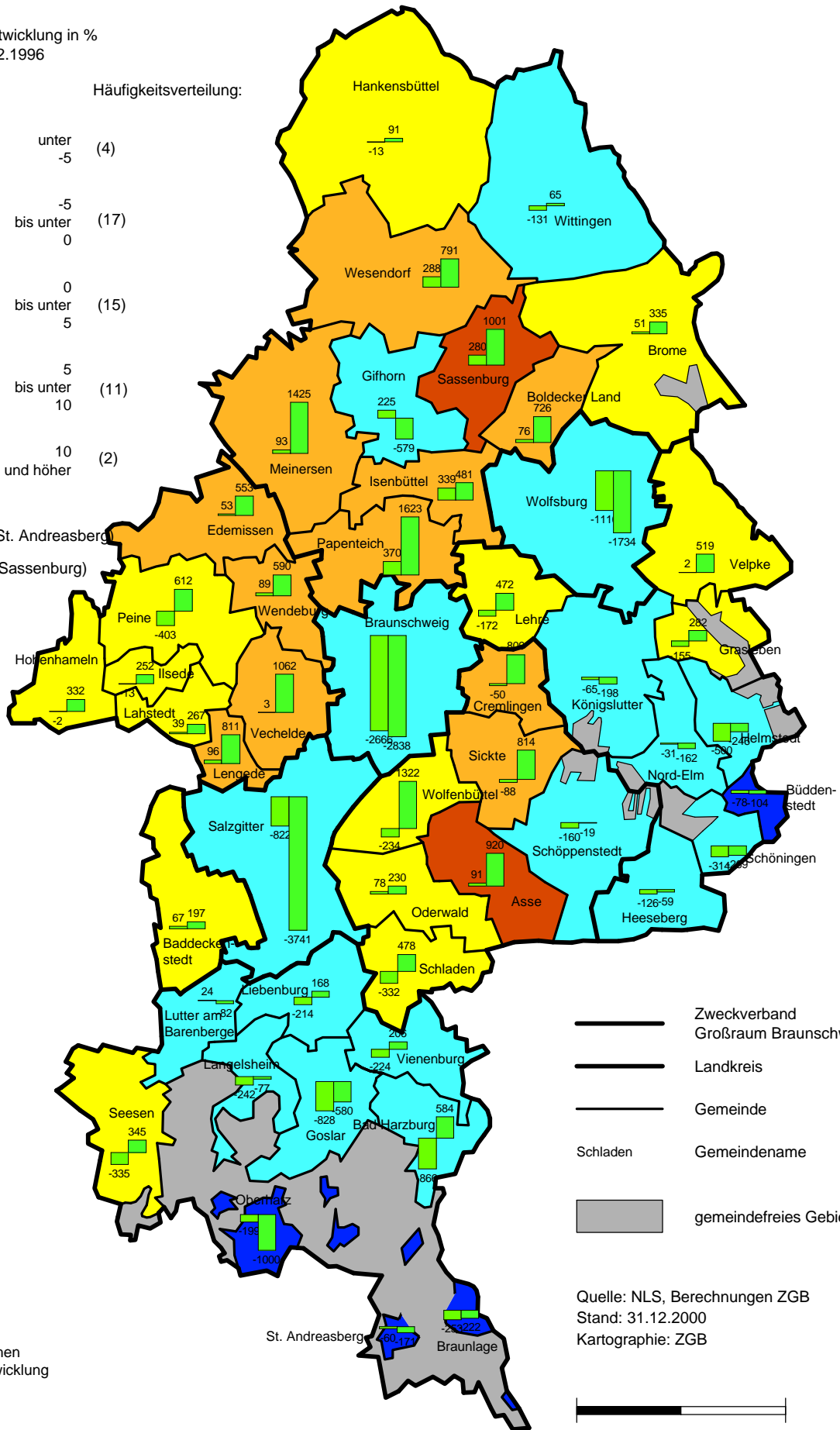
Flächenfarben:



Häufigkeitsverteilung:

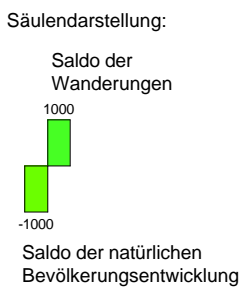
unter -5	(4)
-5 bis unter 0	(17)
0 bis unter 5	(15)
5 bis unter 10	(11)
10 und höher	(2)

Minimum: -9,0 (St. Andreasberg)  
 Maximum: 13,9 (Sassenburg)  
 Mittelwert: 1,6



- Zweckverband Großraum Braunschweig
- Landkreis
- Gemeinde
- Schlade
- Gemeindefreies Gebiet

Quelle: NLS, Berechnungen ZGB  
 Stand: 31.12.2000  
 Kartographie: ZGB



## **B2.2 Pendler**

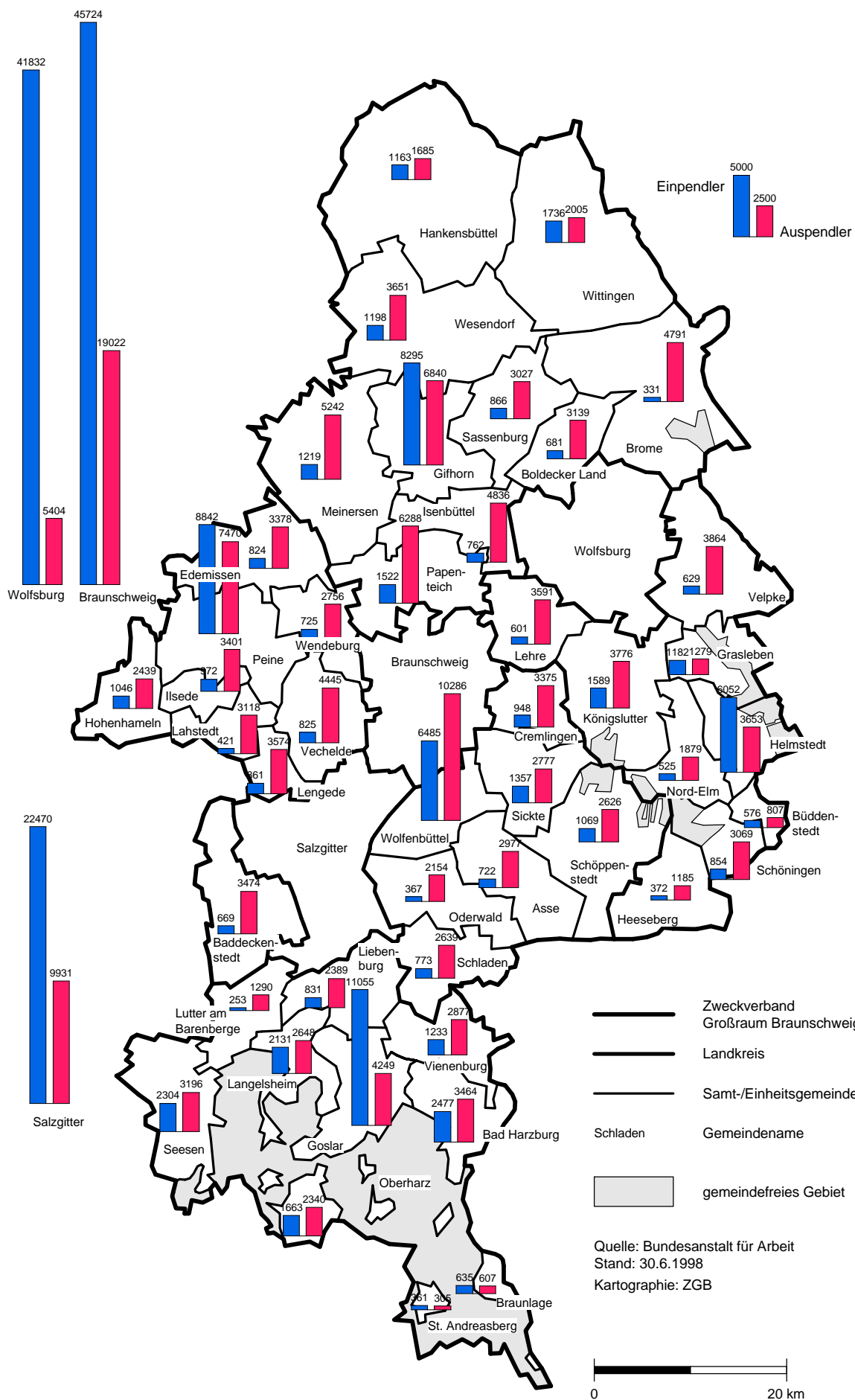
Fasst man die verschiedenen Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet nach Funktionsgruppen zusammen, so ergibt sich folgende Differenzierung:

- Oberzentraler Bereich:  
Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg
  
- Mittelzentraler Bereich:  
Städte Gifhorn, Wittingen, Peine, Helmstedt, Wolfenbüttel, Goslar, Bad Harzburg, Seesen und Clausthal-Zellerfeld
  
- Grundzentraler Bereich:  
alle bisher nicht genannten Gemeinden

Ordnet man diesen Funktionsbereichen die Einpendlerzahlen zu (Karte B2.2/1), so wird hier die überproportionale Konzentration der Arbeitsplätze in den städtischen Zentren erkennbar. Deutlich dominiert die Zahl der Einpendler im oberzentralen Bereich. Deutliche Einpendlerzahlen weisen die Mittelzentren auf. In den Mittelzentren ist das Verhältnis der Einpendler zu den Auspendlern annähernd gleich, wobei solitäre Mittelzentren (z. B. Peine) mehr Einpendler als Auspendler aufweist, während Mittelzentren, die dem dominierenden zentralen Ort nahe liegen (z. B. Wolfenbüttel, Bad Harzburg), mehr Auspendler als Einpendler aufweisen. Die übrigen Gemeinden verzeichnen in der Regel einen Auspendlerüberschuss.

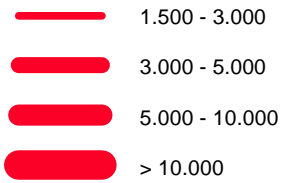
Ausgeprägte Pendlerbeziehungen bestehen insbesondere in Richtung des oberzentralen Bereichs, wobei die drei Großstädte ihren jeweiligen Einzugsbereich im direkten Umland haben (Karte B2.2/2).

# Karte B2.2/1 Pendleraufkommen auf Gemeindeebene im Großraum Braunschweig 1998

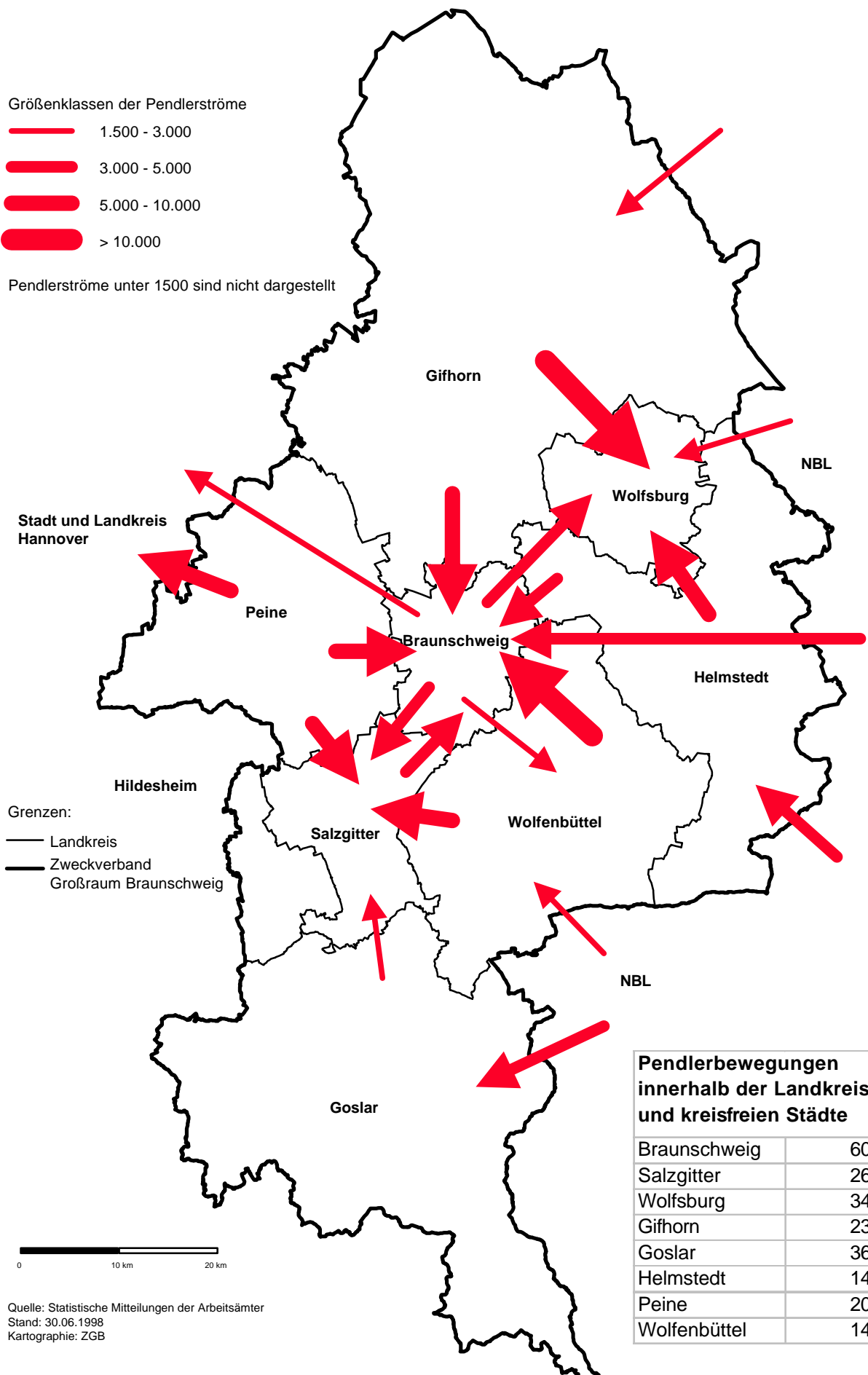


Karte B2.2/2 Ausgeprägte Pendlerbeziehungen im Großraum Braunschweig 1998

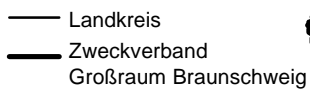
Größenklassen der Pendlerströme



Pendlerströme unter 1500 sind nicht dargestellt



Grenzen:



Quelle: Statistische Mitteilungen der Arbeitsämter  
Stand: 30.06.1998  
Kartographie: ZGB

Pendlerbewegungen innerhalb der Landkreise und kreisfreien Städte	
Braunschweig	60341
Salzgitter	26547
Wolfsburg	34958
Gifhorn	23801
Goslar	36503
Helmstedt	14482
Peine	20247
Wolfenbüttel	14598

### **B3 Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen**

Das in Kapitel B2.2 aufgeführte Pendleraufkommen hat durchschnittlich einen Anteil von ca. 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen und wird überlagert durch den Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie sonstige private Erledigungen. Dieser Verkehr hat seinen Anteil am Gesamtverkehr (ca. 60 – 65 %) im Laufe der Zeit kontinuierlich erhöht. Hinzu kommt noch im geringen Umfang gemeindegrenzen überschreitender Schülerverkehr und der Anteil dienstlicher/geschäftlicher Erledigungen. Dadurch ist das Gesamtverkehrsaufkommen zwischen den Kommunen erheblich höher als das Pendleraufkommen.

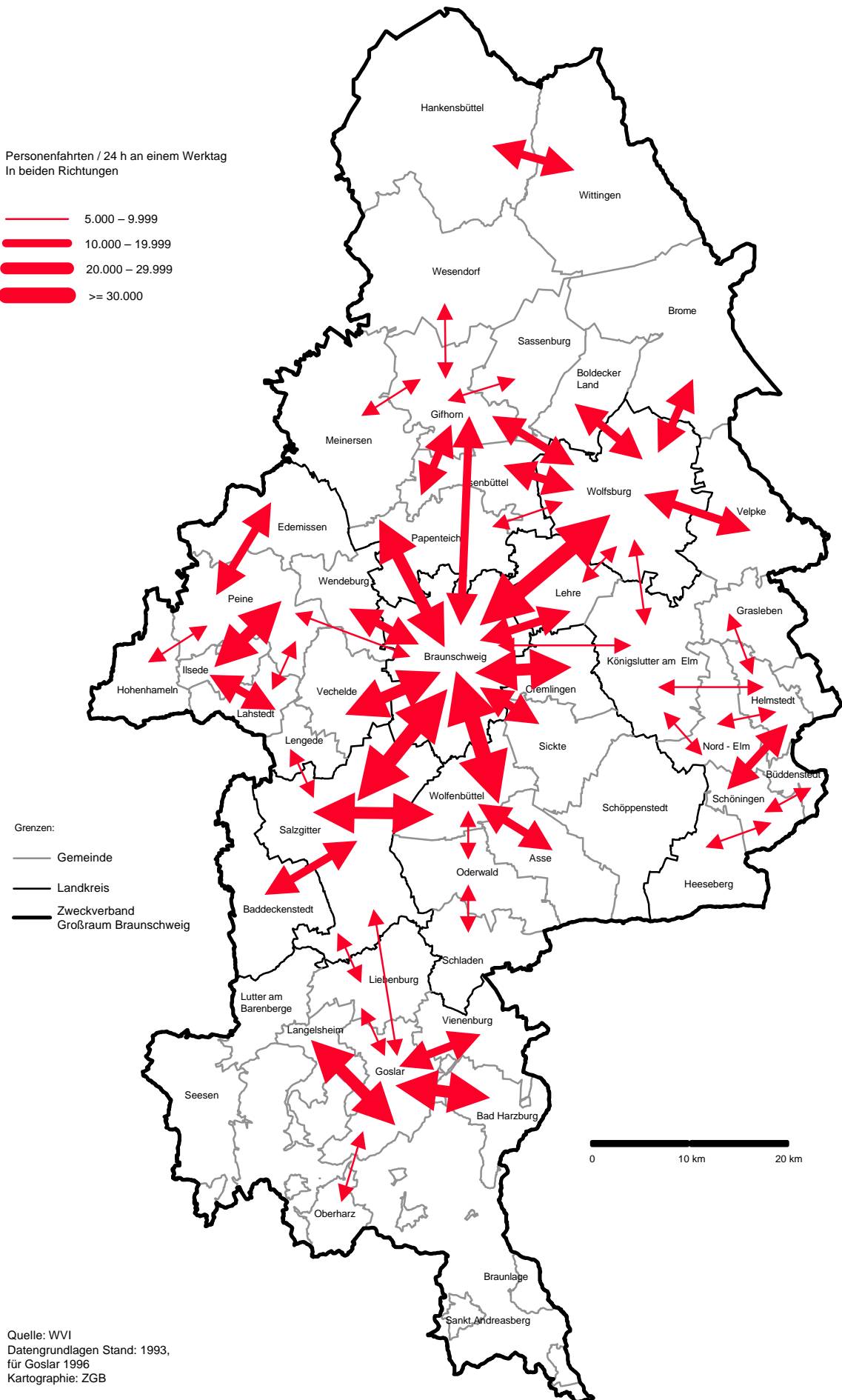
In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen auf der Basis der Einheits- und Samtgemeinden in der Karte B3 dargestellt. Sehr intensiv sind die Verkehrsbeziehungen von Braunschweig zu den umliegenden Einheits- und Samtgemeinden. Vor allem die Beziehungen zwischen Braunschweig und Salzgitter (63.100 Pers.-F./24 h) sowie Wolfenbüttel (55.300 Pers.-F./24 h) sind sehr stark. Sehr deutlich ist auch erkennbar, dass die Verkehrsbeziehungen nicht nur die direkt an Braunschweig angrenzenden Einheits- und Samtgemeinden betreffen, sondern auch darüber hinausgehen. So gibt es intensive Verkehrsbeziehungen auch zwischen Braunschweig und Wolfsburg (35.100 Pers.-F./24 h) sowie bedeutende Verkehrsbeziehungen zwischen Braunschweig und Gifhorn.

Auch die Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion haben ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu den umliegenden Einheits- und Samtgemeinden. Von Salzgitter aus betrifft dies vor allem die Beziehung nach Braunschweig bzw. Wolfenbüttel. Die Verkehrsbeziehung nach Baddeckenstedt ist noch bedeutend. Wolfsburg weist bedeutende Verkehrsbeziehungen zu allen umliegenden Einheits- und Samtgemeinden auf, wobei die Beziehungen zwischen Wolfsburg und der Samtgemeinde Papenteich sowie Königslutter schwächer ausgeprägt sind.

Die Kreisstädte, die gleichzeitig Mittelzentren sind, haben ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu bestimmten Einheits- und Samtgemeinden. Bedeutend sind in diesem Fall die Verkehrsbeziehungen von Gifhorn Richtung Braunschweig, Isenbüttel und Wolfsburg. Zwischen Helmstedt und Schöningen sind bedeutende Verkehrsströme festzustellen. Stark ausgeprägt ist die Verkehrsbeziehung zwischen Peine und der Gemeinde Ilsede. Bedeutende Verkehrsbeziehungen bestehen noch zwischen Peine und Edemissen.

Wolfenbüttel hat neben den sehr stark ausgeprägten Verkehrsbeziehungen nach Braunschweig starke Verkehrsbeziehungen nach Salzgitter und bedeutende zur Samtgemeinde Asse.

Zwischen dem Mittelzentrum Wittingen und der Samtgemeinde Hankensbüttel bestehen bedeutende Verkehrsströme. Neben den genannten Verkehrsbeziehungen bestehen noch bedeutende Verkehrsbeziehungen zwischen den Gemeinden Ilsede und Lahstedt.



## **B4 Verkehrsinfrastruktur, Betreiber, Angebot und Nachfrage**

### **B4.1 Verkehrsunternehmen**

Im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig sind eine Reihe von Verkehrsunternehmen tätig, die über Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz verfügen. Diese Unternehmen und ihre Verkehrsgebiete werden im folgenden kurz dargestellt (siehe Karte B4.1/1):

#### 1. Braunschweiger Verkehrs-AG:

Die Braunschweiger Verkehrs-AG betreibt im Stadtverkehr Braunschweig Straßenbahn- und Linienbusverkehr. Einige Linien bedienen Ziele im Umland, so zum Beispiel Linien nach Wolfenbüttel (Landkreis Wolfenbüttel) und Vechelde (Landkreis Peine).

#### 2. Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG):

Die KVG Braunschweig betreibt die Stadtverkehre in Salzgitter, Wolfenbüttel und Helmstedt im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel verschiedene Linienverkehre im Landkreisgebiet und mehrere Linien im Landkreis Helmstedt. Daneben ist die KVG Mitglied der Verkehrsgemeinschaften Peine und Harz und betreibt zwei Buslinien zwischen Salzgitter-Bad bzw. Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig.

#### 3. Firma Kraftverkehr Mundstock GmbH

Die Firma Mundstock betreibt Linienverkehr im Landkreis Peine, zum Teil im Rahmen der dortigen Verkehrsgemeinschaft Peine.

#### 4. RBB Regionalbus GmbH

Das Verkehrsgebiet der Regionalbus Braunschweig GmbH ist wesentlich größer als das Gebiet des Zweckverbandes. Im Verbandsbereich betreibt das Unternehmen gemeinsam mit den Partnerunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel Linienverkehr im Landkreisgebiet, innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Harz verschiedene Linien im Bereich des Harzes sowie zwei Linien im Landkreis Helmstedt. Zudem ist die RBB Mitglied der VG Peine.

#### 5. Reisebüro Schmidt GmbH

Dieses Unternehmen führt Linienverkehr im Gebiet des Landkreises Wolfenbüttel gemeinsam mit den übrigen Mitgliedsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel durch.

#### 6. Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH

Die Verkehrsbetriebe Bachstein betreiben innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel verschiedene Linien und sind Betriebsführer für die Omnibuslinie von Wolfsburg nach Mieste in Sachsen-Anhalt.

#### 7. Verkehrsgemeinschaft Peine

Die Verkehrsgemeinschaft Peine ist Betriebsführerin nach dem Personenbeförderungsgesetz für Linienverkehre, die von den Mitgliedsunternehmen in die Verkehrsgemeinschaft eingebracht wurden. Das Verkehrsgebiet ist der Landkreis Peine.

#### 8. Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH (VLG)

Das Verkehrsgebiet der VLG umfasst den Landkreis Gifhorn, einige Linien führen nach Braunschweig und Wolfsburg.



9. Wolfsburger Verkehrs-GmbH (WVG)

Die Wolfsburger Verkehrs-GmbH betreibt den Stadtverkehr Wolfsburg und die Omnibuslinie 230 von Wolfsburg nach Braunschweig.

10. Firma Pülm-Reisen GmbH



Die Firma Pülm-Reisen GmbH betreibt Linienverkehr im westlichen Landkreis Goslar und stellt Verbindungen nach Bad Gandersheim (Landkreis Northeim) und Bockenem (Landkreis Hildesheim) her.




11. Stadtwerke Goslar

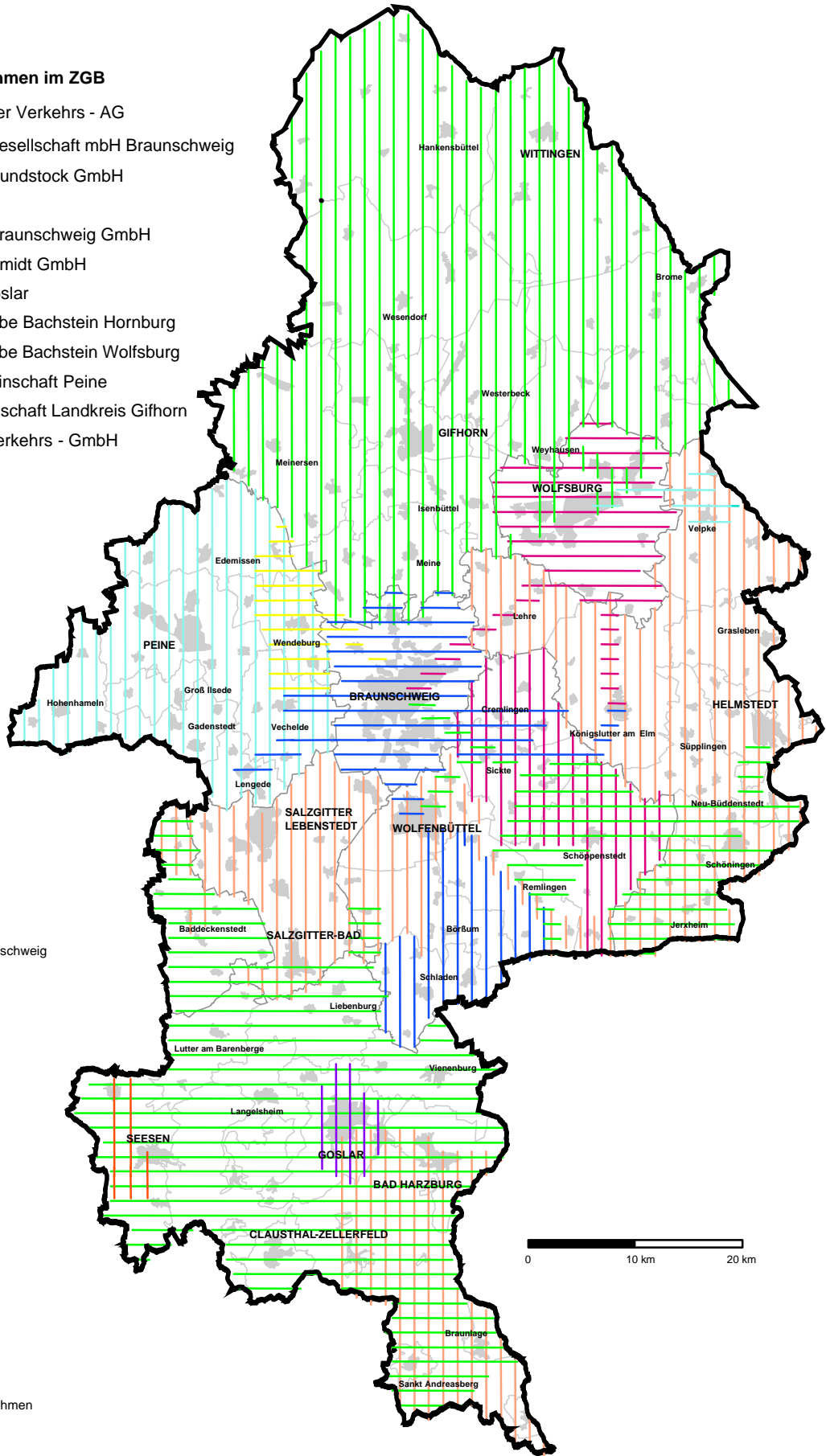
Die Stadtwerke Goslar führen den Linienverkehr im Stadtgebiet Goslar ohne Jerstedt und Hahnenklee-Bockswiese durch.

# Karte B 4.1/1 Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig

## Verkehrsunternehmen im ZGB

-  Braunschweiger Verkehrs - AG
-  Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
-  Kraftverkehr Mundstock GmbH
-  Pülm - Reisen
-  Regionalbus Braunschweig GmbH
-  Reisebüro Schmidt GmbH
-  Stadtwerke Goslar
-  Verkehrsbetriebe Bachstein Hornburg
-  Verkehrsbetriebe Bachstein Wolfsburg
-  Verkehrsgemeinschaft Peine
-  Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn
-  Wolfsburger Verkehrs - GmbH

- Grenzen:
-  Gemeinde
  -  Landkreis
  -  Zweckverband Großraum Braunschweig



Quelle: Verkehrsunternehmen  
 Stand: 02.2002  
 Kartographie: ZGB

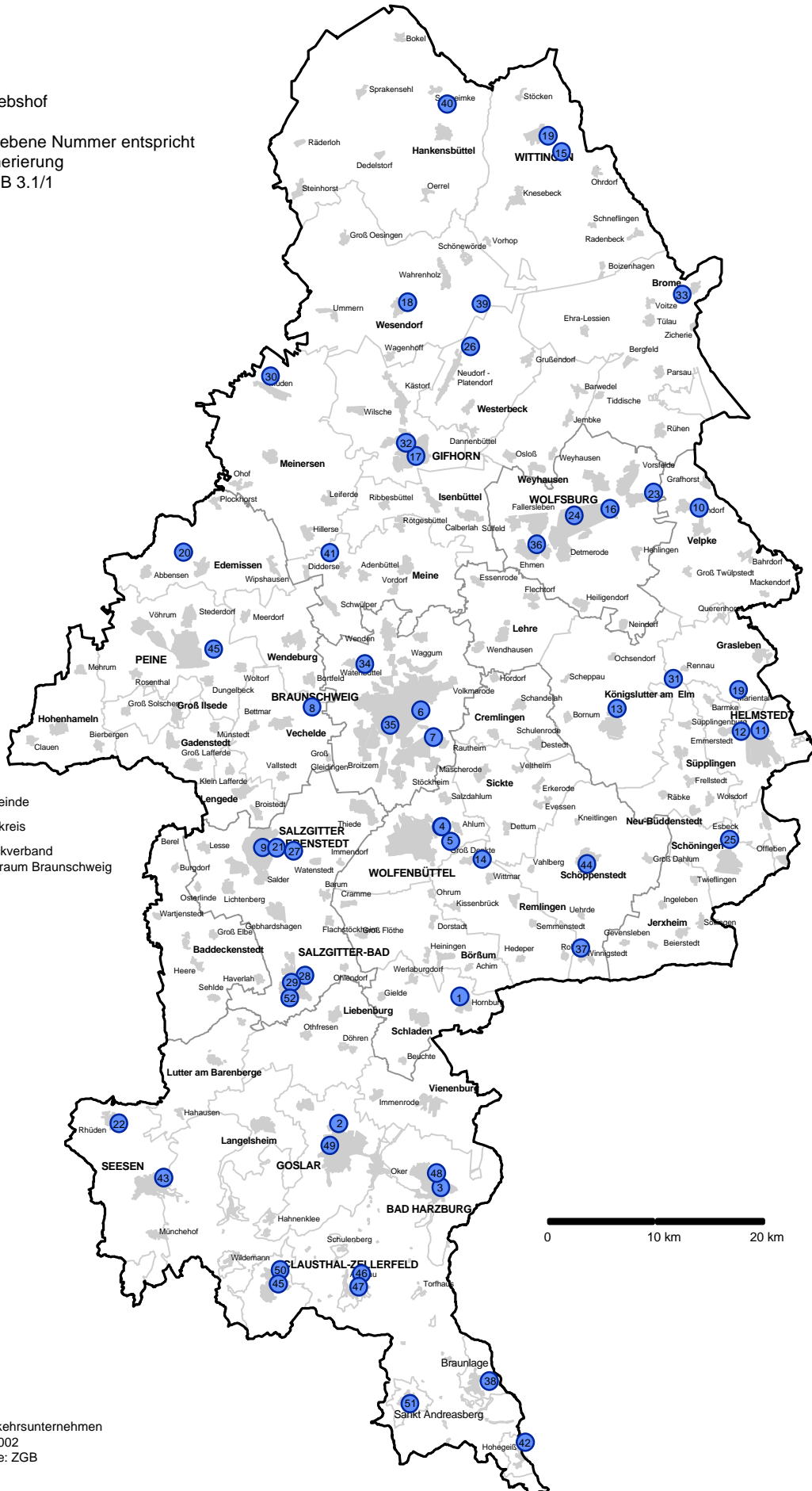
# Karte B4.1/2 Betriebshöfe und Busabstellplätze der Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig

● Betriebshof

Die angegebene Nummer entspricht der Nummerierung in Tabelle B 3.1/1

Grenzen:

- Gemeinde
- Landkreis
- Zweckverband
- Großraum Braunschweig



Quelle: Verkehrsunternehmen  
Stand: 01.2002  
Kartographie: ZGB

**Tabelle B4.1      Betriebshöfe und Abstellplätze der Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig**

<b>Nr.</b>	<b>Betriebshöfe und Abstellplätze</b>	<b>Straße</b>	<b>Ort</b>
1	Bachstein Hornburg GmbH/RBB	Vor dem Dammtor 18	38315 Hornburg
2	Stadtwerke Goslar/RBB	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
3	KVG Braunschweig	Bismarckstraße 10	38667 Bad Harzburg
4	KVG Braunschweig	Salzdahlumer Str. 136	38302 Wolfenbüttel
5	Reisebüro Schmidt Omnibusbetrieb, Reisebüro	Ahlumer Str. 92	38302 Wolfenbüttel
6	Braunschweiger Verkehrs-AG	G.-Westermann-Allee 7	38104 Braunschweig
7	Braunschweiger Verkehrs-AG	Lindenbergallee 1	38126 Braunschweig
8	Erich Mundstock GmbH & Co. KG	Kurze Wanne 1	38159 Vechelde
9	KVG Braunschweig	An der Feuerwache 12 - 20	38226 Salzgitter
10	Müller Danndorf Busreisen International	Grafhorster Straße 24	38461 Danndorf
11	Duckstein Omnibusbetrieb	Königsberger Str. 22	38350 Helmstedt
12	KVG Braunschweig	Dieselstraße 7	38350 Helmstedt- Emmerstedt
13	Pollitz-Busreiseservice	Kupfermühlenberg 6	38154 Königslutter
14	Zierenberg Reisen	Im Windhuck 27	38321 Groß Denkte
15	F. Brauner	Kakerbeck	29378 Wittingen
16	Wolfsburger Verkehrs-GmbH	Heßlinger Str. 1 - 5	38440 Wolfsburg
17	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Wolfsburger Str. 1	38518 Gifhorn
18	Bischof	Wittinger Straße	29392 Wesendorf
19	Duckstein Betriebshof	Birkenweg 17	38368 Mariental-Horst
20	Melskotte Omnibusbetrieb - Reisebüro	Lerchenfeldstr. 28	31234 Edesse
21	Michael Schmidt Omnibusbetrieb	Gewerbestraße 13 - 15	38226 Salzgitter- Lebenstedt
22	Pülm, Komfort-Bus-Reisen	Schlackenstraße 16	38723 Seesen- Rhüden
23	Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH	Heinrichswinkel 1	38448 Wolfsburg
24	H. Bischof	Rottegärten 1	38442 Wolfsburg
25	Jungblut + Mantwill GmbH	Alversdorferstr. 8	38364 Schöningen
26	Harry Baxmann Ausflugs- und Gelegenheitsverkehr	Dorfstraße 158	38524 Sassenburg
27	Melskotte Omnibusbetrieb - Reisebüro	Amboßweg	38229 SZ-Lebenstedt
28	Reiseverkehr Kreidel	Braunschweiger Str. 69	38259 Salzgitter-Bad
29	H. Richter	Schützenplatz 31	38259 Salzgitter-Bad
30	Wolfgang Kube, Omnibusbetrieb, Ausflugs- und Gelegenheitsverkehr	Flahnweg 3	38539 Müden
31	E.-J. Fuhrmann Reisedienst und Reisebüro	Rennau, Hof Trendel	38350 Helmstedt- Barmke
32	Broders Kraftverkehr	Braunschweiger Str. 30	38518 Gifhorn

Fortsetzung **Tabelle B4.1**

Nr.	Betriebshöfe und Abstellplätze	Straße	Ort
33	B. Gades	Am Bahnhof 9	38465 Brome
34	Müller Oilly GmbH	Celler Heerstraße 156	38114 Braunschweig
35	Regionalbus Braunschweig GmbH-RBB	Frankfurter Straße 251	38122 Braunschweig
36	Helmut Habener Reisen	Kohlland 3	38442 Wolfsburg
37	KVG Braunschweig		38670 Winnigstedt
38	KVG Braunschweig	Dr. Heinrich Jasper Platz 2	38700 Braunlage
39	KVG Braunschweig	An der Finkenkuhle 57 - 59	38259 Salzgitter - Bad
40	Kallweit	Schulstr. 3	38486 Steimke
41	VLG/Broders Abstellplatz 9 Busse		38528 Rolfsbüttel
42	Hahne-Reisen		38700 Braunlage/ Hohegeiß
43	RBB Seesen	Braunschweiger Straße	38723 Seesen
44	Zierenberg	Bahnhof	38170 Schöppenstedt
45	Gärtner-Reisen	Rollstr. 13	38678 Clausthal-Zellerfeld
46	Altenauer Autoverkehrsbetriebe Körber	Schultal 4	38707 Altenau, Harz
47	Ehrenberg, H.	Oberstr. 19	38707 Altenau, Harz
48	RBB		38667 Bad Harzburg
49	Reisedienst Bokelmann	Lindenplan 3	38640 Goslar
50	RBB		38678 Clausthal-Zellerfeld
51	Pläschke	Dr.-Willi-Bergmann-10	37444 St. Andreasberg
52	Roland Reisen	Hofekamp 1	38442 Wolfsburg

**B4.2 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig**

**B4.2.1 Schienenpersonennahverkehr**

**B4.2.1.1 Schieneninfrastruktur**

Die Schieneninfrastruktur im Großraum Braunschweig, auf welcher Leistungen im SPNV erbracht werden, ist im Eigentum der DB Netz AG. Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, haben nach § 14 AEG das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Schieneninfrastruktur.

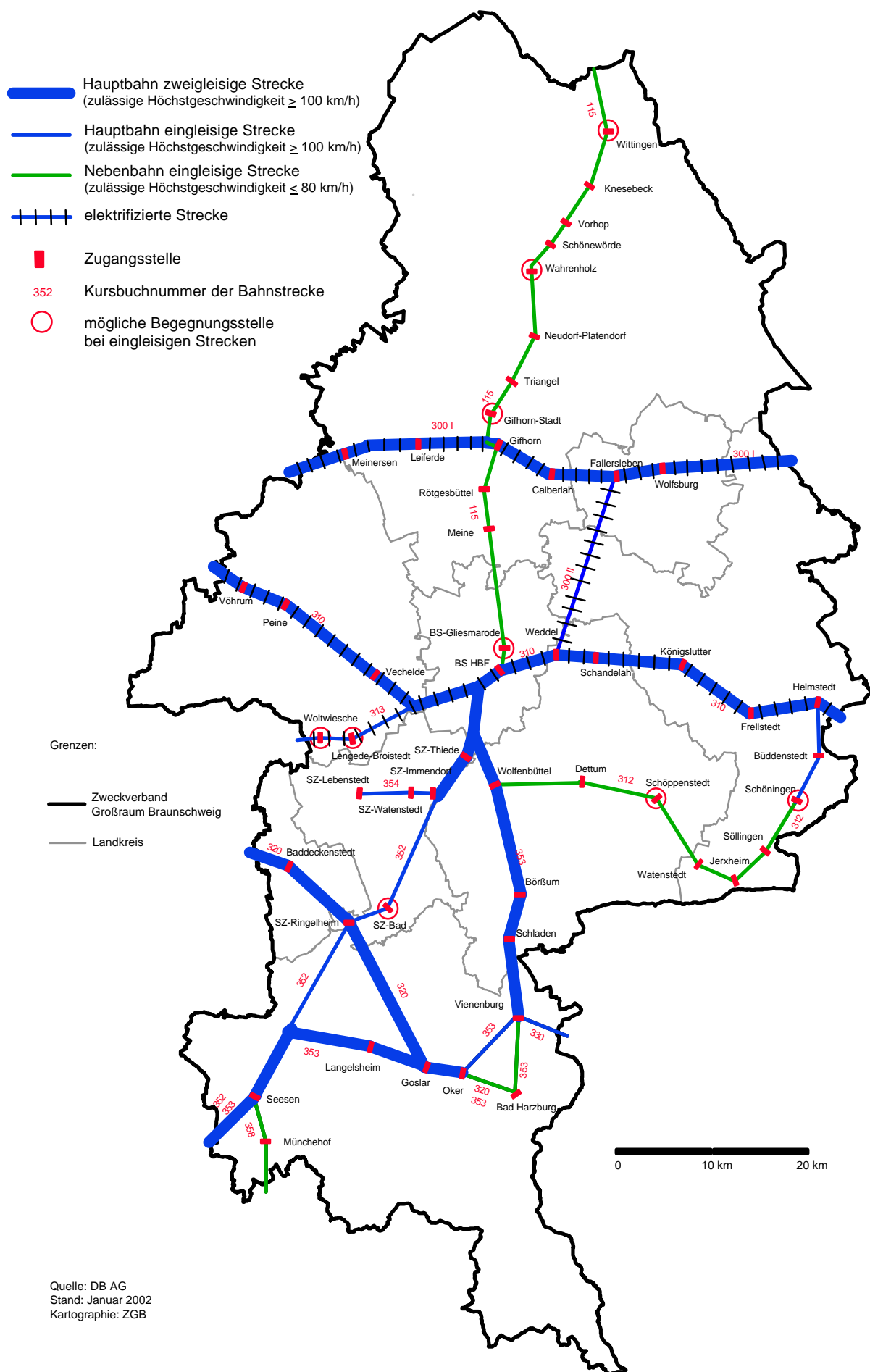
Eine Übersicht zu den Strecken der Schieneninfrastruktur im Großraum Braunschweig ist der folgenden Karte B4.2.1.1 zu entnehmen. Dabei wurde unterschieden zwischen:

- ein- und zweigleisigen Strecken,
- Haupt- und Nebenbahnen sowie zwischen
- elektrifizierten und nicht elektrifizierten Strecken.

Haltepunkte entlang eingleisiger Strecken, welche als Begegnungsstelle dienen können, sind ebenfalls in der Karte B4.2.1.1 besonders hervorgehoben.

Die Strecke von Hildesheim über Goslar nach Vienenburg ist für Neigetechnikzüge ausgebaut.

# Karte B4.2.1.1 Schieneninfrastruktur der DB AG im Großraum Braunschweig für im Personennahverkehr befahrene Strecken



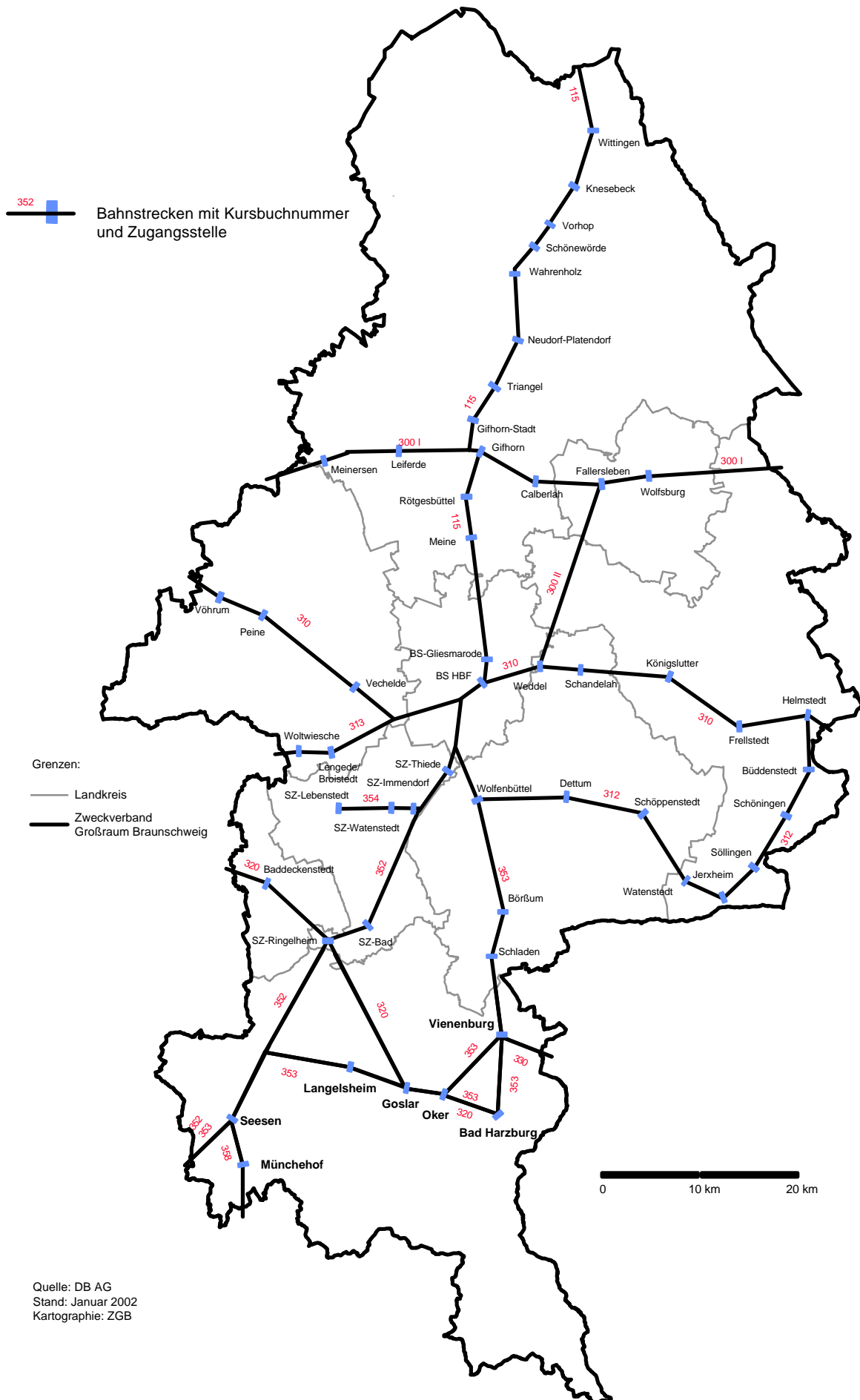
**B4.2.1.2 Verkehrsangebot**

Das Verkehrsangebot im SPNV innerhalb des Großraums Braunschweig ist aus der Tabelle B4.2.1.2 ersichtlich. Für jede Kursbuchstrecke sind die Angaben zum Grundtakt und den Zugkilometern der Fahrpläne 2001/2002 und 2003 gegenübergestellt.

**Tabelle B4.2.1.2 SPNV-Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig**

KBS	Streckenverlauf	Fahrplan 2001/2002		Fahrplan 2003	
		Grundtakt	Zugkilometer	Grundtakt	Zugkilometer
115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig	2h-Takt	447.606,88	2h-Takt	447.594,18
300 I	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg	1h-Takt	572.860,86	1h-Takt	601.608,26
300 II	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)	2h-Takt	300.178,75	1h-Takt	483.772,31
310	(Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)	1h-Takt	1.122.959,48	1h-Takt	1.124.706,76
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt	2h-Takt	409.196,58	2h-Takt	400.703,16
313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig	2h-Takt	184.950,89	2h-Takt	184.908,63
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg	1h-Takt	535.741,80	1h-Takt	538.061,34
330	Goslar / Bad Harzburg - Vienenburg - (Halberstadt)	1h-Takt	117.484,47	1h-Takt	113.567,49
352	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Kreiensen)	1h-Takt	653.186,83	1h-Takt	653.304,81
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)	1h-Takt	1.124.002,81	1h-Takt	1.124.043,92
354	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	2h-Takt	177.201,60	2h-Takt	188.309,76
358	Seesen - (Herzberg)	2h-Takt	51.786,00	2h-Takt	51.786,00
<b>Summe Zugkilometer</b>			<b>5.697.156,95</b>		<b>5.912.366,62</b>

# Karte B4.2.1.2 Kursbuchstrecken und Zugangsstellen



Quelle: DB AG  
 Stand: Januar 2002  
 Kartographie: ZGB



An den Kursbuchstrecken bestehen im Verbandgebiet insgesamt 52 Stationen. Der Bahnhof Lehre ist mit der Fertigstellung der „Weddeler Schleife“ als Haltepunkt entfallen.

Ausgangs- und Zielorte, die sich außerhalb des Verbandsgebietes befinden, sind in Klammern gesetzt. Im Vergleich zum NVP 1998 hat sich zwischenzeitlich die Bezeichnung der ehemaligen KBS 372 in die jetzige KBS 313 und die Bezeichnung der ehemaligen KBS 324 in die jetzige KBS 330 geändert.

Mit Beginn des Fahrplans 2003 am 15.12.2002 werden sich die Nummern einzelner Kursbuchstrecken ändern. Dies wurde zur besseren Verständlichkeit in der Tabelle B4.2.1.2 und in der folgenden Karte B4.2.1.2 noch nicht berücksichtigt.

Die wesentlichen Merkmale der einzelnen Kursbuchstrecken werden im Folgenden kurz dargestellt.

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

Die KBS 115 hat eine große Bedeutung für den öffentlichen Nahverkehr im nördlichen Verbandsgebiet und für die Anbindung des gesamten Verbandsgebietes an die Hansestadt Hamburg. Seit dem 05.11.2000 hat sich der Fahrplan auf der KBS 115 zwischen Uelzen und Braunschweig grundlegend geändert. Der bisher nur am Wochenende bestehende Taktverkehr wurde auf die Werktage übertragen. Dies führte zu verbesserten Anschlüssen des nördlichen Landkreises Gifhorn an die Städte Wolfsburg und Hannover, sowie an den Fernverkehr in Braunschweig. Weiterhin besteht jetzt auch an Werktagen eine attraktive Nahverkehrsverbindung in Richtung Hamburg. Die Ausweitung des bestehenden Nahverkehrsangebotes insbesondere zwischen Braunschweig und Gifhorn konnte in der Vergangenheit wegen der bestehenden Infrastruktur nicht realisiert werden.

Auf der KBS 115 besteht zwischen 5 und 21 Uhr im Grundsatz ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin, Hannover, Leipzig und Frankfurt), Verknüpfungen zum Nahverkehr werden in Gifhorn (nach Wolfsburg und Hannover) hergestellt. Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 115 zwischen 5 und 21 Uhr sieben Zugpaare im Zweistudentakt. Diese werden ergänzt durch drei Fahrten zwischen Braunschweig und Wittingen sowie vier Fahrten zwischen Braunschweig und Gifhorn. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf sechs Zugpaare. Sonntags verkehren fünf Zugpaare.

Die KBS 115 ist Bestandteil der RegioStadtBahn.

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

Auf der KBS 300 I verkehrt neben dem Nahverkehr auch hochwertiger Personenfern- und Güterverkehr. Sie ist Teil der Schnellfahrtstrecke zwischen Hannover und Berlin.

Auf der KBS 300 I besteht zwischen 5 und 23 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Wolfsburg (Richtung Berlin) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr werden in Gifhorn (Richtung Uelzen) und in Wolfsburg (Richtung Rathenow) hergestellt. Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 300 I zwischen 5 und 23 Uhr 17 Zugpaare im Studententakt. Diese werden ergänzt durch drei Fahrten von Wolfsburg nach Hannover am Morgen sowie drei Fahrten von Hannover nach Wolfsburg am Nachmittag. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf 17 Zugpaare. Sonntags verkehren ebenfalls 17 Zugpaare.

Die KBS 300 I ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### **KBS 300 II      Braunschweig - Wolfsburg (- Stendal)**

Wie auf der KBS 300 I verkehrt auch auf der KBS 300 II zwischen Braunschweig und Wolfsburg neben dem Nahverkehr auch hochwertiger Personenfern- und Güterverkehr. Zwischen Oebisfelde und Stendal erfolgt der Nahverkehr auf einem nicht elektrifiziertem Gleis neben der Schnellfahrtstrecke zwischen Hannover und Berlin.

Auf der KBS 300 II besteht zwischen 6 und 22 Uhr im Grundsatz ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden weder in Braunschweig noch in Wolfsburg hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Wolfsburg (Richtung Stendal). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 300 II zwischen 6 und 22 Uhr acht Zugpaare im Zweistundentakt. Diese werden ergänzt durch zwei Fahrten zwischen Braunschweig und Wolfsburg. An Samstagen und Sonntagen verkehren ebenfalls acht Zugpaare.

Die KBS 300 II ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

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

Auf der KBS 310 verkehrt neben dem Nahverkehr auch Personenfern- und Güterverkehr. Die Nahverkehrsverbindungen sind zu unterscheiden in einen westlichen (Hannover-Peine-Braunschweig) und einen östlichen (Braunschweig-Helmstedt-Magdeburg) Abschnitt.

#### Zum westlichen Abschnitt: (Hannover -) Peine - Braunschweig

Auf dem westlichen Abschnitt der KBS 310 besteht zwischen 4 und 24 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Frankfurt und Berlin) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Braunschweig (Richtung Salzgitter-Lebenstedt). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 310 zwischen 4 und 24 Uhr 20 Zugpaare im Stundentakt. Diese werden ergänzt durch drei Fahrten von Braunschweig nach Hannover am Morgen sowie drei Fahrten von Hannover nach Braunschweig am Nachmittag. An Samstagen werden ebenfalls 20 Zugpaare angeboten. Sonntags verkehren 19 Zugpaare

#### Zum östlichen Abschnitt: Braunschweig - Helmstedt (- Magdeburg)

Auf dem östlichen Abschnitt der KBS 310 besteht zwischen 4 und 23 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin, Hannover / Köln und Frankfurt) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Helmstedt (morgens aus Richtung und nachmittags in Richtung Schöningen). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 310 zwischen 4 und 23 Uhr 18 Zugpaare im Stundentakt. Diese werden ergänzt durch zwei Fahrten zwischen Braunschweig und Helmstedt und vier Fahrten in Gegenrichtung am Morgen sowie ein Fahrtenpaar zwischen Braunschweig und Königslutter. An Samstagen und Sonntagen verkehren 18 Zugpaare.

Die KBS 310 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### **KBS 312            Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim – Helmstedt**

Die KBS 312 ist durch eine deutlich unzureichende Infrastruktur gekennzeichnet.

Auf der KBS 312 besteht zwischen 4 und 20 Uhr im Grundsatz ein zweistündliches aber nicht-vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden weder in Braunschweig noch in Helmstedt hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Helmstedt (morgens in Richtung und nachmittags aus Richtung Braunschweig). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 312 zwischen 4 und 20 Uhr 11 Zugpaare. Diese werden ergänzt durch zwei Fahrten zwischen Braunschweig und Schöppenstedt sowie zwei Fahrten zwischen Schöppenstedt und Helmstedt. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf fünf Zugpaare. Samstag Nachmittag und Sonntags verkehren keine Züge.

Die KBS 312 ist Bestandteil der RegioStadtBahn.

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

Auf der KBS 313 verkehrt zwischen Braunschweig und Hildesheim neben dem Nahverkehr auch hochwertiger Personenfernverkehr. Aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes führt dies im Nahverkehr oftmals zu längeren Wartezeiten an den bestehenden Begegnungsstellen in Lengede-Broistedt, Woltwiesche und/oder Hoheneggelsen.

Auf der KBS 313 besteht zwischen 5 und 22 Uhr im Grundsatz ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Hannover, Berlin, Leipzig und Frankfurt) und in Hildesheim (Richtung Frankfurt) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Hildesheim (Richtung Hannover). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 313 zwischen 5 und 22 Uhr neun Zugpaare im Zweistundentakt. Diese werden ergänzt durch vier Fahrtenpaare zwischen Braunschweig und Hildesheim, sodass sich vormittags und nachmittags ein Stundentakt ergibt. An Samstagen und Sonntagen reduziert sich das Angebot auf acht Zugpaare.

Die KBS 313 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

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

Auf der KBS 320 besteht zwischen 5 und 22 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot im stündlichen Wechsel zwischen dem InterRegioExpress (IRE) und der Regionalbahn (RB). Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Hannover (Richtung Hamburg und Köln) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen alle zwei Stunden in Salzgitter-Ringelheim (Richtung Braunschweig und Seesen). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 320 zwischen 5 und 22 Uhr 17 Zugpaare im Stundentakt. Diese werden ergänzt durch eine Fahrt zwischen Goslar und Hannover am Morgen sowie eine Fahrt zwischen Hildesheim und Goslar am Nachmittag. An Samstagen und Sonntagen reduziert sich das Angebot auf 16 Zugpaare.

Die KBS 320 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

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

Auf der KBS 330 besteht zwischen 5 und 22 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot im stündlichen Wechsel zwischen dem InterRegioExpress (IRE) und der Regionalbahn (RB). Verknüpfungen zum Fernverkehr werden nicht hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Vienenburg (Richtung Braunschweig). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 330 zwischen 5 und 22 Uhr 17 Zugpaare im Stundentakt. An Samstagen und Sonntagen reduziert sich das Angebot auf 16 Zugpaare.

Die KBS 330 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### **KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Kreiensen)**

Auf der KBS 352 besteht zwischen 5 und 23 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin und Frankfurt) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr werden alle zwei Stunden in Salzgitter-Ringelheim (Richtung Goslar und Hannover) und in Braunschweig (Richtung Gifhorn und Magdeburg) hergestellt. Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 352 zwischen 5 und 23 Uhr 17 Zugpaare im Stundentakt, diese verkehren ab Seesen alternierend nach Kreiensen und Bad Lauterberg. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf 15 Zugpaare. Sonntags verkehren 14 Zugpaare.

Die KBS 352 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### **KBS 353      Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen (- Kreiensen)**

Die Nahverkehrsverbindungen sind zu unterscheiden in einen nördlichen (Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg/Goslar) und in einen südlichen (Bad Harzburg - Goslar - Seesen (- Kreiensen)) Abschnitt.

#### Zum nördlichen Abschnitt: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg / Goslar

Auf dem nördlichen Abschnitt der KBS 353 besteht zwischen 5 und 23 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot bis Vienenburg, ab dort zweistündlich nach Bad Harzburg und Goslar. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin, Hannover, und Magdeburg) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr werden in Vienenburg (Richtung Halberstadt) hergestellt. Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 353 I zwischen 5 und 23 Uhr 19 Zugpaare im Stundentakt. An Samstagen und Sonntagen reduziert sich das Angebot auf 16 Zugpaare.

Im Vergleich zur ehemals bestehenden Führung aller Nahverkehrsverbindungen von Braunschweig über Bad Harzburg nach Goslar konnte die Reisezeit auf der KBS 353 zwischen Braunschweig und Goslar von 67 Minuten auf durchschnittlich 49 Minuten reduziert werden. Somit bestehen jetzt stündliche und schnelle Nahverkehrsverbindungen zwischen Goslar und Braunschweig. In der einen Stunde direkt über Vienenburg und in der anderen Stunde mit Umstieg in Salzgitter-Ringelheim (vgl. KBS 320 / 352).

Die KBS 353 ist im nördlichen Abschnitt Bestandteil der RegioStadtBahn.

#### Zum südlichen Abschnitt: Bad Harzburg - Goslar - Seesen (- Kreiensen)

Auf dem südlichen Abschnitt der KBS 353 besteht zwischen 5 und 23 Uhr im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot bis Kreiensen und alle zwei Stunden weiter nach Göttingen. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Göttingen (Richtung München) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Seesen (Richtung Braunschweig). Von Montag bis Freitag verkehren auf dem südlichen Abschnitt der KBS 353 zwischen 5 und 23 Uhr acht Zugpaare im Zweistundentakt zwischen Bad Harzburg und Göttingen sowie neun Zugpaare zwischen Goslar und Kreiensen. An Samstagen und Sonntagen reduziert sich das Angebot auf insgesamt 16 Zugpaare.

Die KBS 353 ist im südlichen Abschnitt nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### **KBS 354      Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig**

Auf der KBS 354 besteht zwischen 5 und 22 Uhr im Grundsatz ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Hannover und Magdeburg) hergestellt. Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen nicht. Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 354 zwischen 5 und 22 Uhr neun Zugpaare im Zweistundentakt. Diese werden ergänzt durch drei Fahrtenpaare, sodass sich vormittags und nachmittags ein Stundentakt ergibt. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf neun Zugpaare.

Die KBS 354 ist Bestandteil der RegioStadtBahn.

### **KBS 358 Seesen (- Herzberg)**

Auf der KBS 358 besteht zwischen 5 und 20 Uhr im Grundsatz ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden nicht hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Herzberg (Richtung Nordhausen und Northeim). Von Montag bis Freitag verkehren auf der KBS 358 zwischen 5 und 22 Uhr sieben Zugpaare im Zweistundentakt, diese Züge verkehren ab Seesen über die KBS 352 (s.o.) nach Braunschweig. Diese werden ergänzt durch ein Fahrtenpaar zwischen Seesen und Herzberg am Morgen. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf sieben Zugpaare. Sonntags verkehren sechs Zugpaare.

Die KBS 358 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

#### **B4.2.1.3 Verkehrsnachfrage**

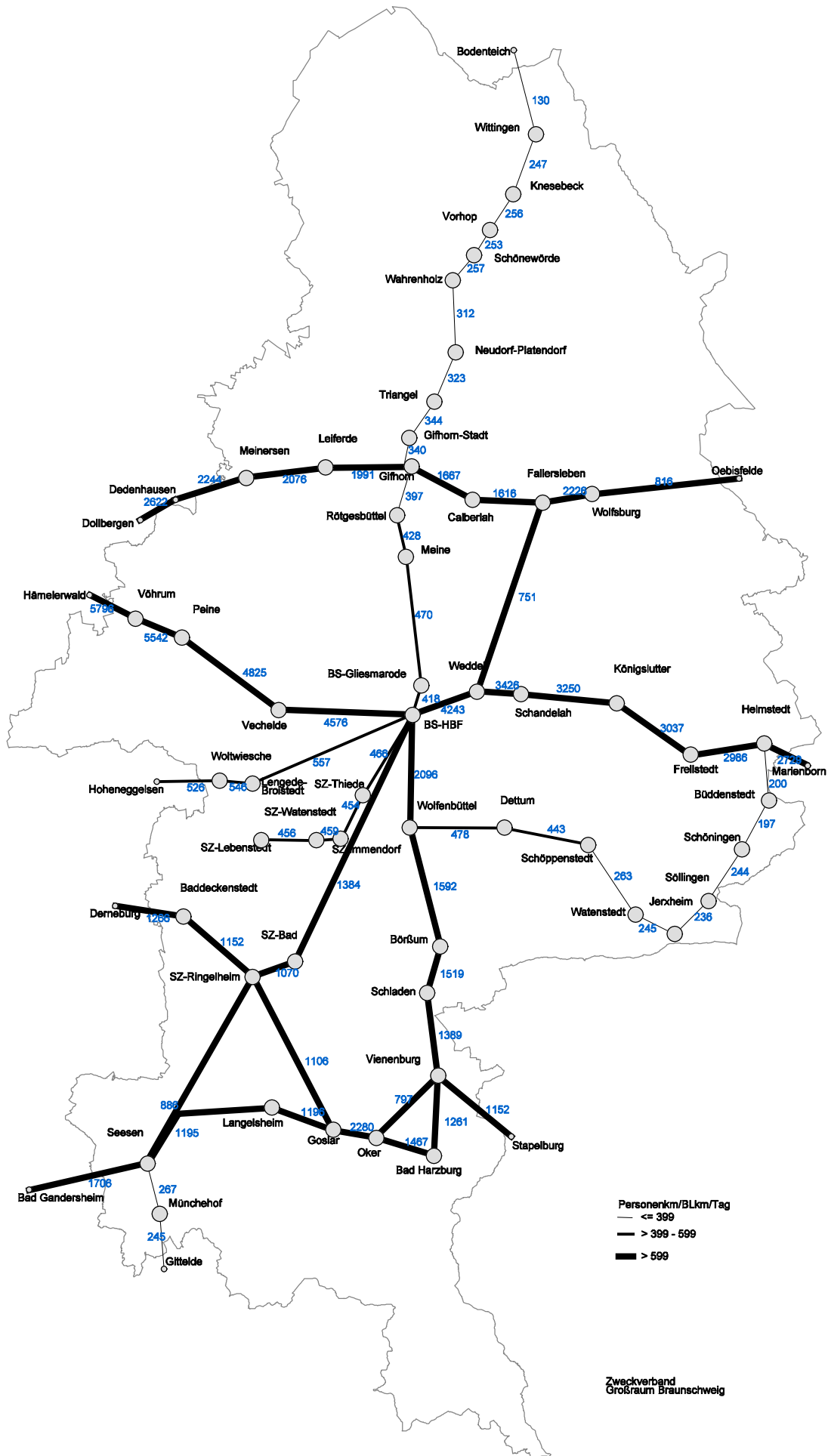
Über die Inanspruchnahme des schienengebundenen Nahverkehrsangebotes im Großraum Braunschweig informieren die folgenden drei Karten. In der Karte B4.2.1.3/1 werden die täglichen Personenfahrten pro Streckenabschnitt im SPNV im Jahr 1999 dargestellt. Die Karte B4.2.1.3/2 macht die gleichen Aussagen für das Jahr 2001. Die Karte B4.2.1.3/3 stellt die prozentuale Veränderung der Personenfahrten pro Streckenabschnitt der vorgenannten Fahrpläne dar. Die dargestellten Zahlen ergeben sich aus Reisendenerhebungen der Deutschen Bahn AG, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden und dem Aufgabenträger für Zwecke der Verkehrsplanung zur Verfügung stehen.

Ein besonderer Hinweis ist an dieser Stelle zur KBS 312 notwendig, da hier zwischen Samstag Nachmittag und Montag Morgen kein Schienenverkehr stattfindet. Dies betrifft insbesondere den Streckenabschnitt zwischen Wolfenbüttel und Helmstedt. Die Fahrgastzahlen sind für Montag bis Freitag im Streckenabschnitt Wolfenbüttel – Schöppenstedt von durchschnittlich 625,9 um 3,8 Prozent auf 649,7 Pkm/BLkm/Tag angestiegen. Während die Fahrgastzahlen im Streckenabschnitt Schöppenstedt - Helmstedt von durchschnittlich 311,9 um 11,0 Prozent auf 277,6 Pkm/BLkm/Tag abgesunken sind.

Für die Auswahl des Jahres 1999 als Bezugsgrundlage waren ausschlaggebend:

- der Start des Verbundtarifs Region Braunschweig im November 1998,
- der Start der RegioBusse Anfang 1999,
- die geringen Besucherzahlen zur EXPO 2000,
- der Wegfall zahlreicher Sondertarife während der EXPO 2000.

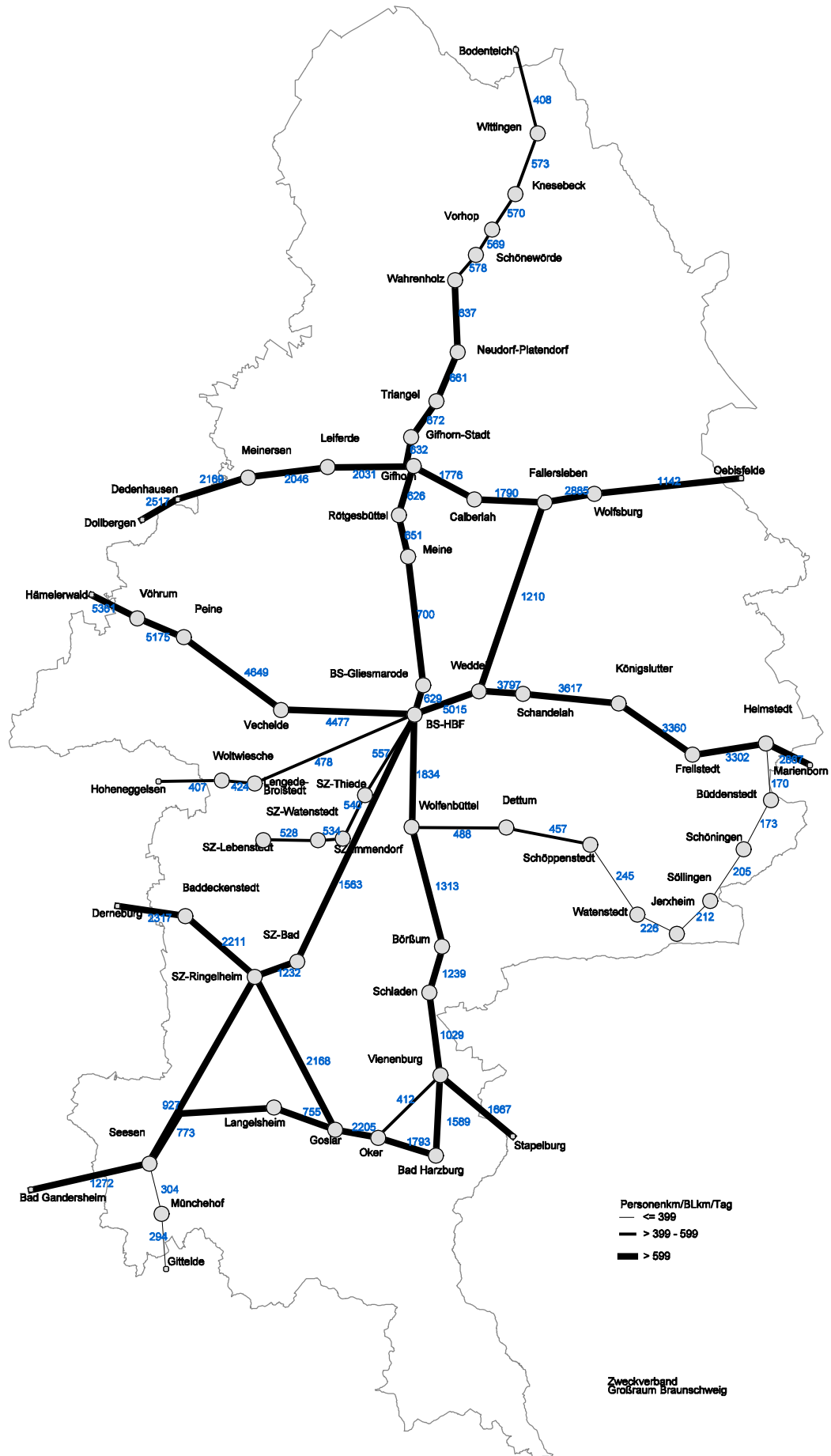
Karte B4.2.1.3/1 RES-Auswertung Fahrplan 1999\_1



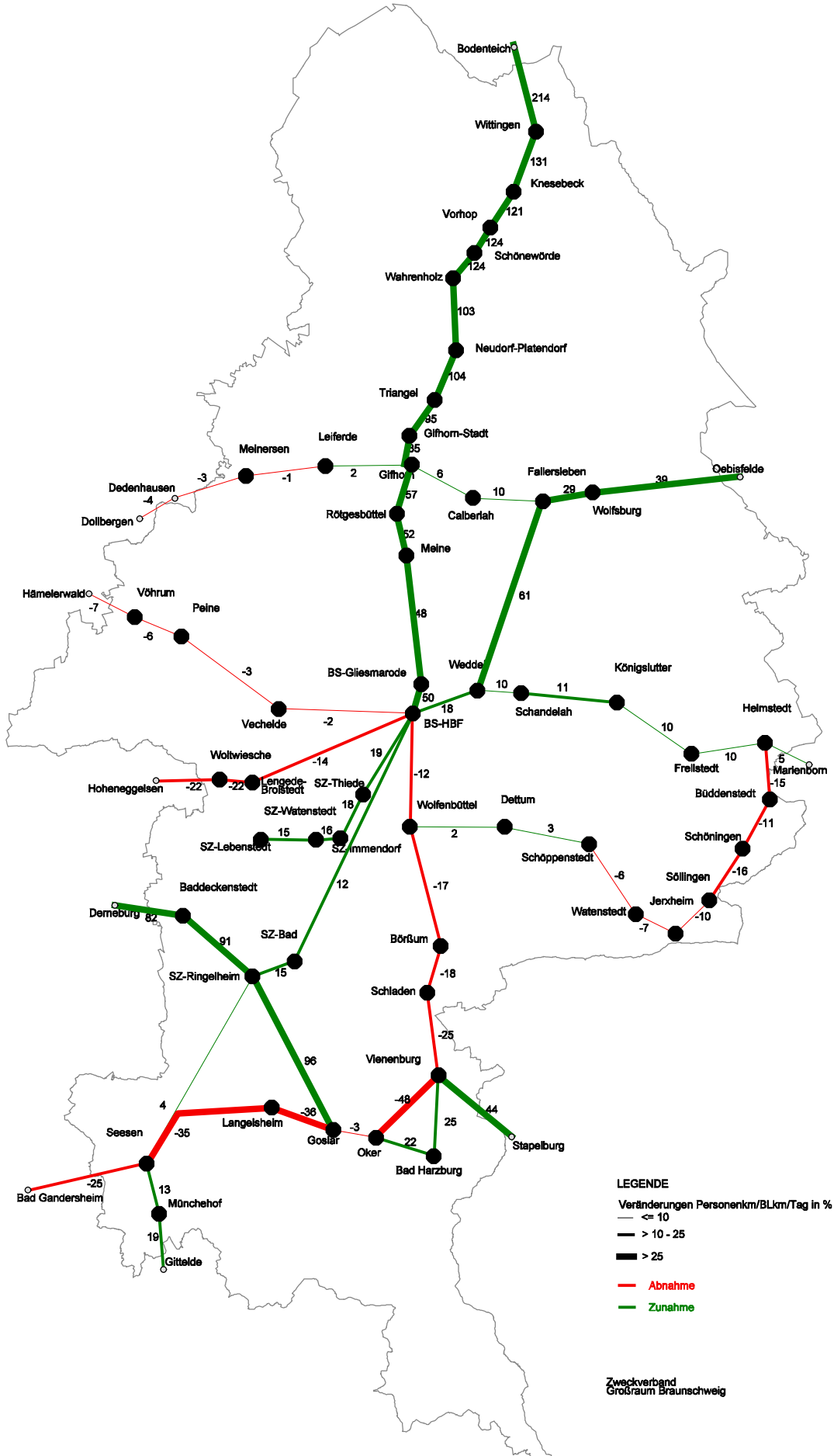
Personenkm/BLkm/Tag  
 — ≤ 399  
 — > 399 - 599  
 — > 599

Zweckverband  
 Großraum Braunschweig

Karte B4.2.1.3/2 RES-Auswertung Fahrplan 2001\_1



Karte B4.2.1.3/3 RES-Vergleich Fahrpläne 1999\_1 und 2001\_1





Aus diesen Werten können folgende grundsätzliche Aussagen zu Stand und Entwicklungstendenzen der Inanspruchnahme von SPNV-Leistungen im Großraum Braunschweig getroffen werden:

1. Verkehrsnachfrage ist zwischen Braunschweig, Peine und Hannover am stärksten

Die Verkehrsnachfrage im Großraum Braunschweig ist auf der Relation zwischen Braunschweig, Peine und Hannover mit täglich zwischen 4.400 und 5.800 Personenfahrten am stärksten ausgeprägt. Die Fertigstellung des sechsspürigen Ausbaus der Autobahn A2 hat zwar zu einer reduzierten Fahrgastnachfrage geführt, an der Vorrangstellung aber nichts geändert.

2. Sehr gute Nachfragewerte auch zwischen Braunschweig, Helmstedt und Magdeburg

Im östlichen Abschnitt der KBS 310 liegt die Verkehrsnachfrage zwischen 2.800 und 3.800 Personenfahrten täglich. Hier konnten zwar in der Vergangenheit ähnliche Entwicklungen wie im westlichen Teil der KBS 310 festgestellt werden, die aktuellen Vergleichswerte zeigen mittlerweile aber wieder einen deutlichen Zuwachs bei den Nachfragewerten an.

3. Gute Nachfragewerte sind bei vielen Strecken zu verzeichnen

Gute Nachfragewerte sind gleich auf mehreren Strecken festzustellen. Im Einzelnen betrifft dies die SPNV-Angebote zwischen

- Bad Harzburg, Goslar, Hildesheim und Hannover
- Wolfsburg, Gifhorn und Hannover
- Braunschweig, Wolfenbüttel, Vienenburg und Bad Harzburg
- Braunschweig und Salzgitter-Ringelheim
- Vienenburg und Halberstadt.

Hier sind täglich zwischen 1.000 und teilweise deutlich über 2.000 Personenfahrten festzustellen.

4. Hohe Fahrgaststeigerungen sind keine Seltenheit.

Die deutlichsten Fahrgaststeigerungen sind auf der KBS 115 zwischen Braunschweig, Gifhorn und Uelzen festzustellen. Diese haben ihre Ursache vor allem in dem seit dem 05.11.2000 bestehenden Fahrplan. Die weitgehende Übertragung des zuvor nur am Wochenende bestehenden zweistündlichen Taktverkehrs auf die gesamte Woche ging einher mit einer Verbesserung der Anschlüsse an den Bahnhöfen Braunschweig, Gifhorn und Uelzen.

Deutliche Fahrgaststeigerungen sind auch zwischen Goslar und Hildesheim sowie zwischen Braunschweig und Wolfsburg aufgrund des Einsatzes neuer Fahrzeuge bzw. einer stark reduzierten Fahrtzeit aufgrund der Fertigstellung der „Weddeler Schleife“ festzustellen.

#### **B4.2.1.4 Fahrzeuge**

Das bestehende Verkehrsangebot im SPNV wird im Verbandsgebiet mit den in der Tabelle B4.2.1.4 dargestellten Fahrzeugen erbracht. Hierbei ist insbesondere zwischen Triebfahrzeugen und lokbespannten Zügen zu unterscheiden. Die Triebfahrzeuge werden im Wesentlichen auf nicht elektrifizierten Nebenbahnen eingesetzt. Lokbespannte Züge kommen vorrangig auf Hauptbahnen zum Einsatz.



KBS	Streckenverlauf	Fahrten			Triebwagen			Lokomotiven			Reisezugwagen														
		Mo-Fr	Sa	So	Verstärker	VT 612	VT 614	VT 628	VT 634	Lok 110	Lok 111	Lok 143	Lok 218	ABn	Bn(rz)	BDrzf / Bndf	ABy(u)	By(u)	Bydzt	DABuzt	DBuz	DABz	DBz / DBpz		
KBS 353	Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen) (Kreiensen) - Seesen - Goslar - Bad Harzburg	17	16	16			1	2	2																
		19	17	17																					
KBS 354	Braunschweig - Salzgitter-Lebenstedt Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	12	10	9				1																	
		12	10	9																					
<b>Summe</b>						10	5	16	6	12	5	5	12	25	59	15	3	3	3	5	10	10			15

**Erläuterungen:**

- VT Verbrennungsmotor-Triebwagen
- A Sitzwagen 1. Klasse
- AB Sitzwagen 1. und 2. Klasse
- B Sitzwagen 2. Klasse
- BD Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil
- DAB Doppelstockwagen 1. und 2. Klasse
- DB Doppelstockwagen 2. Klasse
- b Spezialeinrichtung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in Rollstühlen (einschließlich behindertengerechten WC)
- d Wagen mit Einrichtung für Fahrradbeförderung oder Mehrzweckraum
- f Wagen mit Führerstand für Wendezugbetrieb
- n Nahverkehrswagen mit einer Länge von mehr als 24,5 m, Großraum mit Mittelgang in der 2. Klasse, geeignet für Wendezugbetrieb
- p klimatisierte Nahverkehrswagen mit Großraum und Mittelgang
- r in Verbindung mit n: Wagen mit Hochleistungsbremse
- u Reisezugwagen für den Wendezugbetrieb
- y Nahverkehrswagen mit einer Länge von mehr als 24,5 m Großraum mit Mittelgang
- Z Reisezugwagen mit zentraler elektrischer Energieversorgung

Der Fahrzeugeinsatz kann im Einzelfall hiervon abweichen. Gründe sind hierfür beispielsweise eine Anpassung an die Fahrgastnachfrage oder ein Ausfall von Fahrzeugen oder Zügen. Bezogen auf die einzelnen Kursbuchstrecken lassen sich zum Fahrzeugeinsatz die folgenden Aussagen skizzieren.

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

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 614
- VT 628
- VT 634

Es ergeben sich von Montag bis Freitag jeweils sechs, an Samstagen und an Sonntagen drei Fahrzeugumläufe. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 122 und 228 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

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

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit der folgenden Fahrzeugkonfiguration umgesetzt:

- 110, ABn, 2x Bn, Bnrdf

Es ergeben sich von Montag bis Freitag jeweils sechs, an Samstagen und an Sonntagen drei Fahrzeugumläufe. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt bei 347 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfiguration entspricht nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

#### **KBS 300 II Braunschweig - Wolfsburg (- Stendal)**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit der folgenden Fahrzeugkonfiguration umgesetzt:

- VT 634
- 218, ABy, By, Bybdf

Es ergeben sich von Montag bis Samstag jeweils vier und an Sonntagen drei Fahrzeugumläufe. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegen zwischen 216 und 228 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfiguration entspricht nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

#### **KBS 310 Braunschweig – Peine – (Hannover)**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- 110, 2x ABn, 4x Bn (tw. Einsatz von nichtmodernisierten Wagen)
- 111, 2x DABz, 3x DBz

Es ergeben sich von Montag bis Freitag jeweils zehn, an Samstagen und an Sonntagen sieben Fahrzeugumläufe, da die Züge ab Hannover weiter nach Bielefeld oder Rheine verkehren. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 536 und 663 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen teilweise den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

### **KBS 310 Braunschweig – Helmstedt – (Magdeburg)**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit der folgenden Fahrzeugkonfiguration umgesetzt:

- VT 628
- 110, ABn, 3x Bn, Bndf (nur Verstärkerzüge)
- 143, 2x DBuz, DABbuzf

Es ergeben sich von Montag bis Freitag jeweils acht, an Samstagen und an Sonntagen fünf Fahrzeugumläufe, da jeder zweite Zug ab Magdeburg nach Dessau verkehrt. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 122 und 337 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfiguration entspricht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

### **KBS 312 Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim – Helmstedt**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 628
- VT 634

Es ergeben sich von Montag bis Freitag jeweils vier und an Samstagen drei Fahrzeugumläufe. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 122 und 228 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

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

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit der folgenden Fahrzeugkonfiguration umgesetzt:

- 218, ABn, 3x Bn, Bndf

Es ergeben sich von Montag bis Freitag jeweils vier, an Samstagen und an Sonntagen zwei Fahrzeugumläufe, da die Züge ab Hildesheim zweistündlich weiter nach Hannover fahren. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt bei 444 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfiguration entspricht nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

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

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 612 (z. T. Mehrfachtraktion, InterRegioExpress)
- 218, ABn, 3x Bn, Bndf (RegionalBahn)

Es ergeben sich täglich jeweils vier Fahrzeugumläufe bei den Regionalbahnen, sowie täglich vier Umläufe bei den InterRegioExpress-Zügen, da diese ab Bad Harzburg über Vienenburg – Halberstadt nach Halle (Saale) verkehren. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 134 (VT612 Einfachtraktion) und 444 Sitzplätzen (RegionalBahn). Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

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

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 612 (z. T. Mehrfachtraktion, InterRegioExpress)
- VT 628 (RegionalBahn)

Die Fahrzeugumläufe für den InterRegioExpress wurden bereits unter der KBS 320 berücksichtigt.

Es ergibt sich täglich ein Fahrzeugumlauf für die RegionalBahn. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt bei 122 Sitzplätzen (RegionalBahn). Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

### **KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Kreiensen)**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 628
- VT 634

Es ergeben sich täglich jeweils vier Fahrzeugumläufe. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 122 und 228 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

### **KBS 353 Braunschweig – Goslar / Bad Harzburg**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 614
- VT 628
- VT 634

Es ergeben sich täglich jeweils vier Fahrzeugumläufe. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 122 und 228 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

### **KBS 353 Bad Harzburg – Goslar – Kreiensen - Göttingen**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 614
- VT 628
- VT 634

Es ergeben täglich fünf Fahrzeugumläufe. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 122 und 228 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

**KBS 354      Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit der folgenden Fahrzeugkonfiguration umgesetzt:

- VT 628

Es ergibt sich täglich ein Fahrzeugumlauf. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt bei 122 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfiguration entspricht nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

**KBS 358      Seesen (- Herzberg)**

Das bestehende Verkehrsangebot wird mit den folgenden Fahrzeugkonfigurationen umgesetzt:

- VT 628
- VT 634

Die Fahrzeugumläufe wurden bereits auf der KBS 352 berücksichtigt. Das Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Fahrzeugkonfigurationen liegt zwischen 122 und 228 Sitzplätzen. Die Fahrzeugkonfigurationen entsprechen nicht den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

## B4.2.2 Bus- und Stadtbahnangebot

Tabelle B4.2.2 Für die Bestandsaufnahme zugrundeliegende Fahrpläne

Verkehrsunternehmen	veröffentlicht im	gültig
Börde-Bus	Fahrplanbuch Bördekreis	ab 09. August 2001
Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG)	Fahrplanflyer BSVAG	ab 6. August 2001
BT Berlin Transport GmbH	Aushangfahrplan	ab 24. August 2001
Hahne Reisen KG	Fahrplanbuch Verkehrsgemeinschaft Harz, Landkreis Goslar	ab 10. Juni 2001
Halberstädter Bus - Betrieb GmbH (HBB)	Fahrplanbuch Verkehrsgemeinschaft Harz, Landkreis Goslar	ab 10. Juni 2001
Kraftverkehr Celle und Land GmbH (KVC)	Aushangfahrplan	ab 10. Juni 2001
Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG)	Fahrplanbuch KVG Braunschweig Bereich Helmstedt	ab 10. Juni 2001
Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG)	Fahrplanbuch KVG Braunschweig Bereich Wolfenbüttel	ab 10. Juni 2001
Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG)	Fahrplanbuch KVG Braunschweig Bereich Salzgitter	ab 10. Juni 2001
Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG)	Fahrplanbuch Verkehrsgemeinschaft Harz, Landkreis Goslar	ab 10. Juni 2001
Mundstock Reisen GmbH	Gemeinschaftsfahrplan VG Peine	ab 9. August 2001
Ohre Bus	Fahrplanbuch Ohrekreis	ab 9. August 2001
Pülm	Fahrplanbuch Verkehrsgemeinschaft Harz, Landkreis Goslar	ab 10. Juni 2001
Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB)	Fahrplanbuch Verkehrsgemeinschaft Harz, Landkreis Goslar	ab 10. Juni 2001
Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB)	Fahrplanflyer RBB	ab 10. Juni 2001
Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB)	Fahrplanbuch Verkehrsgemeinschaft Harz, Landkreis Goslar	ab 10. Juni 2001
Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB)	Fahrplanflyer RBB	ab 9. August 2001
RegioBus Hannover	Gemeinschaftsfahrplan VG Peine	ab 9. August 2001
Reisebüro Schmidt	Fahrplanflyer Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel	ab 9. August 2001
Rizor Omnibus Verkehr	Fahrplanflyer Rizor	ab 9. August 2001
Regionalverkehr Hildesheim (RVHi)	Gemeinschaftsfahrplan VG Peine	ab 28. Juni 2001
Stadtwerke Goslar		
Üstra	Fahrplanbuch Großraum Verkehr Hannover	ab 14.10.2001
Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH	Fahrplanbuch WVG	ab 10. Juni 2001
Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH	Fahrplanflyer Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel	ab 10. Juni 2001
Verkehrsgemeinschaft Peine (VG Peine)	Gemeinschaftsfahrplan VG Peine	ab 9. August 2001
Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gifhorn (VLG)	Fahrplanbuch VLG	ab 12. August 2001
Wolfsburger Verkehrsgesellschaft (WVG)	Fahrplanbuch WVG	ab 10. Juni 2001
Wernigeröder Verkehrsbetrieb (WVB)	Fahrplanbuch WVG	ab 10. Juni 2001



Das Erscheinungsbild des Verkehrsangebots in der Region Braunschweig wurde zum 10.06.2001 vereinheitlicht. Alle 278 Buslinien haben eine neue dreistellige Nummer erhalten. Um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern, wurde nach der Vereinheitlichung der Tarife und der Umsetzung der regionalen Verbindungen mit dem Liniennummernsystem ein weiterer Schritt in Richtung Verbesserung der Kundenorientierung und –information vollzogen.

Das Liniennummernsystem orientiert sich an den Tarifzonen. Jede Gebietskörperschaft hat einen eigenen Nummernkreis. Zum Beispiel lauten die Tarifzonen im Landkreis Helmstedt 30, 31, 32,...38 oder im Landkreis Peine 50, 51, 52.... Für die Liniennummerierung wurde dieses Erkennungsmerkmal übernommen. Die Buslinien erhalten je nach Gebiet eine Leitziffer, für den Bereich Helmstedt ist es die Zahl 3 oder für Peine die Zahl 5. Nach diesem Schema wurden alle Buslinien neu durchnummeriert. Jede Linie hat so eine eindeutige, einmalige Nummer erhalten.

Zusätzlich wird eine Differenzierung der Verkehrsangebote über einheitliche Produktbezeichnungen vorgenommen. Die einzelnen Produkte sind: RegioStadtBahn, RegioBus, Tram, Bus, ALT- und AST-Angebote. Der Produktname RegioStadtBahn ist derzeit noch ein Platzhalter für zukünftige Angebote. Die 35 RegioBus-Linien sind bei der Neunummerierung besonders herausgehoben, da die Endziffer der dreistelligen Nummer immer eine 0 ist. Auch die unterschiedlichen Angebote von alternativen ÖPNV-Angeboten, wie Anruf-Sammeltaxen und Anruflinientaxen wurden vereinheitlicht.

Die über 5.000 Haltestellen wurden umgerüstet. Jede Haltestelle weist folgende einheitliche Fahrgastinformationen: Haltestellenamen, Produktlogo, Liniennummer, Zielort oder Linienverlauf sowie die Tarifzonenummer. Die Fahrzeuge haben Matrixanlagen erhalten. Bis auf ein Unternehmen haben alle Verkehrsbetriebe die Vereinheitlichung der Fahrgastinformation umgesetzt.

Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat die Umsetzung der Liniennummerierung in der Region aus den für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln gefördert.

Das Bus- und Stadtbahnangebot wird in den folgenden Tabellen beschrieben. Das Busangebot ist in dem Bereich der RegioBusse und den Linien des lokalen Netzes gegliedert.

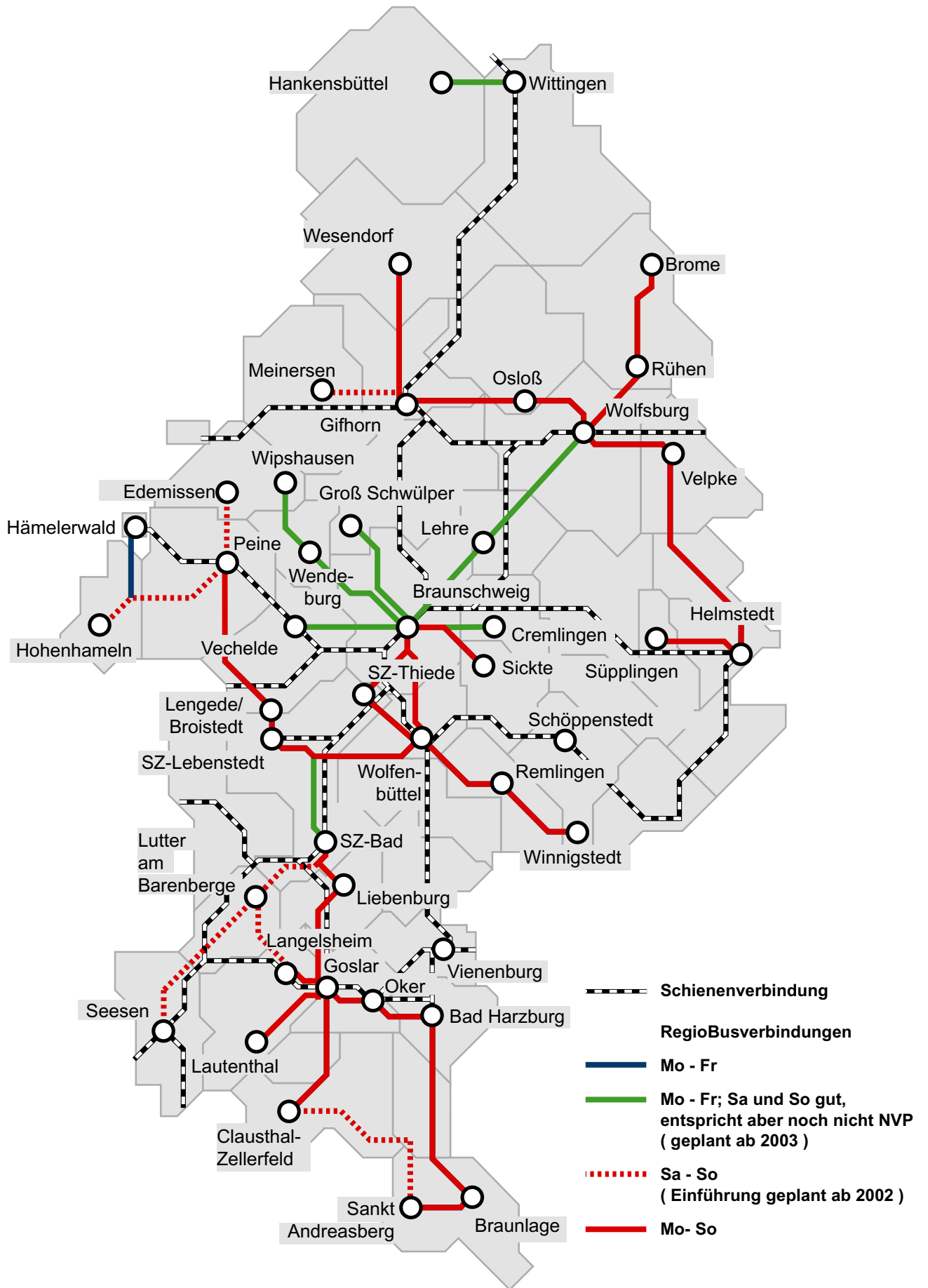
Im Nahverkehrsplan 1998 wurde den Busverbindungen des regionalen Netzes die Bezeichnung „Regionaldirektbus“ gegeben. Da es sich um einen Planungsbegriff handelte, nicht aber um eine Produktbezeichnung, kam es zu Missverständnissen, weil die Bezeichnung Direktbus Erwartungen hinsichtlich der Fahrzeit und des Linienweges weckte, die bei der praktischen Umsetzung z. T. nicht erfüllt wurden. Direktbus bedeutete vor allem ein verlässliches Angebot, in fast allen Fällen im Takt, und einen möglichst direkten Linienweg. Wenn ein direkter Linienweg aber zu unverträglichem Mehraufwand für Zubringerlinien führte, die Fahrgäste aus bisher bedienten Orten zum Direktbus bringen sollen, fiel im Einzelfall die Entscheidung, mit regionalen Linien auch Orte abseits des direkten Linienweges zu bedienen, um den Mehraufwand durch den Einsatz zusätzlicher Busse in vertretbaren Grenzen zu halten.

Aus diesem Grund wurden im Zuge der Linienneunummerierung im Jahr 2001 auch Produktbezeichnungen eingeführt, die eine sichere Unterscheidung zwischen RegioBus-Linien (Bezeichnung: R) und sonstigen Buslinien (Bezeichnung: Bus) ermöglichen. Die Bezeichnung RegioBus ersetzt die bisherigen Regionaldirektbusse, ohne dass sich am Bedienungskonzept mit vertakteter, in der HVZ meist stündlicher Bedienung und mit klar definierten Bedienungszeiträumen etwas geändert hat.

Im diesem Nahverkehrsplan wird statt Regionaldirektbus im Folgenden nur noch die Bezeichnung RegioBus verwendet.

B4.2.2.1 RegioBusse

Karte B4.2.2.1 RegioBusse



**Tabelle B4.2.2.1/1 Grobdarstellung des Linienverlaufs der RegioBus-Linien**

Unternehmen	Liniennr.	Linienverlauf
BSVAG	420	Braunschweig Rathaus - Hauptbahnhof - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG	450	Sierße - Bettmar - Vechede - Vechede - Wedtlenstedt - Denstorf - Klein Gleidingen - Braunschweig Lehdorf - Europaplatz
BSVAG	480	Groß Schwülper - Klein Schwülper - Rothemühle - Braunschweig Watenbüttel - Europaplatz
KVG	380	Heimstedt Bahnhof - Mariental - Mariental-Horst - Grasleben - Heidwinkel - Querenhorst - Groß Sisbeck - Groß Twülpstedt - Klein Twülpstedt - Rickensdorf - Papenrode - Mackendorf - Bahndorf - Meinke - Wahnstedt - Velpke - Graifhorst - Dannorf - Wolfsburg
KVG	390	Heimstedt Bahnhof - Süplingen - (Freilistadt - Råbke - Leim - Sunstedt - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB)
KVG	610	Salzgitter Lehenstedt - Gebhardshagen - Bad
KVG	620	(Salzgitter Lehenstedt - Engelnstedt - Bleckenstedt - Sauringen - Üfingen - Beddingen) - Steterburg - Thiede - Braunschweig Rünigen - Hauptbahnhof
KVG	630	Salzgitter Lehenstedt ZOB - Hallendorf - Watenstedt - Immendorf - Leinde - Adersheim - Wolfenbüttel Kommarkt
KVG	640	Salzgitter Lehenstedt - Broistedt - Lengede
KVG	710	Wolfenbüttel Bahnhof - Linden - Wendessen - Groß Denke - Wittmar - Remlingen - Semmenstedt - Timmern - Hedeper - Weizleben - Roklum - Mattierzoll - Winnigstedt
KVG	790	Wolfenbüttel Okertalsiedlung - Kommarkt - Groß Stöckheim - Salzgitter Thiede - Steterburg
KVG	850	St. Andreasberg - Braunlage
Mundstock	560	Braunschweig Europaplatz - Volkenrode - Wendeburg - Harvesse - Wipshausen
RBB	650	Salzgitter Bad - Haverlah - Ringelheim - Alt Wallmoden - Neuwallmoden - Bodenstein - Lutter - Nauen - Hahausen - Neukrug - Seesen
RBB	730	Schöppenstedt - Sambleben - Kneitlingen - Ampleben - Eilum - Volzum - Hachum - Güzum - Erkerode - Lucklum - Veltheim - Neuerkerode - Apelnstedt - Sichte - Hötzum - Braunschweig
RBB	830	Goslar - Bockswiese - HahnenKlee - Clausthal-Zellerfeld - (Bad Grund)
RBB	831	Goslar - Asfeld - Langelsheim - Lautenthal - Wildemann - Clausthal-Zellerfeld - Altenau
RBB	832	Goslar - Asfeld - Langelsheim - Wolfshagen im Harz - Lautenthal - Bockswiese - HahnenKlee
RBB	834	Goslar - Asfeld - Langelsheim - Lutter - Neuwallmoden - Bodenstein - Neuwallmoden
RBB	840	Clausthal-Zellerfeld - Altenau - St. Andreasberg
RBB	860	Goslar - Jerstedt / Hahndorf - Dörmten - Heissum - Othfresen - Heimerode - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Klein Mahner - Groß Mahner - Salzgitter Bad Bahnhof
RBB/KVG	810	Goslar - Oker - Harlingerode / Göttingerode - Bündheim - Bad Harzburg
RBB/KVG	820	Bad Harzburg - Gabbro-Steinbruch - Radau-Wasserfall - Marienteich-Baude - Torfhaus - Braunlage
VGP	500	Edemissen - Oedesse - Oelheim - Wendesse - Stederdorf - Peine
VGP	530	Peine - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Handorf - Groß Büten - Ölsburg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Groß Lafferde - Klein Lafferde - Lengede - Woltwiesche - Barbecke - Broistedt
VLG	100	Gifhorn - Gamsen - Kästorf - Wagenhoff - Wesendorf
VLG	120	Hankensbüttel - Alt Isehagen - Glüsing - Wittingen
VLG	140	(Uetze) - Böckelse - Hünenberg - Pässe - Höfen - Warmse - Hardesse - Ahnsen - Ohof - Seershausen - Meinersen - Dalldorf - Leiferde (GF) - Brenneckenbrück - Gifhorn
VLG	160	Wolfsburg Bahnhof - Teichbreite - Vorsfelde - Wendschott - Brechtorf - Rühren - Parsau - Ahnebeck - Croya - Tütau - Voitze - Brome
VLG	170	Wolfsburg Bahnhof - Kästorf - Warmenau - Weyhausen - Osloß - Dammnbüttel - Neuhaus - Gifhorn
WVG	230	Wolfsburg - Flechtorf - Lehre - Wendhausen - Braunschweig Rathaus

**Tabelle B4.2.2.1/2 Betriebszeiten der RegioBus-Linien**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Anfangs- und Endzeiten												Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag						
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende					
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof	420	05:53	20:18	05:53	20:18	09:13	17:18	n	n					
BSVAG	Sierße - Vechede - Braunschweig Europaplatz	450	04:59	02:03	04:59	02:03	06:29	02:03	10:59	21:27					
BSVAG	Groß Schwülper - Braunschweig Europaplatz	480	05:36	22:38	05:36	22:38	05:58	22:07	11:58	22:07					
KVG	Helmstedt Bahnhof - Wolfsburg Bahnhof	380	04:35	00:04	04:35	00:04	04:35	23:04	08:50	21:04					
KVG	Helmstedt Bahnhof - Königslutter ZOB	390	06:02	23:36	06:02	23:36	06:45	00:06	10:55	00:06					
KVG	Salzgitter Leberstedt - Salzgitter Bad	610	05:28	22:29	05:28	22:29	07:31	14:29	n	n					
KVG	Salzgitter Leberstedt - Braunschweig Hauptbahnhof	620	05:00	23:20	05:00	23:20	06:30	23:45	08:40	20:45					
KVG	Salzgitter Leberstedt ZOB - Wolfenbüttel Kornmarkt	630	05:10	22:30	05:10	22:30	06:30	23:10	08:40	20:10					
KVG	Salzgitter Leberstedt - Lengede	640	05:00	22:56	05:00	22:56	06:00	21:56	09:00	19:56					
KVG	Wolfenbüttel Bahnhof - Winnigstedt	710	04:34	23:27	04:34	23:27	05:34	22:27	08:41	20:20					
KVG	Wolfenbüttel Okertalsiedlung - Salzgitter Steterburg	790	05:05	23:20	05:05	23:20	05:35	23:20	08:30	23:20					
KVG	St. Andreasberg - Braunlage	850	06:10	22:53	06:10	22:53	07:00	19:53	09:00	19:52					
Mundstock	Braunschweig Europaplatz - Wipshausen	560	05:36	23:21	05:36	23:21	05:40	21:02	09:24	21:01					
RBB	Salzgitter Bad - Seesen	650	05:22	21:32	05:22	21:32	06:33	14:33	n	n					
RBB	Sicke - Braunschweig	730	05:10	23:08	05:30	23:08	06:40	23:08	08:30	20:38					
RBB	Goslar - Clausthal-Zellerfeld	830	05:26	23:10	05:26	23:10	05:26	21:59	08:10	21:55					
RBB	Goslar - Altenau	832	04:47	23:59	04:47	23:59	04:47	23:59	06:36	00:03					
RBB	Goslar - Hahnenklee	832	05:46	22:11	05:46	22:11	05:49	22:00	09:10	21:36					
RBB	Goslar - Neuwallmoden	834	05:12	20:42	05:12	20:42	07:35	14:55	n	n					
RBB	Clausthal-Zellerfeld - St. Andreasberg	840	06:03	21:28	06:03	21:28	07:23	17:28	09:23	18:33					
RBB	Goslar - Salzgitter Bad Bahnhof	860	05:35	23:22	05:35	23:22	06:35	23:22	08:42	20:22					
RBB/KVG	Goslar - Bad Harzburg	810	05:05	23:41	05:05	23:41	05:05	23:41	05:20	23:41					
RBB/KVG	Bad Harzburg - Braunlage	820	05:40	23:38	05:40	23:38	05:20	22:38	07:20	21:53					
VGP	Edemissen - Peine	500	05:25	21:58	05:25	21:58	n	n	n	n					
VGP	Peine - Broistedt	530	04:33	22:29	04:33	22:29	06:26	22:18	08:40	20:18					
VLG	Gifhorn - Wesendorf	100	04:50	23:57	04:50	23:57	06:50	22:14	08:43	20:08					
VLG	Hankensbüttel - Wittlingen	120	05:50	21:15	06:15	21:15	09:15	18:37	09:15	18:37					
VLG	(Letzte) - Böckelse - Gifhorn	140	06:00	21:52	06:00	21:52	06:50	14:10	n	n					
VLG	Wolfsburg Bahnhof - Brome	160	05:34	22:39	05:34	22:39	06:34	23:35	08:49	20:35					
VLG	Wolfsburg Bahnhof - Gifhorn	170	05:37	22:10	05:37	22:10	05:37	23:39	08:50	20:39					
WVG	Wolfsburg - Braunschweig Rathaus	230	04:56	00:53	04:56	00:53	05:44	00:11	09:48	23:39					

Legende:

- n kein Betrieb
- (F) an Ferientagen

Tabelle B4.2.2.1/3 Fahrtenanzahl auf den RegioBus-Linien

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Fahrtenanzahl												Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag						
			hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück					
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof	420	42	41	42	41	22	22	0	0	0	0			
BSVAG	Sierfe - Vechelde - Braunschweig Europaplatz	450	34	34	34	34	12	13	7	7	7	7			
BSVAG	Groß Schwülper - Braunschweig Europaplatz	480	18	18	18	18	11	11	7	7	7	7			
KVG	Helmstedt Bahnhof - Wolfsburg Bahnhof	380	23	23	20	20	14	15	6	6	6	6			
KVG	Helmstedt Bahnhof - Königslutter ZOB	390	30	27	19	20	8	8	3	3	3	3			
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter Bad	610	17	18	17	18	7	7	0	0	0	0			
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof	620	20	24	17	18	14	14	6	6	6	6			
KVG	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Wolfenbüttel Kommarkt	630	25	25	24	23	14	14	6	6	6	6			
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Lengede	640	18	18	18	18	14	14	6	6	6	6			
KVG	Wolfenbüttel Bahnhof - Winnigstedt	710	24	24	18	19	14	14	6	6	6	6			
KVG	Wolfenbüttel Okertalsiedlung - Salzgitter Steierburg	790	32	31	32	31	26	26	15	15	15	15			
KVG	St. Andreasberg - Braunlage	850	13	14	12	14	9	8	6	6	6	6			
Mundstock	Braunschweig Europaplatz - Wipshausen	560	20	19	17	17	16	14	6	6	6	6			
RBB	Salzgitter Bad - Seesen	650	14	14	14	13	6	6	0	0	0	0			
RBB	Sickte - Braunschweig	730	21	22	19	18	14	15	6	6	6	6			
RBB	Goslar - Clausthal-Zellerfeld	830	33	38	33	34	21	19	10	11	11	11			
RBB	Goslar - Altenau	831	24	26	19	22	14	12	11	8	8	8			
RBB	Goslar - Hahnenklee	832	19	19	15	14	12	12	6	5	5	5			
RBB	Goslar - Neuwallmoden	834	15	15	10	11	3	2	0	0	0	0			
RBB	Clausthal-Zellerfeld - St. Andreasberg	840	16	16	14	14	4	5	7	5	5	5			
RBB	Goslar - Salzgitter Bad Bahnhof	860	28	26	15	18	13	14	6	6	6	6			
RBB/KVG	Goslar - Bad Harzburg	810	31	35	30	34	23	24	17	17	17	17			
RBB/KVG	Bad Harzburg - Braunlage	820	18	19	18	19	14	14	11	11	11	11			
VGP	Edemissen - Peine	500	16	17	16	17	0	0	0	0	0	0			
VGP	Peine - Broistedt	530	18	30	18	17	12	13	6	6	6	6			
VLG	Gifhorn - Wesendorf	100	9	10	17	17	12	12	6	6	6	6			
VLG	Hankensbüttel - Wittingen	120	17	19	9	10	5	5	5	5	5	5			
VLG	(Uetze) - Böckelse - Gifhorn	140	20	19	19	19	3	3	0	0	0	0			
VLG	Wolfsburg Bahnhof - Brome	160	16	16	16	12	12	12	6	6	6	6			
VLG	Wolfsburg Bahnhof - Gifhorn	170	16	16	16	16	13	13	6	6	6	6			
WVG	Wolfsburg - Braunschweig Rathaus	230	30	31	29	30	13	13	7	7	7	7			

Legende:  
n kein Betrieb  
(F) an Ferientagen

**Tabelle B4.2.2.1/4 Genehmigungslaufzeiten der RegioBus-Linien**

Unternehmen	Linien-nr	Gen-Nr	Gebiet	gültig ab	Laufzeit	Verlauf
BSVAG	420	37	BS/WF	31.12.2003	31.12.2011	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG	450	93	BS/PE	30.06.1999	30.06.2003	Sierße - Vechelde - Braunschweig Europaplatz
BSVAG	480	53	BS/GF	01.10.1999	06.08.2004	Groß Schwülper - Braunschweig Europaplatz
KVG	380	100	HE/WOB	15.01.1999	31.12.2004	Helmstedt Bahnhof - Wolfsburg Bahnhof
KVG	390	11	HE	22.12.1997	31.08.2004	Helmstedt Bahnhof - Königslutter ZOB
KVG	610	29	SZ	26.05.2000	31.03.2005	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter Bad
KVG	620	81	SZ/BS	31.01.2003	31.01.2011	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG	630	8	SZ/WF	15.01.1999	30.09.2004	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Wolfenbüttel Kommarkt
KVG	640	156	SZ/PE	15.01.1999	30.06.2003	Salzgitter Lebenstedt - Lengede
KVG	710	114	WF	15.01.1999	30.09.2004	Wolfenbüttel Bahnhof - Winnigstedt
KVG	790	13	WF	15.01.1999	04.08.2004	Salzgitter Thiede - Steterburg - Wolfenbüttel - Groß Stöckheim
KVG	790	153	WF	15.01.1999	31.05.2005	Wolfenbüttel Linden - Okertalsiedlung - Wolfenbüttel Groß Stöckheim
KVG	810	47	GS	15.01.1999	31.12.2004	Goslar - Bad Harzburg
KVG	820	68	GS	08.02.1999	30.04.2006	Bad Harzburg - Braunlage
KVG	850	27	GS	15.01.1999	31.12.2004	St. Andreasberg - Braunlage
Mundstock	560	3	PE/BS	14.10.1998	31.10.2006	Braunschweig Europaplatz - Wipshausen
RBB	650	414	SZ/GS	29.01.1999	31.07.2003	Salzgitter Bad - Seesen
RBB	730	436	BS/WF/HE	01.03.1999	30.09.2003	Sicke - Braunschweig
RBB	810	407	GS	29.01.1999	31.12.2003	Goslar - Bad Harzburg
RBB	820	615	GS	29.01.1999	31.05.2003	Bad Harzburg - Braunlage
RBB	830	643a	GS	29.01.1999	31.12.2004	Goslar - Clausthal-Zellerfeld
RBB	831	404	GS	29.01.1999	31.12.2003	Goslar - Altenau
RBB	832	606	GS	29.01.1999	31.01.2004	Goslar - Hahnenklee
RBB	834	408	GS	02.01.1999	31.08.2005	Goslar - Neuwallmoden
RBB	840	626	GS	29.01.1999	30.06.2003	Clausthal-Zellerfeld - St. Andreasberg
RBB	860	613	GS	29.01.1999	30.06.2003	Goslar - Salzgitter Bad Bahnhof
VGP	500	11 Mun	PE	28.10.1998	30.06.2003	Edemissen - Peine
VGP	530	9 RBB	PE	28.06.1999	31.07.2003	Peine - Broistedt
VLG	100	18	GF	08.03.1999	02.06.2004	Gifhorn - Wesendorf
VLG	120		GF	08.03.1999	31.12.2004	Hankensbüttel - Wittingen
VLG	140	30	GF	08.03.1999	31.12.2004	(Uetze) - Böckelse - Gifhorn
VLG	160	4	GF/WOB	02.12.1998	06.12.2006	Wolfsburg Bahnhof - Brome
VLG	170	9	GF/WOB	02.12.1998	06.12.2006	Wolfsburg Bahnhof - Gifhorn
WVG	230	14	WOB/BS	29.10.1999	30.06.2003	Wolfsburg - Braunschweig Rathaus

### **RegioBus      Wolfsburg – Rühren und Rühren – Brome**

In dieser Relation wurde im Dezember 1998 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag eingeführt. Die VLG vertaktete das bis dahin unübersichtliche Angebot und verbesserte das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit eigenwirtschaftlich. Hinzu kamen gemeinwirtschaftliche Fahrten, die das Angebot am Abend zwischen 20:00 und 22:00 Uhr ergänzen und vom Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger finanziert werden.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:30 Uhr und ca. 15:50 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:50 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 19:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie Brome – Rühren – Wolfsburg wird umsteigefrei bedient; auch der Abschnitt Rühren – Brome, der im Nahverkehrsplan 1998 als sog. Ergänzungsverbindung vorgesehen war, wird wie die Hauptverbindung Wolfsburg – Rühren im Stundentakt betrieben. Die heutige Linie 160 führt von Brome über Voitze, Tülau, Croya, Ahneback, Parsau, Rühren und Brechtorf nach Wolfsburg, bedient dort die Stadtteile Wendschott und Vorsfelde und endet in Wolfsburg am Bahnhof. Die Linien 161 - 164 bieten Anschlüsse an die Linie 160 von und nach Wolfsburg.

Die Einführung der RegioBus-Verbindung ging einher mit einer Umstrukturierung des gesamten Angebotes der VLG in den Samtgemeinden Brome und Boldecker Land. Die bis dahin überwiegend auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtete Busbedienung erhielt durch die Orientierung an den Vorgaben des Nahverkehrsplans eine für die Kunden nachvollziehbare Struktur.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 3 Fahrten, an Sonnabenden um 8 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Auf dem Abschnitt Rühren – Wolfsburg ist die Nachfrage durch die Fahrgäste hoch. Eine Ausweitung des Angebotes erscheint sinnvoll.

### **RegioBus      Wolfsburg – Osloß**

Die Verbindung Osloß – Wolfsburg ist Teil der Linie 170 von Gifhorn nach Wolfsburg. Auf dem Abschnitt Osloß – Weyhausen – Wolfsburg wurde im Dezember 1998 an den Tagen von Montag bis Freitag die RegioBus-Bedienung eingeführt. Die VLG vertaktete das bis dahin unübersichtliche Angebot und verbesserte das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit eigenwirtschaftlich. Hinzu kamen gemeinwirtschaftliche Fahrten, die das Angebot am Abend zwischen 20:00 und 22:00 Uhr ergänzen und vom Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger finanziert werden.

Auch auf der Linie Wolfsburg – Weyhausen – Osloß wurde im Juni 2001 eine verbesserte Bedienung an den Wochenenden eingeführt. Samstags fahren die Busse zwischen 05:40 Uhr und ca. 14:40 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:50 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 19:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie 170 führt von Wolfsburg, Bahnhof über Kästorf, Warmenau, Weyhausen, Osloß, Dannenbüttel und Neuhaus nach Gifhorn und endet dort am Bahnhof Gifhorn Stadt.

Besonderheit der Linie 170 ist, dass die VLG eigenwirtschaftlich das Angebot von Montag bis Sonntag von Wolfsburg über Osloß hinaus bis Gifhorn weiterführt. Dadurch ist eine Verbindung in RegioBus-Qualität entstanden, die in dieser Relation im Nahverkehrsplan 1998 nicht vorgesehen war, von den Kunden aber angenommen wird. In Gifhorn bestehen Umsteigemöglichkeiten an der Haltestelle Rathaus zur RegioBus-Linie 100 von/nach Wesendorf bzw. zur Buslinie 191 von/nach Braunschweig. Die Linien 171 - 173 bieten Anschlüsse an die Linie 170 von und nach Wolfsburg und Gifhorn.

Die Einführung der RegioBus-Verbindung ging einher mit einer Umstrukturierung des gesamten Angebotes der VLG in den Samtgemeinden Brome und Boldecker Land und in der Gemeinde Sassenburg. Die bis dahin überwiegend auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtete Busbedienung erhielt durch die Orientierung an den Vorgaben des Nahverkehrsplans eine für die Kunden nachvollziehbare Struktur.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 3 Fahrten, an Sonnabenden um 8 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

### **RegioBus      Wesendorf – Gifhorn**

Die Relation Gifhorn – Wesendorf wird durch die RegioBus-Linie 100 der VLG bedient. Diese Verbindung wird an den Werktagen von Montag bis Freitag von der VLG in der Zeit zwischen ca. 5:00 und 24:00 Uhr eigenwirtschaftlich betrieben.

Im Juni 2000 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:50 Uhr und ca. 15:40 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 21:50 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 19:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie 100 fährt von Wesendorf über Wagenhoff, Kästorf und Gamsen bis zur Haltestelle Hindenburgstraße/Steinweg in Gifhorn. Von dort werden viele Fahrten der Linie 100 als Linie 191 nach Braunschweig-Wenden fortgesetzt. Am Wochenende, wenn die Linie 191 zwischen Braunschweig-Wenden und dem Bahnhof Gifhorn nicht betrieben wird (Samstag ab ca. 15:00 Uhr, gesamter Sonntag), fahren die Linien 191/100 zwischen Wesendorf und dem Bahnhof Gifhorn und bieten am Bahnhof Gifhorn Stadt/Braunschweiger Straße Anschlüsse an die Züge der Kursbuchstrecke 115 aus/nach Braunschweig und am Bahnhof Gifhorn an die Züge der Kursbuchstrecke 300 aus/nach Wolfsburg. Außerdem bestehen an der Haltestelle Gifhorn, Rathaus Umsteigemöglichkeiten zur RegioBus-Linie 170 nach/aus Wolfsburg über Dannenbüttel, Weyhausen und Osloß.

Die RegioBus-Linie 100 fuhr in der Vergangenheit durch die Hammerstein-Kaserne in Wesendorf. Seit September 2001 ist die Fahrt durch die Kaserne aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich, und die Fahrten laufen jetzt auf direktem Weg von Wesendorf über Wagenhoff nach Gifhorn. Gegenüber der Fahrstrecke durch die Kaserne ist die Fahrzeit in Richtung Gifhorn um 6 und aus Richtung Gifhorn um 9 Minuten kürzer.

In Wesendorf bestehen an den Tagen von Montag bis Freitag an der Haltestelle Schule über den ganzen Tag verteilt Anschlüsse mit der Linie 135 von/nach Hankensbüttel.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten an Sonnabenden um 8 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

### **RegioBus      Wittingen - Hankensbüttel**

In dieser Relation wurde im Mai 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag eingeführt. Den überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrten wurden neue gemeinwirtschaftliche Fahrten hinzugefügt, die in Wittingen Anschluss an die Zugfahrten auf der Kursbuchstrecke 115 von/nach Gifhorn und Braunschweig boten. Zum 04.11.2000 vertaktete die VLG das Angebot, weil die Fahrten auf der Schienenstrecke zu diesem Zeitpunkt vertaktet wurden. Die Relation Gifhorn – Wesendorf wird durch die RegioBus-Linie 100 der VLG an den Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen ca. 5:50 und 21:15 Uhr bedient.

Im Juni 2001 hat die VLG die Bedienung an Wochenenden eigenwirtschaftlich verbessert. Samstags fahren 5 Busfahrtenpaare zwischen 09:15 Uhr und ca. 18:40 Uhr, an Sonn- und Feiertagen fahren 3 Busfahrtenpaare zwischen etwa 9:15 und 18:40 Uhr. Die Fahrten haben in Wittingen Anschluss an Züge der Kursbuchstrecke 115 von/nach Gifhorn und Braunschweig.



Die Linie Hankensbüttel – Wittingen fährt von Hankensbüttel, Celler Straße über die B 244 nach Wittingen und bedient auf dem Weg Alt Isenhagen, Manhagen und Glüsing. In Wittingen wird der Bahnhof bedient mit Anschlussherstellung an die Züge 115 von/nach Gifhorn und Braunschweig; außerdem wurden im Zuge der RegioBus-Einführung die Erschließung Wittingens und die innerörtliche Anbindung an den Bahnhof verbessert.

Die Einführung der RegioBus-Verbindung ging einher mit einer Umstrukturierung des gesamten Angebotes der VLG in der Samtgemeinde Hankensbüttel und der Stadt Wittingen. Die lokalen Verkehre innerhalb der Gemeinden und die darüber hinausgehenden Schülerverkehre wurden neu geordnet und soweit wie möglich und erforderlich mit der RegioBus-Linie 120 verknüpft.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 12 Fahrten erweitert.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste nicht wie gewünscht zugenommen. Nur am Morgen in Richtung Wittingen und am Nachmittag in Richtung Hankensbüttel sind die Fahrten gut ausgelastet.

#### **RegioBus      Meinersen - Gifhorn**

In der Relation Meinersen - Gifhorn wurde im August 2001 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Teil der Linie 140 eingeführt. Die RegioBus-Fahrten der Linie 140 führen von Meinersen über die B 188 und Brenneckenbrück nach Gifhorn, bedienen u. a. die Haltestellen Schützenplatz und Schillerplatz und enden am Bahnhof Gifhorn Stadt.

Am Schillerplatz und am Bahnhof Gifhorn Stadt bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Linie 191 von/nach Braunschweig. Den überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrten wurden neue gemeinwirtschaftliche Fahrten hinzugefügt. Die vertaktete Bedienung als RegioBus zwischen Meinersen und Gifhorn erfolgt von ca. 6:00 bis ca. 22:00 Uhr.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an Schultagen um 9 und an Ferientagen um 16 Fahrten erweitert.

#### **RegioBus      Groß Schwülper - Braunschweig**

In dieser Relation wurde im Oktober 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag eingeführt. Die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) betreibt die Linie 480 zwischen Groß Schwülper und Braunschweig im Stundentakt zwischen ca. 5:30 und 22:30 Uhr eigenwirtschaftlich.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden eigenwirtschaftlich verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:30 Uhr und ca. 21:30 Uhr im 90-Minutentakt. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 12:00 und 22:00 Uhr ebenfalls im 90-Minutentakt. Die eigenwirtschaftliche Bedienung an Wochenenden erfüllt noch nicht in vollem Umfang die Vorgaben des NVP 1998.

Die Linie 480 führt von Groß Schwülper, Schule über Klein Schwülper, Rothemühle und BS-Watenbüttel nach Braunschweig, bedient dort die u. a. Haltestellen Klinikum Celler Straße, Amalienplatz sowie Radeklint und endet am Europaplatz. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Radeklint mit den Stadtbahnlinien 1 und 9 sowie am Europaplatz mit den Stadtbahnlinien 3, 5, 6 und 7.

In Groß Schwülper ist die Linie 480 von Montag bis Freitag verknüpft mit der VLG-Linie 111, die von Braunschweig-Wenden nach Gifhorn führt und Anschlüsse bietet u. a. nach Didderse, Hillerse, Leiferde und Gifhorn. Sonnabends kommt die Verknüpfung wegen der unterschiedlichen Taktzeiten der Linien 111 und 480 nur bei jedem zweiten Bus mit kurzer Übergangszeit zustande. Samstagnachmittag und sonntags wird die Linie 11 nicht betrieben. Die Verbindung von Groß Schwülper und Walle zum Gewerbegebiet Hansestraße in Braunschweig hat die Braunschweiger Verkehrs-AG mit der Linie 484 hergestellt. Diese Linie ermöglicht den Fahrgästen aus Walle, am Rüsterweg in die Stadtbahnlinie 7 der Braunschweiger Verkehrs-AG umzusteigen und in die Braunschweiger Innenstadt zu fahren.

Fahrgäste insbesondere aus den Orten Leiferde, Hillerse, Didderse und Neubrück nach Braunschweig müssen heute in die Linie 480 umsteigen, wenn sie nicht eine erheblich längere Fahrzeit über Braunschweig-Wenden in Kauf nehmen wollen. Diese Fahrgäste könnten nach Braunschweig auf dem direkten Weg und umsteigefrei fahren, wenn die Linie 111 in Groß Schwülper betrieblich mit der Linie 480 verknüpft und durchgehend nach Braunschweig geführt wird.

### **RegioBus Helmstedt - Süpplingen**

Die RegioBus-Linie Helmstedt – Süpplingen wurde als Teil der Gesamtlinie 390 Helmstedt – Königslutter im Jahr 2000 an den Tagen von Montag bis Freitag eingeführt. Es handelt sich um eine Linie der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig, die zwischen ca. 6:00 und 23:00 Uhr betrieben wird. Über den Tag verteilt werden weitgehend vertaktete Fahrten durchgeführt.

Der RegioBus Süpplingen – Helmstedt führt von Süpplingen über die B1 nach Helmstedt zum Bahnhof und stellt dort Anschlüsse an die Fahrten der DB AG auf der Kursbuchstrecke 310 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg her. Außerdem gibt es am Bahnhof Helmstedt und an der Haltestelle Braunschweiger Tor bzw. Wilhelmstraße über den Tag verteilt viele Umsteigemöglichkeiten zur RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten erweitert. Zum 01.08.2002 wird auch die Wochenendbedienung samstags und an Sonn- und Feiertagen um jeweils 9 Fahrten erweitert.

### **RegioBus Wolfsburg - Helmstedt**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Linie 380 eingeführt. Die Linie fährt zwischen 04:35 und 24:00 Uhr. Die KVG Braunschweig vertaktete das bis dahin unübersichtliche Angebot, und die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 04:30 Uhr und ca. 16:00 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:00 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 20:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie Wolfsburg - Helmstedt wird umsteigefrei bedient. Die heutige Linie 380 führt von Wolfsburg, Bahnhof über Velpke, Klein Twülpstedt, Groß Twülpstedt, Groß Sisbeck, Querenhorst Grasleben und Mariental nach Helmstedt und endet dort am Bahnhof. Auf einigen Fahrten, die für den Schülerverkehr benötigt werden, werden Danndorf, Grafhorst, Rickensdorf, Papenrode, Wahrstedt, Meinkot, Bahrdorf, Altena, Saalsdorf, Mackendorf und Ohmsmühle bedient. Diese und einige andere Orte werden zu den übrigen Zeiten eigenwirtschaftlich durch die KVG-Linie 381 bedient, die als Zubringerlinie Anschlüsse in Groß Sisbeck und Velpke an die Linie 380 von und nach Wolfsburg und Helmstedt herstellt.

Die Einführung der RegioBus-Verbindung ging einher mit einer Umstrukturierung des gesamten Angebotes auf der ehemaligen Linie 46 der KVG in den Samtgemeinden Velpke und Grasleben. Die bis dahin überwiegend auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtete Busbedienung erhielt durch die Orientierung an den Vorgaben des Nahverkehrsplans eine für die Kunden nachvollziehbare Struktur. Während die frühere Linie 46 verschiedene Linienwege mit Fahrzeiten von 90 Minuten hatte, erhielt die Linie 380 einen direkten Linienweg. Die Fahrzeit zwischen Helmstedt und Wolfsburg verkürzte sich dadurch auf 60 Minuten. Wegen der gleichzeitigen Ausweitung des Bedienungsangebotes und der Bedienzeiten wurde das Angebot für die Kunden erheblich attraktiver.

Die Linie 380 bietet an den Bahnhöfen Helmstedt und Wolfsburg Anschlüsse an die Züge der Kursbuchstrecke 310 bzw. 300 I von und nach Braunschweig. Außerdem werden am Bahnhof Helmstedt und an der Haltestelle Braunschweiger Tor bzw. Wilhelmstraße über den Tag verteilt viele Umsteigemöglichkeiten zur RegioBus-Linie 390 Helmstedt – Süplingen hergestellt. Am Bahnhof um am ZOB Wolfsburg bestehen außerdem Umsteigemöglichkeiten zur Linie 230 der Wolfsburger Verkehrs-GmbH von Wolfsburg nach Braunschweig.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 18 Fahrten und an Schultagen und an Ferientagen zusätzlich um jeweils eine Fahrt erweitert. Sonnabends kamen 17 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 12 Fahrten hinzu.

#### **RegioBus      Wolfenbüttel - Remlingen - Winnigstedt**

Die Relation Winnigstedt – Remlingen - Wolfenbüttel wird durch die RegioBus-Linie 710 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient. Diese Verbindung wird an den Werktagen von Montag bis Freitag von der KVG in der Zeit zwischen ca. 4:30 und 23:30 Uhr betrieben.

Im Juni 2000 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 05:30 Uhr und ca. 15:30 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:30 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 19:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie 710 fährt von Winnigstedt über Mattierzoll, Roklum, Wetzleben, Hedeper, Semmenstedt, Remlingen, Wittmar, Groß Denkte und Wendessen nach Wolfenbüttel zum Bahnhof. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Zügen in und aus Richtung Braunschweig und Bad Harzburg/Goslar. Am Kornmarkt und an den Haltestellen Breite Herzogstraße und Grüner Platz/Campestraße bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 420 und 421 von und nach Braunschweig.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 11 Fahrten, an Sonnabenden um 16 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

#### **RegioBus      Braunschweig - Salzgitter-Thiede/Steterburg**

Der RegioBus Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig wird als Teil der Linie 620/601 von Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig betrieben. Außerdem wird die Relation durch die Linie 603/631 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient. Diese Verbindung wird an den Werktagen von Montag bis Freitag von der KVG in der Zeit zwischen ca. 5:30 und 22:50 Uhr betrieben, wobei insgesamt meist 2 Fahrten pro Stunde und Richtung zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig angeboten werden.

Im Juni 2000 hat die KVG die Bedienung auf der Linie 620 auch an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 6:30 Uhr und ca. 16:30 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:45 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 19:00 Uhr im Zweistundentakt. Hinzu kommt noch das Angebot der KVG auf der Linie 603/631, so dass auch am Wochenende das ausreichende Bedienungsangebot des Nahverkehrsplans zwischen Thiede/Steterburg und Braunschweig eigenwirtschaftlich erfüllt wird.

Die Linie 620/601 fährt von Salzgitter-Lebenstedt über die Salzgitter-Stadtteile Engelstedt, Bleckenstedt, Sauingen, Üfingen nach Thiede/Steterburg und von dort als RegioBus über Thiede und Braunschweig-Rüningen zum Nahverkehrsbahnhof in Braunschweig. Die Linie 603/631 fährt von Salzgitter-Bad über die Stadtteile Beinum, Flachstökheim, Lobmachersen, Barum, Immendorf, Drütte, Watenstedt nach Salzgitter-Thiede. Von dort führt sie über Thiede/Steterburg und Braunschweig-Rüningen nach Braunschweig zum Nahverkehrsbahnhof.

Die Linien 620/601 und 603/631 werden eigenwirtschaftlich betrieben. Eine vollständige Vertaktung des Gesamtangebotes zwischen Salzgitter-Thiede bzw. Thiede/Steterburg und Braunschweig konnte noch nicht erreicht werden. Im Interesse der Fahrgäste wird das durch Neuordnung der Linien von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig angestrebt. Ein Halbstundentakt zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig könnte dadurch erreicht werden.

### **RegioBus Salzgitter-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel**

Die Relation Salzgitter-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel wird durch die RegioBus-Linie 790 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient. Diese Verbindung wird an den Werktagen von Montag bis Freitag von der KVG in der Zeit zwischen ca. 5:20 und 23:10 Uhr im Stundentakt betrieben.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:00 Uhr und ca. 15:00 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 23:00 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 19:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie 710 fährt von Salzgitter-Thiede/Steterburg über Thiede und Wolfenbüttel-Groß Stökheim nach Wolfenbüttel zum Kornmarkt. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 420 und 421 von und nach Braunschweig. Die Linie 790 wird innerhalb Wolfenbüttels als Stadtbuslinie 790 fortgesetzt bis Wolfenbüttel-Linden/Okertalsiedlung.

Das Fahrtenangebot Salzgitter-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten, an Sonnabenden um 15 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

### **RegioBus Salzgitter-Lebenstedt - Wolfenbüttel**

Die Relation Salzgitter-Lebenstedt - Wolfenbüttel wird durch die RegioBus-Linie 630 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient. Diese Verbindung wird an den Werktagen von Montag bis Freitag von der KVG in der Zeit zwischen ca. 5:00 und 22:00 Uhr im Stundentakt betrieben.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:30 Uhr und ca. 16:30 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:30 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 19:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie 630 fährt von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt und -Immendorf und weiter über Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim nach Wolfenbüttel zum Kornmarkt. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 420 und 421 von und nach Braunschweig. Der Linienvverlauf mit Umwegfahrten innerhalb Salzgitters und Wolfenbüttels geht zurück auf Wünsche der Städte Salzgitter und Wolfenbüttel, die sich nach Abwägung der Vor- und Nachteile für eine bessere Erschließung auch für die Fahrgäste der Stadtteile Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt und -Immendorf, bzw. Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim gegen die schnellste Linienführung mit einer wesentlich kürzeren Fahrzeit aussprachen.

Der Nahverkehrsplan sah direkte Fahrten zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Wolfenbüttel ohne Umwege vor. Die Realisierung dieser Vorgabe hätte insgesamt zu einer höheren Fahrtenanzahl zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Wolfenbüttel geführt, weil die Fahrten über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt und -Immendorf, Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim zur Erschließung dieser Orte weiterhin erforderlich gewesen wären. Eine Angebotsverschlechterung zugunsten direkter Fahrten wäre nicht vertretbar. Das zusätzliche Fahrtenangebot ist deshalb ein Kompromiss zwischen verkehrlichen und wirtschaftlichen Überlegungen.

Die Einbindung des Bahnhofs Wolfenbüttel in den Linienweg und eine Anpassung an die Fahrzeiten der DB AG fehlt noch. Zurzeit wird die Haltestelle Schulwall bedient, die etwa 200 m vom Bahnhof entfernt ist.

Das Fahrtenangebot Salzgitter-Lebenstedt - Wolfenbüttel wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 17 Fahrten, an Sonnabenden um 10 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

### **RegioBus (Salzgitter-Lebenstedt -) Broistedt - Peine**

Zwischen Peine und Broistedt wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Linie 530 als Teil der Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt eingeführt. Die Linie fährt zwischen ca. 04:30 und 22:30 Uhr. Die Verkehrsgemeinschaft Peine vertaktete das bis dahin unübersichtliche Angebot, und die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen. Daneben bestehen Fahrten, die im Rahmen der Schülerbeförderung erforderlich sind.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:20 Uhr und ca. 15:20 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:00 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 20:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie RegioBus-Linie 530 Peine - Broistedt 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 der Linie 530, die ausschließlich der Schülerbeförderung dienen, haben andere Linienwege und bedienen auch andere Orte.

In Peine ist die Linie 530 verknüpft mit den Zügen von und nach Hannover und Braunschweig. An den Bahnhöfen Woltwiesche und Lengede-Broistedt werden Anschlüsse an die Züge der Kursbuchstrecke 313 nach Braunschweig und Hildesheim hergestellt. Am Bahnhof Lengede-Broistedt ist die Linie 530 verknüpft mit der RegioBus-Linie 640 Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede (siehe auch Ausführungen zu dieser Linie) und ermöglicht Fahrten zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt.

Im Nahverkehrsplan 1998 ist eine umsteigefreie, direkte Busverbindung zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt vorgesehen. Die heutige gebrochene Verbindung hat gegenüber der direkten Verbindung eine um ca. 20 Minuten längere Fahrzeit. Bei der Umsetzung der Planung waren allerdings eine Reihe von Gesichtspunkten zu beachten.

Die Stadt Salzgitter hat einen Anschluss von Salzgitter-Lebenstedt in Richtung Hildesheim/Hannover gefordert. Diese Anschlüsse sind nur durch eine Brechung der Linie möglich, weil neben den Anschlüssen an den Bahnhöfen Lengede-Broistedt und Woltwiesche nach Hildesheim und Braunschweig nicht mit der gleichen Linie auch die Anschlüsse in Peine an die Züge nach Braunschweig und Hannover hergestellt werden können. Auch die Gemeinden Lengede und Lahstedt haben sich für die gewählte Lösung ausgesprochen. Die Mobilität aus den im Landkreis Peine gelegenen Orten ist nach Hannover, Hildesheim und Braunschweig ausgerichtet. Aus diesem Grund bietet die Linie 530 sowohl in Richtung Peine als auch in Richtung Broistedt zahlreiche Anschlüsse am Bahnhof Peine von/nach Hannover und Braunschweig sowie an den Bahnhöfen Woltwiesche und Lengede-Broistedt von und nach Hildesheim und Braunschweig. Die Linienführung über Barbecke und Woltwiesche kostet zwar mehr Zeit als die direkte Linienführung, erspart aber den Einsatz eines weiteren Busses und bietet die von den Gemeinden und den Fahrgästen geforderten Anschlüsse.

Auch wenn das Ziel einer direkten, umsteigefreien Buslinie Peine – Salzgitter-Lebenstedt nicht aufgegeben wird, muss berücksichtigt werden, dass auch unter optimalen Rahmenbedingungen – wie Zugfahrzeiten auf den Strecken Braunschweig – Hannover und Braunschweig – Hildesheim, die an der Fahrzeit des Busses von Salzgitter-Lebenstedt nach Peine ausgerichtet sind – nicht in beiden Fahrtrichtungen jeweils Zu- und Abgangsverkehre zu den Zügen gefahren werden können. Wenn mit einem Bus sowohl Fahrgäste mit einer angemessenen Übergangszeit zum Bahnhof gebracht werden und die ankommenden Fahrgäste mit einer ausreichenden Übergangszeit mitgenommen werden sollen, muss der Bus am Bahnhof etwa 10 Minuten warten (Ankunft z. B. 5 Minuten vor der Zugankunft, Abfahrt ca. 5 Minuten nach Zugabfahrt). Durch die Herstellung vergleichbarer Anschlüsse wie bei der gebrochenen Variante würde sich die Fahrzeit erheblich verlängern, und die im Bus sitzenden Fahrgäste müssten erhebliche Standzeiten in Kauf nehmen. Der Vorteil gegenüber der gebrochenen Variante wäre damit wesentlich geringer. Außerdem hat die Mobilitätsuntersuchung, die den Planungen des ersten Nahverkehrsplans zugrunde lag, gezeigt, dass die Zahl der durchgehenden Fahrgäste zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt verhältnismäßig gering ist. Gemessen an den vielfältigen Ansprüchen an diese Linie ist auch unter wirtschaftlichen Aspekten die zweckmäßigste Lösung gewählt worden mit einer Brechung der Linie.

Die Abschnitte Peine – Lengede – Broistedt und Salzgitter-Lebenstedt – Lengede überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede - Broistedt.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 530 auf dem Abschnitt Peine – Lengede – Broistedt wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 19 Fahrten erweitert. Sonnabends kamen 17 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 12 Fahrten hinzu.

#### **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - Lengede (- Peine)**

Zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Lengede wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Linie 640 als Teil der Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt von der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig eingeführt. Die Linie fährt zwischen ca. 05:00 und 22:00 Uhr im Stundentakt. Die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:00 Uhr und ca. 16:00 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 22:00 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 20:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie RegioBus-Linie 640 Salzgitter-Lebenstedt - Lengede führt von Salzgitter-Lebenstedt über Broistedt und den Bahnhof Lengede-Broistedt nach Lengede.

Am Bahnhof Lengede-Broistedt ist die Linie 640 verknüpft mit den Zügen von und nach Hildesheim und Braunschweig und mit der RegioBus-Linie 530 Broistedt – Lengede – Peine und ermöglicht Fahrten zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt.

Im weiteren wird auf die Ausführungen zum RegioBus 530 Broistedt – Lengede – Peine verwiesen. Die sich durch die Brechung der Gesamtverbindung Salzgitter-Lebenstedt ergebenden Verknüpfungsmöglichkeiten am Bahnhof Broistedt sind fast optimal. Die Überschneidung der RegioBusse Peine – Lengede – Broistedt und Lengede – Broistedt – Salzgitter-Lebenstedt auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt ist sinnvoll, weil eine relativ große Mobilität zwischen Lengede und Salzgitter-Lebenstedt besteht und diese Fahrgäste umsteigefrei ihr Ziel erreichen. Nur der Fahrpreis wird in Lengede und besonders in Broistedt (nach SZ = Preisstufe 2) für zu teuer gehalten, weil die Entfernung nach Salzgitter-Lebenstedt sehr gering ist.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 640 auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt – Salzgitter-Lebenstedt wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 14 Fahrten erweitert. Sonnabends kamen 20 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 12 Fahrten hinzu.

### **RegioBus Peine - Edemissen**

Die Relation Peine – Edemissen wird seit dem Jahr 1999 durch die RegioBus-Linie 500 der Verkehrsgemeinschaft Peine bedient. Diese Verbindung wird an den Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen ca. 5:30 und 22:00 Uhr im Stundentakt bedient.

Die Linie 500 fährt von Edemissen über Oedesse, Ölheim, Wendesse und Stederdorf nach Peine zum Bahnhof. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Zügen von und nach Braunschweig und Hannover. Der Linienvverlauf innerhalb Edemissens und mit der Bedienung von Oedesse, Ölheim, Wendesse verlängert zwar die Fahrzeit etwas, verbessert aber die Bedienung der Orte wesentlich und schöpft das Fahrtenpotenzial aus.

Das Fahrtenangebot Peine – Edemissen wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 20 Fahrten erweitert.

Als problematisch für diese Linie erweist sich, dass für die Fahrt nach Hannover ein Verbundfahrchein von Edemissen nach Peine und zusätzlich die Fahrkarte nach Hannover gelöst werden muss. Viele Pendler von Edemissen nach Hannover fahren mit dem Auto nach Dedenhausen und von dort mit der Bahn im GVH-Tarif nach Hannover.

### **RegioBus Hohenhameln – Peine**

Die Relation Peine – Hohenhameln wird seit dem Jahr 2001 durch 6 RegioBus-Fahrtenpaare auf der Linie 502 der Verkehrsgemeinschaft Peine bedient. Die zusätzlichen Fahrten werden an den Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen ca. 5:30 und 07:30 Uhr sowie zwischen 15:15 Uhr und 18:15 Uhr im Stundentakt durchgeführt. Das Schwergewicht der Fahrten liegt in der schnellen Beförderung Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Peine und der Herstellung von Anschlüssen an die Züge in Peine. Die bestehenden Fahrten der Linien 501 und 502 zwischen Hohenhameln und Peine, die wegen zum Teil indirekter Linienvverläufe eine lange Fahrzeit haben, werden in der Hauptverkehrszeit ergänzt durch attraktive schnelle Fahrten.

Die RegioBus-Fahrten führen von Hohenhameln über Ohlum, Mehrum, Schwicheldt und Rosenthal nach Peine zum Bahnhof. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Zügen von und nach Braunschweig und Hannover.

Das Fahrtenangebot Peine – Hohenhameln wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 12 Fahrten erweitert.

### **RegioBus Hohenhameln – Hämelerwald**

Die Relation Hohenhameln - Hämelerwald wird durch die Linie 948 der RegioBus Hannover GmbH bedient. Die Linie bietet an den Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen ca. 5:30 und 07:30 Uhr sowie zwischen 16:15 und 18:15 Uhr im Stundentakt Anschlüsse am Bahnhof Hämelerwald zu den Zügen aus/nach Hannover. Das Schwergewicht der Fahrten liegt in der schnellen Beförderung Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Hämelerwald/Lehrte/Hannover in der Hauptverkehrszeit.

Die RegioBus-Fahrten führen von Hohenhameln über Bekum, Stedum, Equord und Mehrum, nach Hämelerwald zum Bahnhof.

Das Fahrtenangebot Hohenhameln – Hämelerwald umfasst von Montag bis Freitag um 12 Fahrten. Es laufen zurzeit Verhandlungen mit der Region Hannover über die rechtliche Behandlung der Verbandsgrenzen überschreitenden Linie, um sie in ein Gesamtverkehrs- und Finanzierungskonzept einpassen zu können.

## **RegioBus Braunschweig - Wolfsburg**

Die RegioBus-Verbindung Braunschweig – Wolfsburg wurde von der Wolfsburger Verkehrs-GmbH im Jahr 1999 an den Tagen von Montag bis Freitag als Linie 230 eingeführt. Die WVG vertaktete das Angebot soweit wie möglich, die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftliche Fahrten ergänzt, die vom Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger finanziert werden. Von Montag bis Freitag bestehen zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten in der Relation Wolfsburg – Lehre – Braunschweig. Das Angebot ist noch nicht voll vertaktet, weil in erheblichem Umfang Schülerverkehre mit der Linie 230 abgewickelt werden und eine Verschiebung aller Fahrten in die Taktlagen nicht möglich ist. Es konnte noch nicht erreicht werden, stündliche Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig auf direktem Linienweg ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf zu führen, weil die Bedienung dieser Orte sowohl im Schülerverkehr als auch für die übrigen Fahrgäste erforderlich ist.

Die Wochenendbedienung entspricht in der Struktur des Angebotes noch nicht voll dem Nahverkehrsplan 1998, weil nur wenige Fahrten direkt geführt werden. Samstags fahren die Busse zwischen 05:44 und 0:11 Uhr und ermöglichen damit über den ganzen Tag Fahrtmöglichkeiten. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 10:00 und 22:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die direkten Fahrten der Linie 230 führen von Wolfsburg, Bahnhof über Wolfsburg, ZOB, Flechtorf, Lehre, Wendhausen und Dibbesdorf nach Braunschweig zur Haltestelle Rathaus. Die indirekten Fahrten bedienen die Orte Hattorf (Stadt Wolfsburg) und Beienrode (Gemeinde Lehre, Landkreis Helmstedt) und fahren ab Flechtorf den gleichen Linienweg wie die übrigen Fahrten. An den Haltestellen Rathaus, Gliesmaroder Straße und Moorhüttenweg in Braunschweig erfolgt die Verknüpfung zu Bus- und Stadtbahnlinien der Braunschweiger Verkehrs-AG. In Wolfsburg findet die Verknüpfung mit dem Stadtverkehr der WVG im Wesentlichen an der Haltestelle ZOB statt, am ZOB und am Bahnhof sind außerdem Umsteigemöglichkeiten zur Linie 380 der KVG Braunschweig nach Velpke, Grasleben und Helmstedt gegeben.

Die direkten Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig sparen fast 10 Minuten Fahrzeit auf dem Gesamtweg. Da die Fahrzeit zwischen den Zentren Wolfsburgs und Braunschweigs auf direktem Weg aber immer noch mehr als 50 Minuten beträgt und in der Hauptverkehrszeit durch starkes Verkehrsaufkommen auf der Straße und durch Zeitverluste beim Fahrscheinverkauf im Bus erhebliche Verspätungsgefahr besteht, ist für die durchgehenden Fahrgäste die Zugverbindung attraktiver. Auch wenn noch die Wege zum bzw. vom Bahnhof zurückgelegt werden müssen, bleibt der Attraktivitätsvorteil in den meisten Fällen erhalten. Der Fahrgast kann abhängig vom Ziel seines Weges entscheiden, welches Verkehrsmittel für seinen Zweck das bessere ist. Da auf der Kursbuchstrecke 300 II Braunschweig – Wolfsburg über den Tag ein Zweistundentakt und nur morgens in der Hauptverkehrszeit eine Verdichtung auf einen Stundentakt angeboten wird, ist die Ausweitung des Schienenverkehrs erforderlich und verkehrlich attraktiver als die Ausweitung des Busverkehrs, um ein der hohen Mobilität entsprechendes ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Die Bedienung der Aufkommensschwerpunkte Flechtorf, Lehre, Wendhausen und Dibbesdorf ist durch die Linie 230 gesichert.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten erweitert.

## **RegioBus Braunschweig - Vechelde**

In dieser Relation wurde im Oktober 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag im Zuge der Linie CE50 eingeführt. Es wurden gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt. Im Rahmen des umfassenden Fahrplanwechsels zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) die Bedienung in der Relation Braunschweig – Vechelde geändert. Während vorher die Linie CE50 direkt von Braunschweig, Europaplatz über die B1, Klein Gleidingen und Denstorf nach Vechelde fuhr und dort am Bahnhof endete und die Linie 25 von Braunschweig kommend von Denstorf über Wedtlenstedt und Vechelade nach Vechelde und von dort weiter nach Bettmar und Sierße führte, gibt es heute die Linie 450.



Die Linie 450 fährt von Montag bis Freitag im Halbstundentakt zwischen ca. 05:00 Uhr und ca. 21:30 Uhr zwischen Vechelde und Braunschweig. Stündlich werden die Fahrten von Vechelde über Bettmar bis Sierße durchgebunden. Nach 21:30 Uhr gibt es noch eine weitere Fahrt je Richtung und am Freitagabend zusätzliche Fahrten bis ca. 01:30 Uhr.

Am Sonnabend wird zwischen ca. 06:30 und 22:18 Uhr ein 90-Minutentakt angeboten, danach weitere Fahrten bis ca. 01:30 Uhr. Die letzten Fahrten beginnen und enden am Bahnhof Vechelde. An Sonn- und Feiertagen fährt die Linie zwischen ca. 11:00 und 21:00 Uhr im 90-Minutentakt.

Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Radeklint mit den Stadtbahnlinien 1 und 9 sowie am Europaplatz mit den Stadtbahnlinien 3, 5, 6 und 7. Am Bahnhof Vechelde bestehen Umsteigemöglichkeiten insbesondere zu Zügen aus und nach Hannover. Am Wahler Weg oder wahlweise am Bahnhof Vechelde erfolgt eine Verknüpfung mit der Linie 566, so dass Fahrgäste aus Zweidorf, Sophiental, Fürstenau und Wahle neben den Fahrtmöglichkeiten mit der Linie 566 (über Bortfeld, Völkenrode und Watenbüttel, z. T. mit Umstieg) auch mit der Linie 450 nach Braunschweig fahren können.

Das Angebot auf der Linie 450 wird von der BSVAG eigenwirtschaftlich erbracht. Der Vorteil der neuen Linie 450 ist die voll vertaktete Bedienung über den ganzen Tag. Durch den Fahrweg über Vechelade und Wedtlenstedt ist die Gesamtfahrzeit Vechelde – Braunschweig ca. 5 Minuten länger als zuvor auf der Linie CE50. Wegen der besseren Anbindung der Orte Vechelade und Wedtlenstedt an Vechelde und Braunschweig überwiegen für die Gemeinde Vechelde die Vorteile der neuen Lösung.

### **RegioBus Braunschweig - Cremlingen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag im Zuge der Linie CE20 eingeführt. Es wurden gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Hauptverkehrszeit auferlegt. Im Rahmen des umfassenden Fahrplanwechsels zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) die Bedienung in der Relation Braunschweig – Cremlingen (und weiter bis Bornum bzw. Gardessen) geändert. Während vorher die Linie CE20 in der Hauptverkehrszeit direkt von Cremlingen über die B1 nach Braunschweig zum Rathaus fuhr, hat die BSVAG die Bedienung grundlegend modifiziert und in die Linien 452 und 462 geteilt.

Die Linie 452 führt von Bornum über Abbenrode, Destedt, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig bis zur Haltestelle Krematorium. Von Montag bis Freitag wird zwischen ca. 05:00 und ca. 20:00 Uhr ein Stundentakt angeboten. Danach gibt es noch eine Fahrtmöglichkeit mit der Linie 462 ab Krematorium um 20:48 Uhr und danach um 22:48 Uhr bis Cremlingen. Samstags gibt es zwischen ca. 06:00 und 19:00 Uhr einen Zweistundentakt, der durch eine Fahrt der Linie 462 um 01:42 Uhr ab Krematorium bis Cremlingen (und weiter als Bedarfsfahrt) ergänzt wird, sowie an Sonn- und Feiertagen drei Fahrtenpaare zwischen ca. 13 und 19 Uhr.

Die Linie 462 führt von Gardessen über Hemkenrode, Veltheim, Klein Veltheim, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig zur Haltestelle Krematorium. Von Montag bis Freitag fährt die Linie zwischen ca. 05:10 und 20:48 Uhr im Stundentakt, anschließend um 22:48 Uhr bis Cremlingen. Samstags gibt es zwischen ca. 05:45 und 20:00 Uhr einen Zweistundentakt, der durch eine Fahrt um 01:42 Uhr ab Krematorium bis Cremlingen (und weiter als Bedarfsfahrt) ergänzt wird, sowie an Sonn- und Feiertagen drei Fahrtenpaare zwischen ca. 12 und 18 Uhr.

Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Krematorium mit der Stadtbahnlinie 9 und der Buslinie 412. Die direkte Führung der Stadtbahnlinie 9 in die Innenstadt verkürzt die Fahrzeit vom Krematorium bis zur Haltestelle Rathaus gegenüber der früheren Linie 2 um 9 Minuten. Die Gesamtfahrzeit Cremlingen – Braunschweig ist damit trotz der gebrochenen Verbindung nur noch unwesentlich länger als bei einer direkten Verbindung von Cremlingen in die Innenstadt von Braunschweig, nämlich 24 gegenüber 21 Minuten. Angesichts dieses Zeitunterschiedes ist die Brechung der Bedienung vertretbar.

Das Angebot auf den Linien 452 und 462 wird von der BSVAG eigenwirtschaftlich erbracht. Der Vorteil der neuen Linien 452 und 462 ist die voll vertaktete Bedienung über den ganzen Tag. Durch die getrennten Fahrwege wird den Fahrgästen aus Bornum, Abbenrode und Destedt der zeitraubende Umweg über Hemkenrode, Veltheim und Klein Veltheim nach Braunschweig erspart.

Die Braunschweiger-Verkehrs AG plant für die Stadtbahnlinie zum Krematorium im Jahr 2003 eine Umstellung der Bedienung. Dies würde eine bessere Vertaktung für Cremlingen ermöglichen.

Die Wochenendbedienung zwischen Braunschweig und Cremlingen bleibt nur in geringem Umfang hinter dem angestrebten Bedienungsangebot des Nahverkehrsplans 1998 zurück.

### **RegioBus Braunschweig - Sickinge**

In dieser Relation wurde im Jahr 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag eingeführt. Die RBB Regionalbus GmbH betreibt die Linie 730 zwischen Sickinge und Braunschweig von Montag bis Freitag zwischen ca. 5:40 und 23:00 Uhr im Stundentakt.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:00 und ca. 16:00 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 23:00 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 20:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie 730 führt von Sickinge über Hötzum nach Braunschweig und endet dort in der Wilhelmstraße. Die Verknüpfung mit Bus- und Stadtbahnlinien der Braunschweiger Verkehrs-AG erfolgt an den Haltestellen Krematorium, Hauptbahnhof, John-F.-Kennedy-Platz/Kurt-Schumacher-Straße und Waisenhausdamm.

Eine Führung der Linie 730 durch die Münzstraße über die Haltestelle Rathaus/Steinweg (Fahrtrichtung Braunschweig) und über die Haltestelle Rathaus/Langer Hof (Fahrtrichtung Sickinge) würde die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt nochmals verbessern. Eine Verbesserung der Bushaltestellensituation im Bereich Rathaus könnte auch der RegioBus-Linie 730 zugute kommen.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 7 Fahrten und an Schultagen und an Ferientagen zusätzlich um jeweils eine Fahrt erweitert. Sonnabends kamen 10 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten hinzu.

### **RegioBus Braunschweig - Wendeburg - Wipshausen**

In dieser Relation wurde im Jahr 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag eingeführt. Die Kraftverkehr Mundstock GmbH betreibt die Linie 560 zwischen Wendeburg und Braunschweig von Montag bis Freitag zwischen ca. 6:00 Uhr und 23:00 Uhr im Stundentakt. Auf dem Abschnitt Wendeburg – Wipshausen gibt es in der Hauptverkehrszeit zwischen ca. 5:30 Uhr und 8:30 Uhr sowie ca. 15:30 und 22:20 Uhr einen Stundentakt, dazwischen einen 2-Stundentakt.

Die RegioBus-Bedienung an Wochenenden wurde noch nicht eingeführt. Die Linienführung weicht am Wochenende von den übrigen Werktagen ab, die Busse fahren über Bortfeld und enden in Watenbüttel. In Völkenrode oder in Watenbüttel können die Fahrgäste in die Linie 416 der Braunschweiger Verkehrs-AG umsteigen. Das Bedienungsangebot entspricht zwar wegen der indirekten Linienführung und des fehlenden Angebotes am Samstagabend zwischen 20:00 bis 22:00 Uhr nicht dem Nahverkehrsplan, die Fahrgäste haben jedoch ein akzeptables Grundangebot.

Die Linie Wipshausen – Wendeburg - Braunschweig wird von Montag bis Freitag umsteigefrei bedient, die heutige Linie 560 führt von Wipshausen über Ersehof, Harvesse, Zweidorf, Wendeburg, Wendezelle, BS-Völkenrode, BS-Watenbüttel nach Braunschweig, bedient dort die u. a. Haltestellen Klinikum Celler Straße, Amalienplatz sowie Radeklint und endet am Europaplatz. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Radeklint mit den Stadtbahnlinien 1 und 9 sowie am Europaplatz mit den Stadtbahnlinien 3, 5, 6 und 7.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag auf dem Abschnitt Wendeburg – Braunschweig um 4 Fahrten und auf dem Abschnitt Wendeburg – Wipshausen um 11 Fahrten erweitert.

### **RegioBus Braunlage - St. Andreasberg**

In dieser Relation wurde im Jahr 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Buslinie 850 eingeführt. Den mit großem zeitlichen Abstand über den Tag verteilten Fahrten wurden neue gemeinwirtschaftliche Fahrten hinzugefügt. In St. Andreasberg bestehen Anschlüsse an die RegioBus-Linie 840 nach Clausthal-Zellerfeld (und von dort weiter mit der Linie 830 nach Goslar) sowie an die Linie 450 in Richtung Bad Lauterberg. Einige Anschlüsse zwischen den Linien 840 und 850 kommen in Sonnenberg zustande. In Braunlage bestehen Anschlüsse an die Buslinie 868 nach Hohegeiß und an die RegioBus-Linie 820 nach Bad Harzburg und dort an die Züge in Richtung Goslar/Hildesheim/Hannover, Braunschweig und Halberstadt/Halle.

Die Linie 850 ist damit Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV-Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee - ) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht.

Die Linie 850 der KVG Braunschweig fährt an den Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen ca. 6:00 und 23:00 Uhr in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt und in der übrigen Zeit im Zweistundentakt.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 07:00 und ca. 20:00 Uhr im Zweistundentakt, z. T. verstärkt mit zusätzlichen Fahrten. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 20:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die Linie Braunlage- St. Andreasberg verkehrt auf zwei verschiedenen Linienwegen zwischen Anfangs- und -endpunkt. Der nördliche Weg führt von Braunlage über Königskrug, Oderteich und Sonnenberg nach St. Andreasberg. Der südliche Weg führt von Braunlage über die B27 und Oderhaus nach St. Andreasberg.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 11 Fahrten und an Ferientagen zusätzlich um 4 Fahrten erweitert. Sonnabends kamen 9 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 4 Fahrten hinzu.

### **RegioBus Bad Harzburg - Braunlage**

In dieser Relation wurde im Jahr 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Buslinie 820 eingeführt. Die Linie wird betrieben von der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig und der RBB Regionalbus GmbH, die jeweils einen Teil der Fahrten durchführen. Von Montag bis Freitag fährt die Linie zwischen ca. 5:40 und 23:40 Uhr weitgehend vertaktet.

In Bad Harzburg bestehen Anschlüsse an die Züge der Kursbuchstrecken 320 von/nach Goslar, Hildesheim und Hannover, 330 von/nach Wernigerode, Halberstadt und Halle und 353 von/nach Wolfenbüttel und Braunschweig. Da die Züge der Kursbuchstrecken 320, 330 und 353 zu stündlich abweichenden Zeiten ankommen und abfahren, hat die Linie 820 einen Wechseltakt, der sich zweistündlich wiederholt. Dadurch können optimale Anschlüsse an die Schienenverbindungen hergestellt werden. Außerdem gibt es Umsteigemöglichkeiten zur RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Goslar.

In Braunlage besteht Anschluss zur RegioBus-Linie 850 von/nach St. Andreasberg. Außerdem gibt es Umsteigemöglichkeiten zur Linie 868 von/nach Hohegeiß. Einige Fahrten der Linie 820 werden als Linie 868 umsteigefrei nach Hohegeiß durchgebunden.

Die Linie 820 ist damit Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV-Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee -) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 05:20 Uhr und ca. 22:40 Uhr, bis 16:00 Uhr etwa im Stundentakt, danach im Zweistundentakt. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 7:20 und 22:00 Uhr fast stündlich.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 8 Fahrten, zusätzlich an Schultagen um 3 und an Ferientagen um 4 Fahrten erweitert. Sonnabends kamen 4 Fahrten hinzu, an Sonn- und Feiertagen waren keine zusätzlichen Fahrten erforderlich.

### **RegioBus      Goslar - Bad Harzburg**

In dieser Relation wurde im Jahr 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Buslinie 810 eingeführt. Die Linie wird betrieben von der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig und der RBB Regionalbus GmbH, die jeweils einen Teil der Fahrten durchführen. Von Montag bis Freitag fährt die Linie zwischen ca. 5:00 und 23:40 Uhr. Die RBB-Fahrten verlaufen im Stundentakt von Bad Harzburg über Bündheim, Schlewecke, Harlingerode-Zinkhütte, Harlingerode, Oker nach Goslar und enden dort am ZOB, der direkt am Bahnhof liegt. Die Fahrten der KVG Braunschweig führen von Bad Harzburg über Bündheim, Silberbornbad, Göttingerode und Oker nach Goslar und enden ebenfalls am ZOB. Die Fahrten sind nicht vertaktet, und z. T. liegen die Fahrten von RBB und KVG zeitlich fast parallel, so dass durchgehende Fahrgäste kaum von der insgesamt guten Fahrtenanzahl profitieren.

In Bad Harzburg bestehen Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 von/nach Braunlage sowie zum Stadtverkehr Bad Harzburg. In Bad Harzburg und in Goslar hat die Linie 810 auch eine innerstädtische Erschließungsfunktion

Die Wochenendbedienung auf der Linie 810 ist besser als der Nahverkehrsplan vorsieht. Sonnabends fährt der Bus zwischen ca. 05:00 und 23:40 Uhr, sonntags von ca. 5:20 bis 23:40 Uhr.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung geringer gemeinwirtschaftlicher Teilleistungen für einzelne Fahrten von Montag bis Freitag erweitert.

### **RegioBus      (Salzgitter-Lebenstedt -) Salzgitter-Bad - Goslar**

Zwischen Goslar und Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag durch die Linie 860 als Teil der Relation Goslar – Salzgitter-Lebenstedt eingeführt. Die Linie fährt von Montag bis Freitag zwischen ca. 05:30 und 23:20 Uhr. Die RBB Regionalbus GmbH vertaktete das Angebot, und die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 06:30 Uhr und ca. 16:30 Uhr im Stundentakt, danach bis ca. 23:20 Uhr alle zwei Stunden. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 9:00 und 20:00 Uhr im Zweistundentakt.

Die RegioBus-Linie 860 Goslar- Salzgitter-Bad führt von Goslar, ZOB über Jerstedt, Dörnten, Heißum, Othfresen, Heimerode, Liebenburg, Klein Mahner und Salzgitter-Groß Mahner nach Salzgitter-Bad und endet dort am Bahnhof.

Am Bahnhof Salzgitter-Bad ist die Linie 860 verknüpft mit den Zügen von und nach Braunschweig. Außerdem bestehen an der Haltestelle Salzgitter-Bad, Bahnhof Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad - Salzgitter-Lebenstedt (siehe auch Ausführungen zu dieser Linie) und mit der Buslinie 612 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt und ermöglichen Fahrten zwischen Goslar und Salzgitter-Lebenstedt.

Im Nahverkehrsplan 1998 ist eine umsteigefreie, direkte Busverbindung zwischen Goslar und Salzgitter-Lebenstedt vorgesehen. Die heutige gebrochene Verbindung hat gegenüber der direkten Verbindung eine etwas längere Fahrzeit. Bei der Umsetzung der Planung waren allerdings eine Reihe von Gesichtspunkten zu beachten.

Am Bahnhof Salzgitter-Bad sollten Anschlüsse an die Züge aus bzw. nach Braunschweig hergestellt werden. Die Taktzüge aus Braunschweig erreichen Salzgitter-Bad zur Minute 20, die Abfahrt in Richtung Braunschweig erfolgt zur Minute 35. Die Linie 860 erreicht die Haltestelle Bahnhof in Salzgitter-Bad zur Minute 28 und fährt zur Minute 35 in Richtung Goslar. Die Linie 610 erreicht den Bahnhof zur Minute 29 und fährt zur Minute 31 wieder ab. Dadurch ergeben sich optimale Verknüpfungen, die bei durchgehendem Betrieb nicht möglich wären. Insbesondere sind beide Fahrtrichtungen der Linien 610 und 860 jeweils an die Züge angeschlossen.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 860 auf dem Abschnitt Goslar – Salzgitter-Bad wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 19 Fahrten erweitert. Sonnabends kamen 7 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 8 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg hinzu.

### **RegioBus Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Bad (- Goslar)**

Zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Linie 610 als Teil der Relation Goslar – Salzgitter-Lebenstedt von der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig eingeführt. Die Linie fährt zwischen ca. 05:30 und 22:30 Uhr im Stundentakt. Die Fahrplanlücken wurden teilweise durch eigenwirtschaftliche und teilweise durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden geringfügig durch eigenwirtschaftliche Fahrten verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 07:30 und ca. 14:30 Uhr im Stundentakt.

In der Relation Salzgitter-Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt betreibt die KVG außerdem die Linie 612, die an allen Tagen der Woche eine große Zahl von Fahrten zwischen Salzgitter-Bad, Salzgitter-Gebhardshagen und Salzgitter-Lebenstedt anbietet und insbesondere am Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen das Angebot der Linie 610 ergänzt und eine gute Bedienung sicherstellt. Die längeren Fahrzeiten gegenüber der Linie 610 sind insoweit akzeptabel.

Die Linie RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad - Salzgitter-Lebenstedt führt vom Bahnhof Salzgitter-Bad über die Landesstraße 472 an Salzgitter-Gebhardshagen östlich vorbei nach Salzgitter-Lebenstedt.

In Salzgitter-Lebenstedt gibt es Umsteigemöglichkeiten u.a. zur Linie 640 Salzgitter-Lebenstedt – Lengede und zu Stadtverkehrslinien. Am Bahnhof Salzgitter-Bad werden Anschlüsse an die Züge aus bzw. nach Braunschweig hergestellt und an die RegioBus-Linie 860 nach Goslar.

Im Weiteren wird auf die Ausführungen zum RegioBus (SZ-Lebenstedt-) SZ-Bad - Goslar verwiesen.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 610 auf dem Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 10 Fahrten erweitert.

#### **RegioBus Lutter am Barenberge - Langelsheim**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag eingeführt. Die RBB Regionalbus GmbH betreibt den RegioBus als Teil der Linie 834 Neuwallmoden - Langelsheim von Montag bis Freitag zwischen ca. 5:10 und 21:00 Uhr weitgehend im Zweistundentakt mit Verdichtungen und Taktabweichungen.

Die Wochenendbedienung wurde noch nicht verbessert. Das Samstagangebot ist sehr gering, an Sonn- und Feiertagen fährt der Bus überhaupt nicht.

Die Linie 834 führt von Neuwallmoden über Bodenstein, Nauen, Lutter am Barenberge, Ostlutter nach Langelsheim. An den Haltestellen Schulzentrum bzw. Harzstraße bestehen über die Linien 831, 831 und 833 Anschlüsse von und nach Goslar. Nachmittags und am Abend sind die Fahrten in Richtung Goslar umsteigefrei und enden am ZOB in Goslar. Die Linie 834 ist in Neuwallmoden verknüpft mit der RegioBus-Linie 650 Salzgitter-Bad - Seesen, so dass Fahrtmöglichkeiten sowohl nach Salzgitter-Bad und Seesen als auch Anschlüsse am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim in die Richtung Hildesheim/Hannover und zurück bestehen.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 6 erweitert.

#### **RegioBus Salzgitter-Bad - Seesen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag eingeführt. Die RBB Regionalbus GmbH betreibt die Linie 650 zwischen Salzgitter-Bad und Seesen von Montag bis Freitag zwischen ca. 6:00 und 21:30 Uhr in der Hauptverkehrszeit am Vormittag und am Nachmittag im Stundentakt und in den übrigen Zeiten im Zweistundentakt.

Die Wochenendbedienung wurde noch nicht verbessert. Das Samstagangebot ist gering, an Sonn- und Feiertagen fährt der Bus überhaupt nicht.

Die Linie 650 führt von Salzgitter-Bad über Haverlah, Salzgitter-Ringelheim, Alt Wallmoden, Neuwallmoden, Lutter am Barenberge, Nauen, Hahausen und Neuekrug nach Seesen. In Salzgitter-Bad bestehen Anschlüsse an die Züge von/nach Braunschweig, in Salzgitter-Ringelheim an die Züge von/nach Hildesheim/Hannover sowie in Seesen an die Züge von/nach Kreiensen mit weiterführenden Anschlüssen. Die Linie 650 ist in Neuwallmoden verknüpft mit der Buslinie 834 Lutter am Barenberge – Langelsheim (- Goslar).

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 4 Fahrten und an Schultagen erweitert.

#### **RegioBus Goslar - Lautenthal**

Der RegioBus Goslar - Lautenthal hat noch nicht seine endgültige Ausprägung erreicht. Die Verbindung Goslar – Lautenthal wird von der RBB Regionalbus GmbH als Teil der Linien 831 und 832 eigenwirtschaftlich bedient. Die Linie 831 führt von Altenau über Clausthal-Zellerfeld, Wildemann, Lautenthal, Langelsheim und Astfeld zum ZOB in Goslar. Die Linie 832 führt von Hahnenklee über Lautenthal, Wolfshagen, Langelsheim und Astfeld zum ZOB in Goslar. Verbindungen werden zwischen etwa 05:10 und 23:30 Uhr angeboten, wobei die Fahrten der Linie 831 über den Tag weitgehend vertaktet sind. Durch die Überlagerung der Fahrten auf den Linien 831 und 832 wird das im Nahverkehrsplan für die Ergänzungsverbindung vorgesehene Angebot deutlich übertroffen. Die Angabe aller Fahrten im Fahrplan der Linie 831 stellt die Information der Fahrgäste sicher.

Auch das Wochenendangebot der Linien 831 und 832 entspricht den bzw. übertrifft die Vorgaben des Nahverkehrsplans. Samstags fahren die Busse zwischen ca. 5:15 und ca. 23:30 Uhr zwar nicht voll vertaktet, die Fahrten sind aber gut über den Tag verteilt. Am Sonntag fahren die Linien zwischen etwa 6:30 und 23:30 Uhr z. T. vertaktet. Die Fahrtrichtung Goslar – Lautenthal wird besser bedient als die Richtung Lautenthal – Goslar.

### **RegioBus Clausthal-Zellerfeld - St. Andreasberg**

Zwischen Clausthal-Zellerfeld und St. Andreasberg wurde in den Jahren 1999 und 2000 in zwei Stufen die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Linie 840 der RBB Regionalbus GmbH eingeführt. Die Linie fährt von Montag bis Freitag zwischen ca. 06:00 und 21:30 Uhr. Das Angebot ist weitgehend vertaktet, und die Fahrten werden auf zwei unterschiedlichen Wegen durchgeführt. Es gibt direkte Fahrten von St. Andreasberg über Sonnenberg und die B 242 nach Clausthal-Zellerfeld und Fahrten, die über Altenau nach Clausthal-Zellerfeld führen. Durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig wurden Lücken in der Bedienung geschlossen.

Die Bedienung an Wochenenden wurde noch nicht verbessert. Samstags fahren die Busse von ca. 07:30 Uhr bis ca. 17:30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von ca. 09:00 Uhr bis ca. 18:00 Uhr meist im Zweistundentakt.

In St. Andreasberg und z. T. in Sonnenberg besteht Anschluss zur RegioBus-Linie 850 von/nach Braunlage und zur Linie 450 nach Bad Lauterberg. In Clausthal-Zellerfeld besteht Anschluss an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar sowie zur Buslinie 838 von/nach Bad Grund und Seesen.

Die Linie 840 ist damit Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV-Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee - ) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 6 Fahrten erweitert.

### **RegioBus Goslar - Langelsheim**

Der RegioBus Goslar - Langelsheim hat noch nicht seine endgültige Ausprägung erreicht und deshalb keine eigene Liniennummer. Die Verbindung Goslar – Langelsheim wird von der RBB Regionalbus GmbH als Teil der Linien 831, 832, 833 und 834 eigenwirtschaftlich bedient. Das Angebot aller Linien überlagert sich zu einem sehr guten Bedienungsangebot mit meist mehreren Fahrten pro Stunde, auch wenn das Angebot nicht voll vertaktet ist.

Die Linie 831 führt von Altenau über Clausthal-Zellerfeld, Wildemann, Lautenthal, Langelsheim und Astfeld zum ZOB in Goslar. Die Linie 832 führt von Hahnenklee über Lautenthal, Wolfshagen, Langelsheim und Astfeld zum ZOB in Goslar. Die Linie 833 bedient die Strecke Goslar – Langelsheim – Bredelem, und die Linie 834 von Neuwallmoden über Bodenstein, Lutter am Barenberge, Langelsheim, Astfeld nach Goslar. Verbindungen werden zwischen etwa 05:10 und 23:20 Uhr angeboten, wobei die Fahrten der Linie 831 über den Tag weitgehend vertaktet sind. Durch die Überlagerung der Fahrten auf den Linien 831, 832, 833 und 834 wird das im Nahverkehrsplan für die RegioBus-Verbindung vorgesehene Angebot deutlich übertroffen. Die RBB Regionalbus GmbH gibt für die Relation Goslar – Langelsheim einen Gesamtfahrplan heraus, der die Fahrgäste über alle Fahrten der Linie informiert.

Auch das Wochenendangebot der Linien 831 bis 834 entspricht den bzw. übertrifft die Vorgaben des Nahverkehrsplans. Samstags fahren die Busse zwischen ca. 5:20 und ca. 23:30 Uhr zwar nicht voll vertaktet, die Fahrten sind aber gut über den Tag verteilt. Am Sonntag fahren die Linien zwischen etwa 6:30 und 23:30 Uhr z. T. vertaktet.

Das Gesamtangebot im Busverkehr zwischen Langelsheim und Goslar ist als sehr gut zu bezeichnen, hinzu kommen noch die Zugfahrten der Kursbuchstrecke 353 Braunschweig – Kreiensen, die den Anschnitt Goslar – Langelsheim etwa stündlich bedient.

### **RegioBus Goslar - Clausthal-Zellerfeld**

In dieser Relation wurde im Jahr 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Buslinie 830 eingeführt. Die Linie wird betrieben von der RBB Regionalbus GmbH. Von Montag bis Freitag fährt die Linie zwischen ca. 5:30 und 23:15 Uhr weitgehend vertaktet. Es gibt stündliche Fahrten auf direktem Weg zwischen Clausthal-Zellerfeld und Goslar und stündliche Fahrten von Clausthal-Zellerfeld über Hahnenklee nach Goslar. In der Hauptverkehrszeit gibt es Abweichungen von den Takten.

In Goslar bestehen Anschlüsse an die Züge der Kursbuchstrecken 320 von/nach Hildesheim und Hannover und 353 von/nach Wolfenbüttel und Braunschweig.

In Clausthal-Zellerfeld bestehen am ZOB Anschlüsse zur RegioBus-Linie 840 von/nach St. Andreasberg und zur Linie 838 von/nach Bad Grund und Seesen. Einige Fahrten der Linie 830 werden umsteigefrei zwischen Goslar und St. Andreasberg durchgebunden.

Die Linie 830 ist damit Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV-Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee -) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht.

Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden verbessert. Samstags fahren die Busse zwischen 05:30 Uhr und ca. 22:00 Uhr einmal stündlich. Am Sonntag fährt der Bus zwischen etwa 8:10 und 22:00 Uhr zweistündlich mit Verdichtungen zu einem Stundentakt am Morgen in der Richtung Goslar Clausthal-Zellerfeld und am Nachmittag in der Gegenrichtung.

Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten erweitert. Das Wochenendangebot übertrifft die Vorgaben des Nahverkehrsplans und wird von der RBB Regionalbus GmbH eigenwirtschaftlich erbracht.

### **RegioBus Braunschweig - Wolfenbüttel**

In der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel betreibt die Braunschweiger Verkehrs-AG eigenwirtschaftlich den RegioBus der Linie 420. Diese Linie wird von Montag bis Freitag zwischen ca. 6:00 und 20:20 Uhr betrieben und am Sonnabend zwischen ca. 9:10 und 17:20 Uhr, jeweils im 20-Minutentakt. Sonntags verkehrt die Linie 420 nicht.

Die Linie 420 bietet damit in der Hauptverkehrszeit schnelle Verbindungen auf direktem Weg zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig und überlagert sich mit dem Angebot der Linie 421 zu einem 10-Minutentakt. Die Linie führt vom Rathaus in Braunschweig über den Hauptbahnhof und die A395 nach Wolfenbüttel und endet dort am Bahnhof.

Die Linie 421 hat innerhalb Braunschweigs einen anderen Linienweg als die Linie 420 und fährt außerdem über Braunschweig-Stöckheim. Die Linie 421 hat Bedienungszeiten von Montag bis Freitag von ca. 4:40 bis ca. 1:00 Uhr, wobei das Angebot am Abend ab 21:30 Uhr auf einen 30-Minutentakt und ab 23:30 Uhr auf einen Stundentakt übergeht. Sonnabends fährt die Linie 421 zwischen Sonnabend, 5:30 Uhr und Sonntag, 3.00 Uhr in der Hauptverkehrszeit im 20-Minutentakt und in der übrigen Zeit im 30-Minutentakt. An Sonn- und Feiertagen fährt die Linie 421 zwischen 5:30 und 1:00 Uhr und bietet morgens bis ca. 8:30 Uhr und abends ab ca. 23:00 Uhr einen Stundentakt, dazwischen einen Halbstundentakt.



Die Verknüpfung der regionalen Buslinien erfolgt in Wolfenbüttel an der zentralen Haltestelle Kornmarkt und an den Haltestellen Breite Herzogstraße und Grüner Platz/Campestraße. Durch den 10-Minutentakt der Linien 420 und 421 werden die Züge am Bahnhof Wolfenbüttel angeschlossen. Die Einbindung des Bahnhofs in die Bedienung durch den Stadtverkehr Wolfenbüttel ist nicht optimal, so dass die regionalen Linien 420 und 421 eine wichtige innerstädtische Verknüpfungsfunktion übernehmen. Da die großen Siedlungsgebiete im Süden und im Osten Wolfenbüttels keine direkten ÖPNV-Verbindungen nach Braunschweig haben, sind andere Linienführungen innerhalb Wolfenbüttels denkbar. Dies wird vor allem interessant, wenn die RegioStadtBahn zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig fährt. Bei der Einführung der RegioStadtBahn sind die in Richtung Braunschweig orientierten Buslinien auch innerhalb Wolfenbüttels sinnvoll auf die Haltepunkte der RegioStadtBahn auszurichten, um eine gute Vernetzung der Systeme zu erreichen und Zubringerfunktionen zu optimieren.

Zusammen mit den Fahrten, die auf den Schienenstrecken 312 und 353 zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig angeboten werden, ist das ÖPNV-Verkehrsangebot als gut zu bezeichnen. In der Hauptverkehrszeit besteht das Problem, dass in der Zeit von 06:18 bis 07:03 Uhr keine Züge von Wolfenbüttel nach Braunschweig fahren. Berufspendler und Schüler können in dieser Zeit ausschließlich mit dem Bus fahren, was auf einzelnen Fahrten zu einer sehr hohen Auslastung der Busse führt. Eine gleichmäßige Verteilung der Zugfahrten in der Hauptverkehrszeit würde zu einer erheblichen Entlastung der Buslinien führen.

#### **B4.2.2.2 Lokales Netz**

Auch in den lokalen Netzen konnten Verbesserungen erzielt werden. Meist im Zusammenhang mit der Wiedererteilung der Genehmigungen und zu den Fahrplanwechseln wurde mit den Busunternehmen über Angebotsverbesserungen verhandelt. Zum Teil haben die Unternehmen in eigener Initiative eigenwirtschaftlich ihre Linien verbessert, in einzelnen Fällen haben sich Gemeinden auch finanziell engagiert.

#### **Landkreis Gifhorn**

Die VLG hat das Liniennetz überplant und neu gestaltet. Während es früher keine festen Linienstrukturen gab, sondern viele verschiedene Linienwege und –verzweigungen, sind die Linien der VLG heute strukturiert, weitgehend vertaktet und relativ übersichtlich. Mit einigen neuen Linien werden Relationen bedient, auf denen früher kein ÖPNV betrieben wurde. Die Unterschiede zwischen der Bedienung an Schultagen und in den Schulferien sind geringer als früher, und die Verknüpfungen der VLG-Linien untereinander und zu anderen Verkehren – Bus und Schiene – wurden erheblich verbessert. Auch wenn nicht in allen Bereichen das angestrebte Bedienungsangebot des lokalen Netzes erreicht wurde, waren die Verbesserungen der VLG massiv und brachten erhebliche Vorteile für die Fahrgäste.

Es gibt Überlegungen des Landkreises Gifhorn, ein flächendeckendes Anrufbus-System einzurichten. Damit könnte die im lokalen Netz angestrebte Bedienung erreicht werden. Durch ein solches bedarfsgesteuertes System kann vor allem in Schwachlastzeiten und/oder in schwach besiedelten Gebieten der lokale ÖPNV sehr wirtschaftlich betrieben werden.

#### **Landkreis Goslar**

Im Landkreis Goslar ist für den Bereich des Harzes die Besonderheit festzustellen, dass die Linienführung der Buslinien in erster Linie durch die Topographie bestimmt wird. Die lokalen Verbindungen haben deshalb von den Verbesserungen der regionalen Linien profitiert. Bei den lokalen Verbindungen haben sich keine wesentlichen Verbesserungen ergeben; zu nennen ist hier hauptsächlich die Linie 838 von Clausthal-Zellerfeld über Bad Grund nach Seesen, die von der RBB Regionalbus GmbH eigenwirtschaftlich entwickelt wurde.

### **Landkreis Helmstedt**

Die lokale Bedienung im Landkreis Helmstedt wurde durch ein Anruftaxi-System der KVG Braunschweig mbH verbessert. Dieses System bietet in Schwachlastzeiten von Montag bis Freitag, Samstag und an Sonn- und Feiertagen Fahrmöglichkeiten auf den KVG-Linien. Da es sich nicht um eine Flächenbedienung handelt, sind die zusätzlichen Fahrmöglichkeiten aber vor allem auf Linien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen, begrenzt. Das gilt z. B. für die KVG-Linie 383 und die von ihr bedienten Orte Volkmarsdorf und Rümmer. Hinzu kommt, dass die regulären Linienfahrten tagsüber häufig nur an Schultagen stattfinden, so dass in den Ferien und an Wochenenden das ÖPNV-Angebot nur aus Anruftaxi-Fahrten am Nachmittag und Abend besteht, ein Angebot am Tag fehlt. Im Zusammenhang mit der Einführung der RegioBus-Linie 380 hat die KVG Braunschweig durch die Linie 381 einen Zubringerverkehr zur Linie 380 eingerichtet, der vertaktete Anschlüsse bietet.

### **Landkreis Peine**

Die Verbesserungen im lokalen Netz des Landkreises Peine waren gering. Hier ist vor allem der von der Gemeinde Lengede unterstützte ALT-Verkehr im Gemeindegebiet zu nennen, durch den aus allen Ortsteilen Fahrmöglichkeiten nach Lengede und zu den regionalen Bahn- und Buslinien geschaffen wurden.

### **Landkreis Wolfenbüttel**

Verbesserungen gab es vor allem in der Samtgemeinde Schöppenstedt, wo ein ALT-Verkehr aus allen Orten der Samtgemeinde in das Stadtzentrum von Schöppenstedt und zum Bahnhof Schöppenstedt mit Anschluss an die Schienenverbindung nach Wolfenbüttel, Braunschweig und Helmstedt eingerichtet wurde und durch zusätzliche AST-Verkehre in den Samtgemeinden Asse, Oderwald und Schladen.

### **Stadt Braunschweig**

Das Bedienungsangebot in der Stadt Braunschweig ist wegen der Größe und Bedeutung der Stadt nicht mit dem für lokale Netze allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu vergleichen. Der Stadtverkehr erfüllt umfassende Mobilitätsansprüche der Bürger, und deshalb sind eine gute Bedienungsqualität und ein dichter Takt wichtig, um den Bürgern Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Zwecke zu bieten. Das Bedienungsangebot soll erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden.

Die über die Stadtgrenzen hinausführenden Linien erfüllen wichtige regionale und (in den anderen Gemeinden) lokale Funktionen. Sie sollen erhalten und ggf. ausgebaut werden, weil sich die Nachfrage aus den Umlandgemeinden wegen der Ausweisung neuer Baugebiete erhöht hat bzw. erhöhen wird.

### **Stadt Salzgitter**

Das Bedienungsangebot in der Stadt Salzgitter ist wegen der Größe und Bedeutung der Stadt nicht mit dem für lokale Netze allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu vergleichen. Der Stadtverkehr erfüllt umfassende Mobilitätsansprüche der Bürger, und deshalb sind eine gute Bedienungsqualität und ein dichter Takt wichtig, um den Bürgern Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Zwecke zu bieten. Das Bedienungsangebot soll erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden.

Der bestehende Stadtverkehr bietet für die meisten Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Regionale Linien der KVG und der RBB übernehmen auch lokale Bedienungsfunktionen.

Wesentliche Verbesserungen der lokalen Bedienung gab es nicht, durch Fahrplanpflege und bessere Abstimmung konnten aber Detailverbesserungen erreicht werden.

## **Stadt Wolfsburg**

Das Bedienungsangebot in der Stadt Wolfsburg ist wegen der Größe und Bedeutung der Stadt nicht mit dem für lokale Netze allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu vergleichen. Der Stadtverkehr erfüllt umfassende Mobilitätsansprüche der Bürger, und deshalb sind eine gute Bedienungsqualität und ein dichter Takt wichtig, um den Bürgern Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Zwecke zu bieten. Das Bedienungsangebot soll erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden.

Der bestehende Stadtverkehr bietet für die meisten Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich.

Die Verknüpfungen des Stadtverkehrs mit dem Schienenverkehr an den Bahnhöfen Wolfsburg und Fallersleben sollte verbessert werden.

Wesentliche Verbesserungen wurden durch den Citybus und ein AnrufBus-System erreicht. Der AnrufBus fährt freitags von 21:00 bis 01:00 Uhr und sonnabends zwischen 17:00 und 03:00 Uhr und ergänzt in diesen Zeiten das Linienverkehrsangebot. Der AnrufBus fährt nach telefonischer Anmeldung und ermöglicht eine Bedienung unabhängig von den Linienfahrten.

**Tabelle B4.2.2/1 Grobdarstellung des Linienverlaufs im lokalen Netz**

Unternehmen	Liniennr.	Linienverlauf
BSVAG	1	Braunschweig Hauptbahnhof - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Radeklint
BSVAG	2	Braunschweig Hauptbahnhof - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Siegfriedviertel
BSVAG	3	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Fr.-Wilhelm-Platz - Rathaus - Gliesmarode - Volkmarode
BSVAG	4	Braunschweig Heidberg - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Stadion - Röhme - Wenden
BSVAG	5	Braunschweig Broitzem - Weststadt Am Lehmanager - Fr.-Wilhelm-Straße - Bohlweg / Damm - Leonhardplatz - Hauptbahnhof
BSVAG	6	Braunschweig Broitzem - Weststadt Am Lehmanager - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Siegfriedviertel
BSVAG	7	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Fr.-Wilhelm-Straße - Rathaus - Stadion - Röhme - Wenden
BSVAG	8	Braunschweig Heidberg - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Gliesmarode - Volkmarode
BSVAG	9	Braunschweig Krematorium - Leonhardplatz - Rathaus - Radeklint
BSVAG	10	Braunschweig Messegelände - Rathaus - Stadion
BSVAG	411	Braunschweig Lamme - Lehdorf - Rudolfplatz - Radeklint - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Hauptbahnhof - Mascherode - Südstadt
BSVAG	412	Braunschweig Rathaus - Krematorium - Rautheim - Südstadt
BSVAG	413	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Gartenstadt - Altstadtmarkt - Rathaus - Gliesmarode - Querum - Querumer Forst - Flughafen oder Waggum
BSVAG	414	Braunschweig Hafen - Veltenhof - Stadion
BSVAG	416	Braunschweig Völknerode - Watenbüttel - Ölper - Radeklint - Rathaus - Siegfriedviertel - Schuntersiedlung - Kralenriede Wartheweg
BSVAG	417	Braunschweig Hondelage - Dibbesdorf - Volkmarode
BSVAG	418	Braunschweig Raffteich - Westpark - Madamenweg - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Stadtpark - Riddagshausen
BSVAG	419	Braunschweig Hauptbahnhof - Leonhardplatz - Rebenring - Rudolfplatz - Cyriakring - Th.-Heuss-Str. - John-F.-Kennedy-Platz - Hauptbahnhof
BSVAG	421	Braunschweig Rathaus - Hauptbahnhof - Melverode - Stöckheim - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG	422	Braunschweig Lehdorf - Rudolfplatz - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Stadtpark - Bebelhof - Südstadt - Rautheim - Krematorium
BSVAG	424	Braunschweig Röhme - Wenden - Bienrode - Waggum - Bevenrode - Grassel - Essenrode
BSVAG	427	Braunschweig Volkmarode - Schapen - Weddel - Hordorf - Essehof
BSVAG	429	Braunschweig Hauptbahnhof - John-F.-Kennedy-Platz - Th.-Heuss-Str. - Cyriakring - Rudolfplatz - Rebenring - Leonhardplatz - Hauptbahnhof
BSVAG	431	Braunschweig Rathaus - John-F.-Kennedy-Platz - Hauptbahnhof - Bebelhof - Heidberg - Melverode - Stöckheim
BSVAG	433	Braunschweig Völknerode - Watenbüttel - PTB - Lehdorf - Kanzlerfeld - Rudolfplatz - Rebenring - Gliesmarode - Querum - Hondelage - Dibbesdorf - Hondelage
BSVAG	434	Braunschweig Wenden - Thune - Harxbüttel - Lagesbüttel - Walle - Gewerbegebiet Hansestraße West Braunschweig Röhme
BSVAG	435	Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG	436	Braunschweig Rünigen - Gartenstadt - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Siegfriedviertel - Schuntersiedlung - Kralenriede
BSVAG	437	Braunschweig Volkmarode - Schapen - Weddel - Klein Schöppenstedt - Cremlingen
BSVAG	439	Braunschweig Weststadt Donaustraße - Westbahnhof - Rudolfplatz - Rebenring - Leonhardplatz - Hauptbahnhof - Bebelhof - Heidberg - Melverode - Stöckheim
BSVAG	442	Braunschweig Lindenbergsiedlung - Südstadt - Melverode
BSVAG	443	Braunschweig Ölper - Altstadtmarkt - Rathaus - Gliesmarode - Querum
BSVAG	445	Lengede - Bodenstedt - Liedingen - Köchingen - Vallstedt - Alvesse - Wierthe - Sonnenberg - Groß Gleidingen - Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG	452	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Destedt - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG	454	Braunschweig Stadion - Schwarzer Berg
BSVAG	455	Braunschweig Broitzem - Gartenstadt - Rünigen - Geitelde - Stiddien - Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG	461	Braunschweig PTB - Rudolfplatz - Radeklint - Hauptbahnhof
BSVAG	462	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Destedt - Gardessen - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG	464	Braunschweig Röhme - Wenden - Bienrode - Kralenriede - Schuntersiedlung - Siegfriedviertel - Stadion
BSVAG	471	Braunschweig Stöckheim - Rünigen - Gartenstadt
BSVAG	481	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Stöckheim
BSVAG	499	Braunschweig Rathaus - Sickte - Neuerkerode - Lucklum - Erkerode - Elm - Königslutter Bahnhof (Saisonverkehr Sonn- und feiertags)
BSVAG	N407	Braunschweig Harxbüttel - Timmerlah
BSVAG	N408	Braunschweig Rathaus - Weddel
BSVAG	N411	Braunschweig Lamme - Südstadt
BSVAG	N412	Braunschweig Rathaus - Südstadt
BSVAG	N413	Braunschweig Hondelage - Geitelde
BSVAG	N416	Braunschweig Völknerode - Bevenrode
BSVAG	NE13	Braunschweig Rathaus - Hötzum - Sickte - Apelnstedt - Volzum - Neuerkerode
BSVAG/(KVG)	798	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Stöckheim - Heidberg - Mascherode - Salzdahlum - Ahlum - Wendessen - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG	381	Velpke - Grafhorst - Wahrstedt - Meinkot - Bahrdorf - Saalsdorf - Mackendorf - Rickensdorf - Papenrode - Groß Sisbeck
KVG	382	Papenrode - Rickensdorf - Mackendorf - Bahrdorf - Wahrstedt - Meinkot - Groß Sisbeck - Volkmarsdorf - Rümmer - Groß Twülpstedt - Danndorf - Grafhorst - Velpke
KVG	383	Volkmarsdorf - Rümmer - Hehlingen - Nordsteimke - Wolfsburg Bahnhof
KVG	384	Königslutter - Laungen - Rieseberg - Ochsendorf - Klein Steimke - Neindorf - Glentorf - Boimstorf - Rotenkamp - Scheppau - Bornum - Königslutter
KVG	385	Königslutter ZOB - Beienrode - Uhry - Bisdorf - Rhode - Neindorf - Almke - Klein Steimke - Ochsendorf - Königslutter ZOB
KVG	386	Lehre - Groß Brunsrode - Klein Brunsrode - Essenrode
KVG	387	Königslutter ZOB - Boimstorf - Lehre - Wendhausen - Essehof
KVG	388	Flechtorf - Beienrode - Flechtorf - Groß Brunsrode - Lehre
KVG	391	Helmsstedt W.-v.-Siemens-Straße - Markt - Leipziger Straße - Max-Planck-Weg
KVG	392	Emmerstedt - Helmsstedt Markt - Clarabad - (Beendorf)
KVG	393	Helmsstedt Bahnhof - Emmerstedt - Süplingen - Groß Steinum - Schickelsheim - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB
KVG	394	Helmsstedt Bahnhof - Emmerstedt - Barmke - Mariental - Grasleben - Rottorf - Rennau - Ahmstorf - Rhode - Bisdorf - Klein Sisbeck - Groß Sisbeck - Volkmarsdorf
KVG	395	Helmsstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnleben - Offleben - Esbeck
KVG	396	Helmsstedt - Süplingen - Frellstedt - Rabke - Warberg - Wolsdorf - Esbeck - Schöningen - Kraftwerk Offleben

**Tabelle B4.2.2/1 Grobdarstellung des Linienverlaufs im lokalen Netz**

Unternehmen	Liniennr.	Linienverlauf
KVG	397	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck - Schöningen - Hoiersdorf - Twieflingen - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Söllingen - Jerxheim - Beierstedt - Watenstedt - Gevensleben (sonn- und feiertags)
KVG	398	Helmstedt Bahnhof - Wolsdorf - Warberg
KVG	399	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Warberg - Langeleben - Reitlingstal (Saisonverkehr)
KVG	601	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG	603	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstöckheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Immendorf - Hallendorf - Watenstedt - Drütte - Beddingen - Thiede - Steterburg - Rünigen - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG	604	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Bleckenstedt - Beddingen - Steterburg - Thiede - Groß Stöckheim - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG	606	Salzgitter Lebenstedt - Bruchmachersen - Fredenberg - Lichtenberg - Altenhagen - Oelber Am Weissen Wege - Baddeckenstedt
KVG	607	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel Kornmarkt - Cramme - Flöthe
KVG	608	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachersen - Fredenberg - Lichtenberg - Osterlinde - Hohenassel - Westerlinde - Hohenassel - Burgdorf - Nordassel - Berel - Lesse - Reppner - Lebenstedt ZOB
KVG	609	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Reppner - Lesse - Berel - Burgdorf - Nordassel - Burgdorf - Hohenassel - Westerlinde - Hohenassel - Osterlinde - Lichtenberg - Fredenberg - Bruchmachersen - Lebenstedt ZOB
KVG	611	Salzgitter Bad - Gitter - Hohenrode - Othfresen - Dörnten - Jerstedt - Goslar
KVG	612	Salzgitter Lebenstedt - Engelnstedt - Lebenstedt - Salder - Gebhardshagen - Calbecht / Engerode - Bad
KVG	616	Salzgitter Lebenstedt - Bruchmachersen - Fredenberg
KVG	618	Salzgitter Bad Waldfriedhof - Bahnhof - Thermalsolbad
KVG	619	Salzgitter Lebenstedt - Engelnstedt - Lebenstedt - Bruchmachersen - Fredenberg - Lichtenberg
KVG	621	Salzgitter Lebenstedt - Salder - Lebenstedt - Hallendorf - Watenstedt - MAN - LHB
KVG	626	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Salzgitter AG
KVG	627	Salzgitter Lichtenberg - Fredenberg - Bruchmachersen - Lebenstedt - Salder - Hallendorf - Salzgitter AG
KVG	628	Salzgitter Bad - Calbecht / Engerode - Gebhardshagen - Heerte - Salzgitter AG
KVG	631	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstöckheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Thiede / Steterburg - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG	791	Wolfenbüttel Lebenshilfe - Atzum - Kornmarkt - Westring
KVG	792	Wolfenbüttel Atzum - Kornmarkt - Westring
KVG	793	Wolfenbüttel Krankenhaus - Kornmarkt - Stadtwerke
KVG	794	Wolfenbüttel Linden - Kornmarkt - Westring
KVG	795	Wolfenbüttel Salzdahlumer Straße - Kornmarkt - Adersheimer Straße
KVG	796	Wolfenbüttel Linden - Kornmarkt - Adersheimer Straße
KVG	797	Wolfenbüttel Halchter - Kornmarkt - Fummelse - Halchter
KVG/ (BSVAG)	798	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Stöckheim - Heidberg - Mascherode - Salzdahlum - Ahlum - Wendessen - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG	799	Wolfenbüttel Linden Süd - Kornmarkt - Westring
KVG	861	Goslar ZOB - Oker - Romkerhall - Okertalsperre - Schulenberg - Altenau - Sonnenberg - St. Andreasberg
KVG	866	Bad Harzburg - Kästeklippen
KVG	868	Hohegeiß - Braunlage
KVG	871	Bad Harzburg - Bündheim - Schlewecke - Harlingerode - Bad Harzburg
KVG	873	Bad Harzburg Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof - Breitenberg - Bahnhof
KVG	874	Bad Harzburg - Eckertal
KVG	875	Bad Harzburg - Molkenhaus - Rabenklippe - Radau-Wasserfall - Bad Harzburg
KVG	878	Stadtverkehr Bad Harzburg
Mundstock	566	Braunschweig Europaplatz - Watenbüttel - Völknerode - Bortfeld - Vechelade - Vechelde - Wahle - Fürstenau - Sophiental - Zweidorf
Pülm	836	Seesen - Mechtshausen - Engelade - Bilderlahe - Rhüden - Seesen
Pülm	837	Ildehausen - Kirchberg - Münchehof - Herrhausen - Seesen Bahnhof
RBB	371	Gevensleben - Watenstedt - Beierstedt - Jerxheim-Bahnhof - Jerxheim - Söllingen - Dobbeln - Ingeleben - Wobeck - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen - Esbeck - Offleben - Reinsdorf - Neu Büddenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor
RBB	373	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Offleben - Reinsdorf - Hohnsleben
RBB	374	Schöppenstedt - Eitzum - Groß Dahlum - Klein Dahlum - Groß Dahlum - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen
RBB	655	Salzgitter Bad - Groß Mahner - Ohlendorf - Flachstöckheim - Groß Flöthe - Klein Flöthe
RBB	656	Salzgitter Bad - Gitter - Hohenrode - Haverlah - Ringelheim - Sehle - Groß Heere - Klein Heere - Baddeckenstedt
RBB	657	Baddeckenstedt - Oelber Am Weissen Wege - Baddeckenstedt - Klein Heere - Groß Heere - Klein Elbe - Groß Elbe - Gustedt - Steinlah - Haverlah - Salzgitter Bad
RBB	658	Groß Elbe - Klein Elbe - Groß Heere - Klein Heere - Baddeckenstedt - Rhene - Binder - Wartjenstedt - Hohenassel - Westerlinde - Osterlinde - Hohenassel - Burgdorf - Nordassel - Berel
RBB	731	Schöppenstedt - Bansleben - Eilum - Weferlingen - Dettum - Sickinge - Apelnstedt - Ahlum - Wolfenbüttel Bahnhof
RBB/ VB Bachstein	753	Hornburg - Isingerode - Schladen - Werlaburgdorf - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
RBB	821	Bad Harzburg - Bündheim - Schlewecke - Westerode - Bettingerode - Lochtum - Vienenburg
RBB	822	Goslar - Immenrode - Weddingen - Wöltingerode - Vienenburg - Wiedelah - Lengde - Gielde - Schladen
RBB	833	Goslar - Langelsheim - Bredelem
RBB	835	Goslar - Riechenberg - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Hahausen - Neuekrug - Klingenhausen - Seesen
RBB	838	Clausthal-Zellerfeld - (Bad Grund) - (Stauffenburg) - Münchehof - Herrhausen - Seesen
RBB	841	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld
RBB	842	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld
RBB	851	Salzgitter Bad - Groß Mahner - Klein Mahner - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Liebenburg - Neuenkirchen - Gielde - Schladen
RBB	852	Goslar - Upen - Alt Wallmoden - Liebenburg
RBB	859	Seesen Bahnhof - Hochstraße - Sehusa-Therme - Bahnhof
RBB	861	Goslar ZOB - Oker - Romkerhall - Okertalsperre - Schulenberg - Altenau - Sonnenberg - St. Andreasberg
RBB	879	Altenau - Torfhaus (Saisonverkehr)
RBB/ Bürgerbus	872	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld (Linien A - F)
Reisebüro Schmidt	732	Hachum - Gilzum - Evessen - Bansleben - Eilum - Ampleben - Kneittingen - Samleben - Eitzum - Schliestedt - Schöppenstedt
Reisebüro Schmidt	733	Dettum - Mönchevahlberg - Weferlingen - Groß Vahlberg - Klein Vahlberg - Berklingen - Schöppenstedt

**Tabelle B4.2.2/1 Grobdarstellung des Linienverlaufs im lokalen Netz**

Unternehmen	Liniennr.	Linienverlauf
Reisebüro Schmidt	739	Dettum - Hachum - Gilzum - Evessen - Erkerode - Lucklum - Sickinge - Neuerkerode - Sickinge
Reisebüro Schmidt	741	Weferlingen - Mönchevahlberg - Dettum - Volzum - Apelnstedt - Hötzum - Sickinge
Reisebüro Schmidt	742	Weddel - Hordorf - Schandelah - Gardessen - Abbenrode - Hemkenrode - Destedt - Veltheim - Schulenrode - Cremlingen - Sickinge
Reisebüro Schmidt	743	Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Erkerode - Lucklum - Destedt
Reisebüro Schmidt	744	Sickinge - Neuerkerode - Hötzum - Sickinge - Apelnstedt - Volzum - Evessen - Gilzum - Hachum - Weferlingen - Mönchevahlberg - Dettum
Reisebüro Schmidt	745	Schandelah - Gardessen - Abbenrode - Schandelah
Reisebüro Schmidt	746	Winnigstedt - Barnstorf - Watzum - Schöppenstedt
Reisebüro Schmidt	747	Winnigstedt - Barnstorf - Uehrde - Watzum - Warle - Schliestedt - Klein Dahlum - Groß Dahlum - Eitzum - Schöppenstedt
Stadtwerke Goslar	801	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Bürgermeister-Papen-Straße
Stadtwerke Goslar	802	Goslar Bahnhof - Arbeitsamt - Ohlhofbreite
Stadtwerke Goslar	803	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Ohlhof
Stadtwerke Goslar	804	Goslar Bahnhof - AQUANTIC - Sudmerberg - Am Müllerkamp
Stadtwerke Goslar	805	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Oker/Schrevenwiesen
Stadtwerke Goslar	806	Goslar Stadtwerke - Ohlhof - Sudmerberg - Oker/Waldhaus
Stadtwerke Goslar	807	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt
Stadtwerke Goslar	808	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof
Stadtwerke Goslar	811	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Ohlhofbreite
Stadtwerke Goslar	813	Goslar Bahnhof - Kaiserpfalz - AQUANTIC - Ohlhofbreite
Stadtwerke Goslar	815	Goslar Bahnhof - Kaiserpfalz - Sudmerberg - Waldhaus/Schrevenwiesen
Stadtwerke Goslar	817	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt
Stadtwerke Goslar	818	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof
VB Bachstein	335	(Mieste) - (Oebisfelde) - Velpke - Grafhorst - Danndorf - Neuhaus - Wolfsburg
VB Bachstein	751	Wolfenbüttel - Halchter - Ohrum - Kissenbrück - Bornum - Börßum - Heiningen - Werlaburgdorf - Gielde - Wehre - Beuchte - Schladen - Isingerode - Hornburg
VB Bachstein	752	Klein Biewende - Sottmar - Groß Denkte - Neindorf - Klein Denkte - Wolfenbüttel
VB Bachstein	754	Beuchte - Wehre - Gielde - Werlaburgdorf - Schladen - Isingerode - Hornburg
VB Bachstein	755	Schladen - Isingerode - Hornburg - Seinstedt - Achim - Kalme - Bornum - Börßum - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
VB Bachstein	756	Remlingen - Klein Biewende - Timmern - Kalme - Groß Biewende - Kissenbrück - Neindorf - Klein Denkte - Wolfenbüttel
VB Bachstein	757	Sottmar - Kissenbrück - Neindorf - Groß Biewende - Klein Biewende - Klein Denkte - Groß Denkte - Wittmar - Remlingen
VB Bachstein/ (RBB)	753	Hornburg - Isingerode - Schladen - Werlaburgdorf - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
VGP	501	Peine Bahnhof - Handorf - Klein Bülden - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülden - Solschen - Adenstedt - Stedum - Bekum - Hohenhameln - Soßmar - Clauen - Bründeln
VGP	501Ring	Peine - Ilsede - Peine
VGP	502	Peine Bahnhof - Berkum - Rosenthal - Schwicheldt - Equord - Mehrum - Ohlum - Hohenhameln - Harber
VGP	504	Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülden - Handorf - Berkum - Rosenthal - Schwicheldt - Equord - Mehrum
VGP	505	Peine - Vöhrum - Eixe - Abbensen - Oelerse - Röhre
VGP	506	Eickenrode - Plockhorst - Wehner Horst - Wehnen - Eddesse - Berkhöpen - Edemissen - Oedesse - Oelheim - Wendesse - Stederdorf - Peine
VGP	507	Oelerse - Abbensen - Oedesse - Edemissen
VGP	508	Edemissen - Mödesse - Blumenhagen - Klein Blumenhagen - Alvesse - Voigtholz - Rietze - Wipshausen
VGP	509	Peine Bahnhof - Essinghausen - Duttonstedt - Meerdorf - Rüper - Wense - Ersehof - Neubrück - Ersehof - Wipshausen
VGP	511	Vechele - Vechele - Wedtlenstedt - Denstorf - Klein Gleidingen
VGP	512	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Schmedenstedt - Woltorf - Fürstenau - Sophiental - Zweidorf - Wendeburg - Wendezelle
VGP	513	Vechele - Wahle - Vechele - Denstorf - Klein Gleidingen - Wedtlenstedt - Bortfeld - Wendezelle - Wendeburg - Zweidorf - Harvesse - Ersehof - Neubrück - Wense - Rüper - Meerdorf
VGP	514	Peine Bahnhof - Woltorf - Fürstenau - Sierße - Bettmar - Wahle - Vechele - Vechele
VGP	515	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Woltorf - Schmedenstedt - Münstedt - Oberg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Adenstedt
VGP	516	Vechele - Köchingen - Liedingen - Bodenstedt - Vallstedt - Alvesse - Wierthe - Sonnenberg - Groß Gleidingen
VGP	522	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Telgte - Vöhrum - Krankenhaus - Bahnhof
VGP	524	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Oststadt - Bahnhof
VGP	525	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Stederdorf - Bahnhof
VLG	101	Gifhorn Winkel - Stadtmitte - Am Wittkopsberg
VLG	102	Gifhorn Kästorf - Gamsen - Stadtmitte - Bahnhof-Süd
VLG	103	Gifhorn II. Koppelweg - Stadtmitte - Wilsche - Neubokel
VLG	105	Gifhorn - Isenbüttel - Wasbüttel
VLG	111	Gifhorn - Ausbüttel - Ribbesbüttel - Vollbüttel - Leiferde - Hillerse - Roifsbüttel - Diederse - Neubrück - Groß Schwülper - Walle - Lagesbüttel - Braunschweig Harxbüttel - Thune - Wenden
VLG	112	Adenbüttel - Rethen - Vordorf - Eickhorst - Braunschweig Thune - Wenden
VLG	121	Wittingen - Stöcken - Gannerwinkel - Wollerstorf - Darrigsdorf - Glüsing - Wittingen

**Tabelle B4.2.2/1 Grobdarstellung des Linienverlaufs im lokalen Netz**

Unternehmen	Liniennr.	Linienverlauf
VLG	122	Knesebeck - Eutzen - Wunderbüttel - Emmen - Hankensbüttel
VLG	123	Groß Oesingen - Mahrenholz - Klein Oesingen - Lingwedel - Langwedel - Oerrel - Hankensbüttel
VLG	124	Hankensbüttel - Weddersehl - Allersehl - Repke - Dedelstorf - Steinhorst - Auermühle - Lüsche - Räderloh - Steinhorst - Hankensbüttel
VLG	125	Lessien - Ehra - Radenbeck - Plastau - Zasenbeck - Boitzenhagen - Schnefflingen - Teschendorf - Küstorf - Ohrdorf - Mahnborg - Hagen - Kakerbeck - Wittingen
VLG	126	Hankensbüttel - Repke - Dedelstorf - Lingwedel - Klein Oesingen - Groß Oesingen - Steinhorst - Räderloh - Lüsche - Auermühle - Hankensbüttel
VLG	127	Hankensbüttel - Weddersehl - Allersehl - Masel - Sprakensehl - Hagen - Blickwedel - Behren - Bokel
VLG	128	Hankensbüttel - Alt Isenhagen - Wentorf - Wierstorf - Steimke - Wettendorf - Bottendorf - Schweimke
VLG	129	Hankensbüttel - Weddersehl - Allersehl - Masel - Sprakensehl - Behren - Bokel - Schweimke - Bottendorf - Wettendorf - Steimke - Wierstorf - Wentorf - Alt Isenhagen - Hankensbüttel
VLG	131	Knesebeck - Transvaal - Wießes Moor - Schönnewörde - Wahrenholz
VLG	132	Wesendorf - Teichgut - Westerholz - Weißenberge - Betzhorn - Wahrenholz - Schönnewörde
VLG	133	Wesendorf - Ummern - Pollhöfen - Wichelnförth - Groß Oesingen - Teichgut - Wesendorf
VLG	134	Texas - Schmarloh - Zahrenholz - Groß Oesingen
VLG	135	Wesendorf - Teichgut - Westerholz - Weißenberge - Wahrenholz - Betzhorn - Oerrel - Hankensbüttel
VLG	136	Bokel - Behren - Sprakensehl - Auermühle - Lüsche - Räderloh - Steinhorst - Groß Oesingen / Weddersehl - Masel - Allersehl - Repke - Dedelstorf - Groß Oesingen - Mahrenholz - Groß Oesingen
VLG	137	Wesendorf - Westerholz - Wahrenholz - Schönnewörde - Vorhop - Knesebeck - Hagen - Mahnborg - Kakerbeck - Wittingen
VLG	141	(Langlingen) - Flettmar - Meinersen - Müden - Gerstenbüttel - Ettenbüttel - Gilde - Brenneckenbrück - Gifhorn
VLG	142	Flettmar - Hahnenhorn - Müden - Meinersen
VLG	143	Hillerse - Volkse - Ohf - Seershausen - Dalldorf - Meinersen
VLG	145	Dalldorf - Volkse - Leiferde (GF)
VLG	161	Brome - Zicherie - Kaiserwinkel - Benitz - Wiswedel - Voitze - Tüla - Croya - Ahnebeck - Parsau - Bergfeld - Tiddische - Hoitlingen - Rühren - Brechtorf - Eischott - Wolfsburg Kreuzheide
VLG	162	Lessien - Ehra - Barwedel - Parsau - Bergfeld - Tiddische - Hoitlingen - Eischott - Brechtorf - Rühren
VLG	163	Wittingen - Kakerbeck - Suderwittingen - Ohrdorf - Zasenbeck - Plastau - Radenbeck - Wiswedel - Benitz - Altendorf - Brome - Zicherie - Voitze
VLG	164	Brome - Voitze - Tüla - Voitze - Ehra - Lessien - Grußendorf - Stüde - Westerbeck - Triangel - Platendorf - Gifhorn
VLG	171	Tiddische - Barwedel - Jembke - Tappenbeck - Weyhausen - Wolfsburg Fallersleben
VLG	172	Weyhausen - Bokensdorf - Grußendorf - Stüde - Weyhausen
VLG	173	Platendorf - Neuhaus - Triangel - Westerbeck - Dannenbüttel - Osloß - Weyhausen
VLG	181	Wolfsburg Detmerode - Westhagen - Fallersleben - Süfeld - Wettmershagen - Jelpke - Allenbüttel - Edesbüttel - Calberlah - Allerbüttel - Isenbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
VLG	182	Ausbüttel - Vollbüttel - Ribbesbüttel - Ausbüttel - Isenbüttel - Wasbüttel - Isenbüttel - Calberlah
VLG	183	Tankumsee - Isenbüttel
VLG	191	Braunschweig Wenden - Bechtsbüttel - Abbesbüttel - Meine - Rötgesbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
VLG	192	Grassel - Wedesbüttel - Wedelheine - Meine
VLG	193	Meine - Rötgesbüttel - Gravenhorst - Ohnhorst - Wasbüttel - Isenbüttel
VLG	194	Meine - Vordorf - Eickhorst - Rethen - Adenbüttel - Rolfsbüttel - Diddlese - Neubrück - Warxbüttel - Groß Schwülper
VLG	195	Walle - Lagesbüttel - Eickhorst - Vordorf - Meine
WVG	201	Wolfsburg Kästorf - Nordstadt - Stadtmitte - Laagberg - Westhagen - Detmerode
WVG	202	Wolfsburg Wendschott - Vorsfelde - Teichbreite - Stadtmitte - Detmerode
WVG	203	Wolfsburg Süfeld - Fallersleben - Bahnhof / ZOB
WVG	204	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Ehmen - Mörse - Westhagen - Stadtmitte
WVG	205	Wolfsburg Wendschott - Vorsfelde - Reisingen - Stadtmitte - Eichelkamp
WVG	206	Wolfsburg Süfeld - Fallersleben - Westhagen - Detmerode
WVG	207	Wolfsburg Reisingen - Reisingen-Süd - Stadtmitte - Laagberg - Hageberg
WVG	208	Wolfsburg Neuhaus - Reisingen - Stadtmitte
WVG	209	Wolfsburg Stadtmitte - Nordsteimke - Neindorf - Nordsteimke - Stadtmitte
WVG	211	Wolfsburg Neuhaus - Vorsfelde - Nordstadt
WVG	212	Wolfsburg Vorsfelde - Velstove - Brackstadt - Warmenau - Kästorf - Stadtmitte
WVG	213	Wolfsburg Stadtmitte - VW-Werk / Sandkamp
WVG	218	Wolfsburg Stadtmitte - Hattorf - Heiligendorf - Neindorf - Almke - Lehre
WVG	241	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Mörse / Süfeld - Ehmen
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>		
Börde-Bus	16	Helmstedt - (Harbke) - (Sommerschenburg) - (Völpke) - (Wefensleben) - (Belsdorf)
Börde-Bus	3	Schöningen - (Hötensleben) - (Hamersleben) - (Wulferstedt) - (Oschersleben)
BT Berlin Transport GmbH	400	(Klötze) - Wittingen
Hahne Reisen KG	458	(Tettenborn) - (Wieda) - Hohegeiß
Hahne Reisen KG	455	Hohegeiß - (Zorge) - (Walkenried) - (Bad Sachsa) - (Bad Lauterberg)
HBB	203	Goslar - Vienenburg - (Osterwieck) - (Dardenheim) - (Zilly) - (Halberstadt)
HBB	215	(Osterwieck) - (Göddeckenrode) - Schladen - (Osterwieck)
KVC	40	Steinhorst - (Grebshorn) - (Celle)
KVC	30	Steinhorst - (Eldingen) - (Beedenbostel) - (Celle)
KVG/ (WVB)	876	Braunlage ZOB - (Elend) - (Schierke) - (Drei-Annen-Hohne) - (Werningerode)
KVG/ (WVB)	877	Bad Harzburg - Eckertal - (Ilsenburg) - (Werningerode)
Ohre Bus	629	Helmstedt - Graseleben - (Weferlingen) - (Erxleben)
RBB	1971	Wittingen - Stöcken - (Bodenteich) - (Uelzen)
RBB	440	Clausthal-Zellerfeld - Flambacher Mühle - Buntentock - (Lerbach) - (Freiheit) - (Osterode) - (Dorste) - (Berka) - (Kaltenburg) - (Hammenstedt) - (Northeim)
RBB	450	St. Andreasberg - (Bad Lauterberg) - (Herzberg) - (Osterode)
RBB	461	Seesen - Bornhausen - Rhüden - (Bockenem) - (Derneburg)

**Tabelle B4.2.2.2/1 Grobdarstellung des Linienverlaufs im lokalen Netz**

Unternehmen	Liniennr.	Linienverlauf
RegioBus Hannover	948	Hohenhameln - Bekum - Stedum - Equord - Mehrum - (Hämelerwald)
Rizor Omnibus Verkehr	keine	(Hildesheim) - (Derneburg) - Wartjenstedt - Binder - (Hackenstedt)
RVHi	2234	Soßmar - Hohenhameln - Bründeln - Harber - Clauen Rautenberg - (Hüddessum) - (Machtsum) - (Hönnersum) - (Bavenstedt) - (Hildesheim Bahnhof)
RVHi	2309	Groß Lafferde - Bierbergen - (Kemme) - (Hildesheim Bahnhof)
Üstra	370	Mehrum - (Sehnde) - (Ilten) - (Anderten) - (Hannover)
WVB	257	Wernigerode - Braunlage
WVB	277	(Benneckenstein) - Hohegeiß
WVB/ (KVG)	876	Braunlage ZOB - (Elend) - (Schierke) - (Drei-Annen-Hohne) - (Wernigerode)
WVB/ (KVG)	877	Bad Harzburg - Eckertal - (Ilseburg) - (Wernigerode)



**Tabelle B4.2.2.2/2 Betriebszeiten der lokalen Linien**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Anfangs- und Endzeiten								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Rathaus - Radeklint	1	05:38	20:13	05:38	20:13	08:38	17:13	n	n	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Rathaus - Siegfriedviertel	2	04:48	22:53	04:48	22:53	05:12	22:53	08:07	22:53	
BSVAG	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Rathaus - Volkmarode	3	05:41	20:37	05:41	20:37	09:01	16:57	n	n	
BSVAG	Braunschweig Heidberg - Rathaus - Wenden	4	05:36	20:42	05:36	20:42	08:56	17:02	n	n	
BSVAG	Braunschweig Broitzern - Bohlweg / Damm - Hauptbahnhof	5	04:18	01:20	04:18	01:20	04:42	01:20	04:42	01:20	
BSVAG	Braunschweig Broitzern - Rathaus - Siegfriedviertel	6	05:42	20:22	05:42	20:22	09:02	16:42	n	n	
BSVAG	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Rathaus - Wenden	7	04:21	00:50	04:21	00:50	04:43	00:50	04:44	00:50	
BSVAG	Braunschweig Heidberg - Rathaus - Volkmarode	8	04:26	00:46	04:26	00:46	04:47	00:46	04:48	00:46	
BSVAG	Braunschweig Krematorium - Rathaus - Radeklint	9	05:23	20:19	05:23	20:19	09:23	16:55	12:01	18:55	
BSVAG	Braunschweig Lamme - Südstadt	411	04:43	00:53	04:43	00:53	05:01	00:53	05:01	00:53	
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Südstadt	412	04:59	01:52	04:59	01:52	05:02	02:52	05:02	00:58	
BSVAG	Braunschweig Leiferde - Flughafen oder Waggum	413	04:38	00:54	04:38	00:54	05:02	00:54	05:02	00:54	
BSVAG	Braunschweig Hafen - Stadion	414	05:04	00:55	05:04	00:55	05:01	00:55	06:01	00:55	
BSVAG	Braunschweig Völkeroode - Kralenriede	416	04:39	00:51	04:39	00:51	05:02	00:51	05:02	00:51	
BSVAG	Braunschweig Hondelage - Volkmarode	417	04:58	00:57	04:58	00:57	04:57	00:57	05:57	01:05	
BSVAG	Braunschweig Raffteich - Riddagshausen	418	04:59	00:41	04:59	00:41	05:13	00:41	05:13	00:41	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	419	05:05	01:18	05:05	01:18	05:20	01:18	05:20	00:48	
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof	421	04:43	01:58	04:43	01:58	04:53	02:58	05:30	01:05	
BSVAG	Braunschweig Lehdorf - Krematorium	422	05:41	20:40	05:41	20:40	07:21	20:40	07:51	20:35	
BSVAG	Braunschweig Röhme - Essenrode	424	05:06	01:03	05:06	01:03	05:23	01:03	05:56	00:59	
BSVAG	Braunschweig Volkmarode - Essehof	427	05:07	01:15	05:07	01:15	05:27	00:57	05:57	01:15	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	429	04:41	01:02	04:41	01:02	05:06	01:02	05:36	01:02	
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Stöckheim	431	06:05	20:32	06:05	20:32	09:08	16:52	n	n	
BSVAG	Braunschweig Völkeroode - Hondelage	433	05:36	18:56	05:36	18:56	n	n	n	n	
BSVAG	Braunschweig Wenden - Röhme	434	05:18	01:00	05:18	01:00	05:56	01:00	05:58	01:00	
BSVAG	Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße	435	06:40	19:01	06:40	19:01	09:55	18:16	n	n	
BSVAG	Braunschweig Rünigen - Kralenriede	436	06:02	20:23	06:02	20:23	09:22	17:03	n	n	
BSVAG	Braunschweig Volkmarode - Cremlingen	437	06:00	20:29	06:00	20:29	08:48	17:21	n	n	
BSVAG	Braunschweig Weststadt Donaustraße - Stöckheim	439	04:56	20:46	04:56	20:46	07:16	17:46	n	n	
BSVAG	Braunschweig Lindenbergersiedlung - Melverode	442	07:22	07:52	n	n	n	n	n	n	
BSVAG	Braunschweig Ölper - Querum	443	05:57	20:14	05:57	20:14	09:37	16:54	n	n	
BSVAG	Lengede - Braunschweig Weststadt Donaustraße	445	05:18	21:20	05:18	21:20	05:34	20:50	11:34	18:50	
BSVAG	Braunschweig Krematorium - Bornum am Elm	452	04:55	20:10	04:55	20:10	06:18	19:10	12:58	19:46	
BSVAG	Braunschweig Stadion - Schwarzer Berg	454	05:11	20:48	05:11	20:48	05:27	20:43	08:38	20:43	
BSVAG	Braunschweig Broitzern - Weststadt Donaustraße	455	05:20	00:58	05:20	00:58	05:21	00:58	05:58	00:58	
BSVAG	Braunschweig PTB - Hauptbahnhof	461	05:59	20:22	05:59	20:22	09:36	17:02	n	n	
BSVAG	Braunschweig Krematorium - Gardessen - Bornum am Elm	462	05:12	22:57	05:12	22:57	05:45	01:51	11:28	18:27	
BSVAG	Braunschweig Röhme - Stadion	464	07:30	13:40	n	n	n	n	n	n	
BSVAG	Braunschweig Stöckheim - Gartenstadt	471	07:25	13:30	n	n	n	n	n	n	
BSVAG	Braunschweig Leiferde - Stöckheim	481	07:14	13:24	n	n	n	n	n	n	
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Königsutter Bahnhof (Saisonverkehr)	499	n	n	n	n	n	n	10:00	18:57	1
BSVAG/ (KVG)	Braunschweig Leiferde - Wolfenbüttel Kornmarkt	798	06:03	19:47	06:03	19:47	06:03	19:47	12:36	19:47	
BSVAG	Braunschweig Harxbüttel - Timmerlah	N407	01:04	02:03	01:04	02:03	01:04	03:02	n	n	2
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Weddel	N408	01:01	02:01	01:01	02:01	01:01	03:01	n	n	2
BSVAG	Braunschweig Lamme - Südstadt	N411	00:58	01:59	00:58	01:59	00:58	02:58	n	n	2
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Südstadt	N412	01:02	01:52	01:02	01:52	01:02	02:52	n	n	2
BSVAG	Braunschweig Hondelage - Geitelde	N413	00:58	02:03	00:58	02:03	00:58	03:03	n	n	2
BSVAG	Braunschweig Völkeroode - Bevenrode	N416	00:59	01:59	00:59	01:59	00:59	02:59	n	n	2
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Sickte	NE13	n	n	n	n	22:55	02:03	n	n	
KVG	Velpke - Groß Sisbeck	381	05:05	21:16	05:05	21:16	05:05	16:18	n	n	
KVG	Papenrode -	382	06:46	13:40	n	n	n	n	n	n	
KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg Bahnhof	383	06:45	22:50	19:55	22:50	17:05	22:45	14:00	22:45	
KVG	Königsutter - Bornum - Königsutter	384	05:57	22:15	05:57	22:15	05:57	22:15	14:45	22:15	
KVG	Königsutter ZOB - Neindorf - Königsutter ZOB	385	06:20	22:18	06:20	22:18	06:13	22:18	14:05	22:18	
KVG	Lehre - Essenrode	386	06:37	20:48	08:47	20:48	08:54	13:58	n	n	
KVG	Königsutter ZOB - Essehof	387	06:40	15:24	n	n	n	n	n	n	
KVG	Flechthof - Lehre	388	07:15	14:10	n	n	n	n	n	n	
KVG	Helmstedt W.-v.-Siemens-Straße - Max-Planck-Weg	391	05:52	19:17	05:52	19:17	08:06	17:20	12:53	17:17	
KVG	Emmerstedt - Helmstedt Markt - (Beendorf)	392	06:25	19:37	06:25	19:37	06:25	18:58	14:00	19:05	
KVG	Helmstedt Bahnhof - Königsutter ZOB	393	06:02	23:15	06:02	23:15	07:02	22:58	14:10	22:58	
KVG	Helmstedt Bahnhof - Volkmarsdorf	394	05:25	23:30	05:25	23:30	06:40	23:25	13:20	23:25	
KVG	Helmstedt - Esbeck	395	05:00	23:05	05:00	23:05	16:10	23:05	14:10	23:05	
KVG	Helmstedt - Kraftwerk Offleben	396	04:45	22:36	04:45	22:36	16:10	22:38	14:10	22:38	
KVG	Helmstedt - Gevensleben (Sonn- und Feiertags)	397	n	n	n	n	n	n	09:40	22:16	
KVG	Helmstedt Bahnhof - Warberg	398	07:10	23:00	07:10	23:00	07:10	23:05	14:10	23:05	
KVG	Helmstedt - Reitlingstal (Saisonverkehr)	399	n	n	n	n	n	n	13:45	18:15	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof	601	06:40	19:22	06:40	19:22	n	n	n	n	
KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig Hauptbahnhof	603	05:30	20:15	05:30	20:15	06:35	19:50	12:15	18:05	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Wolfenbüttel Kornmarkt	604	06:33	18:45	06:33	18:45	06:33	08:55	n	n	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Baddeckenstedt	606	06:30	23:28	06:30	23:28	07:30	23:28	14:55	21:58	

**Tabelle B4.2.2/2 Betriebszeiten der lokalen Linien**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Anfangs- und Endzeiten								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	
KVG	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel - Flöthe	607	06:55	19:05	06:55	19:05	07:30	14:40	n	n	
KVG	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachtersen - Lebenstedt ZOB	608	05:30	19:05	05:30	19:05	06:30	15:20	n	n	
KVG	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachtersen - Lebenstedt ZOB	609	06:33	23:20	06:33	23:20	07:33	23:20	13:15	23:20	
KVG	Salzgitter Bad - Goslar	611	06:14	19:33	06:14	19:33	06:46	17:25	13:30	17:25	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Bad	612	04:10	00:53	04:10	00:53	04:50	00:53	07:55	00:03	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Fredenberg	616	06:15	22:27	06:00	22:12	06:38	22:12	12:30	21:12	6
KVG	Salzgitter Bad Waldfriedhof - Thermalsolbad	618	06:39	20:29	06:12	20:10	06:38	19:58	n	n	6
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Lichtenberg	619	05:05	23:36	05:10	23:36	05:25	23:36	08:25	22:36	6
KVG	Salzgitter Lebenstedt - MAN - LHB	621	05:55	15:59	05:55	15:59	n	n	n	n	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Salzgitter AG	626	07:00	16:37	07:00	16:37	n	n	n	n	
KVG	Salzgitter Lichtenberg - Lebenstedt - Salzgitter AG	627	04:50	22:41	04:50	22:41	04:50	22:41	04:50	22:41	
KVG	Salzgitter Bad - Salzgitter AG	628	04:35	22:52	04:35	22:52	04:35	22:52	04:35	22:52	
KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig Hauptbahnhof	631	06:34	21:06	06:34	21:06	13:10	13:56	n	n	
KVG	Wolfenbüttel Lebenshilfe - Westring	791	05:31	23:20	05:31	23:20	05:31	23:20	08:32	23:20	
KVG	Wolfenbüttel Atzum - Westring	792	06:00	18:50	06:00	18:50	07:00	12:50	n	n	
KVG	Wolfenbüttel Krankenhaus - Stadtwerke	793	06:07	18:54	06:07	18:54	07:07	18:54	13:07	18:54	
KVG	Wolfenbüttel Linden - Westring	794	05:50	19:40	05:50	19:40	06:50	13:40	n	n	
KVG	Wolfenbüttel Salzdahlumer Straße - Adersheimer Straße	795	05:32	19:52	05:32	19:52	06:02	19:52	13:02	19:52	
KVG	Wolfenbüttel Linden - Adersheimer Straße	796	06:04	17:54	06:04	17:54	07:04	12:54	n	n	
KVG	Wolfenbüttel Halchter - Kornmarkt - Halchter	797	05:47	20:05	05:47	20:05	06:47	20:05	13:17	20:05	
KVG/ (BSVAG)	Braunschweig Leiferde - Wolfenbüttel Kornmarkt	798	06:03	19:47	06:03	19:47	06:03	19:47	12:36	19:47	
KVG	Wolfenbüttel Linden Süd - Westring	799	06:20	19:08	06:20	19:08	07:20	13:08	n	n	
KVG/ (RBB)	Goslar - St. Andreasberg	861	05:55	22:01	05:55	22:01	06:40	19:37	09:05	20:37	
KVG	Bad Harzburg - Kästeklippen	866	10:45	16:15	10:45	16:15	10:45	16:15	10:45	16:15	3
KVG	Hohegeiß - Braunlage	868	07:00	18:30	07:00	18:30	07:00	18:30	11:55	18:30	
KVG	Bad Harzburg - Bündheim - Bad Harzburg	871	06:10	22:27	06:10	22:27	06:10	22:27	13:05	22:27	
KVG	Bad Harzburg Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof	873	06:25	19:45	06:25	19:45	06:25	19:45	13:15	19:45	
KVG	Bad Harzburg - Eckertal	874	06:45	19:32	06:45	19:32	06:45	19:32	n	n	
KVG	Bad Harzburg - Molkenhaus - Bad Harzburg	875	10:40	17:35	10:40	17:35	10:40	17:35	10:40	17:35	3
KVG	Stadtverkehr Bad Harzburg	878	09:20	18:09	09:20	18:09	09:20	14:09	13:20	18:05	
Mundstock	Braunschweig Europaplatz - Vecheide - Zweidorf	566	05:08	22:35	05:08	22:35	09:16	17:24	n	n	
Pülm	Seesen - Mechtshausen - Seesen (Bockenem)	836	06:00	18:49	06:00	18:49	09:13	13:24	13:20	15:43	
Pülm	(Bad Gandersheim) - Ildehausen - Seesen Bahnhof	837	06:05	18:07	06:05	18:07	08:50	19:45	11:05	19:45	
RBB	Gevensleben - Watenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor	371	06:10	21:29	06:10	21:29	06:10	20:35	n	n	
RBB	Helmstedt - Hohnsleben	373	05:30	21:03	05:30	21:03	07:03	17:24	n	n	
RBB	Schöppenstedt - Schöningen	374	06:30	19:19	06:30	19:19	06:45	18:09	n	n	
RBB	Salzgitter Bad - Klein Flöthe	655	05:31	19:27	05:31	19:27	08:30	15:17	n	n	
RBB	Salzgitter Bad - Baddeckenstedt	656	06:10	21:27	06:10	21:27	06:45	13:35	n	n	
RBB	Baddeckenstedt - Salzgitter Bad	657	06:25	19:36	06:25	19:36	08:40	15:12	n	n	
RBB	Groß Elbe - Berel	658	06:12	15:00	06:20	17:14	n	n	n	n	
RBB	Schöppenstedt - Wolfenbüttel Bahnhof	731	06:32	22:47	06:32	22:47	06:49	16:47	13:24	17:32	
RBB/ (VB Bachstein)	Hornburg - Wolfenbüttel	753	06:40	13:53	06:45	08:57	n	n	n	n	
RBB	Bad Harzburg - Vienenburg	821	05:53	19:16	05:53	19:16	06:11	18:56	n	n	
RBB	Goslar - Schladen	822	05:35	21:27	05:35	21:27	05:35	21:27	13:05	17:44	
RBB	Goslar - Bredelem	833	05:12	19:30	05:12	19:30	06:15	15:40	n	n	
RBB	Goslar - Seesen	835	05:12	19:42	05:12	19:42	08:20	14:05	n	n	
RBB	Clausthal-Zellerfeld - Seesen	838	05:30	21:12	05:30	21:12	06:20	17:29	10:55	18:14	
RBB	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld	841	07:12	19:00	13:25	19:00	07:12	07:32	n	n	
RBB	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	842	07:20	19:24	07:30	19:24	07:30	19:13	11:15	19:13	
RBB	Salzgitter Bad - Schladen	851	05:20	21:43	05:20	21:43	06:30	19:16	11:03	20:01	
RBB	Goslar - Liebenburg	852	05:45	19:30	05:45	19:30	06:35	14:26	n	n	
RBB	Seesen Bahnhof - Hochstraße - Bahnhof	859	06:25	19:18	06:25	19:18	07:45	15:18	13:45	18:18	
RBB/ (KVG)	Goslar - St. Andreasberg	861	05:55	22:01	05:55	22:01	06:40	19:37	09:05	20:37	
RBB/ Bürgerbusverein	Clausthal-Zellerfeld (Linien A - F)	872	14:20	18:35	14:20	18:35	n	n	n	n	4
RBB	Altenau - Torfhaus (Saisonverkehr)	879									
Reisebüro Schmidt	Hachum - Schöppenstedt	732	06:27	14:42	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Dettum - Schöppenstedt	733	05:41	14:50	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Dettum - Sickinge	739	06:48	13:43	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Weferlingen - Sickinge	741	07:49	17:35	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Weddel - Sickinge	742	06:52	13:41	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Cremlingen - Destedt	743	07:37	13:11	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Sickinge - Dettum	744	07:23	13:18	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Schandelah - Abbenrode - Schandelah	745	07:24	13:26	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Winnigstedt - Schöppenstedt	746	06:49	14:42	n	n	n	n	n	n	
Reisebüro Schmidt	Winnigstedt - Schöppenstedt	747	06:10	14:51	n	n	n	n	n	n	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Bürgermeister-Papen-Str.	801	04:40	18:58	04:40	18:58	04:40	15:58	04:40	07:55	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Arbeitsamt - Ohlhofbreite	802	05:58	18:56	05:58	18:56	07:58	16:16	n	n	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Ohlhof	803	05:18	19:08	05:18	19:08	05:18	16:18	05:18	07:57	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Am Müllerkamp	804	05:09	19:08	05:09	19:08	05:09	16:08	05:09	07:48	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Oker/Schrevenwiesen	805	05:20	19:05	05:20	19:05	05:20	16:18	05:20	08:13	

**Tabelle B4.2.2/2 Betriebszeiten der lokalen Linien**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Anfangs- und Endzeiten								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	
Stadtwerke Goslar	Goslar Stadtwerke - Ohlhof - Sudmerberg - Oker	806	06:00	18:46	06:00	18:46	08:00	15:57	n	n	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt	807	05:01	19:29	05:01	19:29	05:10	16:29	05:10	08:04	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof	808	06:00	19:33	06:00	19:33	06:00	15:33	06:00	08:30	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Ohlhofbreite	811	19:00	22:16	00:19	22:16	16:00	00:16	08:00	21:36	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Kaiserpalz - AQUANTIC - Ohlhofbreite	813	19:20	22:14	19:20	22:14	16:20	00:14	08:20	22:14	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Sudmerberg - Waldhaus	815	19:00	22:55	00:19	22:55	16:00	00:55	08:00	21:55	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt	817	19:00	22:29	19:00	22:29	16:00	00:29	08:00	21:59	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof	818	19:00	22:30	19:00	22:30	16:00	00:30	08:00	21:30	5
VB Bachstein	(Mieste) - Velpke - Wolfsburg	335	06:34	17:09	06:34	17:09	n	n	n	n	
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Hornburg	751	05:12	22:51	05:12	22:51	06:36	23:51	13:12	16:51	
VB Bachstein	Beuchte - Hornburg	754	06:50	23:15	13:36	23:15	09:58	23:07	11:58	20:07	
VB Bachstein	Klein Biewende - Wolfenbüttel	752	07:02	16:33	n	n	n	n	n	n	
VB Bachstein/ (RBB)	Hornburg - Wolfenbüttel	753	06:40	13:53	06:45	08:57	n	n	n	n	
VB Bachstein	Schladen - Wolfenbüttel	755	05:35	22:48	05:35	22:48	05:40	23:48	11:42	19:12	
VB Bachstein	Remlingen - Wolfenbüttel	756	05:25	23:13	05:25	23:13	06:35	23:13	12:45	17:23	
VB Bachstein	Sottmar - Remlingen	757	07:35	13:41	07:35	07:45	n	n	n	n	
VGP	Peine Bahnhof - Bründeln	501	05:27	19:31	05:27	19:31	06:55	16:12	n	n	
VGP	Peine - Ilse - Peine	501Ring	04:55	23:06	04:55	23:06	04:55	22:46	06:20	22:46	
VGP	Peine - Harber	502	05:23	19:15	05:23	19:15	07:20	15:24	n	n	
VGP	Groß Ilse - Mehrum	504	07:14	16:05	n	n	n	n	n	n	
VGP	Peine - Röhrse	505	05:30	19:18	05:30	19:18	07:15	14:19	n	n	
VGP	Eickenrode - Peine	506	05:59	19:03	05:59	19:03	07:05	15:04	n	n	
VGP	Oelers - Edemissen	507	07:15	15:35	09:25	11:53	09:30	13:06	n	n	
VGP	Edemissen - Wipshausen	508	05:57	17:57	05:57	17:57	07:30	15:05	n	n	
VGP	Peine Bahnhof - Wipshausen	509	05:50	19:15	05:50	19:15	06:47	13:45	n	n	
VGP	Vechede - Klein Gleidingen	511	06:48	14:27	n	n	n	n	n	n	
VGP	Peine Bahnhof - Wendezelle	512	05:48	19:22	05:48	19:22	07:44	14:57	n	n	
VGP	Vechede - Meerdorf	513	05:37	19:10	05:37	19:10	06:46	14:06	n	n	
VGP	Peine Bahnhof - Vechede	514	05:50	19:10	05:50	19:10	07:03	14:06	n	n	
VGP	Peine Bahnhof - Adenstedt	515	06:05	19:11	06:05	19:11	06:45	15:28	n	n	
VGP	Vechede - Groß Gleidingen	516	06:55	19:10	06:32	19:10	06:32	14:06	n	n	
VGP	Stadtverkehr Peine	522	05:07	20:03	05:07	20:03	06:38	22:46	12:55	22:46	
VGP	Stadtverkehr Peine	524	06:23	19:24	06:23	19:24	07:40	16:24	n	n	
VGP	Stadtverkehr Peine	525	06:50	18:36	06:50	18:36	08:02	16:36	n	n	
VLG	Gifhorn Winkel - Am Wittkopsberg	101	06:05	23:35	06:05	23:35	07:05	14:42	n	n	
VLG	Gifhorn Kästorf - Bahnhof-Süd	102	05:59	20:24	05:59	20:24	05:59	15:24	n	n	
VLG	Gifhorn II. Koppelweg - Neubokel	103	06:15	00:00	06:15	00:00	07:15	15:00	n	n	
VLG	Gifhorn - Wasbüttel	105	06:33	19:32	06:33	19:32	06:33	15:32	n	n	
VLG	Gifhorn - Braunschweig Wenden	111	04:36	19:58	04:36	19:58	05:30	16:28	n	n	
VLG	Adenbüttel - Braunschweig Wenden	112	05:11	19:35	05:11	19:35	06:25	16:09	n	n	
VLG	Wittingen - Stöcken - Wittingen	121	06:02	17:29	06:20	18:54	n	n	n	n	
VLG	Knesebeck - Hankensbüttel	122	06:47	16:06	n	n	n	n	n	n	
VLG	Groß Oesingen - Hankensbüttel	123	06:39	16:48	n	n	n	n	n	n	
VLG	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel	124	06:02	20:52	n	n	n	n	n	n	
VLG	Lessien - Ehra - Wittingen	125	05:27	19:29	n	n	n	n	n	n	
VLG	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel	126	n	n	05:39	21:13	n	n	n	n	
VLG	Hankensbüttel - Bokel	127	06:29	20:55	n	n	n	n	n	n	
VLG	Hankensbüttel - Schweimke	128	06:03	16:25	n	n	n	n	n	n	
VLG	Hankensbüttel - Bokel - Hankensbüttel	129	n	n	08:00	21:01	n	n	n	n	
VLG	Knesebeck - Wahrenholz	131	06:33	17:48	n	n	n	n	n	n	
VLG	Wesendorf - Schönewörde	132	06:38	15:43	n	n	n	n	n	n	
VLG	Wesendorf - Groß Oesingen - Wesendorf	133	06:10	20:07	06:16	19:56	07:15	15:56	n	n	
VLG	Texas - Groß Oesingen	134	06:19	16:35	n	n	n	n	n	n	
VLG	Wesendorf - Hankensbüttel	135	06:22	19:39	06:17	19:39	n	n	n	n	
VLG	Bokel / Weddersehl - Groß Oesingen	136	05:59	06:45	n	n	n	n	n	n	
VLG	Wesendorf - Wittingen	137	05:00	20:04	06:10	19:54	06:10	15:54	n	n	
VLG	(Langlingen) - Meinersen - Gifhorn	141	05:54	19:20	05:54	19:20	06:49	14:13	n	n	
VLG	Flettmar - Meinersen	142	06:52	19:15	n	n	n	n	n	n	
VLG	Hillerse - Meinersen	143	06:36	14:31	n	n	n	n	n	n	
VLG	Dalldorf - Leiferde (GF)	145	05:34	20:28	05:34	20:28	06:34	14:28	n	n	
VLG	Brome - Wolfsburg Kreuzheide	161	06:12	14:28	n	n	n	n	n	n	
VLG	Lessien - Rühren	162	06:41	20:25	06:49	20:25	06:49	15:25	n	n	
VLG	Wittingen - Voitze	163	04:55	20:21	06:21	20:21	06:55	16:21	n	n	
VLG	Brome - Gifhorn	164	06:29	19:51	06:31	19:51	n	n	n	n	
VLG	Tiddische - Wolfsburg Fallersleben	171	05:42	20:29	05:42	20:29	06:42	15:29	n	n	
VLG	Weyhausen - Grußendorf - Weyhausen	172	05:19	23:30	05:19	23:30	07:06	16:02	n	n	
VLG	Platendorf - Weyhausen	173	06:30	14:37	n	n	n	n	n	n	
VLG	Wolfsburg Detmerode - Gifhorn	181	06:08	20:09	06:08	20:39	07:15	16:09	n	n	
VLG	Ausbüttel - Calberlah	182	06:48	14:16	n	n	n	n	n	n	
VLG	Tankumsee - Isenbüttel	183	06:52	14:18	n	n	n	n	n	n	
VLG	Braunschweig Wenden - Gifhorn	191	05:33	21:49	05:33	21:49	06:33	21:43	08:28	20:23	
VLG	Grassel - Meine	192	05:52	21:00	05:50	21:00	07:45	15:21	n	n	
VLG	Meine - Isenbüttel	193	06:05	19:28	05:36	19:28	07:36	15:28	n	n	

**Tabelle B4.2.2./2 Betriebszeiten der lokalen Linien**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Anfangs- und Endzeiten								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	
VLG	Meine - Groß Schwülper	194	06:44	19:58	06:35	19:28	06:35	14:28	n	n	
VLG	Walle - Meine	195	06:39	14:28	n	n	n	n	n	n	
WVG	Wolfsburg Kästorf - Detmerode	201	04:47	00:12	04:47	00:12	05:55	01:12	07:26	00:07	
WVG	Wolfsburg Wendschott - Detmerode	202	05:04	00:25	05:04	00:25	06:00	01:25	n	n	
WVG	Wolfsburg Süfeld - Bahnhof / ZOB	203	04:47	19:42	04:47	19:42	06:48	16:42	n	n	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	204	05:13	00:10	05:13	00:10	05:27	01:40	09:50	23:40	
WVG	Wolfsburg Wendschott - Eichelkamp	205	05:02	23:48	05:02	23:48	06:29	01:18	08:49	23:47	
WVG	Wolfsburg Süfeld - Detmerode	206	07:16	16:30	n	n	n	n	n	n	
WVG	Wolfsburg Reisingen - Hageberg	207	04:58	20:11	04:58	20:11	05:52	15:11	n	n	
WVG	Wolfsburg Neuhaus - Stadtmitte - Badeland	208	05:56	20:01	05:56	20:01	06:56	17:42	n	n	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Neindorf - Stadtmitte	209	05:43	00:16	05:43	00:16	06:45	00:46	09:19	22:18	
WVG	Wolfsburg Neuhaus - Nordstadt	211	07:02	19:35	07:08	19:35	n	n	n	n	
WVG	Wolfsburg Vorsfelde - Stadtmitte	212	06:18	21:55	06:18	21:55	06:11	23:02	n	n	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - VW-Werk / Sandkamp	213	07:18	19:36	07:57	19:36	n	n	n	n	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Almke - Lehre	218	05:31	20:31	05:31	20:31	07:38	17:11	n	n	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Ehmern	241	19:50	00:10	19:50	00:10	16:20	01:40	09:50	23:40	
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>											
Börde-Bus	Helmstedt - (Belsdorf)	16	06:50	16:49	09:18	16:49	09:23	11:34	n	n	
Börde-Bus	Schöningen - (Oschersleben)	3	07:54	12:35	07:54	12:38	n	n	n	n	
BT Berlin Transport GmbH	(Klötze) - Wittingen	400	10:37	12:30	10:37	12:30	n	n	n	n	
Hahne Reisen KG	(Tettenborn) - (Wieda) - Hohegeiß	458	06:55	17:35	06:55	17:35	09:28	17:35	09:28	17:35	
Hahne Reisen KG	Hohegeiß - (Bad Lauterberg)	455	06:50	17:37	06:50	17:37	09:26	17:37	09:26	17:37	
HBB	Goslar - Vienenburg - (Halberstadt)	203	09:02	15:53	09:02	15:53	09:02	15:53	n	n	
HBB	(Osterwieck) - Schladen - (Osterwieck)	215	08:13	18:33	08:13	18:33	n	n	n	n	
KVC	Ummern - (Celle)	40	06:30	19:12	06:30	19:12	06:30	14:19	n	n	
KVC	Steinhorst - (Celle)	30	05:42	19:19	05:42	19:19	06:35	17:25	13:12	18:15	
KVG/ (WVB)	Braunlage ZOB - (Werningerode)	876	08:55	09:59	08:55	09:59	09:30	10:29	09:30	10:29	
KVG/ (WVB)	Bad Harzburg - Eckertal - (Werningerode)	877	06:45	20:13	06:45	20:13	08:50	20:13	08:50	20:13	
Ohre Bus	Helmstedt - (Erleben)	629	09:09	12:50	09:09	12:50	n	n	n	n	
RBB	Wittingen - Stöcken - (Bodenteich) - (Uelzen)	1971	05:02	05:03	05:02	05:03	n	n	n	n	
RBB	(Northeim) - Clausthal-Zellerfeld	440	05:10	20:41	05:10	20:41	05:26	20:27	09:13	22:20	
RBB	St. Andreasberg - (Osterode)	450	06:35	19:35	06:35	19:35	09:13	15:35	11:13	16:43	
RBB	Seesen - Rhüden - (Derneburg)	461	05:30	21:14	05:30	21:14	05:50	16:45	18:40	20:09	
RegioBus Hannover	Hohenhameln - Bekum - (Hämelerwald)	948	05:08	18:31	05:08	18:31	n	n	n	n	
Rizor Omnibus Verkehr	(Hildesheim) - Wartjenstedt - (Hackenstedt)	keine	06:48	18:57	06:48	16:50	06:48	14:07	n	n	
RVHi	Soßmar - Clauen Rautenberg - (Hildesheim Bahnhof)	2234	05:15	19:58	05:15	19:58	06:40	16:58	12:47	18:31	
RVHi	Groß Lafferde - Bierbergen - (Hildesheim Bahnhof)	2309	04:40	23:17	04:40	23:17	05:23	23:07	13:35	19:22	
Üstra	Mehrum - (Hannover)	370	04:17	00:10	04:17	00:10	04:47	00:10	05:24	00:10	
WVB	(Werningerode) - Braunlage	257	08:45	19:03	08:45	19:03	08:35	16:58	08:35	16:58	
WVB	(Benneckenstein) - Hohegeiß	277	10:15	16:30	10:15	16:30	n	n	n	n	
WVB/ (KVG)	Braunlage ZOB - (Werningerode)	876	08:55	09:59	08:55	09:59	09:30	10:29	09:30	10:29	
WVB/ (KVG)	Bad Harzburg - Eckertal - (Werningerode)	877	06:45	20:13	06:45	20:13	08:50	20:13	08:50	20:13	

**Legende:**

- n kein Betrieb
- (F) an Ferientagen
- 1 vom 1.5-3.10
- 2 in den Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So
- 3 vom 01.04.01-11.11.01 u. 31.03.02-10.11.02 nicht Mo
- 4 Mittwochs andere Anfangs- und Endzeiten

**Tabelle B4.2.2.2/3 Fahrtenanzahl im lokalen Netz**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Fahrtenanzahl								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Rathaus - Radeklint	1	44	43	44	43	25	25	0	0	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Rathaus - Siegfriedviertel	2	51	51	51	51	47	47	29	29	
BSVAG	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Rathaus - Volkmarode	3	45	45	45	45	24	24	0	0	
BSVAG	Braunschweig Heidberg - Rathaus - Wenden	4	45	45	45	45	24	24	0	0	
BSVAG	Braunschweig Broitzem - Bohlweg / Damm - Hauptbahnhof	5	58	58	58	58	54	53	38	38	
BSVAG	Braunschweig Broitzem - Rathaus - Siegfriedviertel	6	44	44	44	44	23	23	0	0	
BSVAG	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Rathaus - Wenden	7	57	56	57	56	52	51	37	36	
BSVAG	Braunschweig Heidberg - Rathaus - Volkmarode	8	56	55	56	55	51	51	36	36	
BSVAG	Braunschweig Krematorium - Rathaus - Radeklint	9	44	44	44	44	22	22	14	13	
BSVAG	Braunschweig Lamme - Südstadt	411	54	54	54	54	50	50	35	35	
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Südstadt	412	55	54	55	54	52	52	35	35	
BSVAG	Braunschweig Leiferde - Flughafen oder Waggum	413	54	54	54	54	50	50	35	35	
BSVAG	Braunschweig Hafen - Stadion	414	39	37	36	36	28	28	19	19	
BSVAG	Braunschweig Völkenrode - Kralenriede	416	54	54	54	54	50	50	35	35	
BSVAG	Braunschweig Hondelage - Volkmarode	417	41	38	37	35	28	28	20	19	
BSVAG	Braunschweig Raffteich - Riddagshausen	418	53	54	53	54	50	50	35	35	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	419	56		56	0	53		39		
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof	421	55	54	55	54	52	51	35	34	
BSVAG	Braunschweig Lehnendorf - Krematorium	422	43	43	43	43	37	38	25	25	
BSVAG	Braunschweig Rühme - Essenrode	424	35	34	35	34	29	29	19	19	
BSVAG	Braunschweig Volkmarode - Essehof	427	28	26	22	23	20	20	20	20	
BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	429	56		52	0	39				
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Stöckheim	431	43	42	43	42	21	22	0	0	
BSVAG	Braunschweig Völkenrode - Hondelage	433	22	22	22	22	0	0	0	0	
BSVAG	Braunschweig Wenden - Rühme	434	30	29	30	29	20	19	20	19	
BSVAG	Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße	435	14	13	13	13	5	5	0	0	
BSVAG	Braunschweig Rünigen - Kralenriede	436	41	42	41	42	21	22	0	0	
BSVAG	Braunschweig Volkmarode - Cremlingen	437	17	22	15	17	9	8	0	0	
BSVAG	Braunschweig Weststadt Donaustraße - Stöckheim	439	43	46	43	46	27	30	0	0	
BSVAG	Braunschweig Lindenbergersiedlung - Melverode	442	1	1	0	0	0	0	0	0	
BSVAG	Braunschweig Ölper - Querum	443	42	42	42	42	21	21	0	0	
BSVAG	Lengede - Braunschweig Weststadt Donaustraße	445	19	18	19	16	8	8	4	4	
BSVAG	Braunschweig Krematorium - Bornum am Elm	452	15	16	15	16	7	7	3	3	
BSVAG	Braunschweig Stadion - Schwarzer Berg	454	17	33	17	32	23	23	12	13	
BSVAG	Braunschweig Broitzem - Weststadt Donaustraße	455	21	20	20	20	19	19	18	19	
BSVAG	Braunschweig PTB - Hauptbahnhof	461	42	43	42	43	21	22	0	0	
BSVAG	Braunschweig Krematorium - Gardessen - Bornum am Elm	462	18	17	17	16	8	8	3	3	
BSVAG	Braunschweig Rühme - Stadion	464	2	3	0	0	0	0	0	0	
BSVAG	Braunschweig Stöckheim - Gartenstadt	471	3	1	0	0	0	0	0	0	
BSVAG	Braunschweig Leiferde - Stöckheim	481	4	5	0	0	0	0	0	0	
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Königslutter Bahnhof (Saisonverkehr)	499	0	0	0	0	0	0	4	4	1
BSVAG/ (KVG)	Braunschweig Leiferde - Wolfenbüttel Kornmarkt	798	14	14	14	14	14	14	7	7	
BSVAG	Braunschweig Harxbüttel - Timmerlah	N407	1	1	1	1	2	2	0	0	2
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Weddel	N408	1	1	1	1	2	2	0	0	2
BSVAG	Braunschweig Lamme - Südstadt	N411	1	1	1	1	2	2	0	0	2
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Südstadt	N412	1	1	1	1	2	2	0	0	2
BSVAG	Braunschweig Hondelage - Geitelde	N413	1	1	1	1	2	2	0	0	2
BSVAG	Braunschweig Völkenrode - Beverode	N416	1	1	1	1	2	2	0	0	2
BSVAG	Braunschweig Rathaus - Sickte	NE13	0	0	0	0	1	1	0	0	
KVG	Velpke - Groß Sisbeck	381	8	9	8	9	4	6	0	0	
KVG	Papenrode -	382	0	0	35	0	0	0	0	0	
KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg Bahnhof	383	6	6	2	2	3	3	3	3	
KVG	Königslutter - Bornum - Königslutter	384	29		14	0	11		6		
KVG	Königslutter ZOB - Neindorf - Königslutter ZOB	385	27		19	0	11		6		
KVG	Lehre - Essenrode	386	15	13	9	7	2	2	0	0	
KVG	Königslutter ZOB - Essehof	387	13	14	0	0	0	0	0	0	
KVG	Flechtorf - Lehre	388	3	10	0	0	0	0	0	0	
KVG	Helmstedt W.-v.-Siemens-Straße - Max-Planck-Weg	391	16	14	15	13	8	8	2	2	
KVG	Emmerstedt - Helmstedt Markt - (Beendorf)	392	9	9	9	9	7	8	2	2	
KVG	Helmstedt Bahnhof - Königslutter ZOB	393	17	16	11	12	8	9	3	3	
KVG	Helmstedt Bahnhof - Volkmarsdorf	394	10	9	8	9	6	7	3	3	
KVG	Helmstedt - Esbeck	395	10	15	5	5	3	3	3	3	
KVG	Helmstedt - Kraftwerk Offleben	396	18	20	10	9	3	3	3	3	
KVG	Helmstedt - Gevensleben (Sonn- und Feiertags)	397	0	0	0	0	0	0	6	6	
KVG	Helmstedt Bahnhof - Warberg	398	8	7	7	7	5	6	3	3	
KVG	Helmstedt - Reitlingstal (Saisonverkehr)	399	0	0	0	0	0	0	1	1	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof	601	4	3	4	3	0	0	0	0	
KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig Hauptbahnhof	603	30	20	13	12	9	9	2	2	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Wolfenbüttel Kornmarkt	604	8	5	7	4	2	1	0	0	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Baddeckenstedt	606	11	11	11	11	12	14	3	3	
KVG	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel - Flöthe	607	10	10	6	6	6	5	0	0	
KVG	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachtersen - Lebenstedt ZOB	608	16		11	0	5		0	0	

**Tabelle B4.2.2.2/3 Fahrtenanzahl im lokalen Netz**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Fahrtenanzahl								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
KVG	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachtersen - Lebenstedt ZOB	609	18		11	0	0	0	4		
KVG	Salzgitter Bad - Goslar	611	13	15	12	13	9	9	2	3	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Bad	612	50	51	36	35	30	30	16	16	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Fredenberg	616	30	30	16	17	15	16	8	8	
KVG	Salzgitter Bad Waldfriedhof - Thermalsolbad	618	22	21	14	14	14	13	0	0	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Lichtenberg	619	46	47	33	33	28	28	14	14	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - MAN - LHB	621	1	1	1	1	0	0	0	0	
KVG	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Salzgitter AG	626	1	1	1	1	0	0			
KVG	Salzgitter Lichtenberg - Lebenstedt - Salzgitter AG	627	4	4	4	4	3	3	3	3	
KVG	Salzgitter Bad - Salzgitter AG	628	4	4	4	4	3	3	3	3	
KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig Hauptbahnhof	631	4	5	4	5	0	1	0	0	
KVG	Wolfenbüttel Lebenshilfe - Westring	791	18		18	0	18		15		
KVG	Wolfenbüttel Atzum - Westring	792	13		13	0	6		0	0	
KVG	Wolfenbüttel Krankenhaus - Stadtwerke	793	13		13	0	12		6		
KVG	Wolfenbüttel Linden - Westring	794	14		8	0	7		0	0	
KVG	Wolfenbüttel Salzdahlumer Straße - Adersheimer Straße	795	28		28	0	21		7		
KVG	Wolfenbüttel Linden - Adersheimer Straße	796	12		7	0	6		0	0	
KVG	Wolfenbüttel Halchter - Kornmarkt - Halchter	797	29		22	0	19		7		
KVG/ (BSVAG)	Braunschweig Leiferde - Wolfenbüttel Kornmarkt	798	14	14	14	14	14	14	7	7	
KVG	Wolfenbüttel Linden Süd - Westring	799	13		13	0	6		0	0	
KVG/ (RBB)	Goslar - St. Andreasberg	861	9	9	9	9	9	9	7	7	
KVG	Bad Harzburg - Kästeklippen	866	3	3	3	3	3	3	3	3	3
KVG	Hohegeiß - Braunlage	868	11	11	10	11	7	7	2	3	
KVG	Bad Harzburg - Bündheim - Bad Harzburg	871	41		35	0	25		14		
KVG	Bad Harzburg Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof	873	14	16	13	13	13	13	6	7	
KVG	Bad Harzburg - Eckertal	874	6	6	6	6	5	5	0	0	
KVG	Bad Harzburg - Molkenhaus - Bad Harzburg	875	5		5	0	5		5		3
KVG	Stadtverkehr Bad Harzburg	878	9		9	0	5		5		
Mundstock	Braunschweig Europaplatz - Vechelde - Zweidorf	566	20	21	20	21	6	6	0	0	
Pülm	Seesen - Mechtshausen - Seesen -(Bockenem)	836	11	8	10	7	1	2	1	1	
Pülm	(Bad Gandersheim) - Ildehausen - Seesen Bahnhof	837	9	9	7	6	4	4	5	5	
RBB	Gevensleben - Watenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor	371	16	15	12	11	6	5	0	0	
RBB	Helmstedt - Hohnsleben	373	12	11	11	11	7	7	0	0	
RBB	Schöppenstedt - Schöningen	374	8	10	6	8	3	4	0	0	
RBB	Salzgitter Bad - Klein Flöthe	655	9	10	6	8	4	4	0	0	
RBB	Salzgitter Bad - Baddeckenstedt	656	14	16	8	10	3	3	0	0	
RBB	Baddeckenstedt - Salzgitter Bad	657	16	15	9	7	3	3	0	0	
RBB	Groß Elbe - Berel	658	11	9	2	1	0	0	0	0	
RBB	Schöppenstedt - Wolfenbüttel Bahnhof	731	12	16	11	12	6	7	2	2	
RBB/ (VB Bachstein)	Hornburg - Wolfenbüttel	753	8	6	2	0	0	0	0	0	
RBB	Bad Harzburg - Vienenburg	821	14	13	10	10	6	6	0	0	
RBB	Goslar - Schladen	822	21	24	21	21	12	15	2	2	
RBB	Goslar - Bredelem	833	12	12	7	8	4	5	0	0	
RBB	Goslar - Seesen	835	13	13	12	13	2	1	0	0	
RBB	Clausthal-Zellerfeld - Seesen	838	22	25	19	17	13	12	4	4	
RBB	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld	841	5	5	2	1	1	0	0	0	
RBB	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	842	4	5	2	2	2	3	2	2	
RBB	Salzgitter Bad - Schladen	851	30	31	27	27	18	19	6	6	
RBB	Goslar - Liebenburg	852	15	16	7	9	4	4	0	0	
RBB	Seesen Bahnhof - Hochstraße - Bahnhof	859	10	15	10	8	7	8	0	5	
RBB/ (KVG)	Goslar - St. Andreasberg	861	9	9	9	9	9	9	7	7	
RBB/ Bürgerbusverein	Clausthal-Zellerfeld (Linien A - F)	872	26		26		0	0	0	0	4
RBB	Altenau - Torfhaus (Saisonverkehr)	879			0	0					
Reisebüro Schmidt	Hachum - Schöppenstedt	732	4	6	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Dettum - Schöppenstedt	733	7	8	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Dettum - Sickte	739	2	3	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Weferlingen - Sickte	741	4	3	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Weddel - Sickte	742	6	13	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Cremlingen - Destedt	743	2	3	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Sickte - Dettum	744	3	5	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Schandelah - Abbenrode - Schandelah	745	2	2	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Winnigstedt - Schöppenstedt	746	3	6	0	0	0	0	0	0	
Reisebüro Schmidt	Winnigstedt - Schöppenstedt	747	4	5	0	0	0	0	0	0	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Bürgermeister-Papen-Str.	801	41	40	41	40	29	29	5	5	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Arbeitsamt - Ohlhofbreite	802	25	26	25	26	16	17	0	0	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Ohlhof	803	27	27	27	27	19	20	3	3	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Am Müllerkamp	804	13	14	13	14	10	10	2	2	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Oker/Schrevenwiesen	805	3	3	40	38	27	27	0	0	
Stadtwerke Goslar	Goslar Stadtwerke - Ohlhof - Sudmerberg - Oker	806	11	13	11	13	8	8	0	0	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt	807	13	14	13	13	11	11	3	3	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof	808	14		14		10		3		

**Tabelle B4.2.2.2/3 Fahrtenanzahl im lokalen Netz**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Fahrtenanzahl								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Ohlhofbreite	811	4	3	4	3	9	8	14	14	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Kaiserpalz - AQUANTIC - Ohlhofbreite	813	3	3	3	3	8	8	14	14	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Sudmerberg - Waldhaus	815	4	4	4	4	9	9	14	14	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt	817	4	3	4	3	9	8	14	14	5
Stadtwerke Goslar	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof	818	4		4		9		14		5
VB Bachstein	(Mieste) - Velpke - Wolfsburg	335	6	4	3	2	0	0	0	0	
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Hornburg	751	13	11	8	9	7	5	2	2	
VB Bachstein	Beuchte - Hornburg	754	14	13	5	5	6	6	3	4	
VB Bachstein	Klein Biewende - Wolfenbüttel	752	8	7	0	0	0	0	0	0	
VB Bachstein/ (RBB)	Hornburg - Wolfenbüttel	753	8	6	2	0	0	0	0	0	
VB Bachstein	Schladen - Wolfenbüttel	755	30	31	21	23	15	16	6	6	
VB Bachstein	Remlingen - Wolfenbüttel	756	11	13	9	9	7	6	2	2	
VB Bachstein	Sottmar - Remlingen	757	8	5	1	0	0	0	0	0	
VGP	Peine Bahnhof - Bründeln	501	32	33	11	7	7	6	0	0	
VGP	Peine - Ilsede - Peine	501Ring	25		24	0	6		10		
VGP	Peine - Harber	502	28	28	15	15	4	4	0	0	
VGP	Groß Ilsede - Mehrum	504	8	4	0	0	0	0	0	0	
VGP	Peine - Rührse	505	23	26	9	9	4	5	0	0	
VGP	Eickenrode - Peine	506	27	23	8	8	4	4	0	0	
VGP	Oelerse - Edemissen	507	7	7	2	1	1	2	0	0	
VGP	Edemissen - Wipshausen	508	16	17	8	7	3	3	0	0	
VGP	Peine Bahnhof - Wipshausen	509	17	17	9	10	4	4	0	0	
VGP	Vecheide - Klein Gleidingen	511	3	8	0	0	0	0	0	0	
VGP	Peine Bahnhof - Wendezelle	512	13	14	7	9	3	3	0	0	
VGP	Vecheide - Meerdorf	513	13	13	5	2	2	1	0	0	
VGP	Peine Bahnhof - Vecheide	514	14	18	6	6	4	4	0	0	
VGP	Peine Bahnhof - Adenstedt	515	23	27	11	11	6	6	0	0	
VGP	Vecheide - Groß Gleidingen	516	10	10	4	6	3	3	0	0	
VGP	Stadtverkehr Peine	522	34		31	0	22		7		
VGP	Stadtverkehr Peine	524	13		13	0	9		0		
VGP	Stadtverkehr Peine	525	12		12	0	9		0		
VLG	Gifhorn Winkel - Am Wittkopsberg	101	17	16	15	16	8	8	0	0	
VLG	Gifhorn Kästorf - Bahnhof-Süd	102	17	16	17	16	10	9	0	0	
VLG	Gifhorn II. Koppelweg - Neubokel	103	19	19	15	17	8	8	0	0	
VLG	Gifhorn - Wasbüttel	105	14	15	13	13	9	9	0	0	
VLG	Gifhorn - Braunschweig Wenden	111	19	19	15	16	9	9	0	0	
VLG	Adenbüttel - Braunschweig Wenden	112	14	13	12	12	8	8	0	0	
VLG	Wittingen - Stöcken - Wittingen	121	17		7	0	0	0	0	0	
VLG	Knesebeck - Hankensbüttel	122	10	8	0	0	0	0	0	0	
VLG	Groß Oesingen - Hankensbüttel	123	8	9	0	0	0	0	0	0	
VLG	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel	124	11		0	0	0	0	0	0	
VLG	Lessien - Ehra - Wittingen	125	9	11	0	0	0	0	0	0	
VLG	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel	126	0	0	9	0	0	0	0	0	
VLG	Hankensbüttel - Bokel	127	18		0	0	0	0	0	0	
VLG	Hankensbüttel - Schweinke	128	10		0	0	0	0	0	0	
VLG	Hankensbüttel - Bokel - Hankensbüttel	129	0	0	7	0	0	0	0	0	
VLG	Knesebeck - Wahrenholz	131	11	8	0	0	0	0	0	0	
VLG	Wesendorf - Schönewörde	132	8	6	0	0	0	0	0	0	
VLG	Wesendorf - Groß Oesingen - Wesendorf	133	12	9	7	7	5	4	0	0	
VLG	Texas - Groß Oesingen	134	8	7	0	0	0	0	0	0	
VLG	Wesendorf - Hankensbüttel	135	10	12	7	7	0	0	0	0	
VLG	Bokel / Weddersehl - Groß Oesingen	136	2		0	0	0	0	0	0	
VLG	Wesendorf - Wittingen	137	16	15	7	7	5	5	0	0	
VLG	(Langlingen) - Meinersen - Gifhorn	141	11	12	6	5	3	3	0	0	
VLG	Flettmar - Meinersen	142	12	11	0	0	0	0	0	0	
VLG	Hillerse - Meinersen	143	9	8	0	0	0	0	0	0	
VLG	Dalldorf - Leiferde (GF)	145	14	17	10	10	7	7	0	0	
VLG	Brome - Wolfsburg Kreuzheide	161	14	10	0	0	0	0	0	0	
VLG	Lessien - Rühren	162	18	18	12	12	7	7	0	0	
VLG	Wittingen - Voitze	163	22	21	13	14	8	7	0	0	
VLG	Brome - Gifhorn	164	9	11	7	7	0	0	0	0	
VLG	Tiddische - Wolfsburg Fallersleben	171	18	17	13	13	7	7	0	0	
VLG	Weyhausen - Grußendorf - Weyhausen	172	20		16	0	7		0	0	
VLG	Platendorf - Weyhausen	173	15	20	0	0	0	0	0	0	
VLG	Wolfsburg Detmerode - Gifhorn	181	18	17	8	8	5	4	0	0	
VLG	Ausbüttel - Calberlah	182	15	10	0	0	0	0	0	0	
VLG	Tankumsee - Isenbüttel	183	8	10	0	0	0	0	0	0	
VLG	Braunschweig Wenden - Gifhorn	191	19	22	15	15	12	12	6	6	
VLG	Grassel - Meine	192	15	10	10	9	3	3	0	0	
VLG	Meine - Isenbüttel	193	10	11	7	7	4	4	0	0	
VLG	Meine - Groß Schwülper	194	18	18	10	10	6	6	0	0	
VLG	Walle - Meine	195	6	7	0	0	0	0	0	0	
WVG	Wolfsburg Kästorf - Detmerode	201	71	73	70	70	39	39	35	35	
WVG	Wolfsburg Wendschott - Detmerode	202	67	65	61	65	23	25	0	0	

**Tabelle B4.2.2.2/3 Fahrtenanzahl im lokalen Netz**

Unternehmen	Verlauf	Liniennr.	Fahrtenanzahl								Bemerkung
			Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag		
			hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
WVG	Wolfsburg Sülfeld - Bahnhof / ZOB	203	36	32	36	32	20	20	0	0	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	204	32	39	31	35	11	10	0	0	
WVG	Wolfsburg Wendschott - Eichelkamp	205	37	36	33	34	31	31	23	23	
WVG	Wolfsburg Sülfeld - Detmerode	206	5	6	0	0	0	0	0	0	
WVG	Wolfsburg Reislingen - Hageberg	207	31	30	31	29	19	17	0	0	
WVG	Wolfsburg Neuhaus - Stadtmitte - Badeland	208	15	15	14	14	11	11	0	0	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Neindorf - Stadtmitte	209	44		40	0	26		9		
WVG	Wolfsburg Neuhaus - Nordstadt	211	12	11	12	11	0	0	0	0	
WVG	Wolfsburg Vorsfelde - Stadtmitte	212	20	22	9	9	2	2	0	0	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - VW-Werk / Sandkamp	213	5	5	4	4	0	0	0	0	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Almke - Lehre	218	25	23	13	13	10	10	0	0	
WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Ehmern	241	5		5		10		14		
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>											
Börde-Bus	Helmstedt - (Belsdorf)	16	4	4	3	3	1	1	0	0	
Börde-Bus	Schöningen - (Oschersleben)	3	5	5	4	5	0	0	0	0	
BT Berlin Transport GmbH	(Klötze) - Wittingen	400	1	1	1	1	0	0	0	0	
Hahne Reisen KG	(Tettenborn) - (Wieda) - Hohegeiß	458	3	2	3	2	3	3	3	3	
Hahne Reisen KG	Hohegeiß - (Bad Lauterberg)	455	7	7	7	7	3	3	3	3	
HBB	Goslar - Vienenburg - (Halberstadt)	203	2	2	2	2	2	2	0	0	
HBB	(Osterwieck) - Schladen - (Osterwieck)	215	4	4	4	4	0	0	0	0	
KVC	Ummern - (Celle)	40	5	4	4	4	2	2	0	0	
KVC	Steinhorst - (Celle)	30	10	10	7	7	4	4	1	1	
KVG/ (WVB)	Braunlage ZOB - (Werningerode)	876	1	1	1	1	1	1	1	1	
KVG/ (WVB)	Bad Harzburg - Eckertal - (Werningerode)	877	9	8	9	8	5	5	5	5	
Ohre Bus	Helmstedt - (Erleben)	629	1	1	1	1	0	0	0	0	
RBB	Wittingen - Stöcken - (Bodenteich) - (Uelzen)	1971	1	0	1	0	0	0	0	0	
RBB	(Northeim) - Clausthal-Zellerfeld	440	13	13	12	12	6	7	5	5	
RBB	St. Andreasberg - (Osterode)	450	6	6	6	6	3	1	2	2	
RBB	Seesen - Rhüden - (Derneburg)	461	16	13	15	13	5	6	1	1	
RegioBus Hannover	Hohenhameln - Bekum - (Hämelerwald)	948	6	6	6	6	0	0	0	0	
Rizor Omnibus Verkehr	(Hildesheim) - Wartjenstedt - (Hackenstedt)	keine	4	5	3	5	2	3	0	0	
RVHi	Soßmar - Clauen Rautenberg - (Hildesheim Bahnhof)	2234	14	13	12	11	6	6	4	4	
RVHi	Groß Lafferde - Bierbergen - (Hildesheim Bahnhof)	2309	24	20	22	17	10	10	2	2	
Üstra	Mehrum - (Hannover)	370	39	37	39	37	38	35	27	26	
WVB	(Werningerode) - Braunlage	257	6	6	6	6	5	5	5	5	
WVB	(Benneckenstein) - Hohegeiß	277	3	3	3	3	0	0	0	0	
WVB/ (KVG)	Braunlage ZOB - (Werningerode)	876	1	1	1	1	1	1	1	1	
WVB/ (KVG)	Bad Harzburg - Eckertal - (Werningerode)	877	9	8	9	8	5	5	5	5	

**Legende:**

- n kein Betrieb
- (F) an Ferientagen
- 1 vom 1.5-3.10
- 2 in den Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So
- 3 vom 01.04.01-11.11.01 u. 31.03.02-10.11.02 nicht Mo



**Tabelle B4.2.2/4 Genehmigungslaufzeiten im lokalen Netz**

Unternehmen	Linien-nr	Gen-Nr	Gebiet	gültig ab	Laufzeit	Verlauf
BSVAG	1	1	BS	28.03.1991	31.03.2016	Braunschweig Hauptbahnhof - Rathaus - Radeklint
BSVAG	2	2	BS	28.03.1991	31.03.2016	Braunschweig Hauptbahnhof - Rathaus - Siegfriedviertel
BSVAG	3	3	BS	28.03.1991	31.03.2016	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Rathaus - Volkmarode
BSVAG	4	4	BS	13.08.1999	28.08.2024	Braunschweig Heidberg - Rathaus - Wenden
BSVAG	5	5	BS	31.05.2003	31.05.2028	Braunschweig Broitzem - Bohlweg / Damm - Hauptbahnhof
BSVAG	6	6	BS	15.06.1988	30.06.2013	Braunschweig Broitzem - Rathaus - Siegfriedviertel
BSVAG	7	7	BS	29.12.1995	31.12.2020	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Rathaus - Wenden
BSVAG	8	8	BS	29.12.1995	31.12.2020	Braunschweig Heidberg - Rathaus - Volkmarode
BSVAG	9	9	BS	06.08.2001	31.03.2016	Braunschweig Krematorium - Rathaus - Radeklint
BSVAG	10	A	BS	11.03.1992	31.03.2017	Messegelände - Radeklint (nur bei Bedarf)
BSVAG	411	12	BS	25.03.1997	31.03.2005	Braunschweig Lamme - Südstadt
BSVAG	412	224	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Rathaus - Südstadt
BSVAG	413	14	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Leiferde - Flughafen oder Waggum
BSVAG	414	15	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Hafen - Stadion
BSVAG	416	65	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Völkenrode - Kralenriede
BSVAG	417	242	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Hondelage - Volkmarode
BSVAG	418	130	BS	24.10.1997	31.10.2005	Braunschweig Raffteich - Riddagshausen
BSVAG	419	146	BS	01.06.2002	31.05.2010	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof
BSVAG	421	106	BS/WF	17.07.1997	31.07.2005	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG	422	159	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Lehdorf - Krematorium
BSVAG	424	44	BS/HE	31.05.2003	31.05.2011	Braunschweig Rühme - Essenrode
BSVAG	427	45	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Volkmarode - Essehof
BSVAG	429	31	BS	01.06.2002	31.05.2010	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof
BSVAG	431	55	BS	06.08.2001	05.08.2009	Braunschweig Rathaus - Stöckheim
BSVAG	433	244	BS	30.06.2003	30.06.2011	Braunschweig Völkenrode - Hondelage
BSVAG	434	38	BS		30.09.2006	Braunschweig Wenden - Rühme
BSVAG	435	32	BS	31.10.2003	31.12.2011	Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG	436	33	BS	31.12.2003	31.12.2011	Braunschweig Rünigen - Kralenriede
BSVAG	437	8	BS	28.02.2003	28.02.2011	Braunschweig Volkmarode - Cremlingen
BSVAG	439	31	BS	31.12.2003	31.12.2011	Braunschweig Weststadt Donaustraße - Stöckheim
BSVAG	442	291	BS	30.11.2003	30.11.2011	Braunschweig Lindenbergssiedlung - Melverode
BSVAG	443	34	BS	31.12.2003	31.12.2011	Braunschweig Ölper - Querum
BSVAG	444	16	BS	31.05.2003	31.05.2011	Braunschweig Rühme - Gewerbegebiet - Hansestraße West
BSVAG	445	46	BS/PE	30.06.2003	30.06.2011	Lengede - Braunschweig Weststadt Donaustraße
BSVAG	452	56	BS	06.08.2001	05.08.2009	Braunschweig Krematorium - Bornum am Elm
BSVAG	454	29	BS	31.12.2003	31.12.2011	Braunschweig Stadion - Schwarzer Berg
BSVAG	455	286	BS	18.09.1997	30.09.2005	Braunschweig Broitzem - Weststadt Donaustraße
BSVAG	461	30	BS	31.12.2003	31.12.2011	Braunschweig PTB - Hauptbahnhof
BSVAG	462	6	BS/WF/HE	22.06.1999	30.09.2004	Braunschweig Krematorium - Gardessen - Bornum am Elm
BSVAG	464	39	BS		31.08.2006	Braunschweig Rühme - Stadion
BSVAG	471	41	BS		31.08.2006	Braunschweig Stöckheim - Gartenstadt
BSVAG	481	42	BS		31.08.2006	Braunschweig Leiferde - Stöckheim
BSVAG	499	7	BS/WF/HE	31.05.2003	31.05.2011	Braunschweig Rathaus - Königslutter Bahnhof (Saisonverkehr So+Feiert.)
BSVAG	N407	NE 1	BS	14.09.2001	05.08.2009	Braunschweig Harxbüttel - Timmerlah
BSVAG	N408	NE 2	BS	14.09.2001	05.08.2009	Braunschweig Rathaus - Weddel
BSVAG	N411	NE 3	BS/WF	14.09.2001	05.08.2009	Braunschweig Lamme - Südstadt
BSVAG	N413	NE 4	BS	14.09.2001	05.08.2009	Braunschweig Hondelage - Gettelde
BSVAG	N416	NE 5	BS/WF	14.09.2001	05.08.2009	Braunschweig Völkenrode - Bevenrode
BSVAG	NE13	NE 13	BS/WF	01.01.2003	31.12.2010	Braunschweig - Sicke
BSVAG	798	50	BS/WF	22.06.1999	30.05.2007	Braunschweig Leiferde - Mascherode
KVG	381	100	HE	15.01.1999	31.12.2004	Zubringerlinie Velpke - Groß Sisbeck
KVG	382	100	HE	15.01.1999	31.12.2004	Schülerbeförderung Binnenverkehr Papenrode
KVG	383	3	HE/WOB	31.07.2003	31.07.2011	Volkmarsdorf - Wolfsburg Bahnhof
KVG	384	10	HE	30.06.2003	30.06.2011	Königslutter - Bornum - Königslutter
KVG	385	9	HE	30.06.2003	30.06.2011	Königslutter ZOB - Neindorf - Königslutter ZOB
KVG	386	24	HE	15.03.1999	31.12.2006	Lehre - Essenrode
KVG	387	25	HE	15.03.1999	31.12.2006	Königslutter ZOB - Essehof
KVG	388	26	HE	15.03.1999	31.12.2006	Flechtorf - Lehre
KVG	391	136	HE	17.06.1998	31.01.2006	Helmstedt W.-v.-Siemens-Straße - Max-Planck-Weg
KVG	392	23	HE	17.06.1998	31.01.2006	Emmerstedt - Helmstedt Markt - (Beendorf)
KVG	393	2	HE	22.12.1997	30.09.2004	Helmstedt Bahnhof - Königslutter ZOB
KVG	394	7	HE	22.12.1997	31.08.2004	Helmstedt Bahnhof - Volkmarsdorf
KVG	395	4	HE	01.08.2002	31.07.2010	Helmstedt - Esbeck
KVG	396	14	HE	01.08.2002	31.07.2010	Helmstedt - Kraftwerk Offleben
KVG	397	12	HE	30.06.2003	30.06.2011	Helmstedt - Gevensleben (So u. Feiertags)
KVG	398	1	HE	22.12.1997	31.08.2004	Helmstedt Bahnhof - Warberg
KVG	399	43	HE	18.10.1996	31.10.2004	Helmstedt - Reitlingstal (Saisonverkehr)
KVG	601	81	SZ/BS	31.01.2003	31.01.2011	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG	603	83	SZ/BS	31.01.2003	31.01.2011	Salzgitter Bad - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG	604	5	SZ/WF	15.01.1999	30.09.2004	Salzgitter Lebenstedt - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG	606	19	SZ/WF	28.07.1998	31.01.2006	Salzgitter Lebenstedt - Baddeckenstedt
KVG	607	22	SZ/WF	07.01.1999	31.01.2005	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel - Flöthe
KVG	607	21	SZ/WF	07.01.1999	31.10.2004	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel - Flöthe
KVG	608	18	SZ/WF	28.07.1998	31.01.2006	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachtersen - Lebenstedt ZOB
KVG	609	18	SZ/WF	28.07.1998	31.01.2006	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachtersen - Lebenstedt ZOB
KVG	611	17	SZ/GS	08.02.1999	30.09.2006	Salzgitter Bad - Goslar
KVG	612	79	SZ	26.05.2000	31.03.2005	Salzgitter Lebenstedt - Bad
KVG	616	155	SZ	04.09.1996	30.09.2004	Salzgitter Lebenstedt - Fredenberg
KVG	618	197	SZ	31.10.2003	31.10.2011	Salzgitter Bad Waldfriedhof - Thermalsolbad
KVG	619	16	SZ	15.05.1998	31.08.2006	Salzgitter Lebenstedt - Lichtenberg
KVG	621	254	SZ	31.03.2003	31.03.2011	Salzgitter Lebenstedt - MAN - LHB

**Tabelle B4.2.2/4 Genehmigungslaufzeiten im lokalen Netz**

Unternehmen	Linien-nr	Gen-Nr	Gebiet	gültig ab	Laufzeit	Verlauf
KVG	626	848	SZ	17.06.1997	31.07.2005	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Salzgitter AG
KVG	627	846	SZ	17.06.1997	31.07.2005	Salzgitter Lichtenberg - Lebenstedt - Salzgitter AG
KVG	628	847	SZ	17.06.1997	31.07.2005	Salzgitter Bad - Salzgitter AG
KVG	631	83	SZ/BS	31.01.2003	31.01.2011	Salzgitter Bad - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG	791	52	WF	27.05.1997	31.05.2005	Wolfenbüttel Lebenshilfe - Westring
KVG	792	52	WF	27.05.1997	31.05.2005	Wolfenbüttel Aitzum - Westring
KVG	793	296	WF	31.05.2003	31.05.2011	Wolfenbüttel Krankenhaus - Stadtwerke
KVG	794	292	WF	27.05.1997	31.05.2005	Wolfenbüttel Linden - Westring
KVG	795	213	WF	14.11.1996	30.11.2004	Wolfenbüttel Salzdahlumer Straße - Adersheimer Straße
KVG	796	259	WF	27.05.1997	31.05.2005	Wolfenbüttel Linden - Adersheimer Straße
KVG	797	295	WF	30.06.2003	30.06.2011	Wolfenbüttel Halchter - Kornmarkt - Halchter
KVG	798	293	WF	22.04.1996	30.04.2004	Wolfenbüttel Kornmarkt - Salzdahlum
KVG	799	292	WF	27.05.1997	31.05.2005	Wolfenbüttel Linden Süd - Westring
KVG	861	46	GS	07.01.1999	31.12.2004	Goslar - St. Andreasberg
KVG	866	107	GS	30.10.1996	30.09.2004	Bad Harzburg - Kästeklippen
KVG	868	108	GS	30.10.1996	31.08.2004	Hohegeiß - Braunlage
KVG	871	51	GS	24.01.1997	30.04.2005	Bad Harzburg - Bündheim - Bad Harzburg
KVG	873	15	GS	19.01.1998	30.04.2006	Bad Harzburg Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof
KVG	874	852	GS	31.12.2003	31.12.2011	Bad Harzburg - Eckertal
KVG	875	243	GS	31.12.2003	31.12.2011	Bad Harzburg - Molkenhaus - Bad Harzburg
KVG	878	20	GS	28.11.2000	21.12.2006	CityBus-Linie Bad Harzburg
KVG	AST		SZ/PE	31.03.2003	31.03.2005	AST-Verkehr Salzgitter-Lebenstedt - Lengede
KVG	AST		SZ	01.08.2002	31.07.2006	AST-Verkehr Salzgitter-Leb./Bad
KVG	AST		HE	01.09.2002	31.08.2006	AST-Verkehr Helmstedt
KVG	ALT		HE	01.09.2002	31.08.2006	ALT-Verkehr Helmstedt
KVG	AST		WF	31.12.2003	31.12.2005	Stadtverkehr Wolfenbüttel
Mundstock	566	4	PE/BS	14.10.1998	31.10.2006	Braunschweig Europaplatz - Vechede - Zweidorf
Pülm	836	34	GS	11.01.1999	30.11.2004	Seesen - Mechtshausen - Seesen -(Bockenem)
Pülm	837	272	GS	22.12.1997	31.12.2003	(Bad Gandersheim) - Ildehausen - Seesen Bahnhof
RBB	371	422	HE	18.08.1998	30.06.2003	Gevensleben - Watenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor
RBB	373	430	HE	18.08.1998	31.10.2004	Helmstedt - Hohnsleben
RBB	374	436	BS/WF/HE	01.03.1999	30.09.2003	Schöppenstedt - Schöningen
RBB	447	643b	GS	18.12.1997	30.06.2003	
RBB	655	611	SZ/WF	24.08.1998	31.05.2003	Salzgitter Bad - Klein Flöthe
RBB	656	605	SZ/WF	26.08.1998	30.06.2003	Salzgitter Bad - Baddeckenstedt
RBB	657	605	SZ/WF	26.08.1998	30.06.2003	Baddeckenstedt - Salzgitter Bad
RBB	658	605	WF	26.08.1998	30.06.2003	Groß Elbe - Berel
RBB	731	409	WF	18.08.1998	28.02.2003	Schöppenstedt - Wolfenbüttel Bahnhof
RBB	753	421	WF	21.01.1999	30.06.2003	Hornburg - Wolfenbüttel
RBB	821	609	GS	29.01.1999	31.05.2003	Bad Harzburg - Vienenburg
RBB	822	417	GS/WF	30.12.1998	31.07.2003	Goslar - Schladen
RBB	833	608	GS	29.01.1999	30.06.2003	Goslar - Bredelem
RBB	838	412	GS	22.03.2001	31.05.2003	Clausthal-Zellerfeld - Seesen
RBB	841	625	GS	30.12.1998	31.05.2003	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld
RBB	842	612	GS	30.12.1998	31.05.2003	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld
RBB	851	1	SZ/WF	29.01.1999	31.05.2005	Salzgitter Bad - Schladen
RBB	852	607	GS	29.01.1999	30.06.2003	Goslar - Liebenburg
RBB	859	416	GS	20.10.1998	31.12.2006	Seesen Bahnhof - Hochstraße - Bahnhof
RBB	879	17	GS	01.03.1995	31.03.2003	Altenau - Torfhaus (Saisonverkehr)
RBB	835	406	GS	29.01.1999	31.12.2003	Goslar - Seesen
RBB/Bürgerbusverein	872	683	GS	21.09.1995	31.08.2003	Clausthal-Zellerfeld (Linien A - F)
RBB	861	446	GS	07.01.1999	31.12.2004	Goslar - St. Andreasberg
Reisebüro Schmidt	732	3	WF	28.10.1998	31.12.2002	Hachum - Schöppenstedt
Reisebüro Schmidt	733	4	WF	28.10.1998	31.12.2002	Dettum - Schöppenstedt
Reisebüro Schmidt	739	5	WF	28.10.1998	31.12.2002	Dettum - Sickinge
Reisebüro Schmidt	741	6	WF	28.10.1998	31.12.2002	Weferlingen - Sickinge
Reisebüro Schmidt	742	7	WF	28.10.1998	31.12.2002	Weddel - Sickinge
Reisebüro Schmidt	743	8	WF	28.10.1998	31.12.2002	Cremlingen - Destedt
Reisebüro Schmidt	744	9	WF	28.10.1998	31.12.2002	Sickinge - Dettum
Reisebüro Schmidt	745	10	WF	28.10.1998	31.12.2002	Schandelah - Abbenrode - Schandelah
Reisebüro Schmidt	746	1	WF	28.10.1998	31.12.2002	Winnigstedt - Schöppenstedt
Reisebüro Schmidt	747	2	WF	28.10.1998	31.12.2002	Winnigstedt - Schöppenstedt
Reisebüro Schmidt	AST		WF	29.11.2000	31.12.2002	Weferlingen/Mönchevahlberg - Dettum Bhf.
Reisebüro Schmidt	AST		WF	29.11.2000	31.12.2002	Schöppenstedt
Stadtwerke Goslar	801	214	GS	06.09.1996	31.10.2004	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Bürgermeister-Papen-Str.
Stadtwerke Goslar	802	215	GS	06.09.1996	31.10.2004	Goslar Bahnhof - Arbeitsamt - Ohlhofbreite
Stadtwerke Goslar	803	216	GS	06.09.1996	31.10.2004	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Ohlhof
Stadtwerke Goslar	804	217	GS	06.09.1996	31.10.2004	Goslar Bahnhof - Am Müllerkamp
Stadtwerke Goslar	805	220	GS	30.06.2003	31.10.2004	Goslar Bahnhof - Pressehaus - Oker/Schrevenwiesen
Stadtwerke Goslar	806	219	GS	06.09.1996	31.10.2004	Goslar Stadtwerke - Ohlhof - Sudmerberg - Oker
Stadtwerke Goslar	807	218	GS	30.06.2003	31.10.2004	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt
Stadtwerke Goslar	808		GS	15.12.2002	14.12.2010	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof
Stadtwerke Goslar	811		GS	15.12.2002	14.12.2010	Goslar Bahnhof - Krankenhaus - Ohlhofbreite
Stadtwerke Goslar	813		GS	15.12.2002	14.12.2010	Goslar Bahnhof - Kaiserpalz - AQUANTIC - Ohlhofbreite
Stadtwerke Goslar	815		GS	15.12.2002	14.12.2010	Goslar Bahnhof - Sudmerberg - Waldhaus
Stadtwerke Goslar	817		GS	15.12.2002	14.12.2010	Goslar Bahnhof - Hahndorf - Jerstedt
Stadtwerke Goslar	818		GS	15.12.2002	14.12.2010	Goslar Bahnhof - Bergbaumuseum - Nordberg - Bahnhof
Stadtwerke Goslar	AST		GS	01.06.2002	14.12.2002	Stadtgebiet Goslar und Umgebung
VB Bachstein	335	700	WOB/HE	10.08.1998	31.05.2003	(Mieste) - Velpke - Wolfsburg
VB Bachstein	751	5	WF	25.11.1997	28.02.2003	Wolfenbüttel - Hornburg
VB Bachstein	754	8	WF	25.11.1997	28.02.2003	Beuchte - Hornburg

**Tabelle B4.2.2.2/4 Genehmigungslaufzeiten im lokalen Netz**

Unternehmen	Linien-nr	Gen-Nr	Gebiet	gültig ab	Laufzeit	Verlauf
VB Bachstein	755	3	WF	25.11.1997	28.02.2003	Schladen - Wolfenbüttel
VB Bachstein	756	1	WF	25.11.1997	28.02.2003	Remlingen - Wolfenbüttel
VB Bachstein	757	2	WF	25.11.1997	23.02.2003	Sottmar - Remlingen
VB Bachstein/RBB	753	7	WF	25.11.1997	28.02.2003	Hornburg - Wolfenbüttel
VB Bachstein	752	6	WF	25.11.1997	28.02.2003	Klein Biewende - Wolfenbüttel
VGP	501	1 VPS	PE	05.08.1998	31.05.2003	Peine Bahnhof - Bründeln
VGP	501	7 RBB	PE	28.06.1999	31.07.2003	Peine Bahnhof - Bründeln
VGP	502	8 RBB	PE	28.06.1999	31.07.2003	Peine - Harber
VGP	504	6 RBB	PE	15.01.1999	31.07.2003	Groß Ilsede - Mehrum
VGP	505	641 RBB	PE	18.11.1998	31.07.2003	Peine - Röhre
VGP	506	10 RBB	PE	28.06.1999	31.07.2003	Eickenrode - Peine
VGP	507	7 RBB	PE	28.06.1999	31.07.2003	Oelers - Edemissen
VGP	508	5 RBB	PE	15.01.1999	31.07.2003	Edemissen - Wipshausen
VGP	509	632 RBB	PE	19.11.1998	31.07.2003	Peine Bahnhof - Wipshausen
VGP	511	6 Mun	PE	28.10.1998	30.06.2003	Vecheide - Klein Gleidingen
VGP	512	7 Mun	PE	28.10.1998	30.06.2003	Peine Bahnhof - Wendezelle
VGP	513	8 Mun	PE	28.10.1998	30.06.2003	Vecheide - Meerdorf
VGP	514	9 Mun	PE	28.10.1998	30.06.2003	Peine Bahnhof - Vecheide
VGP	515	10 Mun	PE	28.10.1998	30.06.2003	Peine Bahnhof - Adenstedt
VGP	516	5 Mun	PE	28.10.1998	30.06.2003	Vecheide - Groß Gleidingen
VGP	522	12	PE	31.10.2003	31.12.2010	Stadtverkehr Peine
VGP	524	13	PE	31.10.2003	31.12.2010	Stadtverkehr Peine
VGP	525	15 Mun	PE	01.12.2000	31.12.2002	Stadtverkehr Peine
VGP	ALT		PE	31.12.2002	31.12.2003	Gemeinde Lengede
VLG	101	13	GF	08.03.1999	31.12.2004	Gifhorn Winkel - Am Wittkopsberg
VLG	102	42	GF	23.06.2000	27.05.2008	Gifhorn Kästorf - Bahnhof-Süd
VLG	103	28	GF	08.03.1999	30.04.2004	Gifhorn II. Koppelweg - Neubokel
VLG	105	43	GF	23.06.2000	27.05.2008	Gifhorn - Wasbüttel
VLG	111	38	GF/BS	01.09.1999	01.09.2007	Gifhorn - Braunschweig Wenden
VLG	112	49 BSVAG	GF/BS	19.01.2000	06.08.2004	Adenbüttel - Braunschweig Wenden
VLG	121	27	GF	08.03.1999	31.12.2004	Wittingen - Stöcken - Wittingen
VLG	122	44	GF	23.06.2000	27.05.2008	Knesebeck - Hankensbüttel
VLG	123	45	GF	23.06.2000	27.05.2008	Groß Oesingen - Hankensbüttel
VLG	124	46	GF	23.06.2000	27.05.2008	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel
VLG	125	26	GF	08.03.1999	31.12.2004	Lessien - Ehra - Wittingen
VLG	126	47	GF	23.06.2000	27.05.2008	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel
VLG	127	48	GF	23.06.2000	27.05.2008	Hankensbüttel - Bokel
VLG	128	49	GF	23.06.2000	27.05.2008	Hankensbüttel - Schweimke
VLG	129	50	GF	23.06.2000	27.05.2008	Hankensbüttel - Bokel - Hankensbüttel
VLG	131	52	GF	23.06.2000	27.05.2008	Knesebeck - Wahrenholz
VLG	132	53	GF	23.06.2000	27.05.2008	Wesendorf - Schönewörde
VLG	133	54	GF	23.06.2000	27.05.2008	Wesendorf - Groß Oesingen - Wesendorf
VLG	134	55	GF	23.06.2000	27.05.2008	Texas - Groß Oesingen
VLG	135	56	GF	23.06.2000	27.05.2008	Wesendorf - Hankensbüttel
VLG	136	57	GF	23.06.2000	27.05.2008	Bokel / Weddersehl - Groß Oesingen
VLG	137	51	GF	23.06.2000	27.05.2008	Wesendorf - Wittingen
VLG	141	29	GF	08.03.1999	31.12.2004	(Langlingen) - Meinersen - Gifhorn
VLG	142	31	GF	08.03.1999	31.12.2004	Flettmar - Meinersen
VLG	143	32	GF	08.03.1999	31.12.2004	Hillerse - Meinersen
VLG	145	37	GF	01.09.1999	01.09.2007	Dalldorf - Leiferde (GF)
VLG	152	321	GF/WOB	20.09.1996	31.07.2004	Werkverkehr
VLG	153	325	GF/WOB	20.06.1996	31.07.2004	Werkverkehr
VLG	154	330	GF/WOB	23.06.2000	31.07.2004	Werkverkehr
VLG	155	331	GF/WOB	23.06.2000	31.07.2004	Werkverkehr
VLG	156	332	GF/WOB	23.06.2000	31.07.2004	Werkverkehr
VLG	157	326	GF/WOB	20.06.1996	31.07.2004	Werkverkehr
VLG	158	327	GF/WOB	20.06.1996	31.07.2004	Werkverkehr
VLG	161	5	GF/WOB	02.12.1998	06.12.2006	Brome - Wolfsburg Kreuzheide
VLG	162	6	GF	02.12.1998	06.12.2006	Lessien - Rühren
VLG	163	7	GF	02.12.1998	06.12.2006	Wittingen - Voitze
VLG	164	8	GF	02.12.1998	06.12.2006	Brome - Gifhorn
VLG	171	10	GF	02.12.1998	06.12.2006	Tiddische - Wolfsburg Fallersleben
VLG	172	11	GF	02.12.1998	06.12.2006	Weyhausen - Grußendorf - Weyhausen
VLG	173	12	GF	02.12.1998	06.12.2006	Platendorf - Weyhausen
VLG	181	34	GF/WOB	31.08.1999	01.09.2007	Wolfsburg Detmerode - Gifhorn
VLG	182	35	GF	31.08.1999	01.09.2007	Ausbüttel - Calberlah
VLG	183	36	GF	31.08.1999	01.09.2007	Tankumsee - Isenbüttel
VLG	191	1	GF/BS	22.04.1998	01.05.2006	Braunschweig Wenden - Gifhorn
VLG	192	2	GF	22.04.1998	01.05.2006	Grassel - Meine
VLG	193	3	GF	22.04.1998	01.05.2006	Meine - Isenbüttel
VLG	194	39	GF/BS	01.09.1999	01.09.2007	Meine - Groß Schwülper
VLG	195	40	GF	01.09.1999	01.09.2007	Walle - Meine
WVG	201	5	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Kästorf - Detmerode
WVG	202	13	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Wendschott - Detmerode
WVG	203	11	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Sülfeld - Bahnhof / ZOB
WVG	204	12	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte
WVG	205	1	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Wendschott - Eichelkamp
WVG	206	1	WOB	01.06.2002	31.05.2010	Wolfsburg Sülfeld - Detmerode
WVG	207	7	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Reislingen - Hageberg
WVG	208	8	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Neuhaus - Stadtmitte - Badeland
WVG	209	9	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Stadtmitte - Neindorf - Stadtmitte

**Tabelle B4.2.2.2/4 Genehmigungslaufzeiten im lokalen Netz**

Unternehmen	Linien-nr	Gen-Nr	Gebiet	gültig ab	Laufzeit	Verlauf
WVG	211	4	WOB	24.05.1999	23.05.2007	Wolfsburg Neuhaus - Nordstadt
WVG	212	904	WOB	19.05.1995	30.06.2003	Wolfsburg Vorsfelde - Stadtmitte
WVG	213	10	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Stadtmitte - VW-Werk / Sandkamp
WVG	218	2	WOB	04.09.1998	23.05.2006	Wolfsburg Stadtmitte - Almke - Lehre
WVG	241	12	WOB	30.04.1998	30.04.2006	Wolfsburg Stadtmitte - Ehmén
WVG	City-Mobil	3	WOB	31.12.2002	31.12.2003	City-Mobil im Stadtverkehr
WVG	City-Mobil	15	WOB	31.12.2002	31.12.2003	Bahnhof - Autostadt
WVG	Anrufbus		WOB	31.12.2002	31.12.2003	Stadt Wolfsburg
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>						
Börde-Bus	16		HE/OK		28.02.2009	Helmstedt - (Belsdorf)
Börde-Bus	3		HE/BÖ		28.02.2009	Schöningen - (Oschersleben)
Hahne Reisen KG	455	2	GS/OHA	22.03.2001	31.05.2003	Hohegeiß - (Bad Lauterberg)
Hahne Reisen KG	456	1	GS/OHA	01.04.2000	31.03.2008	Bad Sachsa - Walkenried - Zorge - Hohegeiß (-Braunlage)
HBB	203		GS/HBS		07.07.2009	Goslar - Vienenburg - (Halberstadt)
HBB	215		WF/HBS		07.07.2009	(Osterwieck) - Schladen - (Osterwieck)
KVC	40	1243	CE/GF	01.10.1995	30.09.2003	Ummern - (Celle)
KVC	30		GF/CE	01.06.2000	31.05.2004	Steinhorst - (Celle)
KVG	876	6	GS/WR	30.06.2003	30.06.2011	Braunlage ZOB - (Werningerode)
WVB	876		GS/WR		28.05.2009	Braunlage ZOB - (Werningerode)
KVG	877	852	GS/WR	31.12.2003	31.12.2011	Bad Harzburg - Eckertal - (Werningerode)
WVB	877		GS/WR		28.05.2009	Bad Harzburg - Eckertal - (Werningerode)
Ohre Bus	629		HE/OK		24.07.2009	Helmstedt - (Erleben)
RBB	1971	1623	GF/UE	01.10.2000	30.09.2008	Wittingen - Stöcken - (Bodenteich) - (Uelzen)
RBB	440	627	NOM/GS	19.05.1995	31.05.2003	(Norheim) - Clausthal-Zellerfeld
RBB	450	412	GS/OHA	26.11.1997	31.05.2003	St. Andreasberg - (Osterode)
RBB	461	2461	GS/Hi	19.05.1997	31.05.2003	Seesen - Rhüden - (Derneburg)
RegioBus Hannover	948	845	PE	22.03.1999	31.12.2005	Hohenhameln - Bekum - (Hämelerwald)
Rizor Omnibus Verkehr	keine		SZ/Hi		37.07.2004	(Hildesheim) - Wartjenstedt - (Hackenstedt)
RVHi	2234	BezReg H	PE/Hi	01.10.1995	30.09.2003	Soßmar - Clauen Rautenberg - (Hildesheim Bahnhof)
RVHi	2309	BezReg H	PE/Hi		31.07.2007	Groß Lafferde - Bierbergen - (Hildesheim Bahnhof)
Üstra	370		PE/Hi		28.09.2004	Mehrum - (Hannover)
WVB	257		GS/WR		28.05.2009	(Werningerode) - Braunlage
WVB	277		GS/WR		28.05.2009	(Benneckenstein) - Hohegeiß

### B4.2.2.3 Differenzierte Bedienungsweisen

Problematisch ist der Einsatz „normaler“ Linienverkehrsangebote, wenn die Verkehrsnachfrage gering ist (z. B. in Schwachverkehrszeiten oder Tagesrandlagen) oder über einen längeren Zeitraum kontinuierlich abnimmt. In diesen Fällen reagieren die Verkehrsunternehmen in der Regel mit der Zusammenfassung oder Streichung von Fahrten. Wenig verbreitet ist bisher der Einsatz von Kleinbussen oder Linientaxen.

Im normalen Linienbetrieb gibt es verschiedene differenzierte Bedienungsweisen im Linienverkehr mit Kraftomnibussen (z. B. Schnellbus, Quartierbus, Citybus, Trampbus, Nachtbus, Discobus, Bürgerbus). Außerdem werden im Linienverkehr Taxen eingesetzt (z. B. Linien-Taxi, Anschluss-Linien-Taxi, Linien-Taxi mit Flächenerschließung, Taxi-Ruf-Service).

Linienverkehre mit Abweichungen von den Linienwegen sind z. B. Linienverkehre im Richtungsband, Linienverkehre mit Flächenerschließung oder Rufbusse.

Im Oberzentrum Braunschweig wird im Anschluss an das Tag-Linien-Angebot (Spätverkehr gegen 00:00 Uhr endend) in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor einzelnen Wochenfeiertagen ein Nacht-Linien-Angebot gefahren. Es besteht aus sieben Buslinien.

Im Flächenbetrieb sind vor allem Anruf-Sammeltaxis und Veranstaltungs-Sammeltaxis zu nennen.

Neben dem Einsatz von Kleinbussen und Linientaxis bei schwach ausgelasteten Fahrten ist der Einsatz von Anruf-Linientaxis (ALT) und Anruf-Sammeltaxis (AST) als flexibles und bedarfsorientiertes Angebot besonders verbreitet.

Die im Gebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig durchgeführten differenzierten Bedienungsweisen sind in der Karte B4.2.2.3 dargestellt.

Anrufverkehre (insbesondere Anrufbus, Anruf-Linientaxi und Anruf-Sammeltaxi) werden meist in folgender Form durchgeführt:

- Abfahrt an Haltestellen, die für den Linienverkehr für Kraftomnibussen genehmigt und für den Anruf-Verkehr besonders gekennzeichnet werden. Der Ausstieg kann ebenfalls an einer genehmigten Haltestelle oder direkt am Fahrtziel erfolgen.
- Die Abfahrt erfolgt beim Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxi 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 telefonisch angemeldet wird. Bei Anrufbussen gibt es meist keinen festen Zeitplan, sondern festgelegte Bedienungszeiträume für die verschiedenen Verkehrstage.
- Anruf-Sammeltaxen-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.

- Die Fahrpreise richten sich nach dem Verbundtarif Region Braunschweig.
- Besonderheit von Anruf-Verkehren ist, dass Fahrten nur stattfinden, wenn vorher Fahrtwünsche angemeldet wurden. Es entstehen deshalb geringere Kosten als bei einer festen Linienbedienung. Die Erfahrung zeigt, dass die Nutzung bei Anruf-Linientaxi- und Anruf-Sammeltaxi-Fahrten im Durchschnitt bei etwa 1,3 Personen pro Fahrt liegt.

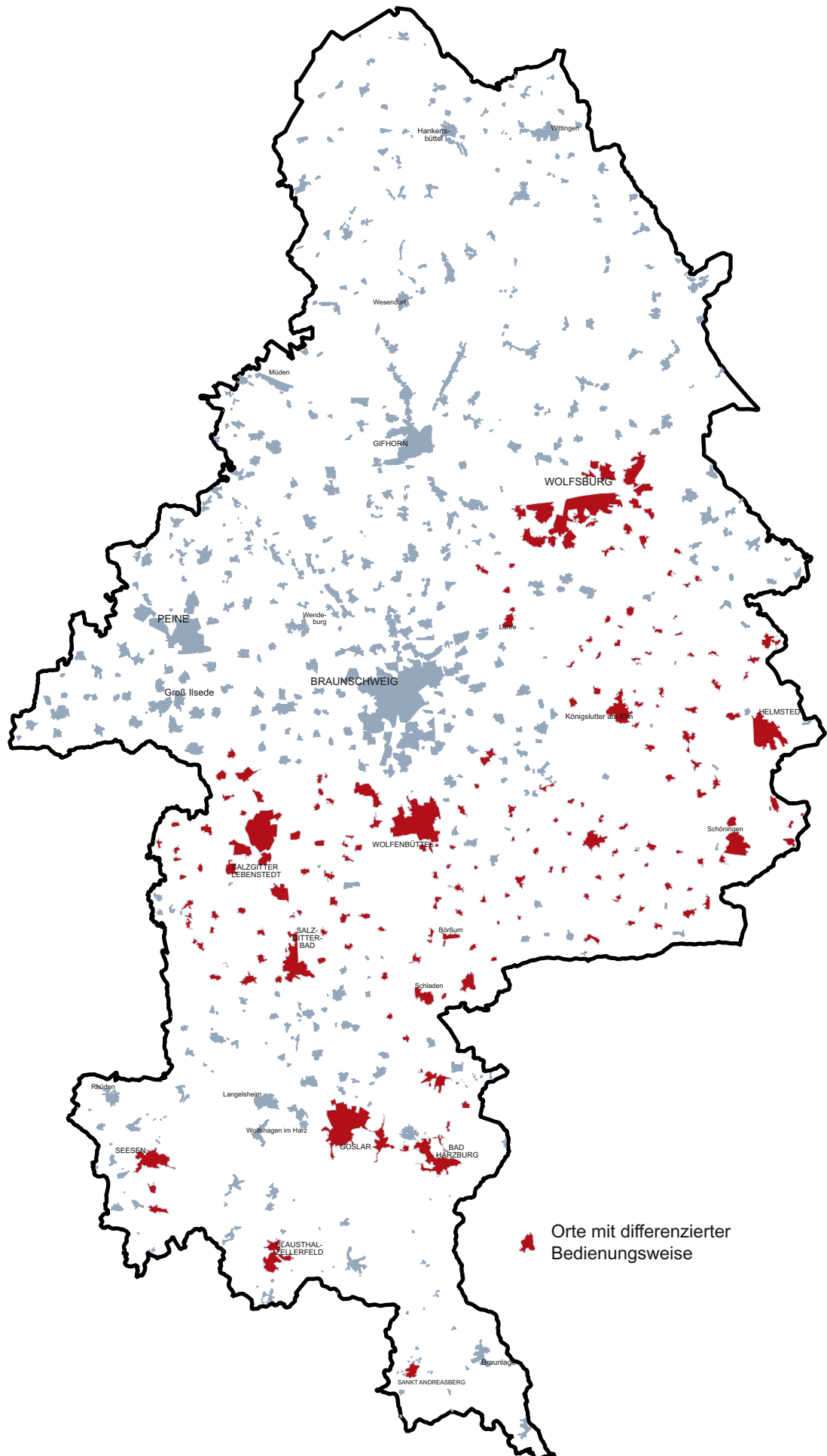
Teilweise wird von den Verkehrsunternehmen als Service der sogenannte Taxi-Ruf angeboten, bei dem der Fahrer auf Wunsch eines Fahrgastes ein reguläres Taxi zu einer gewünschten Haltestelle ruft oder über die Zentrale rufen lässt.

Ein Anrufbusprojekt gab es in den Samtgemeinden Brome und Boldecker Land und einem Teil der Gemeinde Sassenburg im Landkreis Gifhorn als Teil eines Expo-Projektes vom 07.12.1998 bis zum 31.12.2000. Bei diesem Modellprojekt wurden Kleinbusse eingesetzt, mit denen eine Beförderung von Haustür zu Haustür durchgeführt wurde. Die Fahrgäste meldeten ihre Fahrtwünsche bis spätestens 15 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit an erhielten die Mitteilung, wann die Abholung erfolgt. Angewendet wurden die Fahrpreise des Verbundtarifs Region Braunschweig. Bei Fahrten, die als Ausgangspunkt oder als Ziel keine ÖPNV-Haltestelle hatten, wurde ein zusätzlicher Komfortzuschlag erhoben. Das Projekt endete programmgemäß am 31.12.2000.

In der Stadt Wolfsburg wurde am 25.01.2002 ein Anrufbussystem eingeführt, das zunächst probeweise bis zum 31.12.2002 zusätzlich zum Stadtverkehr der Wolfsburger Verkehrs-GmbH angeboten wird. Der Anrufbus fährt freitags von 21:00 Uhr bis 1:00 Uhr und sonnabends zwischen 17:00 Uhr und 3:00 Uhr und ergänzt in dieser Zeit das bestehende Linienangebot. Es gelten die Fahrscheine des Verbundtarifs Region Braunschweig; zusätzlich wird ein Komfortzuschlag nach den Tarifbestimmungen des Verbundtarifs erhoben.

Die Tabelle B4.2.2.3 zeigt die derzeitigen Bedienungsgebiete und –zeiten der differenzierten Bedienungsweisen.

### Karte B4.2.2.3 Differenzierte Bedienungsweisen



**Tabelle B4.2.2.3 Differenzierte Bedienungsweisen**

Verkehrsunternehmen	Verkehrsgebiet z.B. Stadt/Gemeinde/Ortsteil	Bedienungsform*			betreffende Linie bei ALT	Komfortzuschlag	Verkehrstage und Bedienungszeitraum		Fahrzeuge	Sitzplätze
		AST <sup>1</sup>	ALT <sup>2</sup>	AB <sup>3</sup>						
KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg	x			383	ja	Mo-Fr	19:55 - 22:50	Taxi	4
KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg	x			383	ja	Sa	17:05 - 22:45	Taxi	4
KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg	x			383	ja	So	14:00 - 22:45	Taxi	4
KVG	Königsutter	x			384	ja	Mo-Fr	19:45 - 22:15	Taxi	4
KVG	Königsutter	x			384	ja	Sa	16:26 - 22:15	Taxi	4
KVG	Königsutter	x			384	ja	So	14:45 - 22:15	Taxi	4
KVG	Königsutter	x			385	ja	Mo-Fr	20:00 - 22:18	Taxi	4
KVG	Königsutter	x			385	ja	Sa	16:35 - 22:18	Taxi	4
KVG	Königsutter	x			385	ja	So	14:05 - 22:18	Taxi	4
KVG	Lehre - Essenrode		x		386	nein	Mo-Fr	09:25 - 20:48	Taxi	4
KVG	Lehre - Essenrode		x		386	nein	Mo-Fr	06:37 - 20:48	Taxi	4
KVG	Lehre - Essenrode		x		386	nein	Sa	08:54 - 13:58	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Königsutter	x			390	ja	Mo-Fr	20:20 - 23:36	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Königsutter	x			390	ja	Sa	16:10 - 23:05	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Königsutter	x			390	ja	So	14:10 - 23:05	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Süpplingsburg	x			393	ja	Mo-Fr	19:45 - 23:15	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Süpplingsburg	x			393	ja	Sa	16:10 - 22:58	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Süpplingsburg	x			393	ja	So	14:10 - 22:58	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Volkmarsdorf	x			394	ja	Mo-Fr	19:15 - 23:30	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Volkmarsdorf	x			394	ja	Sa	16:25 - 23:25	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Volkmarsdorf	x			394	ja	So	13:30 - 23:25	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Esbeck	x			395	ja	Mo-Fr	19:45 - 23:05	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Esbeck	x			395	ja	Sa	16:10 - 23:05	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Esbeck	x			395	ja	So	14:10 - 23:05	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Offleben	x			396	ja	Mo-Fr	20:20 - 22:36	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Offleben	x			396	ja	Sa	16:10 - 22:38	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Offleben	x			396	ja	So	14:10 - 22:38	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Warberg	x			398	ja	Mo-Fr	19:45 - 23:00	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Warberg	x			398	ja	Sa	16:10 - 23:05	Taxi	4
KVG	Helmstedt - Warberg	x			398	ja	So	14:10 - 23:05	Taxi	4
KVG	Salzgitter Beddingen - Salzgitter Thiede		x		604	nein	Mo-Fr	10:55 - 18:45	Taxi	4
KVG	Salzgitter - Wolfenbüttel		x		604	nein	Sa	06:33 - 08:55	Taxi	4
KVG	Salzgitter Baddeckenstedt		x		606	nein	Mo-Fr	09:05 - 19:58	Taxi	4
KVG	Salzgitter Baddeckenstedt	x			606	ja	Mo-Sa	22:30 - 23:28	Taxi	4
KVG	Salzgitter Baddeckenstedt		x		606	nein	Sa	07:33 - 17:43	Taxi	4
KVG	Salzgitter Baddeckenstedt	x			606	ja	So	14:55 - 21:58	Taxi	4
KVG	Salzgitter Baddeckenstedt	x			609	ja	Mo-Fr	22:30 - 23:20	Taxi	4
KVG	Salzgitter Baddeckenstedt	x			609	ja	Sa	16:00 - 23:20	Taxi	4
KVG	Salzgitter Baddeckenstedt	x			609	ja	So	13:15 - 23:20	Taxi	4
KVG	ab SZ- Leb. in umliegende Stadtteile	x				ja	Fr	19:15 - 01:45	Taxi	4
KVG	aus umliegenden Stadtteilen nach SZ-Leb.	x				ja	Mo-So	19:45	Taxi	4
KVG	aus umliegenden Stadtteilen nach SZ-Bad	x				ja	Mo-So	19:45	Taxi	4
KVG	ab SZ Bad in umliegende Stadtteile	x				ja	Mo-So	22:00 - 23:00	Taxi	4
KVG	Wolfenbüttel innerhalb Stadtgebiet	x				ja	Mo-So	19:30 - 23:00	Taxi	4
KVG	Salzgitter Lebenstedt Lengede	x				ja	Mo-So	22:00 - 00:15	Taxi	4
KVG	Helmstedt Stadtgebiet	x				nein	Mo-So	19:30 - 23:30	Taxi	4
KVG	ab SZ- Leb. in umliegende Stadtteile	x				ja	Sa	22:00 - 01:45	Taxi	4
KVG	ab SZ- Leb. in umliegende Stadtteile	x				ja	So-Do	19:15 - 00:15	Taxi	4
RBB	Gevensleben - Schöningen		x		371	nein	Mo-Fr	10:30 - 11:15	Kleinbus	8
RBB	Salzgitter Bad - Klein Flöthe	x			655	nein	Mo-Fr	18:40 - 19:03	PKW	4
RBB	Klein Flöthe - Salzgitter Bad	x			655	nein	Mo-Fr	19:03 - 19:27	PKW	4
RBB	Salzgitter Bad - Klein Flöthe	x			655	nein	Sa	08:30 - 14:53	PKW	4
RBB	Klein Flöthe - Salzgitter Bad	x			655	nein	Sa	08:53 - 15:17	PKW	4
RBB	Salzgitter Ringelheim - Baddeckenstedt	x			656	nein	Mo-Fr	18:46 - 21:27	PKW	4
RBB	Baddeckenstedt - Haverlah	x			657	nein	Mo-Fr	19:40 - 19:52	PKW	4
RBB	Schöppenstedt - Evessen	x			730	nein	Mo-Fr	18:30 - 18:42	Kleinbus	4
RBB	Evessen - Schöppenstedt	x			730	nein	Mo-Fr	18:43 - 19:01	Kleinbus	4
RBB	Schöppenstedt - Wolfenbüttel	x			731	nein	Mo-Fr	17:09 - 22:12	Kleinbus	8
RBB	Wolfenbüttel - Schöppenstedt	x			731	nein	Mo-Fr	17:47 - 22:47	Kleinbus	8
RBB	Wolfenbüttel - Schöppenstedt	x			731	nein	Sa	16:17 - 16:47	Kleinbus	8
RBB	Schöppenstedt - Wolfenbüttel	x			731	nein	Sa	13:04 - 16:02	Kleinbus	8
RBB	Wolfenbüttel - Schöppenstedt	x			731	nein	So	14:05 - 17:32	Kleinbus	8
RBB	Schöppenstedt - Wolfenbüttel	x			731	nein	So	13:24 - 16:52	Kleinbus	8
RBB	Bad Harzburg - Vienenburg	x			821	nein	Sa	15:46 - 18:11	PKW	4
RBB	Vienenburg - Bad Harzburg	x			821	nein	Sa	16:26 - 18:56	PKW	4
RBB	Bad Grund - Seesen	x			838	nein	Mo-Fr	06:18 - 16:39	PKW	4
RBB	Seesen - Staufenburg	x			838	nein	Mo-Fr	09:16 - 19:29	PKW	4
RBB	Staufenburg - Seesen	x			838	nein	Sa	08:22 - 14:39	PKW	4
RBB	Seesen - Staufenburg	x			838	nein	Sa	11:16 - 17:29	PKW	4
RBB	Clausthal-Zellerfeld - Sankt Andreasberg	x			840	nein	So	10:00 - 18:33	PKW	4
RBB	Sankt Andreasberg - Clausthal-Zellerfeld	x			840	nein	So	09:23 - 17:55	PKW	4
RBB	Stadtverkehr Seesen	x			859	nein	So	13:45 - 18:18	PKW	4
RS	SG Schöppenstedt zum Bahnhof	x			732,733,74,748	nein	Sa	06:00 - 15:00	PKW	4
RS	SG Schöppenstedt zum Bahnhof	x			732,733,746,747	nein	Mo-Fr	06:00 - 19:00	PKW	4
RS	SG Schöppenstedt zum Bahnhof	x			732,733,746,749	nein	So	09:00 - 20:00	PKW	4
RS	Mönchevahlberg	x			732,733,746,752	nein	Mo-Fr	06:00 - 19:00	PKW	4
RS	Mönchevahlberg	x			732,733,746,753	nein	Sa	06:00 - 15:00	PKW	4
RS	Weferlingen	x			733, 741, 744	nein	Mo-Fr	06:00 - 19:00	PKW	4
RS	Weferlingen	x	x		733, 741, 744	nein	Sa	06:00 - 15:00	PKW	4
Stadtwerke Goslar	Goslar									
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Hornburg	x			751	ja	Mo-Fr	20:40 - 22:51	PKW	8
VB Bachstein	Hornburg - Wolfenbüttel	x			751	ja	Mo-Fr	20:24 - 20:32	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Hornburg	x			751	ja	Sa	16:40 - 23:51	PKW	8
VB Bachstein	Hornburg - Wolfenbüttel	x			751	ja	Sa	16:24 - 19:20	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Hornburg	x			751	ja	So	13:30 - 16:51	PKW	8



**Tabelle B4.2.2.3 Differenzierte Bedienungsweisen**

Verkehrsunternehmen	Verkehrsgebiet z.B. Stadt/Gemeinde/Ortsteil	Bedienungsform*			betroffene Linie bei ALT	Komfortzuschlag	Verkehrstage und Bedienungszeitraum		Fahrzeuge	Sitzplätze
		AST <sup>1</sup>	ALT <sup>2</sup>	AB <sup>3</sup>						
VB Bachstein	Hornburg - Wolfenbüttel	x			751	ja	So	13:12 - 16:32	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Klein Biewende	x			752	ja	Mo-Fr	14:54 - 16:33	PKW	8
VB Bachstein	Klein Biewende - Wolfenbüttel	x			752	ja	Mo-Fr	15:45 - 15:58	PKW	8
VB Bachstein	Beuchte - Hornburg	x			754	ja	Mo-Fr	18:43 - 22:46	PKW	8
VB Bachstein	Schladen - Werlaburgdorf - Schladen	x			754	ja	Mo-Fr	17:48 - 23:15	PKW	8
VB Bachstein	Beuchte - Hornburg	x			754	ja	Sa	09:58 - 22:46	PKW	8
VB Bachstein	Schladen - Werlaburgdorf - Schladen	x			754	ja	Sa	10:52 - 23:07	PKW	8
VB Bachstein	Beuchte - Hornburg	x			754	ja	So	11:58 - 18:45	PKW	8
VB Bachstein	Schladen - Werlaburgdorf - Schladen	x			754	ja	So	12:14 - 20:07	PKW	8
VB Bachstein	Bornum - Börßum	x			755	ja	Mo-Fr	18:15 - 18:22	PKW	8
VB Bachstein	Dorstadt - Wolfenbüttel	x			755	ja	Mo-Fr	20:20 - 20:32	PKW	8
VB Bachstein	Schladen - Hornburg	x			755	ja	Mo-Fr	21:42 - 22:48	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Dorstadt	x			755	ja	Mo-Fr	20:40 - 22:48	PKW	8
VB Bachstein	Börßum - Seinstedt	x			755	ja	Mo-Fr	20:50 - 21:53	PKW	8
VB Bachstein	Seinstedt - Heiningen	x			755	ja	Sa	14:00 - 18:22	PKW	8
VB Bachstein	Dorstadt - Wolfenbüttel	x			755	ja	Sa	16:20 - 19:20	PKW	8
VB Bachstein	Schladen - Hornburg	x			755	ja	Sa	18:55 - 22:48	PKW	8
VB Bachstein	Börßum - Seinstedt	x			755	ja	Sa	15:35 - 21:53	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Dorstadt	x			755	ja	Sa	16:40 - 23:48	PKW	8
VB Bachstein	Hornburg - Schladen	x			755	ja	Sa	18:14 - 18:20	PKW	8
VB Bachstein	Schladen - Hornburg	x			755	ja	So	11:42 - 17:48	PKW	8
VB Bachstein	Seinstedt - Heiningen	x			755	ja	So	12:00 - 19:12	PKW	8
VB Bachstein	Dorstadt - Wolfenbüttel	x			755	ja	So	13:08 - 16:32	PKW	8
VB Bachstein	Hornburg - Schladen	x			755	ja	So	12:14 - 18:20	PKW	8
VB Bachstein	Börßum - Seinstedt	x			755	ja	So	12:50 - 17:53	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Dorstadt	x			755	ja	So	13:30 - 16:48	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Remlingen		x		756	nein	Mo-Fr	19:30 - 20:13	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Remlingen	x			756	ja	Mo-Fr	20:40 - 23:13	PKW	8
VB Bachstein	Remlingen - Wolfenbüttel	x			756	ja	Mo-Fr	20:00 - 20:33	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Remlingen	x			756	ja	Sa	16:40 - 23:13	PKW	8
VB Bachstein	Remlingen - Wolfenbüttel	x			756	ja	Sa	16:00 - 19:23	PKW	8
VB Bachstein	Wolfenbüttel - Remlingen	x			756	ja	So	13:30 - 17:23	PKW	8
VB Bachstein	Remlingen - Wolfenbüttel	x			756	ja	So	12:45 - 16:33	PKW	8
VGP	Lengede		x		530	nein	Mo-So	04:30 - 22:30	PKW, KB	4/8
WVG	Stadt Wolfsburg			x		ja	Fr	21:00 - 1:00	Kleinbus	8
WVG	Stadt Wolfsburg			x		ja	Sa	17:00 - 3:00	Kleinbus	8

Legende:

- <sup>1</sup> AST Anruf-Sammeltaxi
- <sup>2</sup> ALT Anruf-Linientaxi
- <sup>3</sup> AB Anrufbus

## **B4.3 Zugangsstellen**

### **B4.3.1 Stationen**

An den DB-Strecken gibt es derzeit 52 Stationen. Das Erscheinungsbild und die Ausstattungselemente sind sehr unterschiedlich. Die Ausstattungselemente sind nicht nur von der Qualität, sondern auch vom Erscheinungsbild uneinheitlich. Ein wettergeschütztes Warten ist an allen Stationen möglich, wobei die Qualität der Warteeinrichtungen sehr unterschiedlich ist. Die Beleuchtungssituation ist an den kleineren Stationen unzureichend. An allen Stationen sind Fahrkartenselbstausgaben installiert. In den größeren Bahnhöfen gibt es zusätzlich Fahrkartenausgaben. Die Öffnungszeiten der Fahrkartenausgaben sind unterschiedlich. Einzelhandelsgeschäfte sind in den größeren Bahnhöfen vorhanden. Öffentliche Toiletten gibt es nur an einigen Stationen.

Die folgende Tabelle (B4.3.1/1) gibt einen Überblick über die Infrastrukturausstattung der einzelnen Stationen. Die Tabelle B4.3.3.1/2 zeigt die Einwohner im unmittelbaren Einzugsbereich der Stationen. Im 1 km Bereich ist die Station für den Kunden noch fußläufig zu erreichen. Eine Entfernung von 3 km zum Bahnhof ist für tägliche Fahrradpendler eine akzeptable Distanz. Das Fahrgastpotenzial im Einzugsbereich von 3 km kann durch das Bereitstellen von B+R-Plätzen eine verbesserte Anbindung an die Stationen erhalten.

**Tabelle B4.3.1/1** Infrastrukturausstattung der Stationen

Station	KBS	Bahnsteig Höhe in cm	Bahnsteig Länge in m	Empfangsgebäude	Wartehäuschen/Bahnsteigdach	Fahrkartenausgabe	Fahrkartenautomat	Telefon	WC
Bad Harzburg	320,330,353	76-76	-	ja	teilw.	ja	ja	ja	ja
Baddeckenstedt	320	25-25	185-225	nein	teilw.	nein	ja	ja	nein
Börßum	353	38-38	217-217	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Braunschweig Hbf	115,300 II,310,312,313,352,353,354	-	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja
BS-Gliesmarode	115	25-25	-	ja	nein	ja	ja	nein	nein
Calberlah	300 I	76-76	165-165	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Dettum	312	30-30	80-80	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Fallerleben	300 I,300 II	76-76	160-160	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Frellstedt	310	30-30	-	ja	nein	ja	ja	ja	nein
Gifhorn	115,300 I	-	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Gifhorn-Stadt	115	25-25	100-110	ja	teilw.	ja	ja	nein	ja
Goslar	320,330,353	38-38	218-328	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Helmstedt	310,312	38-38	-	ja	teilw.	ja	ja	ja	ja
Jerxheim	312	76-76	100-100	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Knesebeck	115	20-20	140-140	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Königsflutter	310	-	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Langelsheim	353	38-38	276-279	nein	ja	nein	ja	ja	nein
Leiferde	300 I	76-76	163-173	nein	ja	nein	ja	ja	nein
Lengede - Broistedt	313	38-38	300-309	nein	ja	nein	ja	ja	nein
Meine	115	25-25	80-80	ja	nein	ja	ja	nein	nein
Meinersen	300 I	76-76	145-174	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Münchehof (Harz)	358	35-35	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Neu Bührenstedt	312	32-32	105-105	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Neudorf-Platendorf	115	18-18	100-100	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Oker	320,330,353	38-38	234-234	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Peine	310	76-76	240-245	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Rötgesbüttel	115	25-25	101-101	nein	ja	nein	ja	nein	nein

Fortsetzung Tabelle B4.3.1/1

Station	KBS	Bahnsteig Höhe in cm	Bahnsteig Länge in m	Empfangsgebäude	Wartehäuschen/Bahnsteigdach	Fahrkartenausgabe	Fahrkartenautomat	Telefon	WC
Salzgitter Bad	352	38-38	110-110	ja	ja	ja	ja	nein	nein
Salzgitter-Immendorf	354	38-38	200-200	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Salzgitter-Lebenstedt	354	38-38	247-247	nein	ja	ja	ja	ja	nein
Salzgitter-Ringelheim	320,352	38-38	-	nein	teilw.	nein	ja	nein	nein
Salzgitter-Thiede	354	38-38	172-182	nein	teilw.	nein	ja	nein	nein
Salzgitter-Watenstedt	354	38-38	250-250	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Schandelah	310	-	-	ja	ja	ja	ja	ja	nein
Schladen (Harz)	353	55-55	110-110	nein	ja	nein	ja	nein	ja
Schönewörde	115	20-20	130-130	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Schöningen	312	30-30	203-220	ja	teilw.	ja	ja	ja	nein
Schöppenstedt	312	25-25	120-120	nein	teilw.	nein	ja	ja	nein
Seesen	352,353,358	34-34	-	ja	teilw.	ja	ja	ja	ja
Söllingen	312	25-25	80-80	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Triangel	115	25-25	80-80	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Vechedle	310	38-38	-	ja	ja	nein	ja	ja	nein
Vienenburg	330,353	38-38	-	ja	teilw.	ja	ja	ja	nein
Vöhrum	310	38-38	-	nein	ja	nein	ja	ja	nein
Vorhop	115	20-20	150-150	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Wahrenholz	115	20-20	110-142	ja	nein	ja	ja	nein	nein
Watenstedt	312	25-25	80-80	nein	ja	nein	nein	ja	nein
Weddel	300 II,310	160-160	76-76	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Wittingen	115	20-20	147-203	ja	nein	ja	ja	ja	ja
Wolfenbüttel	312,353	38-38	260-260	ja	ja	ja	ja	ja	nein
Wolfsburg	300 I,300 II	-	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Woltwiesche	313	30-76	120-160	nein	ja	nein	ja	nein	nein

**Tabelle B4.3.1/2 Einwohner im Einzugsbereich der Stationen**

Station	1 km Bereich	3 km Bereich	Entfernung zur Ortsmitte im m
Bad Harzburg	2900	20300	600
Baddeckenstedt	1100	4500	750
Börßum	600	3800	1200
Braunschweig Hbf	16900	107200	1700
Braunschweig-Gliesmarode	18700	79200	2200
Calberlah	3300	6000	500
Dettum	0	2000	1650
Fallersleben	6200	31800	500
Frellstedt	800	3300	1000
Gifhorn	1600	25900	3000
Gifhorn-Stadt	9600	32100	400
Goslar	7000	33300	400
Helmstedt	6900	23100	500
Jerxheim	100	1800	2500
Knesebeck	2300	3000	750
Königslutter	3700	11000	750
Langersheim	3100	10300	1000
Leiferde	1900	3700	2000
Lengede - Broistedt	1600	14500	100
Meine	3200	5200	350
Meinersen	600	2800	4000
Münchehof (Harz)	1500	3200	500
Neu Büddenstedt	1600	2000	500
Neudorf-Platendorf	1300	2700	1800
Oker	4900	19500	200
Peine	7600	28100	0
Rötgesbüttel	2000	4600	500
Salzgitter Bad	11600	24800	0
Salzgitter-Immendorf	900	3400	300
Salzgitter-Lebenstedt	13600	49800	500
Salzgitter-Ringelheim	1600	4600	300
Salzgitter-Thiede	6200	13900	1200
Salzgitter-Watenstedt	600	3900	200
Schandelah	2000	3500	350
Schladen (Harz)	4000	5000	250
Schönewörde	800	4200	400
Schöningen	5700	13500	500
Schöppenstedt	4000	6200	500
Seesen	6200	14000	500
Söllingen	700	2200	250
Triangel	2100	7900	600
Vechelde	4100	9500	550
Vienenburg	4200	7800	500
Vöhrum	5000	13400	700
Vorhop	600	1100	500
Wahrenholz	2200	4800	900
Watenstedt	600	1600	650
Weddel	3500	8100	350
Wittingen	2500	5800	1100
Wolfenbüttel	11700	45900	350
Wolfsburg	9000	44700	750
Woltwiesche	2100	8700	500

### B4.3.2 Haltestellen im Großraum Braunschweig

Im Bereich des Großraums Braunschweig gibt es über 5000 Bushaltestellen. Die Infrastrukturausstattung an den einzelnen Zugangsstellen ist sehr unterschiedlich. Während der Laufzeit des ersten Nahverkehrsplans wurde die Ausstattungsqualität der meisten Haltestellen untersucht. Durch eine systematische Bestandsaufnahme in der Stadt Salzgitter, den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel ergibt sich ein Überblick über die derzeitige Situation.

Da die Ausstattungsqualität der Haltestellen in Braunschweig (ca. 1200) und Wolfburg (ca. 700) i.d.R. bereits dem Nahverkehrsplan entspricht, wurde in diesen beiden Städten auf eine Bestandsaufnahme verzichtet.

Die Ausstattungsqualität der Haltestellen in den Landkreisen zeigt ein anderes Bild. Wie die Tabelle B4.3.2/3b zeigt, haben weniger als die Hälfte aller Haltestellen einen Wetterschutz. Der Anteil der Wetterschutzeinrichtungen, die die bereits im ersten Nahverkehrsplan geforderte Transparenz aufweisen, reduziert die Anzahl der funktionsgerechten Haltestellen weiter. Der Anteil der nicht funktionsgerechten Haltestellen beträgt im

Landkreis Gifhorn 94 %

Landkreis Goslar 89 %

Landkreis Helmstedt 85 %

Landkreis Peine 78 %

Landkreis Wolfenbüttel 86 %

und in der Stadt Salzgitter 68 % .

Diese Aussage bezieht sich nur auf das Ausstattungsmerkmal „Transparente Gestaltung“. Wenn die Faktoren Beleuchtung, Sitzgelegenheit und das Ausstattungsmerkmal Infovitrine in die Betrachtung einbezogen werden, reduziert sich der Anteil der funktionsgerechten Haltestellen weiter.

Ein wichtiger Punkt ist unter Sicherheitsaspekten die Beleuchtungssituation an Haltestellen. Nur rund 20 % der Haltestellen in den o. g. Gebietskörperschaften sind ausreichend beleuchtet (s. Tabelle B4.3.2/3a). Bei der Bestandsaufnahme wurden nicht nur auf die Beleuchtung direkt im Wartehäuschen der Haltestelle geachtet, sondern auch auf die Beleuchtung der Haltestelle durch die vorhandene Straßenbeleuchtung. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Beleuchtung an den Haltestellen ein zentraler Punkt bei der Verbesserung der Infrastrukturausstattung in den nächsten Jahren sein wird.

Bei der Lage im Fahrbahnraum sind neben Haltestellen am Fahrbahnrand, Haltestellenbuchten die Regelausstattung. Im ländlichen Bereich haben die Haltestellen am Fahrbahnrand in den meisten Fällen keine befestigte Wartefläche. Der Fahrgast, der auf einen Bus wartet, steht auf unbefestigten Untergrund am Fahrbahnrand.

Einen Überblick über die derzeitige Ausstattung der Haltestellen in den Gemeinden geben die Tabellen B4.3.2/1+2.

**Tabelle B4.3.2/1 Ausstattung der Haltestellen in den Landkreisen**

Gemeinde	Haltestellen gesamt	Mit Wetterschutz	Wetterschutz transparent	mit Beleuchtung	mit Vitrine	mit Sitz- gelegenheit
<b>Landkreis Gifhorn</b>	<b>1120</b>	<b>386</b>	<b>66</b>	<b>177</b>	<b>1</b>	<b>333</b>
Gifhorn	228	30	15	33	1	27
Sassenburg	62	32		11		22
Wittingen	113	47	9	16		49
Boldecker Land	46	20	1	5		17
Brome	97	37	3	16		33
Hankensbüttel	85	34	1	9		36
Isenbüttel	72	29	5	13		19
Meinersen	137	53	18	25		46
Papenteich	173	59	10	28		43
Wesendorf	107	45	4	21		41
<b>Landkreis Goslar</b>	<b>1024</b>	<b>315</b>	<b>111</b>	<b>190</b>	<b>46</b>	<b>371</b>
Bad Harzburg	193	61	6	38		106
Braunlage	37	9	7	5		12
Goslar	229	86	51	51	44	90
Langelshiem	76	34	12	5		33
Liebenburg	53	16	3	10		17
Lutter am Barenberge	45	17	2	9		13
Oberharz	188	40	16	43	2	43
Sankt Andreasberg	52	4	2	5		4
Seesen	109	28	9	19		30
Vienenburg	42	20	3	5		23
<b>Landkreis Helmstedt</b>	<b>588</b>	<b>213</b>	<b>88</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>195</b>
Büddenstedt	20	9	4	1		3
Grasleben	40	16	5	6		12
Heeseberg	39	17	4	4		12
Helmstedt	155	24	18	36		29
Königslutter	113	52	13	11		53
Lehre	40	24	13	6		24
Nord-Elm	54	21	8	4		17
Schöningen	22	7	6	6		7
Velpke	105	43	17	11		38
<b>Landkreis Peine</b>	<b>619</b>	<b>276</b>	<b>138</b>	<b>162</b>	<b>44</b>	<b>232</b>
Edemissen	83	34	3	18	1	37
Hohenhameln	61	26	6	14		17
Ilse	38	22	15	9	5	20
Lahstedt	38	7	3	6		6
Lengede	51	28	19	4	3	17
Peine	200	101	81	77	32	98
Vechelde	94	36	9	19	3	19
Wendeburg	54	22	2	15		18
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>	<b>696</b>	<b>249</b>	<b>101</b>	<b>124</b>	<b>32</b>	<b>202</b>
Asse	50	21	6	2		18
Baddeckenstedt	76	33	10	12		21
Cremlingen	64	23	3	4	2	16
Oderwald	47	29	3	10		26
Schladen	41	21	7	5		21
Schöppenstedt	64	24	6	7		25
Sicke	76	33	16	12	5	23
Wolfenbüttel	278	65	50	72	25	52
<b>gesamt</b>	<b>4047</b>	<b>1439</b>	<b>504</b>	<b>738</b>	<b>123</b>	<b>1333</b>

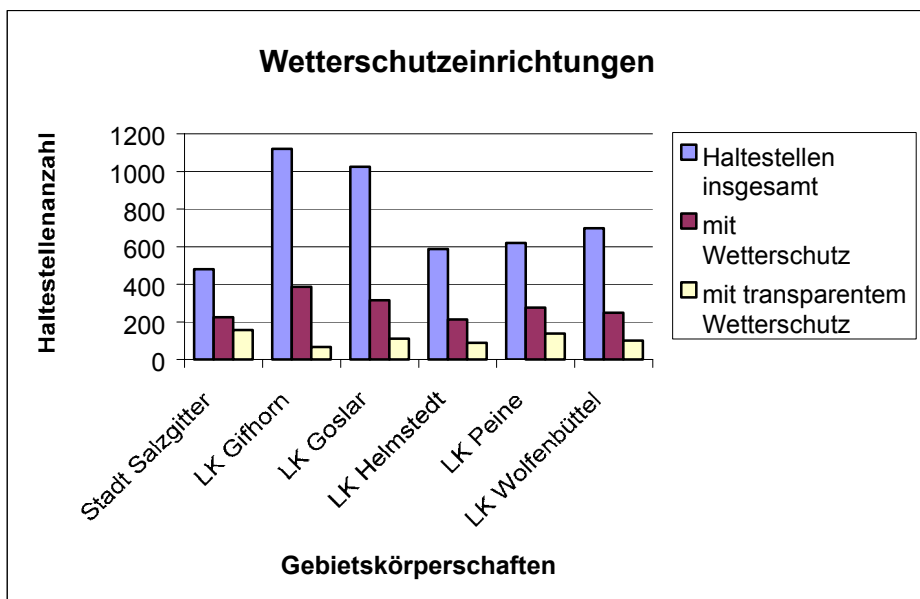
Tabelle B4.3.2/2 Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Salzgitter

Ortsteil	Haltestellen insgesamt	mit Wetterschutz	Wetterschutz transparent	mit Beleuchtung	mit Vitrine	mit Sitz-gelegenheit
Altenhagen	2					
Bad	97	35	29	23	19	36
Barum	10	4	3	3		4
Beddingen	3	2				2
Beinum	3	3	2	1	1	3
Bleckenstedt	4	3	2	1		2
Bruchmachersen	6	2	2	1		
Calbecht	1	1				1
Drütte	9	6	3		2	6
Engelnstedt	4	2	1	1		2
Engerode	3	3				3
Flachstöckheim	9	2	2	2		
Fredenber	18	11	10	3	5	10
Gebhardshagen	26	17	13	6	4	15
Gitter	3	2		1		1
Groß Mahner	7	4	3			3
Hallendorf	10	5	1	2	1	4
Heerte	13	5	3	1	1	5
Hohenrode	5	2	1			2
Immendorf	7	3	3	3		2
Lebenstedt	94	52	43	26	29	45
Lesse	5	2		1		2
Lichtenberg	12	3	1		1	4
Lobmachersen	5	4	4	3	1	4
Ohlendorf	9	3	1	4		2
Osterlinde	9	3	2	2		3
Reppner	2	1	1	1	1	1
Ringelheim	11	2	1	3		1
Salder	8	4	1			2
Sauingen	7	3	1	1		2
Steterburg	19	8	5	6	1	8
Thiede	20	8	8	6	2	5
Üfingen	7	3	1	2	1	2
Watenstedt	32	16	9	5	2	16
<b>gesamt</b>	<b>480</b>	<b>224</b>	<b>156</b>	<b>108</b>	<b>71</b>	<b>198</b>



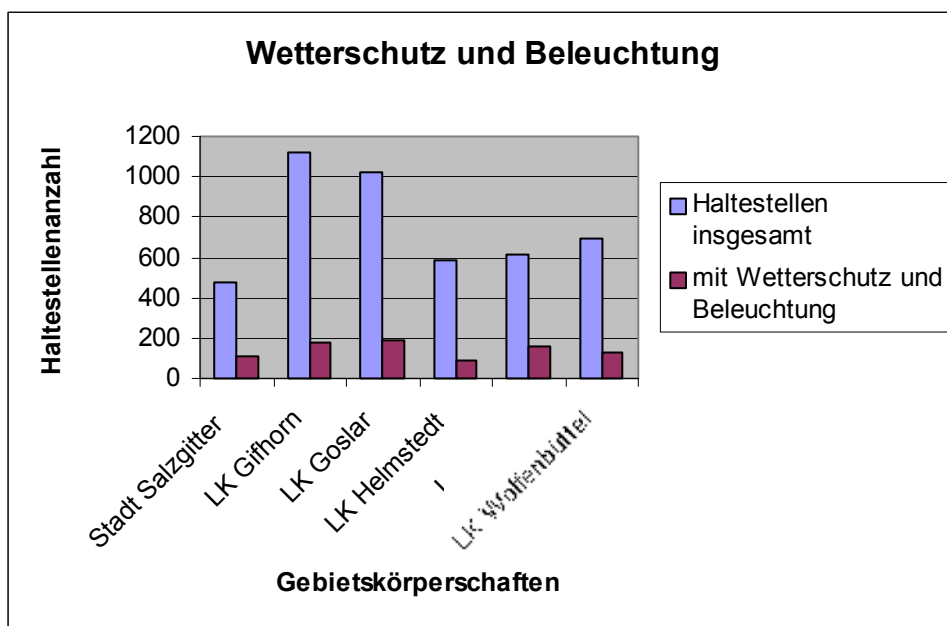
Tabelle B4.3.2/3a **Ausstattungsmerkmal Wetterschutz**

Gebietskörperschaft	Haltestellen insgesamt	mit Wetterschutz	Anteil	mit transparentem Wetterschutz	Anteil	nicht funktionsgerecht	Anteil
Stadt Salzgitter	480	224	46,7%	156	69,6%	324	<b>68%</b>
LK Gifhorn	1120	386	34,5%	66	17,1%	1054	<b>94%</b>
LK Goslar	1024	315	30,8%	111	35,2%	913	<b>89%</b>
LK Helmstedt	588	213	36,2%	88	41,3%	500	<b>85%</b>
LK Peine	619	276	44,6%	138	50,0%	481	<b>78%</b>
LK Wolfenbüttel	698	249	35,7%	101	40,6%	597	<b>86%</b>



**Tabelle B4.3.2/3b Ausstattungmerkmal Beleuchtung**

Gebietskörperschaft	Haltestellen insgesamt	mit Wetterschutz und Beleuchtung	Anteil
Stadt Salzgitter	480	108	23%
LK Gifhorn	1120	177	16%
LK Goslar	1024	190	19%
LK Helmstedt	588	87	15%
LK Peine	619	162	26%
LK Wolfenbüttel	698	124	18%



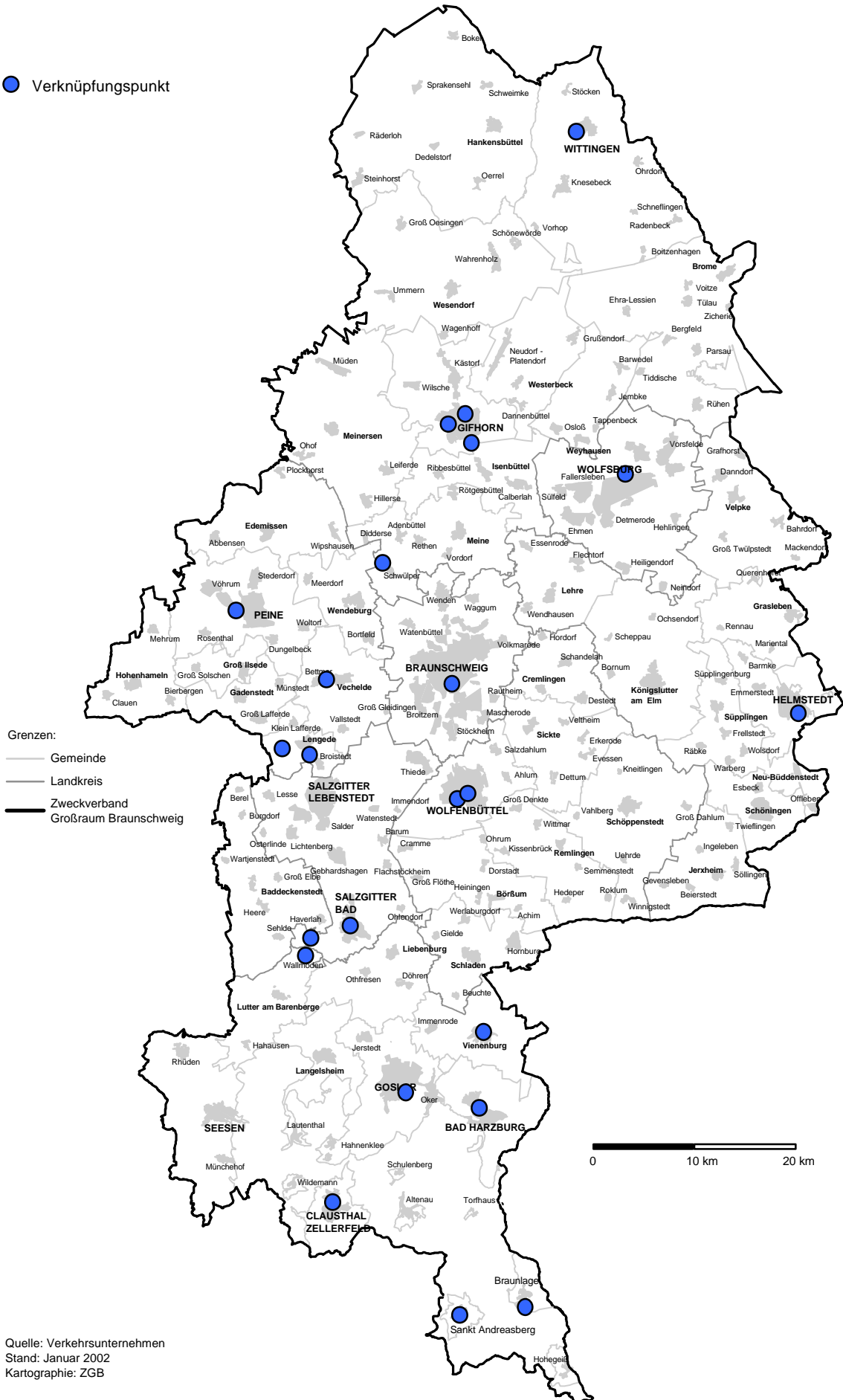
#### B4.4 Verknüpfungen

Umsteigevorgänge zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind für Fahrgäste erforderlich, die ihr Ziel erst unter Inanspruchnahme mehrerer Nahverkehrsangebote erreichen können. Verknüpfungspunkte sind dabei besondere Haltestellen und Stationen, an denen mehrere Nahverkehrsangebote systematisch miteinander verknüpft werden. Diese systematische Verknüpfung bezieht sich insbesondere auf Taktverkehre. Ausnahmen bestehen teilweise zu den Hauptverkehrszeiten und in Tagesrandlagen. Einen Überblick zur geografischen Verteilung der Verknüpfungspunkte im Verbandsgebiet zeigt die Karte B4.4.

Eine detaillierte Auskunft über die einzelnen systematischen Verknüpfungen gibt die folgende Tabelle B4.4. Sie beinhaltet alle im Verbandsgebiet bestehenden Systemanschlüsse zwischen den verschiedenen Nahverkehrsverbindungen sowie zwischen den Anschlüssen des Nahverkehrs zum Fernverkehr der Deutschen Bahn AG.

# Karte B4.4 Verknüpfungspunkte

● Verknüpfungspunkt



Quelle: Verkehrsunternehmen  
Stand: Januar 2002  
Kartographie: ZGB

**Tabelle B4.4 Verknüpfungen im Großraum Braunschweig**

Verknüpfung				zwischen			
Nr.	Verbandsmitglied	Haltestelle / Bf	Art	Linie / KBS	in/aus Richtung	Linie / KBS	in/aus Richtung
1	LK Gifhorn	Gifhorn, Bf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 300	Hannover
2	LK Gifhorn	Gifhorn, Bf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 300	Wolfsburg
3	LK Gifhorn	Gifhorn, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 300	Hannover
4	LK Gifhorn	Gifhorn, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 300	Wolfsburg
5	LK Gifhorn	Gifhorn, Rathaus	Bus-Bus	R 100	Wesendorf	R 170	Wolfsburg
6	LK Gifhorn	Gifhorn, Schillerplatz	Bus-Bus	R 140	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
7	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Uelzen
8	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Braunschweig
9	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bus	R 140	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
10	LK Gifhorn	Groß Schwülper, Schule	Bus-Bus	Bus 111	Gifhorn	R 480	Braunschweig
11	LK Gifhorn	Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Braunschweig
12	LK Gifhorn	Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Uelzen
13	LK Goslar	Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 353	Braunschweig
14	LK Goslar	Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 320	Hannover
15	LK Goslar	Bad Harzburg, Bf	Bus-Bus	R 820	Braunlage	R 810	Goslar
16	LK Goslar	Braunlage	Bus-Bus	R 820	Bad Harzburg	R 850	St. Andreasberg
17	LK Goslar	Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	R 830	Goslar
18	LK Goslar	Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	Bus 838	Seesen
19	LK Goslar	Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 830	Goslar	Bus 838	Seesen
20	LK Goslar	Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Hahnenklee	KBS 353	Braunschweig
21	LK Goslar	Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 353	Braunschweig
22	LK Goslar	Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 320	Hannover
23	LK Goslar	Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Salzgitter-Bad	Bus 834	Langelsheim
24	LK Goslar	Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Seesen	Bus 834	Langelsheim
25	LK Goslar	St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	R 840	Clausthal-Zellerfeld
26	LK Goslar	St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	Bus 450	Bad Lauterberg
27	LK Goslar	Vienenburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 353	Braunschweig	KBS 330	Bad Harzburg
28	LK Helmstedt	Helmstedt, Bf	Bahn-Bahn	KBS 310	Braunschweig	KBS 312	Schöningen
29	LK Helmstedt	Helmstedt, Bf	Bus-Bahn	R 380	Wolfsburg	KBS 310	Braunschweig
30	LK Helmstedt	Helmstedt, Bf	Bus-Bus	R 380	Wolfsburg	R 390	Süplingen
31	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Braunschweig
32	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Braunschweig
33	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Hildesheim

Fortsetzung Tabelle B4.4

Verknüpfung				zwischen			
Nr.	Verbandsglied	Haltestelle / Bf	Art	Linie / KBS	in/aus Richtung	Linie / KBS	in/aus Richtung
34	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bus	R 640	SZ-Lebenstedt	R 530	Peine
35	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 500	Edemissen	KBS 310	Hannover
36	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 500	Edemissen	KBS 310	Braunschweig
37	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 530	Lengede/Broistedt	KBS 310	Braunschweig
38	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 530	Lengede/Broistedt	KBS 310	Hannover
39	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 502	Hohenhameln	KBS 310	Braunschweig
40	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 502	Hohenhameln	KBS 310	Hannover
41	LK Peine	Vechelde, Bf	Bus-Bahn	R 450	Klein Gleidingen	KBS 310	Hannover
42	LK Peine	Vechelde, Bf	Bus-Bahn	R 450	Sierße	KBS 310	Braunschweig
43	LK Peine	Vechelde, Bf	Bus-Bahn	R 450	Klein Gleidingen	KBS 310	Braunschweig
44	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Hildesheim
45	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Braunschweig
46	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Broistedt	KBS 313	Hildesheim
47	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Broistedt	KBS 313	Braunschweig
48	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Bf	Bus-Bahn	R 710	Winnigstedt	KBS 353	Braunschweig
49	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Bf	Bus-Bahn	R 710	Winnigstedt	KBS 353	Vienenburg
50	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Kornmarkt	Bus-Bus	R 710	Winnigstedt	R 420	Braunschweig
51	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 352	Seesen
52	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 313	Hildesheim
53	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 310	Magdeburg
54	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 310	Helmstedt	KBS 310	Hannover
55	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 352	Seesen	KBS 300	Berlin
56	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 352	Seesen	KBS 310	Magdeburg
57	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 610	Lebenstedt	KBS 352	Braunschweig
58	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 650	Lutter	KBS 352	Braunschweig
59	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 860	Goslar	KBS 352	Braunschweig
60	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bus	R 610	SZ-Lebenstedt	R 860	Goslar
61	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Ringelheim, Bf	Bus-Bahn	R 650	Seesen	KBS 320	Hannover
62	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Ringelheim, Bf	Bahn-Bahn	KBS 352	Braunschweig	KBS 320	Goslar
63	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 300	Hannover	KBS 300	Stendal
64	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 300	Gifhorn	KBS 300	Berlin
65	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Bf	Bus-Bahn	R 380	Helmstedt	KBS 300	Braunschweig
66	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Bf	Bus-Bus	R 380	Helmstedt	R 230	Braunschweig

Die wesentlichen Merkmale der dargestellten Verknüpfungen werden im Folgenden kurz dargestellt.

Nr. 1, 2 Gifhorn, Bahnhof zwischen KBS 115 und KBS 300

Am Bahnhof Gifhorn haben die Fahrgäste aus dem nördlichen Landkreis Gifhorn einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 115 und der KBS 300 in bzw. aus Richtung Hannover und Wolfsburg.

Nr. 3, 4 Gifhorn, Bahnhof zwischen R 100/191 und KBS 300

Am Bahnhof Gifhorn haben die Fahrgäste aus/nach Wesendorf an Samstagen und Sonn- und Feiertagen einen Anschluss zwischen dem RegioBus 100 bzw. der Linie 191 und der KBS 300 in die Richtungen Wolfsburg und Hannover.

Nr. 5 Gifhorn, Rathaus zwischen R 100 und R170

An der Haltestelle Gifhorn, Rathaus besteht eine Verknüpfung zwischen den RegioBus-Linien 100 Wesendorf – Gifhorn und 170 Gifhorn – Wolfsburg.

Nr. 6 Gifhorn, Schillerplatz zwischen R 140 und Bus 191

An der Haltestelle Gifhorn, Schillerplatz besteht eine Verknüpfung zwischen der RegioBus-Linie 140 Meinersen – Gifhorn und der Buslinie 191 Gifhorn – Braunschweig-Wenden.

Nr. 7 ,8 Gifhorn-Stadt, Bahnhof zwischen R100/191 und KBS 115

Am Bahnhof Gifhorn-Stadt haben die Fahrgäste aus/nach Wesendorf an Samstagen und Sonn- und Feiertagen einen Anschluss zwischen dem RegioBus 100 bzw. der Linie 191 und der KBS 115 in die Richtungen Uelzen und Braunschweig.

Nr. 9 Gifhorn-Stadt, Bahnhof zwischen R 140 und Bus 191

Am Bahnhof Gifhorn, Stadt bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den RegioBus-Linien 140 Meinersen – Gifhorn und Gifhorn – Braunschweig.

Nr. 10 Groß Schwülper, Schule zwischen Bus 111 und R 480

An der Haltestelle Groß Schwülper, Schule gibt es eine Verknüpfung zwischen der Buslinie VLG 111 Gifhorn – Braunschweig-Wenden und der RegioBus-Linie 480 Groß Schwülper – Braunschweig.

Nr. 11, 12 Wittingen, Bahnhof zwischen R 120 und KBS 115

Am Bahnhof Wittingen werden die RegioBus-Linie 120 Hankensbüttel – Wittingen und die Züge der KBS 115 in die Richtungen Uelzen und Braunschweig verknüpft.

Nr. 13 Bad Harzburg, Bahnhof zwischen R 820 und KBS 353

An der Haltestelle Bad Harzburg, Bahnhof werden die RegioBus-Linie 820 Bad Harzburg – Braunlage und die Züge der KBS 353 in und aus Richtung Braunschweig verknüpft.

Nr. 14 Bad Harzburg, Bahnhof zwischen R 820 und KBS 320

An der Haltestelle Bad Harzburg, Bahnhof werden die RegioBus-Linie 820 Bad Harzburg – Braunlage und die Züge der KBS 320 in und aus Richtung Hannover/Hildesheim verknüpft.

Nr. 15 Bad Harzburg, Bahnhof zwischen R 820 und R 810

An der Haltestelle Bad Harzburg, Bahnhof werden die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage und 810 Bad Harzburg - Goslar verknüpft.

Nr. 16 Braunlage zwischen R 820 und R 850

An den Haltestellen Braunlage, Von-Langen-Straße und Trinitatiskirche werden die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage und 850 Braunlage – St. Andreasberg verknüpft.

Nr. 17, 18, 19 Clausthal-Zellerfeld zwischen R 840 und R 830

An der Haltestelle Clausthal-Zellerfeld, ZOB werden die RegioBus-Linien 830 Goslar - Clausthal-Zellerfeld und 840 Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg mit der Buslinie 838 Clausthal-Zellerfeld – Seesen verknüpft.

Nr. 20, 21, 22 Goslar, Bahnhof zwischen R 830 und KBS 320, 353

Am Bahnhof Goslar/ZOB wird die RegioBus-Linie 830 Goslar – Hahnenklee - Clausthal-Zellerfeld mit den Zügen der KBS 353 in und aus Richtung Braunschweig sowie den Zügen der KBS 320 in und aus Richtung Hannover/Hildesheim verknüpft. Die Übergangszeiten aus Richtung Hannover/Hildesheim zu den Fahrten der RegioBus-Linie 830 nach Hahnenklee sind z. T. recht lang und deshalb in der Tabelle B4.4 Verknüpfungen nicht dargestellt

Nr. 23, 24 Neuwallmoden zwischen R 650 und Bus 834

An der Haltestelle Neuwallmoden, Dorfplatz werden die RegioBus-Linien 650 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Seesen und 834 Neuwallmoden – Lutter – Langelsheim – Goslar verknüpft.

Nr. 25, 26 St. Andreasberg zwischen R 850 und R 840

An der Haltestelle St. Andreasberg, Kurverwaltung besteht ein Verknüpfungspunkt zwischen den RegioBus-Linien 840 Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg, 850 St. Andreasberg – Braunlage und der Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lautenberg. Weitere Umsteigemöglichkeiten zwischen den RegioBus-Linie 830 und 830 gibt es an der Haltestelle Sonnenberg.

Nr. 27 Vienenburg, Bahnhof zwischen KBS 353 und KBS 330

Am Bahnhof Vienenburg haben die Fahrgäste aus Bad Harzburg einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 353 und der KBS 330 in Richtung Braunschweig. Diese Verknüpfung ergänzt die zweistündlich bestehende Direktverbindung zwischen Bad Harzburg und Braunschweig.

Nr. 28 Helmstedt, Bahnhof zwischen KBS 310 und KBS 312

Am Bahnhof Helmstedt haben die Fahrgäste aus dem südlichen Landkreis Helmstedt einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 310 und der KBS 312 in Richtung Braunschweig. Dieser Anschluss besteht morgens in Richtung Braunschweig und nachmittags in Richtung südlicher Landkreis Helmstedt.

Nr. 29 Helmstedt, Bahnhof zwischen R 380 und KBS 310

Am Bahnhof Helmstedt besteht eine Verknüpfung zwischen der RegioBus-Linie 380 Wolfsburg – Helmstedt und der KBS 310 in und aus Richtung Braunschweig.

Nr. 30 Helmstedt, Bahnhof zwischen R 380 und R 390

Am Bahnhof Helmstedt besteht eine Verknüpfung zwischen den RegioBus-Linien 380 Wolfsburg – Helmstedt und 390 Helmstedt – Süpplingen .

Nr. 31 Lengede-Broistedt, Bahnhof zwischen R 530 und KBS 313

Am Bahnhof Lengede-Broistedt werden die RegioBus-Linie 530 Peine – Broistedt und die Züge der KBS 313 in und aus Richtung Braunschweig verknüpft.

Nr. 32, 33 Lengede-Broistedt, Bahnhof zwischen R 640 und KBS 313

Am Bahnhof Lengede-Broistedt werden die RegioBus-Linie 640 Salzgitter-Lebenstedt - Broistedt – Lengede und die Züge der KBS 313 in die und aus den Richtungen Braunschweig und Hildesheim verknüpft.

Nr. 34 Lengede-Broistedt, Bahnhof zwischen R 640 und R 530

Am Bahnhof Lengede-Broistedt werden die RegioBus-Linien 530 Peine – Broistedt und 640 Salzgitter-Lebenstedt - Broistedt – Lengede verknüpft.

Nr. 35, 36 Peine, Bahnhof zwischen R 500 und KBS 310

Am Bahnhof Peine bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der RegioBus-Linie 500 Edemissen – Peine und der KBS 310 in die Richtungen Braunschweig und Hannover.

Nr. 37, 38 Peine, Bahnhof zwischen R 530 und KBS 310

Am Bahnhof Peine bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der RegioBus-Linie 530 Broistedt – Peine und der KBS 310 in die Richtungen Braunschweig und Hannover.

Nr. 39, 40 Peine, Bahnhof zwischen R 502 und KBS 310

Am Bahnhof Peine bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den RegioBus-Fahrten auf der Linie 502 Hohenhameln – Peine und der KBS 310 in die Richtungen Braunschweig und Hannover.

Nr. 41, 42, 43 Vechelde, Bahnhof zwischen R 450 und KBS 310

Am Bahnhof Vechelde bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der RegioBus-Linie 450 Braunschweig – Vechelde – Sierße aus Richtung Braunschweig, Klein Gleidingen zur KBS 310 in die Richtungen Hannover und Braunschweig und aus Richtung Sierße zur KBS 310 in Richtung Braunschweig.

Nr. 44, 45, 46, 47 Woltwiesche, Bahnhof zwischen R 530 und KBS 313

Am Bahnhof Woltwiesche werden die RegioBus-Linie 530 Peine – Lengede – Broistedt aus den Richtungen Broistedt und Peine mit der KBS 313 in die Richtungen Braunschweig und Hildesheim verknüpft.

Nr. 48, 49 Wolfenbüttel, Bahnhof zwischen R 710 und KBS 353

Am Bahnhof Wolfenbüttel wird die RegioBus-Linie 710 Winnigstedt – Wolfenbüttel mit der KBS 353 in die Richtungen Braunschweig und Vienenburg verknüpft.

Nr. 50 Wolfenbüttel, Bahnhof zwischen R 710 und R 420

An der Haltestelle Wolfenbüttel, Kornmarkt werden die RegioBus-Linien 710 Winnigstedt – Wolfenbüttel und 420 Braunschweig – Wolfenbüttel verknüpft.

Nr. 51 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 115 und KBS 352

Am Hauptbahnhof Braunschweig haben die Fahrgäste aus dem Landkreis Gifhorn einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 115 und der KBS 352 in Richtung Seesen.



Nr. 52 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 115 und KBS 313

Am Hauptbahnhof Braunschweig haben die Fahrgäste aus dem Landkreis Gifhorn einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 115 und den Fernverkehrszügen der KBS 313 in Richtung Hildesheim.

Nr. 53 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 115 und KBS 310

Am Hauptbahnhof Braunschweig haben die Fahrgäste aus dem Landkreis Gifhorn einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 115 und der KBS 310 in Richtung Magdeburg.

Nr. 54 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 310 und KBS 310

Am Hauptbahnhof Braunschweig haben die Fahrgäste aus Helmstedt einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 310 und den Fernverkehrszügen der KBS 310 in Richtung Hannover.

Nr. 55 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 352 und KBS 300

Am Hauptbahnhof Braunschweig haben die Fahrgäste aus Seesen einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 352 und den Fernverkehrszügen der KBS 300 in Richtung Wolfsburg und Berlin.

Nr. 56 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 352 und KBS 310

Am Hauptbahnhof Braunschweig haben die Fahrgäste aus Seesen einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 352 und den Fernverkehrszügen der KBS 310 in Richtung Magdeburg.

Nr. 57 Salzgitter-Bad, Bahnhof zwischen R 610 und KBS 352

Am Bahnhof Salzgitter-Bad wird die RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad mit der KBS 352 in und aus Richtung Braunschweig verknüpft.

Nr. 58 Salzgitter-Bad, Bahnhof zwischen R 650 und KBS 352

Am Bahnhof Salzgitter-Bad wird die RegioBus-Linie 650 Seesen – Salzgitter-Bad mit der KBS 352 in und aus Richtung Braunschweig verknüpft.

Nr. 59 Salzgitter-Bad, Bahnhof zwischen R 860 und KBS 352

Am Bahnhof Salzgitter-Bad wird die RegioBus-Linie 860 Goslar – Salzgitter-Bad mit der KBS 352 in und aus Richtung Braunschweig verknüpft.

Nr. 60 Salzgitter-Bad, Bahnhof zwischen R 610 und R 860

Am Bahnhof Salzgitter-Bad werden die RegioBus-Linien 610 Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad und 860 Salzgitter-Bad – Goslar verknüpft.

Nr. 61 Salzgitter-Ringelheim, Bahnhof zwischen R 650 und KBS 320

Am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der RegioBus-Linie 650 Seesen – Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter-Bad und der KBS 320 in und aus Richtung Hannover/Hildesheim.

Nr. 62 Salzgitter-Ringelheim, Bahnhof zwischen KBS 352 und KBS 320

Am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim haben die Fahrgäste aus Braunschweig einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 352 und der KBS 320 in Richtung Goslar. Diese Verknüpfung ergänzt die zweistündlich bestehende Direktverbindung zwischen Braunschweig und Goslar auf der KBS 353.

Nr. 63 Wolfsburg, Bahnhof zwischen KBS 300 und KBS 300

Am Bahnhof Wolfsburg haben die Fahrgäste aus Gifhorn einen zweistündlichen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 300 in Richtung Stendal. In Oebisfelde bestehen Anschlüsse in Richtung Haldensleben und Magdeburg.

Nr. 64 Wolfsburg, Bahnhof zwischen KBS 300 und KBS 300

Am Bahnhof Wolfsburg haben die Fahrgäste aus Gifhorn einen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 300 und den Fernverkehrszügen der KBS 300 in Richtung Berlin.

Nr. 65 Wolfsburg, Bahnhof zwischen R 380 und KBS 300

Am Bahnhof Wolfsburg bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg und der KBS 300 in und aus Richtung Braunschweig.

Nr. 66 Wolfsburg, Bahnhof zwischen R 380 und R230

Am Bahnhof Wolfsburg bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den RegioBus-Linien 380 Helmstedt - Wolfsburg und 230 Wolfsburg - Braunschweig.

## **B4.5 Verknüpfung mit dem Individualverkehr**

### **B4.5.1 P+R**

Park+Ride-Anlagen sollen Autofahrer dazu bewegen, zumindest einen Teil ihres Weges mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

In der Region Braunschweig sind Park+Ride-Anlagen in erster Linie an den schienengebundenen Zugangsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu finden. An allen Haltepunkten und Bahnhöfen gibt es insgesamt 2233 Plätze (siehe Tabelle B4.5.1), die in der Regel kostenlos zur Verfügung stehen. An den Stationen im ländlichen Raum ist jedoch das Auto vielfach die einzige akzeptable Möglichkeit den nächsten Bahnhof zu erreichen. Vor allen Dingen wenn die Entfernung vom Wohnort zum Bahnhof über der noch fahrradfreundlichen Distanz von ca. 3 Kilometern liegt.

In Braunschweig stehen außerhalb des Hauptbahnhofes folgende P+R-Plätze zur Verfügung: Lincolnsiedlung, Petzvalstraße, Gänsekamp, Thüringenplatz, Salzdahlumer Straße. Das Park+Ride-Angebot "Messegelände" steht nur an den verkaufsoffenen Samstagen vor Weihnachten zur Verfügung. In anderen Städten gibt es zu Veranstaltungen (Altstadtfesten oder verkaufsoffenen Sonntage) Flächen die als P+R-Plätze zur Verfügung gestellt werden.

### **B4.5.2 B+R**

Die Förderung von Bike+ Ride durch die Anlage von Abstellanlagen beschränkt sich bislang in der Regel nur auf größere Bahnhöfe. Bike+Ride-Förderung an kleineren Stationen im ländlichen Raum fand bislang nur an den in den letzten Jahren umgebauten Stationen statt. Das Fahrrad als Zubringer zum Bus wurde bislang ebenso wenig beachtet. Dies mag zum Teil daran liegen, dass die Diskussion um eine Förderung von Zubringerverkehrsmitteln zum ÖPNV auf lange Zeit auf Park & Ride an Bahnhöfen beschränkt wurde. Bike+Ride wurde dabei eher als Nebeneffekt betrachtet, was sich auch im Umfang der Fördermaßnahmen widerspiegelt.

Die Tabelle B4.5.1 P+R/B+R Bestand und Analyse gibt einen Überblick über die Situation an den Bahnhöfen und Haltepunkten. An vielen Stationen im Großraum Braunschweig sind die Fahrradabstellanlagen in einem nicht funktionsgerechten Zustand. Festgestellt werden kann, dass es bei der Qualität von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen im ländlichen Raum erheblichen Nachhol- und Handlungsbedarf gibt. Der Anteil von Fahrradabstellanlagen ohne Rahmenanschließmöglichkeit ist hoch. Überdachungen für Bike+Ride-Anlagen werden nur relativ selten angeboten. Der Nutzer bewertet den Schutz vor Diebstahl jedoch wesentlich höher als den Faktor des zuverlässigen Wetterschutzes. Die Möglichkeit, das Fahrrad vandalismus- und diebstahlsicher einzuschließen oder bewacht abzustellen, ist, bis auf die Fahrradstation in Braunschweig, noch nicht im ausreichendem Maß gegeben. Dieser Zustand ist dringend verbesserungsbedürftig.

Fahrradständer an Stadtbahn- und Bushaltestellen sind nur sehr selten vorhanden.

Alle Maßnahmen an Bahnhöfen, die während der Laufzeit des ersten Nahverkehrsplans umgesetzt wurden, sind mit Bike+Ride ausgestattet. Hierbei wurde darauf geachtet, dass nur Abstellanlagen mit sogenannten Fahrradbügeln, an denen ein Abschließen des Fahrradrahmens möglich ist, installiert wurden. Auch auf eine Überdachung der Fahrradabstellplätze wurde geachtet. An einigen Stationen wurden auch Fahrradboxen eingerichtet.

Tabelle B4.5.1 P+R/B+R Bestand und Analyse

Station	P+R	B+R	davon überdacht oder Boxen	nicht funktionsgerecht	Bemerkungen
Bad Harzburg	40	7	0	7	B+R-Anlage erforderlich
Baddeckenstedt	30	19	15	0	wird erweitert
Börßum	17	63	0	63	
Braunschweig Hbf	220	700	500	0	Fahrradstation
Braunschweig-Gliesmarode	0	13	0	13	
Calberlah	0	0	0	0	
Dettum	10	52	44	0	
Fallersleben	0	0	0	0	30 P+R/20 B+R-Plätze geplant
Frellstedt	18	44	0	44	
Gifhorn	75	90	90	0	
Gifhorn-Stadt	10	44	0	44	
Goslar	130	60	60	0	10 abschließbare B+R-Plätze
Helmstedt	115	98	42	0	
Jerxheim	0	0	0	0	
Knesebeck	0	6	0	6	
Königsutter	24	106	36	70	
Langelsheim	30	17	17	0	
Leiferde	18	37	0	37	
Lengede - Broistedt	60	44	17	0	
Meine	5	20	0	20	
Meinersen	36	26	26	0	
Münchehof (Harz)	0	0	0	0	
Neu Büddenstedt	0	0	0	0	
Neudorf-Platendorf	0	4	0	4	
Oker	5	9	0	0	keine überdachten B+R-Plätze
Peine	200	340	172	0	
Rötgesbüttel	5	6	0	6	
Salzgitter Bad	36	0	0	0	
Salzgitter-Immendorf	0	0	0	0	
Salzgitter-Lebenstedt	30	55	0	55	
Salzgitter-Ringelheim	40	68	0	68	wird erweitert
Salzgitter-Thiede	4	0	0	0	
Salzgitter-Watenstedt	4	0	0	0	
Schandelah	30	67	21	0	
Schladen (Harz)	67	125	106	0	
Schönewörde	0	0	0	0	
Schöningen	5	0	0	0	
Schöppenstedt	33	0	0	0	
Seesen	62	46	20	32	
Söllingen	0	6	0	6	
Triangel	0	6	0	6	
Vechelde	53	28	28	0	
Vienenburg	60	22	0	22	
Vöhrum	88	64	44	0	
Vorhop	0	0	0	0	
Wahrenholz	0	22	0	22	
Watenstedt	0	0	0	0	
Weddel	5	0	0	0	
Wittingen	8	18	0	18	
Wolfenbüttel	160	50	0	0	wird erweitert
Wolfsburg	280	100	50	0	überdachte B+R-Plätze geplant
Woltwiesche	20	25	13	0	

## **B5 Tarif**

### **B5.1 Verbundtarif Region Braunschweig**

Am 01.11.1998 ist im Gebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig der Verbundtarif Region Braunschweig in Kraft getreten. Das Verbundgebiet ist in 46 Tarifzonen im Großraum Braunschweig, die sich i.d.R. an den Gemeindegrenzen orientieren sowie zwei Tarifzonen in der Region Hannover unterteilt. Die Ermittlung der Fahrpreise erfolgt in vier Preisstufen.

Die Einteilung der Tarifzonen, die Festlegung des Fahrscheinsortiments sowie die Gestaltung der Fahrpreise unterliegen nicht der Beschlussfassung dieses Nahverkehrsplans. Die Antragstellung hierfür liegt in der Zuständigkeit der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH, in der der Zweckverband Großraum Braunschweig stimmberechtigter Gesellschafter ist. Die Genehmigung obliegt der Bezirksregierung Braunschweig.

Durch den Verbundtarif ist gewährleistet, dass Verkehrsmittel verschiedener Unternehmen im Gebiet des Zweckverbandes mit einem Fahrschein durchgehend und unternehmensübergreifend genutzt werden können. Dies stellt eine wichtige Unterstützung aller planerischen Einzelmaßnahmen dar und steigert die Attraktivität des ÖPNV insgesamt.

### **B5.2 Tarifgestaltung im Übergang zu benachbarten Verkehrsregionen**

Zeitgleich mit der Einführung des Verbundtarifes im Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen zum 01.04.1999 wurde ein „Übergangstarif Harz“ eingeführt, um in einem ersten Schritt die Tarifgestaltung im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr zwischen den Landkreisen Goslar und Osterode am Harz zu regeln. Der Übergangstarif gilt auf den Linien der im dortigen Raum operierenden Verkehrsunternehmen Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig, Pülm-Reisen GmbH, RBB Regionalbus GmbH, Stadtwerke Goslar und Hahne-Reisen KG. Die DB Regio AG ist derzeit noch nicht beteiligt.

Aus dem Raum Peine/Vöhrum besteht die Möglichkeit, im Rahmen des GVH-Sondertarif „Peine“ Zeitkarten (Monatskarten, Wochenkarten etc.) mit durchgehender Fahrtberechtigung für das GVH-Tarifgebiet zu erwerben.

Durch die uneingeschränkte Anerkennung der Sonderangebote „Schönes-Wochenend-Ticket“ und „Niedersachsenticket“ der Deutschen Bahn AG im Verbundtarif Region Braunschweig besteht darüber hinaus aus allen benachbarten Verkehrsregionen die Möglichkeit, zumindest mit diesen Fahrscheinen verbundübergreifend fahren zu können.

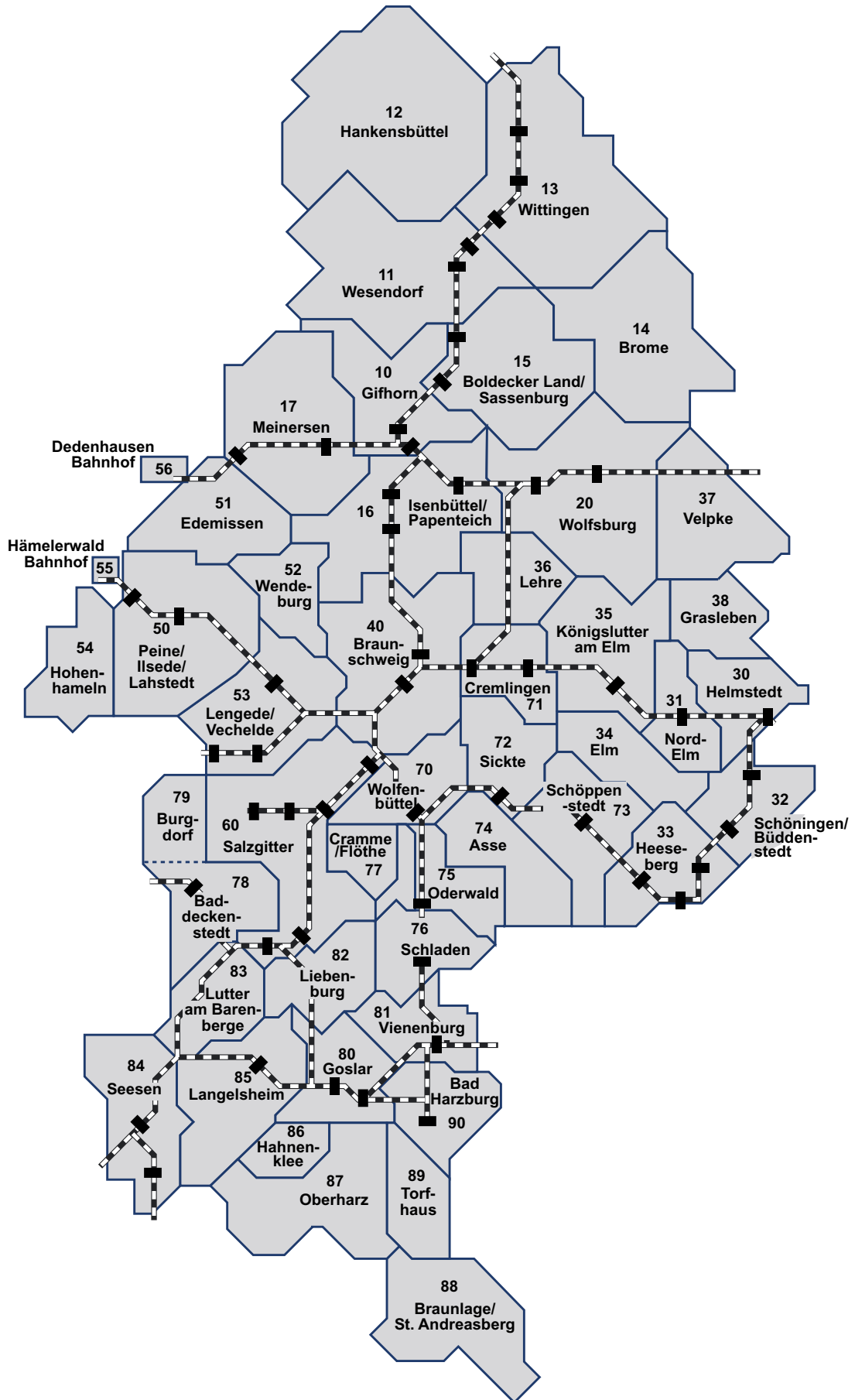
Weitere Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsregionen sind derzeit nicht realisiert.

### **B5.3 Analyse der aktuellen Tarifgestaltung**

Durch die Einführung des Verbundtarif Region ist die Tarifgestaltung innerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gut geregelt. Der Verbundtarif ist gut angenommen und erfreut sich einer wachsenden Akzeptanz. Das Tarifsystem wird aufgrund seiner Verständlichkeit und Übersichtlichkeit auch im bundesweiten Vergleich stets mit Bestnoten beurteilt. Ein akuter Handlungsbedarf besteht somit nicht. Detailverbesserungen im Fahrscheinsortiment oder der Zielgruppenabdeckung gehören zum normalen Tagesgeschäft und werden von der Verbundgesellschaft wahrgenommen.

Probleme bestehen bei sogenannten „ein- und ausbrechenden Verkehren“, also Fahrten, deren Beginn oder Ende über das Verbundgebiet Region Braunschweig hinausgehen. Die tariflichen Bedingungen in benachbarte Verkehrsregionen sind in alle benachbarten Verkehrsräume verbesserungsbedürftig. Dies gilt aufgrund der starken verkehrlichen Verflechtungen insbesondere für Verkehrsbeziehungen in die Region Hannover.

Karte B5.1 Tarifzonenübersicht



## **B6 Vertrieb**

Der Vertrieb von Fahrausweisen wird derzeit von den Verkehrsunternehmen unterschiedlich geregelt. Die Einführung des Verbundtarifs verursachte keine Änderungen an den bestehenden Vertriebsstrukturen. Der Fahrscheinverkauf wird von den Busunternehmen über Vorverkaufsstellen und im Fahrzeug angeboten. Je nach Unternehmen sind zum Beispiel Mehrfahrtenkarten direkt beim Fahrer im Fahrzeug erhältlich oder nur an Vorverkaufsstellen. Für den Kunden ergeben sich teilweise unverständliche Situationen. Wenn er z. B. mit einer Buslinie fährt, bei welcher der Konzessionär einen Subunternehmer einsetzt, der andere Vertriebswege nutzt. In einem Bus kann die Mehrfahrtenkarten direkt beim Fahrer gekauft werden, in einem anderen Bus der gleichen Linie nicht.

Die DB AG wickelt den Vorverkauf von Fahrausweisen für den Nahverkehr (auch Verbundfahrausweise) und den Fernverkehr über Fahrkartenschalter in den Bahnhöfen und über Reisebüros ab. Weiterhin gibt es an allen Stationen Fahrscheinautomaten, die einen Fahrausweiskauf vor Ort ermöglichen. Der Vertrieb wird nach bundeseinheitlichen Vorgaben über die DB Reise&Touristik AG durchgeführt. In den letzten Jahren gab es Schließungen von Fahrkartenausgaben oder drastische Reduzierungen der Schalteröffnungszeiten. Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat sich gegen die Veränderungen (Verslechterungen) des Angebots ausgesprochen. Es wurde mit der DB AG vereinbart, dass Veränderungen im Vertrieb nur mit Zustimmung des Aufgabenträgers möglich sind. Um zu verhindern, dass jeder Standort einzeln bewertet wird, und unterschiedliche Kriterien zugrundegelegt werden, wurde von allen niedersächsischen Aufgabenträgern die Entwicklung eines Vertriebskonzeptes gefordert. Das Vertriebskonzept soll bis Mitte 2002 vorliegen.

## **B7 Kundeninformation und -service**

Neben der Produktpolitik (Angebotsplanung, Linienwege, Fahrzeiten, Fahrthäufigkeiten, Taktverkehre etc.) und der Preispolitik (Fahrpreise, Fahrscheinsortiment, Tarifbestimmungen) ist gerade im ÖPNV eine umfangreiche Kommunikation, d. h. Kundeninformation und -service erforderlich. Der ÖPNV hat hier durch seine hohe Erklärungsbedürftigkeit – insbesondere bei Wegeketten über verschiedene Verkehrsunternehmen – einen starken Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Individualverkehr. Nur durch eine gute Kommunikations- und Informationspolitik können Zugangshemmnisse abgebaut und die Akzeptanz des ÖPNV gesteigert werden, so dass insgesamt eine Verlagerung des „modal-split“ zugunsten des ÖPNV erreicht werden kann.

Für den Kunden gibt es derzeit mehrere Möglichkeiten Informationen über das ÖPNV-Angebot zu erhalten. Die Verkehrsunternehmen bieten persönliche Auskünfte über Servicecenter sowie Informationsmaterialien in gedruckter Form und das Internet.

### **B7.1 Informationsstellen**

#### **Servicecenter**

Servicecenter der Busunternehmen existieren derzeit nur vereinzelt in größeren Städten. Hierbei handelt es sich um die Servicestellen der BSVAG in der Braunschweiger Innenstadt und am ZOB Braunschweig, das Verkehrshaus der WVG am Nordkopf in Wolfsburg, die KVG-Kundencenter in Wolfenbüttel, Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad sowie das RBB-Servicecenter am Bahnhof Goslar. Die VG Peine hat ihre Geschäftsstelle am Bahnhof Peine.

Darüber hinaus gibt es noch die Servicecenter und Fahrkartenausgaben der DB AG. Qualität, Umfang und Öffnungszeit ist vom jeweiligen Standort abhängig und weicht z. T. erheblich voneinander ab.

Der Beratungsumfang in diesen Servicestellen ist überwiegend auf die Belange des jeweiligen Verkehrsunternehmens bezogen. Auskünfte zum Verbundtarif werden im Regelfall erteilt. Eine umfassende unternehmens- oder gar verbundübergreifende Information erfolgt nicht. Ebenso wird eine Verknüpfung zu Informationen anderer Bereiche (z. B. Touristik, Freizeit, Veranstaltungen o.ä.) in der Regel nicht angeboten.

## Mobilitätszentralen

Im Großraum Braunschweig existieren derzeit noch keine Mobilitätszentralen. Aufgrund eines vom Zweckverband aufgelegten Förderprogramms zur Einrichtung von Mobilitätszentralen wurden für die Standorte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter-Bad Förderanträge gestellt, die per Ende 2001 auch bewilligt wurden. Die Einrichtung dieser Mobilitätszentralen ist im Laufe des Jahres 2002 zu erwarten. Für den Standort Wolfenbüttel ist ebenfalls noch für 2002 die Einrichtung einer Mobilitätszentrale vorgesehen.

### B7.2 Ortsunabhängige Information

Für den Busbereich gibt es von jedem Unternehmen bzw. von jeder Verkehrsgemeinschaft ein Fahrplanheft oder eine Sammlung einzelner Linienflyer. Das Erscheinungsbild und die Formate sind uneinheitlich. Die Fahrplantabelle, die eigentliche Information, sieht bei jedem Unternehmen anders aus. Eine einfache Orientierung für den Fahrgast ist nicht gegeben. Die Fahrplanhefte werden in der Regel gegen eine Schutzgebühr veräußert. Die Fahrpläne müssen vom Fahrgast beim Verkehrsunternehmen abgeholt oder angefordert werden. Die Braunschweiger Verkehrs-AG und die Verkehrsgemeinschaft Peine versorgen die Bürger und Bürgerinnen über eine Zustellung in die Haushalte mit aktuellen Fahrplänen.

Die DB AG gibt neben dem bundesweiten Kursbuch ein regionales Heft für Niedersachsen heraus. Für die einzelnen Kursbuchstrecken werden zusätzlich streckenbezogene Fahrpläne herausgegeben. Die Streckenfahrpläne sind kostenlos in den Fahrkartenausgaben und bei den Gemeinden durch Abholung erhältlich.

Besonders schwierig für den Kunden ist es, Fahrpläne beim ortsansässigen Unternehmen für einen anderen Bereich im Großraum Braunschweig zu bekommen. So ist zum Beispiel in Wolfsburg kein Informationsmaterial über eine Busverbindung von Peine nach Edemissen oder in Braunschweig kein Fahrplan von Seesen nach Bockenem zu erhalten.

### Elektronische Fahrplanauskunft (Internet)

Ein Schritt in die Richtung einer umfassenden Fahrplanauskunft wurde bereits vor einigen Jahren getan. Die Braunschweiger Verkehrs-AG hat in Abstimmung mit den anderen Verkehrsunternehmen mit der Integration der Fahrplandaten der Region in die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) begonnen. Die elektronische Fahrplanauskunft hat die Internetadresse [www.efa.de](http://www.efa.de). Per Internet hat so jeder Computerbesitzer die Möglichkeit, Fahrplaninformationen und einen sogenannten persönlichen Fahrplan zu erhalten. Die Qualität der abzufragenden Auskünfte ist jedoch nicht so wie in anderen Verbundräumen. Die Daten der Braunschweiger Verkehrs-AG und VLG sind um die an den Umsteigepunkten entstehenden Fußwegen ergänzt. Die Daten der anderen Unternehmen derzeit noch nicht. Dies hat zur Folge, dass Auskünfte, die Linien verschiedener Unternehmen betreffen, nicht möglich sind. Die Auskunft funktioniert nur wenn die Ausgangsstation ein Bahnhof ist, jedoch nicht von Haustür zu Haustür. Ansonsten erhält der Internetnutzer die Auskunft: „Keine Fahrtmöglichkeit innerhalb der nächsten 24 Stunden“; obwohl Fahrten mit Bus und Bahn möglich sind. Auskünfte für unterbrochene Fahrten sind nicht möglich. Insofern ist das Auskunftsmittel EFA für die Region Braunschweig derzeit keine Alternative zum gedruckten Fahrplan.

Die DB AG bietet über das bahneigene Auskunftssystem HAFAS Fahrplanauskünfte unter der Internetadresse [www.bahn.de](http://www.bahn.de) an. Über das Auskunftssystem sind Fahrtauskünfte von Bahnhof zu Bahnhof und teilweise auch über anschließende Buslinien möglich. Unter der bundesweit einheitlich endgültig verpflichtigen Telefonnummer 11651 können ab dem 01.09.2002 sämtliche Reiseinformationen, Fahrscheinbestellungen und Platzreservierungen persönlich und rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche vorgenommen werden. Eine kostenfreie Fahrplanauskunft ist rund um die Uhr unter der Telefonnummer 01801/507090 erhältlich.



Die DB AG bietet über das Reiseportal [www.bahn.de](http://www.bahn.de) umfassende Information rund ums Reisen, nicht nur mit der Bahn. Es sind neben Fahrplanauskünften zwischen den Bahnhöfen auch eine Vielzahl an Bus- und Straßenbahnverbindungen enthalten. Zudem kann die gesamte Reisekette inklusive Zu- und Abgangswegen und Umsteigebeziehungen abgefragt werden. Neuerdings kann auch für eine Vielzahl von Relationen ein Fahrschein online ausgedruckt und als Fahrschein genutzt werden.

### **B7.3 Information an den Zugangsstellen**

Die Fahrpläne an den Haltestellen haben ebenso wie die Fahrpläne in den Fahrplanheften ein uneinheitliches Erscheinungsbild und einen unterschiedlichen Aufbau. Die Orientierung an Verknüpfungspunkten ist z. T. sehr schwierig, da es in der Regel kein Wegeleitsystem gibt. Auch gedruckte Umgebungspläne sind an den Zugangstellen nicht vorhanden. Für ortsunkundige, ist somit die Orientierung an der Haltestelle oder am Bahnhof immer mit der Unsicherheit verbunden, nicht zu wissen, wie sie ihr Ziel erreichen können. An den meisten Haltestellen gibt es keine Zusatzinformationen, wie z. B. Liniennetzpläne oder andere ortsspezifische Informationen.

### **B7.4 Information in den Fahrzeugen**

Im Rahmen des Projektes Liniennummerierung wurde die Beschaffung von Matrixanlagen für Busse gefördert. Durch diese Maßnahme konnte ein Großteil der eingesetzten Fahrzeuge mit dieser zeitgemäßen Technik ausgestattet werden. Bei Busneubeschaffungen wird die Matrixanlage über das GVFG mitgefördert. Die Kundeninformation über Anzeige und/oder Ansage der nächsten Haltestelle in den Fahrzeugen wird bei den einzelnen Verkehrsunternehmen individuell gehandhabt. Von keiner Information bis zu optischen Anzeigen und akustischen Ansagen ist alles vorhanden. Für den Kunden ist in vielen Bereichen die örtliche Orientierung nicht möglich. So ist z. B. die Fahrt von Braunschweig nach Sickinge für eine ortsunkundige Person immer mit der Frage verbunden, ob die als Fahrtziel gewählte Haltestelle vom Fahrer angesagt wird. Die gewünschte Haltestelle wird dann auch angesagt, aber eine selbstständige Information über den Fahrtverlauf ist nicht gegeben.

### **B7.5 Kundeninformation der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH**

Die Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH ist so organisiert, dass sie über kein eigenes Personal verfügt. Insofern existiert auch keine Geschäfts- oder Servicestelle als Ansprechpartner für Kunden. Anfragen sollen an das jeweilige Verkehrsunternehmen vor Ort gerichtet und von dort bearbeitet werden.

Diese Praxis ist für einfachere Tarifauskünfte pragmatisch und ausreichend. Weitergehende Auskünfte (z. B. Anschlussfahrtscheine) sind für den Kunden nur mit intensiven Vorkenntnissen und gezielter Nachfrage erhältlich. Für komplexere Anfragen oder Probleme fehlt jedoch ein zentraler Ansprechpartner, der für den Verbund verbindlich entscheidet welche Auslegung oder Verfahrensweise richtig ist. Dies führt häufig dazu, dass Kunden im Wirrwarr der ungeklärten Zuständigkeiten von Verbundpartner zu Verbundpartner verwiesen werden ohne eine Lösung für ihr Problem zu erhalten. Häufig wird in Ermangelung einer eindeutigen Außenwirkung der Verbundgesellschaft auch der Zweckverband von Kunden oder sogar Mitarbeitern der Verbundpartner irrtümlich mit dem Verbund gleichgesetzt.

### **B7.6 Analyse von Kundeninformation und –service**

Die derzeitige Situation von Kundeninformation und –service (siehe B7.1 – B7.5) entspricht nicht den Anforderungen an eine moderne Dienstleistung. Vorhandene Informationen müssen verstärkt vernetzt werden, das Informationsspektrum insgesamt auf eine breitere Basis gestellt werden. Die flächendeckende Einrichtung von Mobilitätszentralen in der Region Braunschweig ist zwingend erforderlich. Ferner sind Fahrplanauskünfte und weitere Informationen per Internet zu optimieren. Es fehlen zielgruppenspezifische Informationsmaterialien. Die Kundenbetreuung des Verbundes bedarf ebenfalls erheblicher Verbesserungen. Auch die Informationsqualität an den Zugangsstellen und in den Fahrzeugen ist weiter auszubauen.

## C Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens

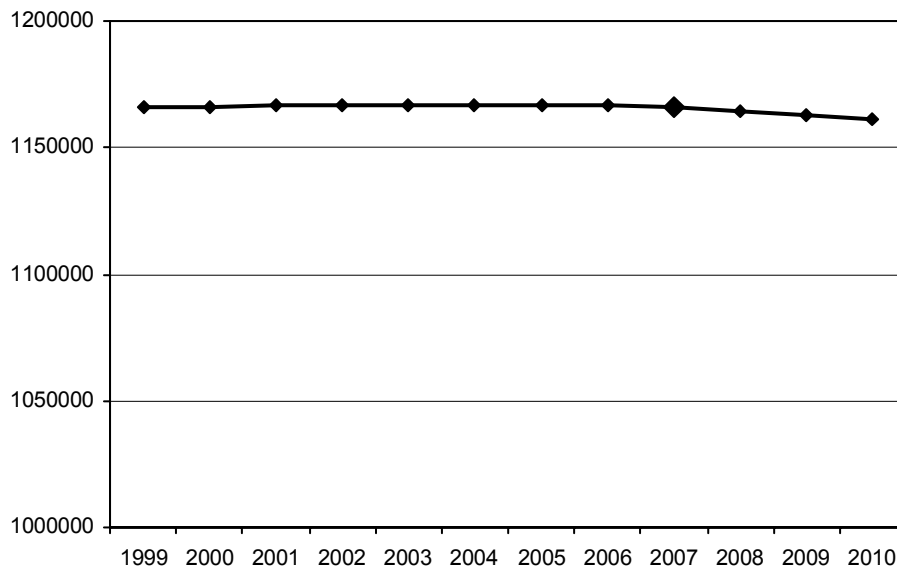
### C1 Rahmenbedingungen für künftige Verkehrsentwicklung

#### C1.1 Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung

Für den Planungsraum liegt eine kleinräumige Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2015 vor. Wie Abbildung C1.1/1 zeigt, wird im Großraum Braunschweig die Bevölkerung bis zum Jahr 2007 konstant bleiben. Erst langfristig wird ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten sein.

Die Altersstruktur wird jedoch Veränderungen unterworfen sein. Im Großraum Braunschweig wird die Zahl der Kinder im Vorschulalter um rund 11.000 Personen bzw. um 14,0 % zurückgehen. Während die Zahl der Kinder und Jugendlichen im Alter von 7 – 18 Jahren in den Städten und in den Landkreisen Goslar und Helmstedt sinken wird, wächst sie in den Landkreisen Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel. In den jüngeren Jahrgängen der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (19 – 65jährige) sinkt die Bevölkerungszahl, wohingegen sie im Landkreis Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel bei den 45 – 65jährigen zum Teil deutlich anwächst. In allen Gebietskörperschaften wächst die Zahl der Personen im Rentenalter. Durchschnittlich ergibt sich hier ein Zuwachs von rund 19 %.

**Abbildung C1.1/1 Bevölkerungsvorausschätzung im Großraum Braunschweig von 1999 bis 2015**



Quelle: ZGB, Datengrundlage ies

**Tabelle C1.1/1 Entwicklung der Altersstruktur im Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2007**

<b>Braunschweig</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	14555	13125	-9,8
7 - 18	26171	23730	-9,3
19 - 30	40362	39457	-2,2
31 - 45	59035	52557	-11,0
46 - 65	62994	61089	-3,0
66 - 99	43205	47733	10,5
Summe	246322	237265	-3,7

<b>Salzgitter</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	8056	6413	-20,4
7 - 18	14675	13214	-10,0
19 - 30	15422	13909	-9,8
31 - 45	25496	19982	-21,6
46 - 65	30185	28368	-6,0
66 - 99	19101	22622	18,4
Summe	112935	104508	-7,5

<b>Wolfsburg</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	7316	6270	-14,3
7 - 18	15527	13415	-13,6
19 - 30	16843	16742	-0,6
31 - 45	27384	24446	-10,7
46 - 65	34251	31614	-7,7
66 - 99	20634	26049	26,2
Summe	121955	118536	-2,8

<b>LK Gifhorn</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	14508	12726	-12,3
7 - 18	26543	27696	4,3
19 - 30	22750	23626	3,9
31 - 45	43902	43444	-1,0
46 - 65	40815	46778	14,6
66 - 99	21515	28531	32,6
Summe	170033	182801	7,5

<b>LK Goslar</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	9686	7778	-19,7
7 - 18	17945	17075	-4,8
19 - 30	20841	19003	-8,8
31 - 45	35382	30173	-14,7
46 - 65	41758	41096	-1,6
66 - 99	31401	35497	13,0
Summe	157013	150622	-4,1

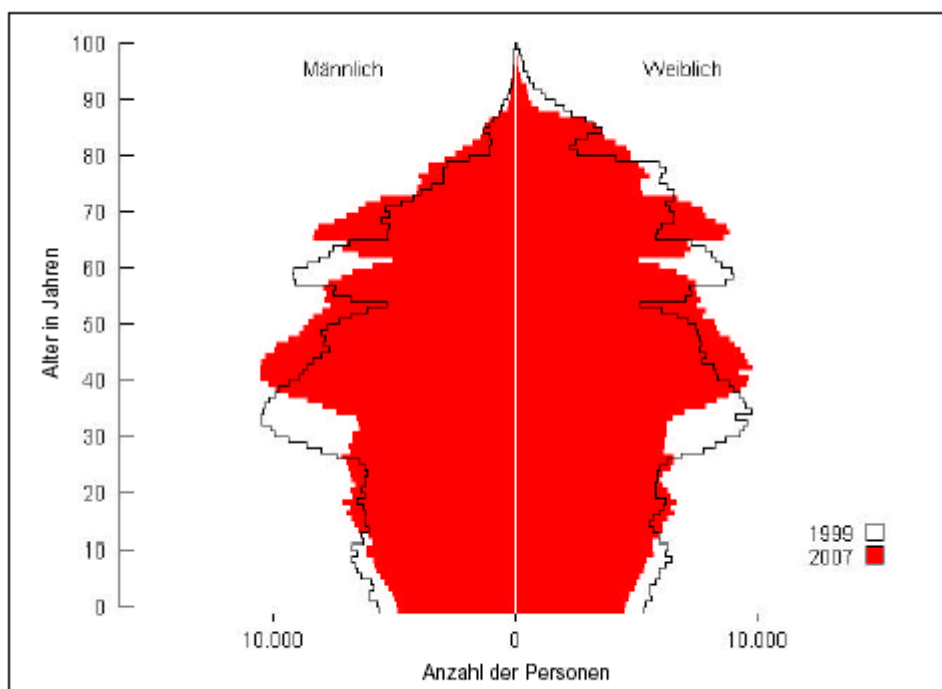
<b>LK Helmstedt</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	6879	5697	-17,2
7 - 18	13568	13082	-3,6
19 - 30	12793	12503	-2,3
31 - 45	23875	21904	-8,3
46 - 65	26066	27097	4,0
66 - 99	17454	20004	14,6
Summe	100635	100287	-0,3

<b>LK Peine</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	10132	9291	-8,3
7 - 18	17754	19456	9,6
19 - 30	17398	16861	-3,1
31 - 45	31944	33112	3,7
46 - 65	33836	35943	6,2
66 - 99	20227	25110	24,1
Summe	131291	139773	6,5

<b>LK Wolfenbüttel</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	9329	8302	-11,0
7 - 18	16254	17793	9,5
19 - 30	16123	15329	-4,9
31 - 45	30644	30498	-0,5
46 - 65	33576	35765	6,5
66 - 99	19671	24211	23,1
Summe	125597	131898	5,0

<b>ZGB</b>			
Jahr Alter	1999	2007	Veränderung in %
0 - 6	80461	69178	-14,0
7 - 18	148437	145462	-2,0
19 - 30	162532	157441	-3,1
31 - 45	277662	256119	-7,8
46 - 65	303481	307748	1,4
66 - 99	193208	229748	18,9
Summe	1165781	1165696	0,0

**Abbildung C1.1/2 Bevölkerungsaufbau für den Großraum Braunschweig in den Jahren 1999 und 2007 (Scenario)**



Quelle: ZGB, Datengrundlage IES

### Haushaltentwicklung

Sämtliche großen Städte planen derzeit die Bereitstellung von Wohnbauland, um einerseits dieser zu erwartenden Nachfrage gerecht zu werden und um andererseits der Stadt-Umland-Wanderung entgegenzuwirken. Der Trend zu kleineren Haushaltsgrößen ist auch in den Städten und Gemeinden der Landkreise vorhanden, so dass hier eine erhebliche Wohnungsnachfrage zu erwarten sein wird. Diese Nachfrage ist entsprechend dem Ziel der Dezentralen Konzentration auf die Zentralen Orte bzw. auf die Standorte mit Haltestellen des schienengebundenen Personennahverkehrs zu lenken.

**Tabelle C1.1/2 Haushaltsvorausschätzung für den Großraum Braunschweig bis 2005 (Scenario-Variante)**

Gebietskörperschaft	Jahr	
	1999	2005
Braunschweig	147.200	149.600
Salzgitter	56.000	57.300
Wolfsburg	62.300	66.100
LK Gifhorn	67.200	73.100
LK Goslar	85.500	85.200
LK Helmstedt	49.200	50.600
LK Peine	59.700	64.600
LK Wolfenbüttel	59.900	64.100
Großraum Braunschweig	587.000	610.600

Quelle: Datengrundlage IES

## C1.2 Motorisierungsrate

Maßgebenden Einfluss auf die Nutzung des eigenen Pkw oder öffentlicher Verkehrsmittel hat die Pkw-Verfügbarkeit. Indikator dafür ist die Motorisierungsrate (siehe Tabelle C1.2), angegeben in Pkw pro Tausend Einwohner. Im Bundesverkehrswegeplan 1992 wird von einer Steigerung der Motorisierungsrate im gesamten Bundesgebiet im Zeitraum von 1988 bis 2010 von rund 422 auf rund 583 Pkw je Tausend Einwohner gesprochen. Im Großraum Braunschweig liegt die Motorisierungsrate über den bundesdurchschnittlichen Werten. Die Motorisierungsrate steigt in den nächsten Jahren vor allem deswegen an, weil Personen im erwerbsfähigen Alter, die über einen Pkw verfügen, diesen auch im Ruhestand weiter behalten werden. Außerdem nimmt die Pkw-Verfügbarkeit bei jungen Frauen noch deutlich zu. Nach der Prognose des Gutachtens "Entwicklung eines integrierten regionalen Verkehrskonzeptes für die Region Großraum Braunschweig" wird der Anteil der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit von 57,0 % im Jahre 1993 auf 64,2 % im Jahre 2010 ansteigen. Die Pkw-Verfügbarkeit liegt höher als die Motorisierungsrate, da teilweise mehrere Personen auf einen Pkw zurückgreifen können (zeitweilige Verfügbarkeit).

**Tabelle C1.2 Motorisierungsrate (Pkw/1 000 Einwohner)**

	1996	1997	1998	1999
Stadt Braunschweig	500	494	496	502
Stadt Salzgitter	491	497	500	501
Stadt Wolfsburg	581	607	624	651
Landkreis Gifhorn	525	530	541	550
Landkreis Goslar	512	515	518	524
Landkreis Helmstedt	512	516	526	533
Landkreis Peine	542	547	547	553
Landkreis Wolfenbüttel	532	533	536	542
Großraum Braunschweig	522	526	532	540

## C1.3 Entwicklungsziele für die räumliche Struktur

Nach dem Regionalen Raumordnungsprogrammes 1995 (RROP) für den Großraum Braunschweig wird das siedlungsstrukturelle Leitbild der Dezentralen Konzentration verfolgt. Hiernach ist die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Verhältnis zur Zentrenhierarchie abzustimmen.

Die Siedlungsentwicklung ist vorrangig auf die zentralen Standorte auszurichten. Dies ermöglicht gleichwohl eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung in den Mitgliedsgemeinden und Ortsteilen der Samtgemeinden und den Ortschaften der Einheitsgemeinden, deren Entwicklung in der Summe nicht zu Lasten der Funktion des zentralen Standortes gehen darf. Schwerpunkttraum der Siedlungsentwicklung ist der Ordnungsraum mit den Siedlungsgebieten des oberzentralen Bereichs und der Mittelzentren. Im Verflechtungsbereich dieser zentralen Orte sind die Grundzentren, die im Bereich von Siedlungsachsen liegen, als Schwerpunktorte für die Siedlungsentwicklung auszugestalten. Des weiteren ist die Siedlungsentwicklung insbesondere auf diejenigen Grundzentren zu konzentrieren, die über Zugangsstellen des regional bedeutsamen ÖPNV verfügen oder an deren Einzugsbereich liegen.

Die Funktionszuweisung dieser dem Prinzip der Dezentralen Konzentration zugeordneten Standorte ist der folgenden Tabelle C1.3 zu entnehmen:

**Tabelle C1.3 Städte und Gemeinden mit der Schwerpunktaufgabe Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten**

Stadt/Ortsteil	Zentraler Ort	Entwicklung und Sicherung von	
		Wohnstätten	Arbeitsstätten
<b>Kreisfreie Städte</b>			
Braunschweig	OZ	W	A
Salzgitter	MZ*	W	A
Salzgitter-Bad	-	W	A
Wolfsburg	MZ*	W	A
<b>Landkreis Gifhorn</b>			
Gifhorn	MZ	W	A
Wittingen	MZ	W	A
Brome	GZ	W	-
Hankensbüttel	GZ	W	A
Isenbüttel	GZ	W	A
Meine	GZ	-	-
Meinersen	GZ	-	-
Wesendorf	GZ	-	-
Westerbeck	GZ	-	-
Weyhausen	GZ	W	A
Calberlah	gF	-	-
Groß Oesingen	gF	-	-
Leiferde	gF	-	-
Müden (Aller)	gF	-	-
Rühen	gF	-	-
Schwülper	gF	-	-
Steinhorst	gF	-	-
Wahrenholz	gF	W	-
Rötgesbüttel	-	W	-
<b>Landkreis Peine</b>			
Peine	MZ	W	A
Edemissen	GZ	-	-
Gadenstedt	GZ	-	A
Groß Ilsede	GZ	W	A
Hohenhameln	GZ	W	A
Lengede	GZ	W	A
Vechelde	GZ	W	A
Wendeburg	GZ	W	A
Groß Lafferde	gF	-	-
Hohenhameln/Mehrum	-	-	A
<b>Landkreis Helmstedt</b>			
Helmstedt	MZ	W	A
Büddenstedt	GZ	W	A
Grasleben	GZ	-	A
Jerxheim	GZ	-	-
Königslutter am Elm	GZ	W	A
Lehre	GZ	W	A
Schöningen	GZ	W	A
Süpplingen	GZ	-	-
Velpke	GZ	-	-

OZ: Oberzentrum MZ: Mittelzentrum GZ: Grundzentrum \*: Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen  
 gF: grundzentrale Teilfunktionen

## **C1.4 Entwicklungsziele des Landes, des Zweckverbandes und der Gebietskörperschaften für den ÖPNV**

### **C1.4.1 Entwicklungsziele des Landes und des Zweckverbandes**

Die Entwicklungsziele des Landes und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig für den ÖPNV sind im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sowie im Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) und dem Regionalen Raumordnungsprogramm 1995 für den Großraum Braunschweig (RROP) niedergelegt.

Im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sind in Artikel I § 2 Grundsätze und Ziele niedergelegt. An dieser Stelle gilt der Absatz 1, der aussagt: "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."

Weitere Aussagen zu den Entwicklungszielen des ÖPNV sind dem ÖPNV-Programm der Landesregierung vom 09.03.1993 zu entnehmen. Sie entsprechen inhaltlich den vorgenannten Entwicklungszielen. Weitere Angaben sind auch dem Verkehrswegeprogramm Niedersachsen 1993 zu entnehmen.

Im Landes-Raumordnungsprogramm bzw. im Regionalen Raumordnungsprogramm 1995 für den Großraum Braunschweig sind über den öffentlichen Personennahverkehr folgende Entwicklungsziele ausgeführt (RROP Kapitel D 3.6.1):

#### **Attraktiverer ÖPNV**

##### **LROP**

Der ÖPNV ist zu einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr auszugestalten. Die Verkehrsbedienung und die vorhandene und angestrebte Siedlungsstruktur sind hierauf abzustimmen. Die Verkehrsbedienung durch den öffentlichen Verkehr soll vor dem Individualverkehr Vorrang erhalten.

In allen Teilräumen des Landes ist die Zusammenfassung der Träger des ÖPNV zu verkehrlichen und tariflichen Einheiten anzustreben. Auf den Zusammenschluss zu Verkehrsgemeinschaften oder Verkehrsverbänden ist - auch grenzüberschreitend - hinzuwirken.

Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV zu integrieren.

##### **RROP**

Der ÖPNV soll der Bevölkerung bedarfsgerecht - auch außerhalb der Schulzeiten - zur Verfügung stehen. Je nach örtlicher Situation sind Linienverkehre oder flexible Bedienungsformen vorzusehen. Um die Attraktivität zu steigern, sollen die Haltestellen einschließlich der Zu- und Abgangswege langfristig funktionsgerecht ausgestaltet werden.

Schnelle, möglichst umsteigefreie, direkt geführte Linien mit wenig Halten sollen Aufkommenschwerpunkte und die Zentren in der Region miteinander verbinden. Auf diese Art sollen

- das Oberzentrum Braunschweig mit den Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion und den Mittelzentren,
- die Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion mit den Mittelzentren in ihrem Einzugsbereich,
- die Mittelzentren bzw. Kreisstädte mit den Grundzentren in ihrem Einzugsbereich und
- die Grundzentren im Einzugsbereich der Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg mit diesen Städten verknüpft werden.

Anzustreben ist eine weitgehende Vertaktung dieser Linien, möglichst auch in Tagesrandlagen. Diese regional bedeutsamen Linien bilden das regional bedeutsame ÖPNV-Netz, das bedarfsgerecht auf Stadt- und Landkreisebene so zu ergänzen ist, dass die Zentren sowie bedeutende Verkehrserzeuger eingebunden werden und eine flächenorientierte Verkehrsbedienug sichergestellt wird.

Zur wirkungsvollen Verknüpfung der ÖPNV-Teilsysteme sind funktionsgerecht gestaltete, leistungsfähige Umsteigeanlagen an Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs und an ausgewählten Haltestellen des regional bedeutsamen Busverkehrs auszubauen. Die Fahrpläne zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind zeitlich aufeinander abzustimmen. Zur Anschluss-sicherung sind Informations- und Betriebsleitsysteme zu installieren.

Zur Optimierung des Verkehrsmiteinsatzes ist - unter ausreichender Beachtung der Belange der die Schulkinder betreuenden Personen - eine Staffelung der Unterrichtszeiten in die Überlegungen einzubeziehen.

Die Arbeiten zur Einrichtung eines Verkehrs- und Tarifverbundes Großraum Braunschweig sind voranzutreiben.

### **Flankierende Maßnahmen für den ÖPNV**

#### LROP

In den Ordnungsräumen sind Verbesserungen im regional bedeutsamen Straßennetz mit den Belangen des ÖPNV abzustimmen, insbesondere sind

- konkurrierende Parallelverkehre zum ÖPNV zu vermeiden
- ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenraum zu fördern

An den Haltestellen des Schienennahverkehrs sind ausreichend Flächenvorsorge für Park + Ride- und Bike + Ride-Anlagen zu betreiben und entsprechende Angebote zu schaffen oder zu verbessern.

Die Verlagerung von Individualverkehr auf den ÖPNV ist durch städtebauliche, verkehrliche und ordnungspolitische Maßnahmen zu unterstützen.

#### RROP

Durch die Anlage eigener Trassen und Busfahrstreifen sowie durch Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung sollen betriebliche Verbesserungen erreicht und Behinderungen des ÖPNV abgebaut bzw. vermieden werden. Bei konkurrierenden Ansprüchen soll der öffentliche Verkehr vor dem motorisierten Individualverkehr Vorrang erhalten.

Bike + Ride-Anlagen sollen als Bestandteil jeder Haltestellenkonzeption vorgesehen werden. Das Angebot an Fahrradabstellanlagen ist weiter auszubauen. Für stark frequentierte Haltestellen sind Überlegungen anzustellen, ob Fahrradstationen mit Fahrzeugbewachung, Reparatur- und Touristik-Service eröffnet werden können.

Besondere Beachtung erfordert die Einbeziehung von Park + Ride- sowie der Bike + Ride-Anlagen in das Straßen- und Radverkehrsnetz und deren innere Erschließung.

### **Schienengebundener ÖPNV**

#### LROP

In den Ordnungsräumen Hannover, Braunschweig, um Hamburg und um Bremen ist vorrangig der schienengebundene ÖPNV zu sichern und zur Bewältigung großer Verkehrsmengen weiter auszubauen. Vorhandene Verkehrsgemeinschaften oder Verkehrsverbände sind zu stärken und den Bedürfnissen entsprechend auszubauen.



- [...]
- Im Ordnungsraum Braunschweig ist das Stadtbahnnetz auszubauen und zusammen mit dem Nahschnellverkehr zu einem regionalen ÖPNV-System zu entwickeln. Neben der Einbindung der Region Braunschweig in den hochwertigen Fernverkehr der Deutschen Bahn AG ist eine durchgreifende Verbesserung des Nahschnellverkehrs zwischen den Zentren der Region sowohl in der Ost-West- als auch in der Nord-Süd-Relation auf den vorhandenen und künftig ausgebauten Schienenstrecken anzustreben.

- [...]

#### RROP

Das regional bedeutsame Schienennetz ist so weiter zu entwickeln, dass die Mittelzentren und Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion mit dem Oberzentrum Braunschweig vorrangig über den schienengebundenen ÖPNV direkt verbunden werden.

Um die Zentren direkt anfahren zu können, ist die Einbindung von Schienenstrecken, z. B. mit einer Regionalstadtbahn, in die Stadtgebiete von Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg und in Teilbereichen auch in die Innenstädte der Mittelzentren voranzutreiben.

Das Stadtbahnnetz in der Stadt Braunschweig ist entsprechend der Zeichnerischen Darstellung auszubauen. Verknüpfungen mit dem Regionalverkehr sind herzustellen.

#### **Spezifische Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse**

##### LROP

Den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen, insbesondere der Kinder, der Frauen, der Behinderten und der älteren Menschen, ist Rechnung zu tragen.

##### RROP

Den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen von bisher benachteiligten Personengruppen soll durch eine funktionsgerechte Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge entsprochen werden.

#### **ÖPNV-Bedienung im Ländlichen Raum**

##### LROP

In den ländlichen Räumen ist der ÖPNV zu sichern, zu verbessern und auszubauen. Eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung sowie eine bedarfsgerechte Linienführung und Fahrplangestaltung sind sicherzustellen; dies gilt auch für die Flächenerschließung dünnbesiedelter Teilräume. Ein auf den Schienenverkehr abgestimmtes und auf die Siedlungsstruktur ausgerichtetes Bussystem ist vorzuhalten. Entsprechendes gilt für die in Ziffer 03 nicht aufgeführten Ordnungsräume. Dabei ist auf die Erschließung siedlungsnaher Erholungsgebiete zu achten.

##### RROP

Auch im Ländlichen Raum ist eine bedarfsgerechte ÖPNV-Bedienung sicherzustellen. Die regional bedeutsamen Linien sind durch lokale Bedienungen zu ergänzen. Gemeindespezifische Lösungen sind anzustreben.

Straßen- und schienengebundener ÖPNV sollen miteinander verknüpft werden und attraktive Übergangsmöglichkeiten bieten.

## **Anbindung von Erholungsgebieten sowie Sport- und Freizeitanlagen**

### LROP

Die Anbindung von Erholungsgebieten sowie Sport- und Freizeitanlagen ist durch den ÖPNV zu sichern und nach Möglichkeit zu verbessern.

### RROP

Entsprechend ihrer Bedeutung sind Erholungsgebiete sowie Sport- und Freizeitanlagen entweder in das regionale oder lokale ÖPNV-Netz einzubinden.

### **C1.4.2 Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften**

Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften für den ÖPNV sollten in Generalverkehrsplänen bzw. Verkehrsentwicklungsplänen aufgeführt werden. Es liegen keine aktuell gültigen Verkehrsentwicklungspläne für den ÖPNV vor, so dass hier keine weiteren Angaben gemacht werden können.

### **C1.4.3 Bedarfspläne für Schienenwege und Straßen**

Für die Region Großraum Braunschweig ist der im Schienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 aufgeführte zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen (Löhne -) Hildesheim und Braunschweig sowie Braunschweig - Wolfsburg (Weddeler Schleife) bedeutsam.

Im Fernstraßenausbaugesetz vom 15. November 1993 mit Berichtigung vom 29. Dezember 1994 sind mehrere Umgehungsstraßen vorgesehen. Für den ÖPNV interessant ist in diesem Zusammenhang die Planung der Umgehungsstraße im Zuge der B 1 bei Vechede, die im Zusammenhang steht mit der Bahnübergangsbeseitigung beim Bahnhof Vechede. Für den straßengebundenen ÖPNV ist es in diesem Zusammenhang wichtig, weiterhin im Bereich Bahnhof Vechede die Eisenbahnstrecke unterqueren zu können und günstige Umsteigebeziehungen anbieten zu können.

Die Landesstraßen sollen vorwiegend in ihrer Substanz erhalten werden. Die Kreis- und Gemeindestraßen sollen vorwiegend in ihrer Substanz erhalten und teilweise ausgebaut werden.

## **C2 Abschätzung des künftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens**

### **C2.1 Verkehrliche Grundannahmen (Mobilitätsentwicklung insgesamt)**

Aus Verkehrsuntersuchungen und Zeitreihen ist ablesbar, dass die durchschnittliche Anzahl der Fahrten und Wege pro Person bei rund 1 000 pro Jahr und damit bei ca. drei pro Tag liegen. Diese Anzahl hat sich über die Jahre als weitgehend stabil erwiesen. Durch Zeitreihen ist auch ablesbar, dass die Länge der Fahrten und Wege im Laufe der Zeit immer weiter zugenommen haben und dass diese längeren Fahrten und Wege immer öfter durch motorisierte Verkehrsmittel realisiert werden. Hauptverkehrsmittel ist in diesem Fall der Pkw. Diese Entwicklung ergibt sich u.a. aus der Situation, dass die Stadt-Umland-Wanderung noch anhält und Personen aus den Zentren in die nähere Umgebung umziehen, aber ihre Aktivitäten in der Stadt teilweise beibehalten. Neben dieser Entwicklung wirkt sich auch die höhere Pkw-Verfügbarkeit aus. Wie in Kapitel C1.2 dargelegt, wird die Pkw-Verfügbarkeit vor allen Dingen bei den älteren, nicht mehr arbeitenden Personen und den Frauen zunehmen.

## **C2.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens**

Aufbauend auf den verkehrlichen Grundannahmen ist bei dem regionalen Verkehr im Verbandsgebiet nach dem WVI-Gutachten "Integriertes regionales Verkehrskonzept für einen um den Landkreis Goslar erweiterten Planungsraum" mit einem gleichbleibenden Gesamtverkehrsaufkommen der Bewohner des Verbandsgebietes zu rechnen. Allerdings entwickeln sich die einzelnen Verkehrsbeziehungen sehr unterschiedlich. Zunahmen des Verkehrsaufkommens stehen auf anderen Relationen Abnahmen gegenüber. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs wird stark zunehmen, während der öffentliche und der nicht motorisierte Verkehr Abnahmen hinnehmen müssen, wenn dieser Entwicklung nicht gegen gesteuert wird.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs würde dabei auf der Basis des Jahres 1993 beim Dreifachsplit (nicht motorisierter Verkehr, öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr) von 8,2 % auf 7,5 % im Jahr 2010 sinken, während der motorisierte Individualverkehr von 58,8 % im Jahre 1993 auf 61,3 % im Jahre 2010 steigen würde.

Diese Entwicklung ist auf den Zeithorizont bis zum Jahr 2010 bezogen und erfordert eine frühzeitige Korrektur. Deshalb ist der vom Gutachter aufgezeigten Entwicklung schon während der Geltungsdauer des Nahverkehrsplanes 1998 Rechnung getragen worden. Auch in diesem Nahverkehrsplan wird der aufgezeigten Entwicklung gegen gesteuert.

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

## **C2.3 Auswirkungen des abgeschätzten Verkehrsaufkommens auf bestehende Verkehrsbeziehungen**

Das regionale Gesamtverkehrsaufkommen wird sich, wie im Kapitel C2.2 ausgeführt, im Verbandsgebiet nicht signifikant verändern. Die Struktur der in Kapitel B3 dargestellten ausgeprägten Verkehrsbeziehungen bleibt bestehen. Zunahmen sind bei den Stadt-Umland-Beziehungen zu erwarten. Die Prognose zeigt Zunahmen der Personenfahrten von über 10 % in folgenden Beziehungen:

Stadt Braunschweig	- Städte Königslutter, Peine, Salzgitter und Wolfsburg, Gemeinden Papenteich und Wendeburg
Stadt Gifhorn	- Gemeinde Isenbüttel
SG Oderwald	- Gemeinde Schladen
Stadt Peine	- Gemeinden Edemissen und Ilsede,
Stadt Salzgitter	- Stadt Goslar, Gemeinden Lengede und Liebenburg
Stadt Wittingen	- Gemeinde Hankensbüttel
Stadt Wolfenbüttel	- Gemeinde Oderwald
Stadt Wolfsburg	- Stadt Königslutter, Gemeinden Boldecker Land und Velpke

Diese Entwicklung vollzieht sich entlang der Entwicklungsachsen und sollte an den ÖPNV-Bediensachsen orientiert werden. Dann kann durch die vorhandenen und geplanten Angebote des ÖPNV im Regionalen Netz ergänzt durch die Angebote in den lokalen Netzen das erhöhte Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. In der Folge erhöht sich der Anteil des ÖPNV in der jeweiligen Verkehrsrelation und die Wirtschaftlichkeit steigt.

## **D Ziele und Maßnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV**

### **D1 Formulierung von Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des ÖPNV und Maßnahmenkonzept (Allgemein)**

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

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

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.
- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
- Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.
- Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen.
- Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.

Für das Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr ist durch § 3 NNVG ausdrücklich festgelegt worden, dass das Bedienungsangebot nach dem Fahrplan 1993/94 Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Eisenbahnen (Schienenpersonennahverkehr) ist. Diese gesetzliche Regelung ist bei der nachfolgenden Nahverkehrsplanung so verstanden worden, dass auf vorhandenen Schienenstrecken mindestens das Bedienungsangebot aus dem Jahre 1993/94 zu halten ist.

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

Zur Weiterentwicklung des Angebotes soll in der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Fortschreibung des bestehenden integrierten Verkehrskonzeptes durchgeführt werden. Ziel ist die Analyse der bereits umgesetzten Maßnahmen und die Aktualisierung der Datengrundlage der weiteren Nahverkehrsplanung.

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

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

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

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

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

- Steigerung der Qualität.

Für die Attraktivitätssteigerung und den erhöhten ÖPNV-Anteil ist ein Maßnahmenkonzept zu berücksichtigen, das hier als Übersicht dargestellt und in den folgenden Gliederungspunkten weiter ausgeführt wird.

### **Bedienungskonzept**

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger unabhängig von der Siedlungsgröße.
- Umsteigefreie Verbindungen zwischen Ortsteil-Grundzentrum, direkt geführte umsteigefreie Verbindungen zwischen ausgerichtetem Grundzentrum - Mittelzentrum, Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion bzw. Oberzentrum und zwischen Mittelzentrum bzw. Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion - Oberzentrum.
- Kurze Taktzeiten zwischen Ober- und zugeordneten Mittelzentren bzw. Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion, potenzialangepasste Taktstruktur zwischen Ober-, Mittel- bzw. Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion und zugeordneten Grundzentren, sonst potenzialangepasste Fahrten.
- Zusätzliche potenzialangepasste, direkt geführte, umsteigefreie Verbindungen zwischen Aufkommensschwerpunkten, möglichst mit Taktstruktur.
- Optionale Nutzung aller für den Schienenpersonennahverkehr verfügbaren Schienenstrecken (einschließlich der Nutzung von Um- und Neubauten).

### **Verknüpfung**

- unmittelbare Nähe der Anschlusshaltestelle
- zügiges gefahrloses Erreichen möglich
- kurze Wartezeit für den ÖPNV-Kunden an der Abfahrtzugangsstelle, zeitliche Korrespondenz
- Umsteigemöglichkeiten über die gesamte Bedienungszeit

### **Verkehrswegeinfrastruktur**

- Räumlich begrenzte Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsnetzes für den Schienenpersonennahverkehr sowie zur Verknüpfung verschiedener schienengebundener Verkehrsmittel.
- Aufkommensangepasste Anlage von Busfahrstreifen und Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.

## Zugangsstellen

- Bedarfsorientierte Anpassung oder Verlagerung von Zugangsstellen
- Funktionsgerechte Ausgestaltung der Zugangsstellen
- Zugang außerhalb fester Zugangsstellen

## Fahrzeuge

- Bedienung durch fahrgastgerechte Fahrzeuge

## Fahrgastinformation

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

## Umweltverbund

- Stärkung des Umweltverbundes

## Tarif

- Pflege und Weiterentwicklung des Tarifverbundes

### D1.1 Bedienungskonzept

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

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger unabhängig von der Siedlungsgröße.

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

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

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

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

- Kurze Taktzeiten zwischen Ober- und zugeordneten Mittelzentren bzw. Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion, potenzialangepasste Taktstruktur zwischen Ober-, Mittel- bzw. Mittelzentren mit oberzentraler Teilfunktion und zugeordneten Grundzentren, sonst potenzialangepasste Fahrten.

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

Zwischen einigen Aufkommensschwerpunkten, die durch die bisherigen Festlegungen nicht berücksichtigt wurden, wird das Fahrtenaufkommen so hoch sein, dass für den Kunden direktgeführte, umsteigefreie Verbindungen interessant werden. Diese ergänzende Versorgung mit ÖPNV-Angeboten soll erreicht werden durch:

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

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

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

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

## **D1.2 Verknüpfungen**

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

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

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

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

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

### **D1.3 Verkehrswegeinfrastruktur**

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

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

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

- Aufkommensangepasste Anlage von Busfahrstreifen und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen.

### **D1.4 Zugangsstellen**

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

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

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

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

- den Zugang außerhalb fester Zugangsstellen.

### **D1.5 Fahrzeuge**

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

- Bedienung durch fahrgastgerechte behindertengerechte Fahrzeuge.

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



## **D1.6 Fahrgastinformation**

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

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

Fahrgastbeiräte bei den Verkehrsunternehmen können dazu beitragen, Informationen z. B. über Mängel direkt an die Unternehmen heranzutragen und die Lösung zu vereinfachen.

- Umweltverbund

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

- Stärkung des Umweltverbundes,
- Entwicklung und Umsetzung eines Marketingkonzeptes für den ÖPNV.

## **D1.7 Tarif**

Nach Einführung des Tarifverbundes zum 1. November 1998 besteht nunmehr im Großraum Braunschweig die Möglichkeit, mit einem Fahrschein verschiedene ÖPNV-Verkehrsmittel ohne Rücksicht auf das jeweilige Verkehrsunternehmen nutzen zu können. Um die Attraktivität für das ÖPNV-Gesamtsystem beizubehalten bzw. zu steigern ist eine kontinuierliche Pflege erforderlich.

Für die Verkehrsbeziehungen über die Verbandsgrenzen hinweg ist anzustreben, mit allen benachbarten Verkehrsregionen einen Übergangstarif für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen. Dies gilt insbesondere im Gebiet des Harzes für Verkehre aus dem/in den Landkreis Osterode sowie aufgrund der besonders starken verkehrlichen Verflechtungen aus dem/in den Großraum Hannover. Daraus ergeben sich die Aufgaben:

- Pflege und Weiterentwicklung des Tarifverbundes.

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

## **D2 Vorstellungen für den Gesamttraum**

### **D2.1 ÖPNV-Gesamtnetz**

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

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

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

Die Fahrtwünsche der Bürgerinnen und Bürger sind vorwiegend auf zwei Hauptgebiete ausgerichtet: die eigene Gemeinde bzw. Stadt und die umliegenden Zentren. Einem flächenhaft und über den ganzen Tag verfügbaren ÖPNV-Angebot mit vertakteten und verknüpften Verkehren kommt eine entscheidende Bedeutung zu.

Das geplante ÖPNV-System soll daher durch regionale Angebote Zentren verbinden und durch lokale Angebote den Fahrtwünschen innerhalb oder im engeren verkehrlichen Einzugsbereich einer Gemeinde bzw. Stadt entsprechen. Sie haben damit eine Erschließungsfunktion für die Gemeinde bzw. Stadt und sollen die Kunden zu den Zugangsstellen der regionalen Angebote bringen.

Das geplante zweistufige Bedienungskonzept wird somit gegliedert in

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

Die regionalen und lokalen Angebote sollen durch Verknüpfungspunkte untereinander und miteinander vernetzt werden.

Fahrten, die bei dem konzipierten ÖPNV-Angebot auf regionaler und lokaler Ebene z. B. aufgrund der Schulanfangs- oder Schulendzeiten zusätzlich erforderlich werden, oder die an bestimmten Wochentagen oder zu bestimmten Fahrtzwecken eingeführt werden müssen, müssen in dem Angebotskonzept zusätzlich berücksichtigt werden. Besondere Verkehrsangebote, wie z. B. Discobusse, sollen das Angebot ergänzen.

In Entwicklung befindliche Systeme oder Sonderformen können eingebunden werden, wenn sie den Zielen des Nahverkehrsplanes entsprechen.

In den touristisch stark nachgefragten Gebieten, z. B. Harz und Heide, sind bei der Ausgestaltung die Wünsche der Gäste zu beachten. Durch das geplante regionale Netz ist ein Grundangebot vorhanden. Spezielle ÖPNV-Angebote sind auf der Grundlage von noch zu erarbeitenden Tourismuskonzepten zu entwickeln.

## **D2.2 Regionales Netz**

Das regionale Netz wird charakterisiert durch Direktverbindungen, vertaktete Verkehre und definierte Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten Regionalzug, RegioStadtBahn und RegioBus (siehe auch Tabelle D2.2/1 und Karte D2.2).

Grundlage für die Entwicklung des regionalen Netzes sind die Ergebnisse der WVI-Gutachten „Entwicklung eines integrierten regionalen Verkehrskonzeptes für die Region Großraum Braunschweig“ und „integriertes regionales Verkehrskonzept für einen um das Gebiet des Landkreises Goslar erweiterten Planungsraum“ und die Erfahrungen aus der Umsetzung des Nahverkehrsplanes 1998.

**Tabelle D2.2/1 ÖPNV-Angebote im regionalen Netz**

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

Im Regelfall sollen Bedienungszeitraum und Bedienungshäufigkeit der Verbindungen im Regionalen Netz so umgesetzt werden, wie in Tabelle D2.2/2 dargestellt.

**Tabelle D2.2/2 Regelbedienung im regionalen Netz**

Wochentage	Bedienungszeiten	Bedienungshäufigkeiten
Montag - Freitag	05.00 - 22.00 Uhr	1-Std.-Takt
Samstag	06.00 - 16.00 Uhr	1-Std.-Takt
	16.00 - 22.00 Uhr	2-Std.-Takt
Sonn- und Feiertags	09.00 - 19.00 Uhr	2-Std.-Takt

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

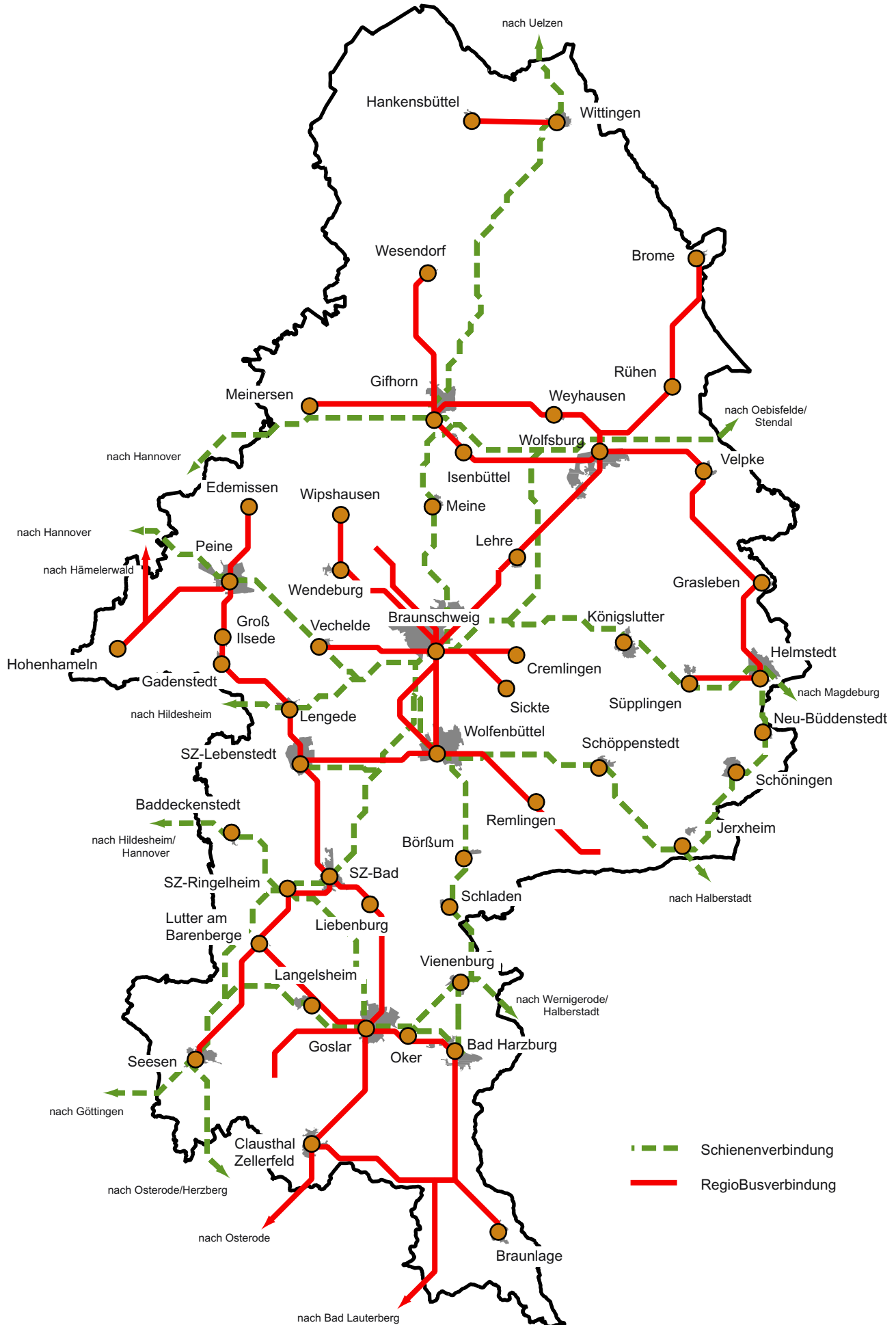
Die Angaben in der Tabelle D2.2/2 beschreiben die Regelbedienung im regionalen Netz. In verschiedenen Relationen ist die Verkehrsnachfrage sehr hoch, so dass dort ein 30-min-Takt eingerichtet werden soll.

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

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

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

Karte D2.2 Regionales ÖPNV-Netz



### **D2.3 RegioStadtBahn**

Verbindungen der RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig ergänzen bzw. ersetzen Regionalzüge (Karte D2.3/1). Das derzeitige Schienennetz ist zum Teil gekennzeichnet durch eine teilweise ungünstige Lage der Bahnhöfe zu den Aufkommenschwerpunkten in den größeren Städten. Von den Bürgerinnen und Bürgern werden hauptsächlich Ziele in den Innenstädten aufgesucht, die bei abseitiger Lage der Bahnhöfe mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur durch komplementäre Benutzung eines städtischen Verkehrsmittels erreichbar sind. Gerade in Nord-Süd-Richtung benutzen daher wenig Fahrgäste die Bahnverbindung, so dass vor allem dort nur eine geringe Wirtschaftlichkeit vorliegt.

Um die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit zu steigern und die Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden zu verbessern, soll deshalb die RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig realisiert werden.

Ziel der RegioStadtBahn ist die Verbindung vorhandener Schieneninfrastruktur der DB Netz AG mit Stadtbahntrassen der Braunschweiger Verkehrs-AG für durchgehende Zugfahrten aus der Region in die Braunschweiger Innenstadt. Trassenverlegungen in den Städten Gifhorn und Salzgitter erlauben, deren Innenstädte direkt anzufahren. Vorhandene DB Netz AG-Strecken werden in die Konzeption einbezogen. Durch zusätzliche Stationen werden Städte und Gemeinden (z. B. Wolfenbüttel) besser erschlossen. Die vorhandenen lokalen und regionalen Verkehre sollen mit der RegioStadtBahn verknüpft werden.

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

in Braunschweig (Stadtbahnstrecke)

Einbau eines 3-Schienengleises wegen der unterschiedlichen Spurweiten der Stadtbahn und der RegioStadtBahn auf einer Länge von ca. 3,7 km zwischen Nahverkehrsbahnhof und Pressehaus sowie eines 3-Schienengleises auf einer Länge von ca. 3 km zwischen Pressehaus und Schwarzer Berg sowie der Bau der Verbindungen zu den Gleisen der DB Netz AG,

in Gifhorn (Stadtbahnstrecke)

Neubau von Stadtbahngleisen auf einer Länge von ca. 1,6 km zwischen dem Bahnhof Gifhorn, Fritz-Reuter-Realschule und der Endhaltestelle Gifhorn, Christinenstift mit 3 neuen Haltestellen,

in Salzgitter-Lebenstedt (Stadtbahnstrecke)

der Neubau von Stadtbahngleisen auf einer Länge von ca. 4,6 km im Stadtgebiet Salzgitter-Lebenstedt zwischen dem Übergang zu den Gleisen der DB Netz AG in Höhe östl. Konrad-Adenauer Straße bis Endhaltestelle Salzgitter-Lebenstedt, Hans-Böckler-Ring mit 6 neuen Haltestellen,

zwischen Braunschweig, Gifhorn, Wieren und Uelzen (Eisenbahnstrecke)

Anpassung der Strecke und der Stationen an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 95,1 km sowie Neubau von zweigleisigen Abschnitten und 14 Zugangsstellen,

zwischen Braunschweig und Harvesse (Eisenbahnstrecke)

Anpassung der Strecke an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 10,5 km sowie Neubau von zweigleisigen Abschnitten und 5 Zugangsstellen. Auch die Verlängerung der RSB-Strecke über Harvesse hinaus nach Wipshausen sollte planerisch weiter verfolgt werden.

zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Helmstedt (Eisenbahnstrecke)

Anpassung der Strecke und der Stationen an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 63,4 km sowie Neubau von zweigleisigen Abschnitten und 6 Zugangsstellen,

zwischen Wolfenbüttel und Goslar/Bad Harzburg (Eisenbahnstrecke)

Anpassung der Strecke an den Betrieb mit RegioStadtBahnen und Modernisierung auf einer Länge von ca. 47,0 km sowie Neubau einer Zugangsstelle,

zwischen Leiferde und Salzgitter-Lebenstedt (Eisenbahnstrecke)

Anpassung der Strecke an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 14,8 km sowie Neubau von zweigleisigen Abschnitten und 2 Zugangsstellen.

Um eine realistische, gleichmäßige Aufteilung der Planungs- und Bauleistungen sowie des Mittelbedarfes und -abflusses zu erreichen, ist der Um- und Neubau der Strecken und die Betriebsaufnahme gestaffelt vorgesehen. In der 1. Betriebsstufe sollen neben der Durchfahrung von Braunschweig vom Nahverkehrsbahnhof bis zum Pressehaus die Strecken aus dem Harz und von Helmstedt kommend bis zum Braunschweiger Nahverkehrsbahnhof für die RegioStadtBahn hergerichtet werden. Im Norden soll die Strecke von Braunschweig über Gifhorn und Wittingen bis nach Uelzen ausgebaut werden. Die 1. Betriebsstufe soll in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes umgesetzt werden.

Die Betriebsaufnahme der RegioStadtBahn ist weiterhin für das Jahr 2006 vorgesehen nach Lieferung und Abnahme der Fahrzeuge. Durch die in der Stadt Braunschweig erforderlichen umfangreichen Baumaßnahmen ist die komplette Inbetriebnahme der Durchfahrung ab dem Jahre 2007 zu erwarten. In diesem ersten Schritt soll die RegioStadtBahn-Linie vom Bahnhof Salzgitter-Lebenstedt über die Braunschweiger Innenstadt bis zum Bahnhof Braunschweig-Nordbahnhof mindestens im 60-min-Takt fahren. Damit würden alle heute im Schienenverkehr bedienten Streckenäste durch die RegioStadtBahn befahren.

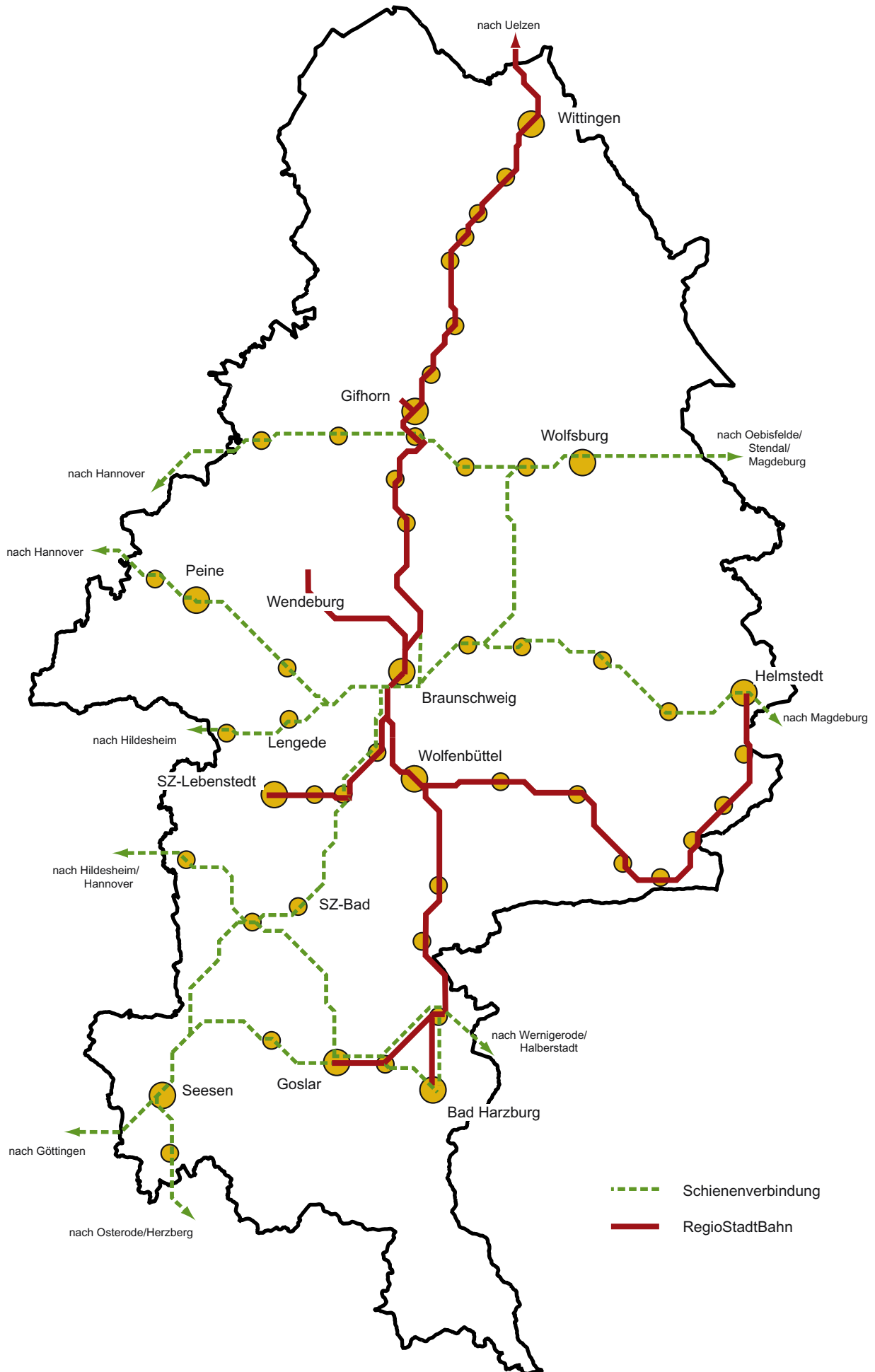
Zeitgleich zu den vorrangig durchzuführenden Maßnahmen innerhalb des Stadtgebietes Braunschweig und der anschließenden Strecken nach Bad Harzburg/Goslar und Helmstedt sowie nach Gifhorn werden die Planungen für die Innenstadtstrecken in Gifhorn und Salzgitter sowie die Fortführung der RegioStadtBahn nach Harvesse in Angriff genommen. Hier ist vor allen Dingen innerhalb der Städte ein erhöhter Planungsaufwand erforderlich mit umfangreichen Planverfahren, so dass eine bautechnische Realisierung im Rahmen der Ergänzungsstufe erst im Anschluss an die 1. Betriebsstufe möglich erscheint. Der Vollausbau und die Inbetriebnahme des Gesamtnetzes ist für das Jahr 2009 vorgesehen.

Die Realisierung der RegioStadtBahn steht unter dem Vorbehalt, dass die erforderlichen Investitionsmittel ebenso wie die erforderlichen Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz zur vollständigen Abdeckung des Betriebskostendefizites der RegioStadtBahn bereitgestellt werden.

Für die Bedienung des Gesamtnetzes sind 30 Fahrzeuge (einschließlich Reservefahrzeuge) erforderlich. Davon werden 24 Fahrzeuge für die 1. Betriebsstufe benötigt.

Der für die RegioStadtBahn erforderliche Betriebshof soll mit Aufnahme des Regelbetriebes im Jahre 2006 fertiggestellt sein.

Weitere RegioStadtBahn-Strecken sind denkbar. So sollte z. B. eine Strecke zwischen Braunschweig und Wolfsburg vertieft untersucht werden, die nach ersten Untersuchungen hohe Fahrgastzahlen erwarten lässt. Für diese Strecke wäre eine nach bundeseinheitlichen Regeln durchzuführende Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs) erforderlich.



### Betriebskonzept Vollausbau

Das Betriebskonzept im voll ausgebauten Zustand ist auf der folgenden Seite in der Karte D2.3/2 dargestellt.

Das Liniennetz umfasst folgende Linien:

Linie 1	Uelzen – Wittingen – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg - Goslar
Linie 10	Neudorf-Platendorf – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel - Vienenburg – Bad Harzburg
Linie 2	Gifhorn, Christinenstift – Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt – Helmstedt
Linie 3	Harvesse – Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt, Hans-Böckler-Ring

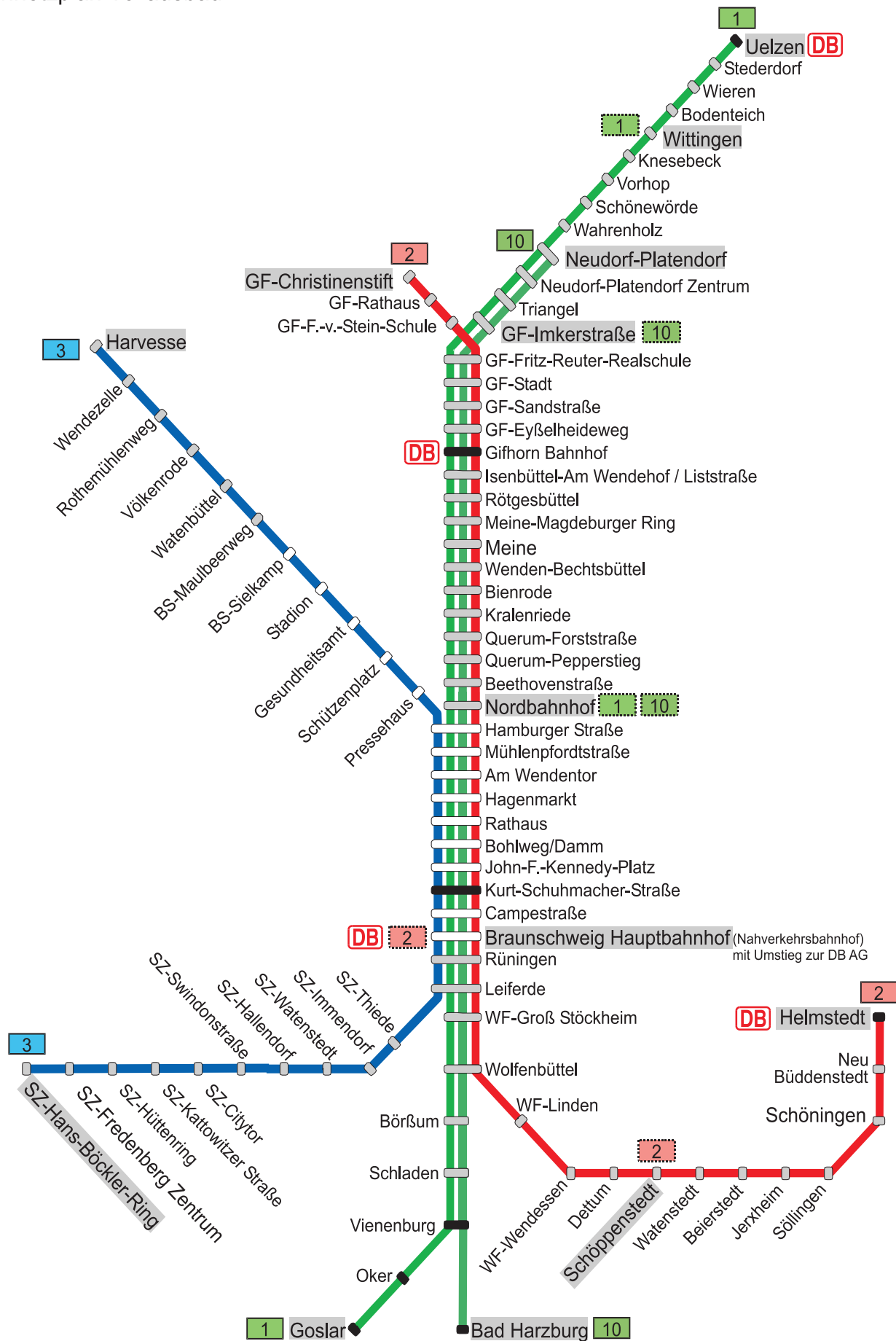
Auf den Streckenabschnitten wird mit folgenden Bedienungshäufigkeiten geplant:

Uelzen – Wittingen (Grundtakt, Verdichtung ist möglich)	120-min-Takt
Wittingen – Neudorf-Platendorf	60-min-Takt
Neudorf-Platendorf – Gifhorn, Fritz-Reuter-Realschule	30-min-Takt
Gifhorn-Christinenstift – Gifhorn, Fritz-Reuter-Realschule	30-min-Takt
Gifhorn, Fritz-Reuter-Realschule – Braunschweig	15-min-Takt
Braunschweig – Wolfenbüttel	15-min-Takt
Wolfenbüttel – Schöppenstedt	30-min-Takt
Schöppenstedt – Helmstedt	60-min-Takt
Wolfenbüttel – Vienenburg	30-min-Takt
Vienenburg – Goslar (Verstärkerfahrten sind zusätzlich vorgesehen)	60-min-Takt
Vienenburg – Bad Harzburg	60-min-Takt
Harvesse – Braunschweig	30-min-Takt
Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt, Hans-Böckler-Ring	30-min-Takt

Die ersten Fahrten sollen werktags gegen 5 Uhr beginnen, die letzten gegen 24 Uhr enden.



Karte D2.3/2  
 Liniennetzplan Vollausbau



### Betriebskonzept 1. Betriebsstufe

Das Liniennetz ist auf der folgenden Seite in der Karte D2.3/3 dargestellt.

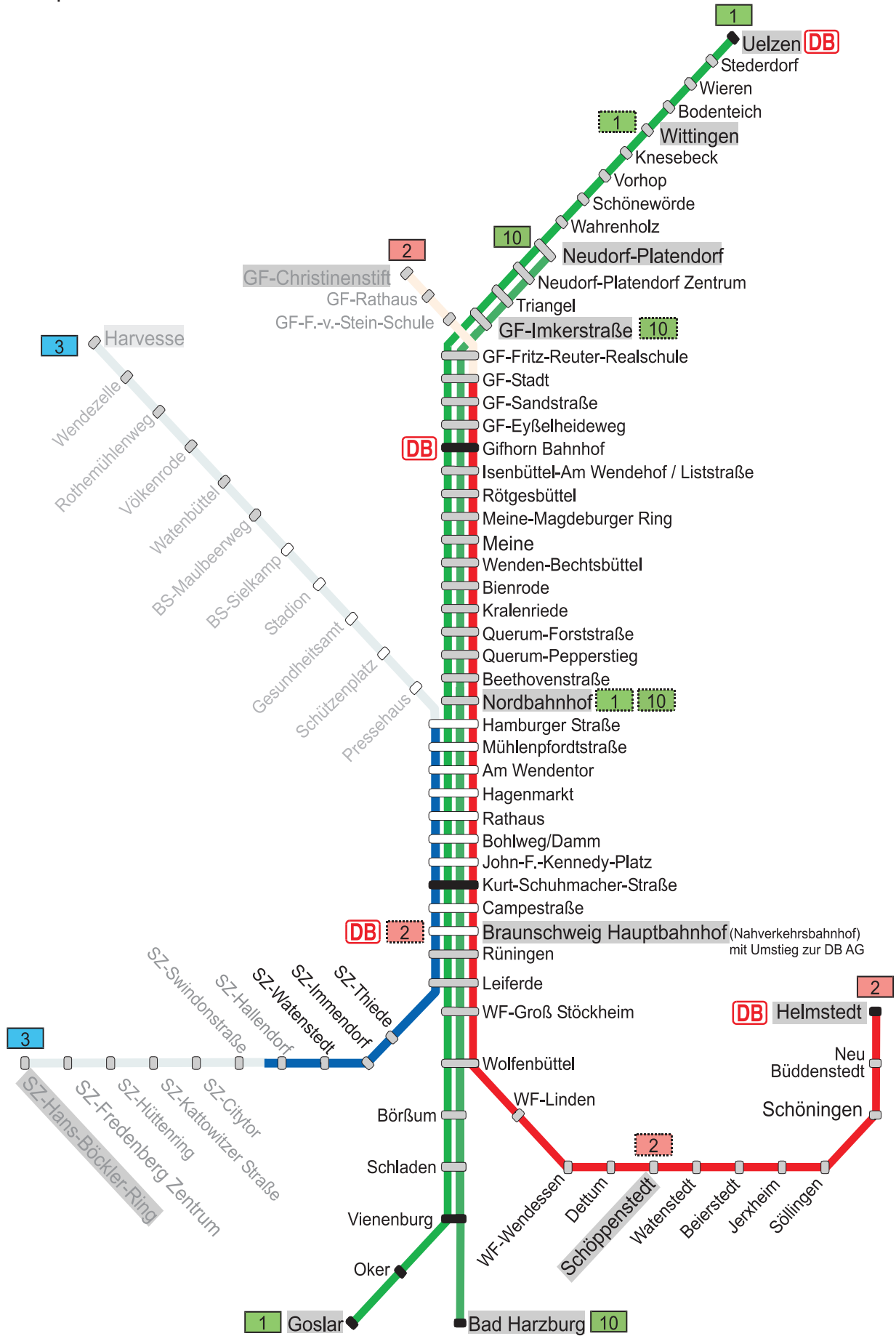
Linie 1	Uelzen – Wittingen – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg - Goslar
Linie 10	Neudorf-Platendorf – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel - Vienenburg – Bad Harzburg
Linie 2	Gifhorn, Stadt – Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt – Helmstedt
Linie 3	Braunschweig, Nordbahnhof – Salzgitter-Lebenstedt

Auf den Streckenabschnitten wird mit folgenden Bedienungshäufigkeiten geplant:

Uelzen – Wittingen (Grundtakt, Verdichtung ist möglich)	120-min-Takt
Wittingen – Neudorf-Platendorf	60-min-Takt
Neudorf-Platendorf – Gifhorn, Stadt	30-min-Takt
Gifhorn, Stadt – Braunschweig	15-min-Takt
Braunschweig – Wolfenbüttel	15-min-Takt
Wolfenbüttel – Schöppenstedt	30-min-Takt
Schöppenstedt – Helmstedt	60-min-Takt
Wolfenbüttel – Vienenburg	30-min-Takt
Vienenburg – Goslar (Verstärkerfahrten sind zusätzlich vorgesehen)	60-min-Takt
Vienenburg – Bad Harzburg	60-min-Takt
Braunschweig, Nordbahnhof – Salzgitter-Lebenstedt, Bahnhof	60-min-Takt

Die ersten Fahrten sollen werktags gegen 5 Uhr beginnen, die letzten gegen 24 Uhr enden.

Karte D2.3/3  
Liniennetzplan 1. Betriebsstufe



### Betriebskonzept Ergänzungsstufe

In der Ergänzungsstufe werden die Streckenäste gebaut bzw. ausgebaut, die in der 1. Betriebsstufe noch nicht berücksichtigt wurden, so dass am Ende das Betriebskonzept im voll ausgebauten Zustand umgesetzt ist.

Das Liniennetz der 1. Betriebsstufe wird um folgende Linienäste ergänzt:

Linie 2	Gifhorn, Christinenstift – Gifhorn, Stadt
Linie 3	Harvesse – Braunschweig, Pressehaus
Linie 3	Salzgitter-Hallendorf - Salzgitter-Lebenstedt, Hans-Böckler-Ring

Auf den hinzukommenden Linienästen wird mit folgenden Bedienungshäufigkeiten geplant:

Gifhorn, Christinenstift – Gifhorn, Fritz-Reuter-Realschule	30-min-Takt
Gifhorn, Fritz-Reuter-Realschule – Gifhorn, Stadt	15-min-Takt
Harvesse – Braunschweig-Pressehaus	30-min-Takt
Braunschweig, Pressehaus – Salzgitter-Hallendorf	
Ergänzung des 60-min-Taktes der 1. Betriebsstufe zum	30-min-Takt
Salzgitter-Hallendorf – Salzgitter-Lebenstedt, Hans-Böckler-Ring (Verstärkerfahrten sind zusätzlich vorgesehen)	30-min-Takt

Die ersten Fahrten sollen werktags gegen 5 Uhr beginnen, die letzten gegen 24 Uhr enden.

#### D2.4 Lokale (örtliche) Netze

Zur Erfüllung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse sollen mindestens 12 Fahrtmöglichkeiten nach Stundengruppen über den Tag verteilt von und nach jedem Ortsteil gegeben sein (siehe Tabelle D2.4/1). Die Fahrten sollen entsprechend der örtlichen Erfordernisse auf die Verknüpfungspunkte des regionalen ÖPNV-Netzes (die zumeist identisch sind mit den Zentren) ausgerichtet sein und dort die lokalen ÖPNV-Angebote mit den regionalen vernetzen. Daher bietet es sich an, die lokalen ÖPNV-Angebote (siehe Tabelle D2.4/2) weitestgehend vertaktet bzw. rhythmisiert zu fahren. Der Schülerverkehr ist möglichst in den Linienverkehr zu integrieren. Da die lokalen Angebote somit sowohl die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten an den Verknüpfungspunkten als auch die Schulanfangs- und -endzeiten berücksichtigen müssen, wird es in einigen Fällen notwendig werden, eine geringfügige Verschiebung der Schulanfangs- und -endzeiten durchzuführen. Eine Verteilung der Verkehrsspitzen kann zu einem wirtschaftlichen Betrieb beitragen. Diese zeitlichen Veränderungen und Anpassungen sind durch eine enge Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und dem Schulträger sowie den Schulen zu organisieren und umzusetzen.

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

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

**Tabelle D2.4/1 Angestrebtes Bedienungsgrundangebot in lokalen Netzen**

<b>Montag - Freitag</b>	5.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 15.00 Uhr	15.00 - 19.00 Uhr	19.00 - 22.00 Uhr
<b>Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe</b>	3	2	2	3	2

<b>Samstag</b>	6.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 16.00 Uhr	16.00 - 22.00 Uhr
<b>Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe</b>	2	3	3	4

<b>Sonn- und Feiertage</b>	5.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 15.00 Uhr	15.00 - 19.00 Uhr	19.00 - 22.00 Uhr
<b>Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe</b>		2	2	2	

**Tabelle D2.4/2 ÖPNV-Angebote in lokalen Netzen**

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

## D2.5 Abstimmung Siedlungsstruktur und ÖPNV-Angebote

Der ÖPNV verkehrt im Regelfall als Linienverkehr und benötigt daher räumliche Strukturen, bei denen sich die Siedlungseinheiten an Entwicklungsachsen ausrichten. Für den ÖPNV-Betrieb sind weiterhin gerichtete Austauschbeziehungen entlang der Entwicklungsachsen vorteilhaft. Hier können die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendigen Fahrgastzahlen erreicht werden. Daher sind die Siedlungseinheiten so zu entwickeln, dass sie perlschnurartig auf einer Entwicklungsachse liegen und über eine entsprechende Bedienung oder Bedienbarkeit mit einem öffentlichen Verkehrsmittel verfügen. Vor allem die Ausweisung von Siedlungsflächen an Haltestellen 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-Bediensachsen benötigen eine kostenintensive Erschließung, um attraktive ÖPNV-Verbindungen anzubieten, und sind daher meist nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben. Aus Sicht des ÖPNV sind diese Siedlungsentwicklungen zu vermeiden und etwaige Kostendeckungsfehlbeträge für ein gewünschtes Bedienungsangebot bei der Erschließungsplanung zu berücksichtigen.

Punktaxiale Entwicklungsachsen sind im Großraum Braunschweig:

Braunschweig – Meine – Rötgesbüttel - Gifhorn

Braunschweig – Lehre – Wolfsburg

Braunschweig – Wolfenbüttel

Braunschweig – Salzgitter-Thiede

Salzgitter-Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede

Gadenstedt – Gr. Ilsede – Kl. Ilsede – Peine – Edemissen

Langelsheim – Goslar – Bad Harzburg

Wolfsburg – Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Gifhorn

Wolfsburg – Danndorf – Velpke

Wolfsburg – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn

## D2.6 Frauenspezifische Belange

Im Großraum Braunschweig leben 596.424 Frauen und 569.352 Männer (1999). Die Notwendigkeit, eine geschlechtsspezifische Betrachtung in der Verkehrsplanung zu thematisieren, ergibt sich nicht allein aus der Tatsache, dass mehr als 50 % der Bevölkerung weiblichen Geschlechts ist, sondern auch durch geschlechtsbedingte Unterschiede im Verkehrsverhalten.

Durch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 1993/96 konnte nachgewiesen werden, dass Frauen im Großraum Braunschweig häufiger zu Fuß gehen oder den ÖPNV und das Fahrrad nutzen als Männer. Insbesondere die älteren Frauen nutzen wesentlich häufiger die Angebote des ÖPNV. Die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel differiert nicht nur nach Geschlecht, sondern auch nach Alter der Personen.

Neben der Übernahme von Versorgungsleistungen z. B. Einkäufen, sind es in erster Linie Bring-, Hol- und Begleitdienste, die andere Familienmitglieder betreffen. Begleitdienste werden vor allem aus Sicherheitsgründen bei Kindern geleistet, um deren Gefährdungen im Straßenverkehr vorzubeugen. Bring- und Holdienste sind notwendig, weil die Wege aufgrund struktureller Veränderungen immer länger werden. Kinder werden z. B. in Schulzentren in den größeren Orten unterrichtet, Freizeitangebote (Sport, Musikunterricht) werden in der nächst gelegenen Stadt wahrgenommen. Auf dem Land verursacht die räumliche Trennung der einzelnen Zielorte einen großen Mobilitätsaufwand. Für Transportdienste, mit dem Pkw, wenden Frauen auf dem Land oftmals bis zu zwei Stunden auf.

Durch die Einführung der U21-Karte für Jugendliche entfallen viele Hol- und Bringwege, da es zusätzlich zu den besseren Verbindungen in die Zentren ein kostengünstiges Fahrkartenangebot gibt.

Die Grundanforderung aus dem NVP 1998 nach einem verlässlichen, den ganzen Tag zur Verfügung stehenden ÖPNV-Angebot wurde durch die Einführung des Regionalen Netzes erfüllt. Die vertakteten Bahn- und RegioBusverbindungen bieten ein ÖPNV-Angebot von 5:00 bis 22:00 Uhr an Schultagen und in den Ferien. Ein Großteil dieser Linien bietet auch ein Wochenendangebot. In den lokalen Netzen gibt es dieses durchgehende Angebot nur in Teilbereichen, in erster Linie in den Städten. Die Verbindungen innerhalb der ländlichen Gemeinden sind noch zu verbessern.

### **Anforderungen an eine frauengerechte Netzplanung**

Eine Verbesserung der Lebenssituation für Frauen im Alltag ist nicht nur durch ein auf ihre Bedürfnisse hin abgestimmtes Verkehrsangebot zu erreichen. Um Mobilitätsprobleme zu lösen, bietet sich auch die Verringerung von Mobilitätsbedarf durch raumstrukturelle Änderungen an. Dazu zählt z. B. eine Standortplanung nach Maßgabe der räumlichen Nähe angefangen von Arbeitsplätzen bis hin zu Betreuungsangeboten, eine Verbesserung von Angeboten öffentlicher und privater Dienste und Leistungen in mobiler Form (vgl. Mobilität für Frauen im ländlichen Raum, 1992, S. 9).

Bei Neuplanung von Verkehrsnetzen ist es wichtig, dass sie sich nicht nur an den heutigen Gegebenheiten orientieren, da dadurch nur Aussagen über die Nutzung des bestehenden Angebotes möglich sind. In diesem Zusammenhang ist darauf zu achten, Neubaugebiete sofort mit dem ÖPNV zu erschließen. Insbesondere primäre Frauenziele müssen durch den ÖPNV besser angeschlossen werden. Dies betrifft insbesondere die Arbeitsstätten, die einen hohen Anteil von Frauenarbeitsplätzen haben, z. B. im Bereich von Verwaltungen, Gesundheitseinrichtungen, im Post- und Fernmeldewesen sowie die Arbeitsplätze im Einzelhandel. Die Anbindung von Kindertagesstätten, Grundschulen und Freizeiteinrichtungen muss beachtet werden, um die in o. g. dargestellten Hol-, Bring- und Begleitwege besser zurücklegen zu können. Die Anbindung von Altersheimen ist einerseits für die Bewohnerinnen als eine Hauptgruppe der ÖPNV-Nutzer, andererseits auch für das Personal und die betreuenden Frauen erforderlich und beispielsweise bei der Festlegung von Haltestellen besonders zu berücksichtigen.

### **Anforderungen von Frauen an das Verkehrsangebot**

Das häufig unzureichende Fahrtenangebot in den Vormittagsstunden (außerhalb der Schulanfangszeiten) und das mangelnde abendliche Angebot an Fahrverbindungen ist ein häufiger Kritikpunkt. Der öffentliche Nahverkehr sollte daher möglichst auch in den Abendstunden vorgehalten werden. Ein attraktives nächtliches Angebot sollte in den kreisfreien Städten Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter beibehalten bzw. eingerichtet werden. In den Schwachverkehrszeiten und in dünn besiedelten Gebieten sind die erzielten Einnahmen in den Abendstunden jedoch selten kostendeckend, so dass hier Verkehrsangebote konzipiert werden müssen, die einerseits ein gutes ÖPNV-Angebot in Abend- und Nachtstunden und andererseits unter ökonomischen Gesichtspunkten eine bessere Fahrzeugauslastung erreichen. Es gibt eine Reihe von Angeboten, die sich mit unterschiedlichen Ausprägungen in verschiedenen Regionen etabliert haben. Lösungen sind hier Bedienungsmodelle, wie

- Spez. Nachtbusse
- Anruf-Sammeltaxen
- Frauen-Nachttaxen, wobei die Möglichkeit geboten wird in den Abend- und Nachtstunden ein Taxi zum Preis eines Bus- oder Bahntickets oder einen Festpreis für einen definierten Bereich zu benutzen. Den Differenzbetrag, der den Taxiunternehmen entsteht, übernehmen die Kommunen.

- Linientaxen
- Taxirufservice vom Bus oder von der Straßenbahn

Für die Nutzung des abendlichen Verkehrsangebotes sollte die Ausstiegsmöglichkeit außerhalb der Haltestellen auch unter diesem Gesichtspunkt generell vorgesehen werden.

### **Anforderungen von Frauen an die Gestaltung von Infrastruktureinrichtungen**

Frauen sind als Nutzerinnen des Umweltverbundes im stärkeren Maße auf öffentliche Räume angewiesen, sind aber gleichzeitig in diesen Räumen in ihrer Bewegungs- und Entscheidungsfreiheit eingeschränkt. Die Angst vor Bedrohung, Anmache, sexuellen Übergriffen führt dazu, dass Frauen ihr räumliches Verhalten erheblich einschränken. Dies kann bis zum völligen Mobilitätsverzicht gehen.

Haltestellen, die in Gewerbegebieten, in Grünbereichen und die in anderen an bestimmten Tageszeiten nicht belebten Gebieten liegen, sind besonders unter Gesichtspunkten der Sicherheit zu gestalten. Bei Zugängen zu Bahnhöfen und Haltepunkten sind Tunnel oder Treppen zu vermeiden.

In Stadtgebieten, in denen überdurchschnittlich viele Frauen/Familien mit Kindern und/oder ältere Menschen leben, sind Lage und Einzugsbereich der Haltestellen besonders zu prüfen, um weite Zugangswege zu vermeiden. Haltestellen sind in der Nähe frauenrelevanter Ziele einzurichten. Telefonzellen in unmittelbarer Nähe können zusätzlich das Umfeld der Haltestelle beleben und teilweise die Funktion einer Notrufeinrichtung übernehmen. Bei der Gestaltung von Haltestellen sind Bepflanzungen entlang der Zugangswege und im Haltestellenbereich dem Sicherheitsbedürfnis anzupassen und uneinsehbare Bereiche zu vermeiden, die das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden belasten. Sinnvoll ist eine gleichmäßige Ausleuchtung der Haltestelle sowie der Umgebung. Bei der Neueinrichtung ist ein besonderer Schwerpunkt auf die Beleuchtung von Bahnhöfen und Haltepunkten und die angegliederten B+R- bzw. P+R-Plätze zu legen.

Wetterschutzeinrichtungen an Haltestellen müssen aus transparentem Material gestaltet sein, um den Benutzerinnen ein Höchstmaß an subjektiver Sicherheit zu ermöglichen. Einerseits kann das Umfeld beobachtet werden, andererseits bietet die transparente Gestaltung den großen Vorteil, vom Busfahrer gesehen zu werden, aber auch den Bus heranzufahren zu sehen, ohne den Wetterschutz verlassen zu müssen.

### **Anforderung an ÖPNV-Fahrzeuge**

Bei der Ausstattung der ÖPNV-Fahrzeuge sind Abstellmöglichkeiten für Einkaufstaschen und/oder Kinderwagen vorzusehen. Für Frauen, die mit Kindern unterwegs sind, ist die ausreichende Zahl von Kinderwagenabstellplätzen (mit Befestigungsmöglichkeiten); Sitzgurte für kleine Kinder sowie Stangen und Griffe in Kinderhöhe in ÖPNV-Fahrzeugen wichtig.

Eine wichtige Forderung ist in diesem Zusammenhang die Aus-/Umrüstung aller Busse und Straßenbahnen mit Niederflurtechnik, um einen komfortableren Zugang in die Fahrzeuge und einen problemlosen Einstieg mit Kinderwagen oder Rollstuhl zu ermöglichen. Der stufenlose Einstieg in die Fahrzeuge sollte durch eine entsprechende Gestaltung der Haltestelle bzw. des Fahrbahnrandes unterstützt werden.



## **D2.7 Sonstige Aspekte**

Bei allen Planungen sind die besonderen Ansprüche von Mobilitätsbehinderten (Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und Blinde, Gehbehinderte, Personen mit Kindern oder viel Gepäck, Personen, die ein Fahrrad mit sich führen) zu berücksichtigen. Dieser Personenkreis hat besondere Ansprüche, die sich zum Teil von denen anderer Fahrgäste unterscheiden, auch die umgesetzten Planungen im Regelfall allen Fahrgästen zu Gute kommen. Als Beispiel sein hier der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Bahnsteige und Haltestellen mit höhengleichen Zutritt zu den Fahrzeugen und besser lesbare Fahrplanaushänge genannt. Durch das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz sind die Belange der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Vorgabe wird durch die Zielvorstellung in den Kapiteln D1 und D2 erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.

## **D3 Verkehrsinfrastruktur**

### **D3.1 Streckennetz**

Das Streckennetz der DB Netz AG soll für das zukünftige Verkehrsangebot ausgebaut werden. Die Hauptabfuhrstrecken Hannover – Wolfsburg – Stendal - Berlin und Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin sind in ihrem Bestand zu sichern. Die Hauptabfuhrstrecke Kassel – Göttingen – Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg – Stendal – Berlin ist im Bereich Hildesheim – Groß Gleidingen (- Braunschweig) und Braunschweig – Wolfsburg (Weddeler Schleife) zweigleisig für eine Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen, um das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können, eine hohe Fahrplantreue zu gewährleisten und im Nahverkehr eine Reisezeit zu ermöglichen, die im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig ist.

Die Strecke Hannover – Hildesheim – Goslar – Vienenburg – Halberstadt – Halle ist vor kurzem für den NeiTech-Betrieb ausgebaut worden und ist in seiner Substanz zu erhalten.

Die verbleibenden Strecken südlich von Braunschweig gehören zum Regionalnetz Ostniedersachsen; nördlich von Braunschweig zum Elbe-Weser-Heide-Netz. Hier wird eine Gleisplanoptimierung von der DB Netz AG vorgenommen und diese Netze in eigene gesellschaftsrechtliche Verantwortung übergeben. Bei der Gleisplanoptimierung sind die Anforderungen der RegioStadtBahn zu berücksichtigen. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Betriebskonzept, das in Kapitel D2.3 aufgeführt ist. Niedergelegt sind die Detailplanungen in den Erläuterungsberichten zur Vorplanung im Rahmen der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Im Vorgriff auf die RegioStadtBahn soll zwischen Braunschweig und Gifhorn eine Begegnungsstelle eingerichtet werden, damit ein stündlicher Takt gefahren werden kann.

Beim Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Goslar sind zusätzlich die Anforderungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig für einen Linienbetrieb zu berücksichtigen, damit die Umsteigebeziehungen am selben Bahnsteig und damit kundenfreundlich erfolgen können.

Neben diesen Bedingungen ist noch ein möglicher Lückenschluss Jerxheim – Dedeleben planerisch zu beachten. Der Streckenteil Dedeleben – Nienhagen in Sachsen-Anhalt ist derzeit stillgelegt. Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat seit langem und wiederholt seine Bereitschaft erklärt Züge zu bestellen, wenn der Lückenschluss erfolgt ist und eine Fahrtmöglichkeit nach Halberstadt besteht.

## **D3.2 Fahrzeuge**

### **D3.2.1 Regionalzüge**

#### **D3.2.1.1 Anforderungen**

Der Einsatz neuer Regionalzüge hat dazu beigetragen, dass beispielsweise die Verkehrsnachfrage zwischen Goslar und Hannover deutlich angestiegen ist (siehe Kapitel B4.2.1.3). Vor diesem Hintergrund ist dem Einsatz neuer Fahrzeuge eine große Bedeutung beizumessen. Bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Bei der Gestaltung der Fahrzeuge ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.

Insofern haben für Fahrgäste die folgenden Qualitätskriterien bei der Auswahl der Fahrzeuge eine besondere Bedeutung:

1. Information
2. Sicherheit
3. Fahrzeugzugang
4. Sitzplatzmöglichkeiten
5. Innenraumgestaltung

#### **D3.2.1.2 Fahrzeugbedarf**

Mit der Einführung der RSB wird der Fahrzeugpark vollkommen erneuert (siehe Kapitel D2.3). Bei allen anderen SPNV-Angeboten, sind die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge ebenfalls zu erneuern bzw. um weitere zu ergänzen. Der Fahrzeugbedarf für den Großraum Braunschweig (ohne RSB) ist in der folgenden Tabelle D3.2.1.2 hinsichtlich ihrer Priorität dargestellt. Die Fahrzeugtypen sind dabei nur als eine mögliche Variante als Vergleichsmaßstab genannt. Eine Ausnahme bildet hiervon die Ergänzung des Fahrzeugbedarfes für den VT 612.

Der Fahrzeugbedarf begründet sich wie folgt:

##### **1. Regionalexpress zwischen Bad Harzburg, Hildesheim und Hannover**

Zwischen Bad Harzburg, Goslar und Hannover sind die Fahrgastzahlen seit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge vom Typ VT 612 deutlich angestiegen. Am Wochenende sind diese Züge oftmals derart stark besetzt, dass die Neigetchnik aus Sicherheitsgründen abgeschaltet werden muss. Hierdurch entstehen Verspätungen im Nahverkehr verbunden mit Anschlussverlusten zum Fernverkehr in Hildesheim und Hannover. Damit der IRE grundsätzlich in 3-fach-Traktion verkehren kann, sind hierfür neun weitere Fahrzeuge vom Typ VT 612 erforderlich.

##### **2. Regionalbahn zwischen Bad Harzburg, Hildesheim und Hannover**

Im Zusammenhang mit der deutlichen Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen Bad Harzburg, Goslar und Hannover kommt der Erneuerung der parallel zum IRE eingesetzten Regionalbahn eine besondere Bedeutung zu. Beim Fahrzeugbedarf wurde ein stündliches Verkehrsangebot zwischen Bad Harzburg und Hannover hinterlegt.

##### **3. Regionalbahn zwischen Braunschweig, Wolfsburg und Stendal**

Sofern die zum Fahrplan 2003 vorgesehene Ausweitung des Nahverkehrsangebotes zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führen sollte, ist der Fahrzeugeinsatz insbesondere zwischen Wolfsburg und Braunschweig zu überprüfen. Beim Fahrzeugbedarf wurde ein stündliches Verkehrsangebot zwischen Braunschweig, Wolfsburg, Stendal und Rathenow hinterlegt.

**Tabelle D3.2.1.2 Fahrzeugbedarf (ohne RSB)**

Priorität	Streckenverlauf	Triebwagen				Lokomotiven		Reisezugwagen		
		ET 425	LINT 41	LINT 51	VT 612	Lok 146	Lok 218	DABpz	DBpbzf	DBpz
1	Regionalexpress zwischen Bad Harzburg, Hildesheim und Hannover				9					
2	Regionalbahn zwischen Bad Harzburg, Hildesheim und Hannover						4	4	4	4
3	Regionalbahn zwischen Braunschweig, Wolfsburg und Stendal						5	5	5	5
4	Regionalexpress zwischen Wolfsburg, Gifhorn und Hannover					3		3	3	3
5	Regionalexpress Zwischen Braunschweig, Peine und Hannover					7		7	14	14
6	Regionalbahn zwischen Braunschweig und Hildesheim	2								
7	Regionalbahn zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg			4						
8	Regionalbahn zwischen Bad Harzburg, Seesen, Kreiensen und Göttingen		3							
<b>Summe</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>26</b>

Erläuterungen:

VT Verbrennungsmotor-Triebwagen  
 ET Elektro-Triebwagen  
 LINT Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen

DAB Doppelstockwagen 1. und 2. Klasse  
 DB Doppelstockwagen 2. Klasse

b Spezialeinrichtung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in Rollstühlen (einschließlich behindertengerechten WC)  
 f Wagen mit Führerstand für Wendezugbetrieb  
 p klimatisierte Nahverkehrswagen mit Großraum und Mittelgang  
 z Reisezugwagen mit zentraler elektrischer Energieversorgung

#### 4. Regionalexpress zwischen Wolfsburg, Gifhorn und Hannover

Während der Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover wurden für diese Verkehrsleistungen bereits die in der Fahrzeugbeschaffung aufgeführten Fahrzeugkonfigurationen eingesetzt. Dies führte unter anderem auch zu deutlichen Fahrgaststeigerungen, obwohl im Nahverkehr alle Sondertarife (z. B. Schöne Wochenende Ticket) während der EXPO 2000 nicht gültig waren. Beim Fahrzeugbedarf ist ein stündliches Verkehrsangebot zwischen Wolfsburg, Gifhorn und Hannover hinterlegt.

#### 5. Regionalexpress zwischen Braunschweig, Peine und Hannover

Gegenwärtig werden zwischen Braunschweig, Peine und Hannover zumeist Nahverkehrszüge mit Doppelstockwagen eingesetzt. Gleichzeitig ist bei den Fahrgastzahlen ein konstanter Anstieg zu verzeichnen. Mittlerweile ist auf diesem Streckenabschnitt wieder das Niveau des Jahres 1998 erreicht worden. Die Fertigstellung des dreispurigen Ausbaus der Autobahn A2 führte im Jahr 1999 zu einem deutlichen Abnahme der Fahrgastzahlen. Zur Festigung der Fahrgastzahlen zwischen Braunschweig, Peine und Hannover auf einem hohen Niveau ist der Einsatz neuer Doppelstockwagen mit einer Verbesserung der Qualitätsmerkmale (z. B. Klimaanlage) dringend erforderlich. Beim Fahrzeugbedarf ist ein stündliches Verkehrsangebot zwischen Braunschweig, Peine, Hannover und Osnabrück hinterlegt.

#### 6. Regionalbahn zwischen Braunschweig und Hildesheim

Nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur zwischen Braunschweig und Hildesheim besteht die Möglichkeit ein deutlich in der Reisezeit reduziertes und im Leistungsumfang erweitertes Nahverkehrsangebot zu realisieren. Eine Attraktivitätssteigerung könnte sich weiterhin aus dem angestrebten Übergangstarif zum Landkreis Hildesheim ergeben. Dem motorisierten Individualverkehr steht in dieser Relation keine vergleichbare Straßeninfrastruktur zur Verfügung.

#### 7. Regionalbahn zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg

Sofern es zur Umsetzung eines stündlichen Nahverkehrsangebotes auf der KBS 352 zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg kommen sollte, ist mit einer deutlichen Zunahme von Fahrgästen zu rechnen. Bereits gegenwärtig ist diese Entwicklung in den Hauptverkehrszeiten zwischen Salzgitter und Braunschweig festzustellen. Die direkte Weiterführung über Herzberg bis nach Nordhausen würde die Erwartung steigender Fahrgastzahlen weiter untermauern. Der gegenwärtig zum Einsatz kommende Fahrzeugtyp VT 628 würde dieser Fahrgastnachfrage dann nicht mehr entsprechen. Beim Fahrzeugbedarf ist ein stündliches Verkehrsangebot zwischen Braunschweig und Herzberg hinterlegt.

#### 8. Regionalbahn zwischen Bad Harzburg, Seesen und Kreiensen

Sofern es zur Umsetzung eines stündlichen Nahverkehrsangebotes auf der KBS 353 zwischen Bad Harzburg, Goslar, Seesen, Kreiensen und Göttingen kommen sollte, ist mit einer deutlichen Zunahme von Fahrgästen zu rechnen. Diese Annahme begründet sich unter anderem auf den Ausbau der Anschlusssituation in Seesen zur KBS 352 sowie auf die Reduzierung der Umsteigevorgänge in Goslar für Verbindungen nach Bad Harzburg. Weiterhin sollten die Anschlüsse an den Fernverkehr in Göttingen verbessert werden. Der gegenwärtig zum Einsatz kommende Fahrzeugtyp VT 628 würde dieser Fahrgastnachfrage dann nicht mehr entsprechen. Beim Fahrzeugbedarf ist ein stündliches Verkehrsangebot zwischen Bad Harzburg, Goslar, Seesen und Kreiensen, welches zweistündlich nach Göttingen weitergeführt wird, hinterlegt.

### **D3.2.2 RegioStadtBahn**

Für die RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig sind besondere Fahrzeuge erforderlich, die im Überlandbetrieb ihre Energie über einen Dieselgenerator beziehen und in den Städten über eine Oberleitung. Die Fahrzeuge sind für einen Betrieb auf normalspurigen Gleisen ausgelegt, so dass in der Innenstadt von Braunschweig Dreischienengleise eingebaut werden müssen. Die Breite der Fahrzeugkästen ist auf 2,65 m festgelegt, die Länge auf ca. 37 - 42 m für ca. 230 - 270 Sitz- und Stehplätze.

Folgende betrieblichen Grundanforderungen sollen erfüllt werden:

Einstiege	Alle Türen im Niederflurbereich mit Spaltüberbrückung
Niederfluranteil	Bis zu 70%, wenige Stufen im Fahrzeug
Fußbodenhöhe Niederflur	Ca. 400 mm
Einstiegshöhe	Ca. 350 mm
Bahnsteighöhen	Alle Höhen bis 550 mm
Mehrzweckabteile (Aufstellflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Fahrräder, Fahrscheinverkaufsautomaten)	
Fahrgastinformation (Haltestellenanzeige und – ansage im Fahrzeuginneren, Linienverlaufsanzeigen innen, Linien- und Zielbeschriftung außen sowie Außen- und Innenlautsprecher)	

Folgende technischen Grundanforderungen sollen erfüllt werden:

Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Mittl. Beschleunigung (elektr. Traktion)	1,1 m/s <sup>2</sup>
Mittl. Beschleunigung (Dieselelektrisch)	0,8 m/s <sup>2</sup>
Verzögerung Betriebsbremse	1,3 m/s <sup>2</sup>
Verzögerung Gefahrenbremse aus Höchstgeschwindigkeit	2,73 m/s <sup>2</sup>
Reichweite (Dieselelektrisch)	Mind. 1000 km
Kleinster befahrbarer Radius	25 m
Zweirichtungsfahrzeug	
Zugbildung mit bis zu 4 Fahrzeugen im Eisenbahnbereich	

Neben den für den Bahnbetrieb erforderlichen Sicherheitseinrichtungen sind Einrichtungen für eine unternehmensübergreifende Kommunikation vorzuhalten, um z. B. Anschlüsse zu sichern. Da die RSB-Fahrzeuge in Bereichen mit ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eingesetzt werden, sind sie mit der Hard- und Software zur Signalauslösung auszustatten. In den Fahrzeugen sind RBL-Komponenten vorzusehen, die u.a. für die Kommunikation mit dem RBL-System in Braunschweig erforderlich sind. In jedem Fahrzeug werden zwei Fahrscheinautomaten installiert.

Um das Reisen in den Fahrzeugen für den Fahrgast angenehm zu gestalten, sind eine Klimaanlage evtl. in Kombination mit einer Wärmeschutzverglasung und wegen der zu erwartenden Reiseweiten eine hohe Anzahl Sitzplätze mit ausreichender Beinfreiheit, Kofferabstellflächen sowie Polstersitze und Teppichböden (dort wo es sinnvoll ist) für ein komfortables Reisen zu berücksichtigen. Der Einbau eines WCs in jedem Fahrzeug wird angestrebt.

Die Beschaffung erfolgt entweder direkt durch den Betreiber oder die Fahrzeuge werden für den Betreiber bereitgestellt. Das Land Niedersachsen fördert die Beschaffung im Rahmen des ÖPNV-Förderprogrammes.

### D3.2.3 RegioBus

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 motorisierten Individualverkehr standhalten.

Alle im Großraum Braunschweig eingesetzten Busse sollten deshalb einen einheitlichen Qualitätsstandard und Ausstattungsmerkmale haben.

- Motoren der jeweils gültigen Euro-Norm
- Einsatz von alternativen Brennstoffen
- Niederflurtechnik, bei älteren Fahrzeuge auch durch Umrüstung zu erzielen
- Deutlich lesbare elektronische Linien- und Fahrtzielanzeigen an allen vier Fahrzeugaußenseiten
- Klimaanlage, Wärmeschutzverglasung
- Rutscharme Bodenbeläge
- Ausreichende Anzahl von Haltestangen in allen Höhen, um auch Kindern eine sichere Haltemöglichkeit zu geben. Die Farbgebung der Stangen sollte kontraststark sein, um den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht zu werden.
- Ausstattung von Gelenkbussen und dreitürigen Bussen mit Escha-Taster, um die Türöffnung durch den Fahrgast von außen zu ermöglichen. Im Idealfall durch einen Taster, der dem Fahrgast eine Rückmeldung gibt, ob die Berührung die Öffnung ausgelöst hat.
- Ausstattung mit Kommunikationseinrichtungen, die auch die technische Möglichkeit einer unternehmensübergreifenden Kommunikation bieten.
- Ausreichende Anzahl von Haltewunsch-Drückern
- ausreichende Anzahl von gepolsterten Sitzplätzen, wünschenswert ist die Ausstattung einiger Plätze mit Sicherheitsgurt für Kinder
- ausreichende Zahl von Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mit Befestigungsmöglichkeiten, Richtwert je Solowagen mindestens Platz für 2 Kinderwagen, bei älteren Fahrzeugen oder im Linienverkehr eingesetzten Reisebussen auch den Ausbau von Sitzen sicherzustellen.
- Abstellflächen für Taschen
- Fahrgastinformation im Innenraum, durch digitale Haltestellenanzeige und –ansage
- Info-Kästchen zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Vorrüstung zur Ausstattung mit einem RBL
- Elektronische Fahrscheindrucker und Entwerter

Die Neubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Das Land Niedersachsen fördert i.d.R. die Busbeschaffung im Rahmen von Förderprogrammen.

#### **D3.2.4 Lokale Netze**

Aussagen zu den lokalen Netzen sind unter den Gliederungspunkt D2.4 und in den Gemeindesteckbriefen aufgeführt.

#### **D3.2.5 Differenzierte Bedienungsweisen**

Bei der Gestaltung von weiteren AnrufBus-Projekten werden folgende Gesichtspunkte von besonderer Bedeutung sein:

- Anwendung des Verbundtarifs Region Braunschweig, d. h. keine tariflichen Sonderregelungen für Fahrkarten, Fahrpreise und Komfortzuschläge

- Einbindung des Anrufbussystems in die regulären Linienverkehrsangebote: Die Bedienung durch den Anrufbus ist mit der regulären Busbedienung zu koordinieren, um Bedienungslücken in Schwachlastzeiten zu schließen und gleichzeitig dauerhafte Nachteile durch Fahrtenstreichungen beim bestehenden Busangebot zu vermeiden. Wenn aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen fahrplanmäßig durchgeführte Busfahrten durch Anrufbusfahrten ersetzt werden, ist bei der Einstellung oder Einschränkung des Anrufbusbetriebs das vorher bestehende Bedienungsangebot wiederherzustellen; dabei sind wirtschaftliche Gesichtspunkte einzubeziehen.
- Eine Konkurrenz zwischen differenziertem Bedienungsangebot und regulärem Busangebot ist zu vermeiden, wenn dadurch die Koordinierung und eine dauerhafte Sicherung des bestehenden Angebotes erschwert werden.
- Das Bedienungsmodell soll so gestaltet werden, dass eine Genehmigung nach § 42 PBefG möglich ist. Dazu muss schon in der Planungsphase eine intensive Abstimmung mit Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger erfolgen.

### **Bewertung von differenzierten Bedienungsweisen**

#### Vorteile

- ÖPNV-Angebot auch in Schwachlastzeiten, wenn der Einsatz von Bussen aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist
- Bedienungslücken können mit relativ geringen Kosten geschlossen werden
- flexible Bedienung vermeidet "Geisterbusse"

#### Nachteile bzw. nachteilige Ausgestaltungsformen

- Keine freie Verfügbarkeit, weil ein Fahrtwunsch angemeldet werden muss. Besonders ältere Menschen werden dadurch von der Nutzung abgehalten.
- Die Kennzeichnung der eingesetzten Fahrzeuge ist oft nicht deutlich und verunsichert die Nutzer.
- Ein Komfortzuschlag zusätzlich zum normalen Fahrpreis verteuert die Nutzung und schränkt die Nachfrage ein.

In schwach besiedelten Gebieten und kleinen Städten gibt es häufig keine Taxen- und Mietwagenunternehmen.

### **D3.3 Zugangsstellen**

#### **D3.3.1 Ausgestaltung von Stationen**

Die Zielvorstellungen für die Entwicklung der Stationen im Verbandsgebiet orientieren sich neben einer Verbesserung der sog. "Infrastruktur" an einer verbesserten und intensivierten Einbeziehung in Mobilitätsabläufe. Das bedeutet konkret, dass Stationen sich in ihrer Funktion nicht auf isolierte "Abfertigungsanlagen" beschränken dürfen, die man nur aufsucht, wenn man den Schienenpersonennahverkehr benutzen muss.

In der Flächennutzungsplanung wird sich die Forderung umsetzen lassen, indem neue Flächen, besonders neue Siedlungsflächen, zur Station hin erschlossen werden (vgl. RROP, E 1.5.04, S. 62). Hier kommt der Ausweisung von neuen Baugebieten entlang der ÖPNV-Achsen eine besondere Bedeutung zu.

Wenn bereits eine andere Flächennutzung eingetreten ist, wird diese Forderung dazu führen, dass die Lage von Stationen an die veränderte Situation angepasst werden muss. Auch die Wiedereröffnung von Haltepunkten und Bahnhöfen ist unter dieser Zielsetzung zu betreiben. Eine "fußläufige" Erreichbarkeit von bis zu fünfzehn Minuten Fußweg muss dabei sichergestellt

werden. Dies hat zur Folge, dass die Entfernung zum Bahnhof nicht mehr als 1000 m betragen darf. Die Konsequenzen aus der Stationsdichte an der Bahnstrecke für die Auslegung der Schienenfahrzeuge sind bei der "Bestellung" von Leistungen bei den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen.

Die Kombination von Mobilitätsabläufen und Zieleinrichtungen (gastronomischen Betrieben, Tagungsräume, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Unterhaltung) führt zu einer Belebung der Bahnhöfe und hat positive Auswirkungen auf die Benutzung der schienengebundenen Verkehrsmittel. Je nachdem, was für zusätzliche Einrichtungen an den Stationen installiert werden, profitiert von ihnen neben den Nutzern des Schienenpersonennahverkehrs auch die Allgemeinheit. Darüber hinaus hat eine solche Anlage eine positive imagebildende Wirkung für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt (beispielsweise das Nahverkehrsterminal in Peine).

Bei der Infrastrukturausstattung sind diejenigen Elemente unverzichtbar, mit denen der Komfort und Nutzen für Fahrgäste erhöht und Kunden an die Stationen herangeführt werden können. Dabei ist hinsichtlich der Bahnsteighöhen zu berücksichtigen, dass Verbesserungen an dieser "Schnittstelle" zwischen Fahrzeug und Anlage ersatzweise durch Änderungen an den Fahrzeugen erzielt werden können.

Zu Fuß kommenden Kunden soll ein attraktiver Anmarschweg zur Einstiegsstelle angeboten werden. Bei der Planung des Umfeldes von Bushaltestellen und Pkw- und Fahrradstellplätzen sind die Hauptzugangswege zu Fuß kommender Kunden besonders zu beachten.

Wenn an bestimmten Stationen eine Verknüpfung zwischen Schienenpersonennahverkehr und ÖPNV auf der Straße stattfinden soll, müssen diese Verknüpfungspunkte funktional und attraktiv ausgestattet werden. Bei zentralen Umsteigeanlagen (ZOB) muss es möglich sein, "trockenen Hauptes" von den Bahnsteigen in den Bus zu gelangen. Denkbar sind transparente großflächige Dachkonstruktionen. Bei Verknüpfungspunkten sollten die Buslinien direkt an den Bahnsteig herangeführt werden, um ein komfortables und zeitsparendes Umsteigen zu ermöglichen. Der ÖPNV-Kunde sollte den kürzesten Weg beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln haben.

Für Stadtbahnstationen wird eine B+R-Analyse vorkommen, um Potenziale herauszuarbeiten. In der Detailplanung ist darauf zu achten, dass mit den Fahrrad kommende Kunden einen kürzeren Fußweg zur Einstiegsstelle haben als P+R-Kunden. Dies ist durch die gegenüber Kfz-Stellplätzen effektivere Platzausnutzung von Fahrradstellplätzen gerechtfertigt. Die Fahrradabstellplätze sollen fahrend erreicht werden können, die Zuwegung für Radfahrer ist gesondert zu berücksichtigen. Das Thema B+R und ÖPNV-Verknüpfung soll im Zuge des regionalen Radwegekonzeptes erarbeitet werden.

An den Zugangsstellen des Schienenpersonennahverkehrs sind Einrichtungen vorzusehen, die den Umstieg vom motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr in den öffentlichen Personennahverkehr erleichtern. Für die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs sind Park+Ride-Anlagen einzurichten, um die Verknüpfung mit den Schienenverkehr zu unterstützen. Jede Anlage ist mit behindertengerechten Parkplätzen auszustatten.

Für Personen, die den SPNV mit dem Fahrrad erreichen, muss sowohl die Möglichkeit bestehen, das mitgeführte Fahrrad überdacht und gesichert abzustellen. Zusätzlich sollte auch ein hindernisfreier Zugang zu den Bahnsteigen für beabsichtigte Fahrradmitnahme im SPNV vorhanden sein. Das Fahrradparken an Stationen zeichnet sich durch lange Abstelldauer und entsprechende Anfälligkeit für Witterung, Diebstahl und Beschädigung aus. Bei der Art und Ausstattung der Bike+Ride-Anlagen sind dementsprechend die Aspekte des Wetterschutzes und der Sicherung gegen Vandalismus besonders zu berücksichtigen. An allen Zugangsstellen des Schienenpersonennahverkehrs sind überdachte Fahrradabstellanlagen vorzusehen. Weiterhin sind Fahrradboxen oder abschließbare Gemeinschaftsabstellanlagen einzurichten. Auch wichtige Stadtbahnstationen (z. B. Endhaltestellen, Stationen mit ableitbaren B+R-Potenzial) sind mit abschließbaren Abstellanlagen auszustatten.



### **Infrastrukturausstattung von Stationen**

Für die Ausstattung der Haltepunkte und Bahnhöfe im Verbandsgebiet werden folgende Standards vorgesehen:

- Bahnsteighöhe 55 cm, sofern nicht fahrzeugbedingt anders erforderlich
- hindernisfreier Zugang für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen
- direkte Zuordnung bei Anbindung des straßengebundenen ÖPNV
- Ausstattung aller Stationen mit einem taktilen Leitsystem

#### **Kategorie 1 - Schwach frequentierte Stationen**

- transparenter Fahrgastunterstand mit Beleuchtung
- Beleuchtung nicht nur für den Bahnsteig, sondern auch für das Umfeld
- Fahrscheinautomat (nicht an Stationen, die ausschließlich von RegioStadtBahnen angefahren werden)
- optische und akustische Kommunikation mit "Eisenbahnbetreiber/-in"
- Fahrgastinformationen (beleuchtete Vitrine): Fahrpläne, Tarifhinweise, Umgebungspläne
- Telefon mit Notrufmelder
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- überdachter Fahrradständer
- Abfallbehälter

#### **Kategorie 2 - Stärker frequentierte Stationen - Kategorie 1 plus**

- überdachte(r) Bahnsteig(e)
- Park + Ride-Plätze, je nach Bedarf
- größere überdachte Bike + Ride-Anlage mit an Bedarf ausgerichteter Zahl abschließbarer Abstellmöglichkeiten (Fahrradboxen oder -käfig)
- Sitzbänke im Freien
- Briefkasten
- Warenautomat

#### **Kategorie 3 - Verknüpfungspunkte (ZOB) - Kategorie 1+2 plus**

- klimatisierter Warteraum
- überdachte Verbindung zwischen Bahnsteiganlagen und ZOB
- optisch auffällige Abfahrtsanzeige, evtl. dynamische Fahrgastinformation
- öffentliche Toiletten
- Gepäckschließfächer
- Taxistellplätze
- Geldautomat
- Kiosk
- Café/Bistro

**Tabelle D3.3.1/1 Maßnahmen an Stationen**

Gemeinde/Stadt	Station	Wegeleit-system	Bahnsteig-infrastruktur	Ausstattung	Wetterschutz	Aufzüge	Verknüpfung B+R	Verknüpfung P+R	Bemerkung
Baddeckenstedt	Baddeckenstedt	X		X	X		20	20	Tunnel später
Braunschweig	Braunschweig West								Neueinrichtung Haltepunkt mit allen Elementen
Braunschweig	Braunschweig Gliesmarode	X		X	X				solange Bhf noch in Betrieb
Braunschweig	Braunschweig Hauptbahnhof	X	2 Bahnsteige	X	X	2X			
Cremlingen	Schandelah		Bahnsteig Restarbeiten	X					
Cremlingen	Weddel	X		X					
Isenbüttel	Calberlah	X					20	10	
Königsflutter	Königsflutter	X	Mittelbahnsteig	X	X				Aufwertung, 2 Rampen
Langelsheim	Langelsheim	X	Bahnsteigdach	X					Verlegung geplant
Lengede	Brolstedt	X	Bahnsteige	X	X	X Richtung Hildesheim			Planung, Gleisquerung
Lengede	Woltwiesche	X	Südbahnsteig	X	X				abhängig von Planung
Liebenburg	Othfresen								Haltepunkt mit allen Elementen
Meinersen	Leiferde	X		X					

Gemeinde/Stadt	Station	Wegeleit-system	Bahnsteig-infrastruktur	Ausstattung	Wetterschutz	Aufzüge	Verknüpfung B+R	Verknüpfung P+R	Bemerkung
Meinersen	Meinersen	X		X					
Nord-Elm	Frelstedt	X	Bahnsteige	X	X		50	X	
Oderwald	Börßum	X		X					Tunnel optische Aufwertung
Peine	Peine						X	200	
Peine	Vöhrum	X	Bahnsteige	X	X Richtung Braunschweig				
Salzgitter	Salzgitter-Bad								laufendes Projekt
Salzgitter	Salzgitter-Lebenstedt	X		X	X				
Salzgitter	Salzgitter-Ringelheim	X	Bahnsteige	X	X	X	Antrag liegt vor		verbindende Grünfläche
Seesen	Münchehof	X	Bahnsteig	X			10	0	
Seesen	Seesen	X		X					
Vecheide	Vecheide	X	Bahnsteige	X					
Wolfsburg	Fallerleben	X				2X	X	X	Planung liegt vor
Wolfsburg	Wolfsburg	X	Bahnsteig 8		X		Ergänzung incl. Dach	0	

X = Maßnahme vorgesehen bzw. Plätze vorgesehen, Anzahl liegt nicht vor

**Tabelle D3.3.1/2 Maßnahmen an RSB-Stationen**

Gemeinde/Stadt	Station	Wegeleit-system	Bahnsteig-infrastruktur	Ausstattung	Wetterschutz	Aufzüge	Verknüpfung B+R	Verknüpfung P+R	Bemerkung
Bad Harzburg	Bad Harzburg	X	Bahnsteigdach Umbau Bahnsteig	X			20	X	Abstellanlage
Braunschweig	Beethovenstraße	X	Neubau Mittelbahnsteig	X	X		10 - 20	X	2.Gleis anlegen
Braunschweig	Bienrode	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Braunschweig	Kralenriede	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	
Braunschweig	Leiferde Richtung WF	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	
Braunschweig	Leiferde Richtung SZ	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	Neubau Rampen
Braunschweig	Nordbahnhof	X	Neubau Mittelbahnsteig	X	X		10 - 20	X	2.Gleis anlegen, Abstellanlage
Braunschweig	Querum-Forststraße	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	2.Gleis anlegen
Braunschweig	Querum-Pepperstiege	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X			X	
Braunschweig	Rote Mühle Weg	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Braunschweig	Rüningen	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	
Braunschweig	Völkenrode	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Braunschweig	Watenbüttel	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	2.Gleis anlegen
Braunschweig	Wenden-Bechtsbüttel	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Büddenstedt	Neu Büddenstedt	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	

Gemeinde/Stadt	Station	Wegeleit-system	Bahnsteig-infrastruktur	Ausstattung	Wetterschutz	Aufzüge	Verknüpfung B+R	Verknüpfung P+R	Bemerkung
Gifhorn	Gifhorn	X	Umbau Mittelbahnsteig,	X	Richtung Wolfsburg X		30	30	2. Gleis anlegen, Gleisverbindung, Überdachung zwischen Tunnel und Bushaltestelle
Gifhorn	Gifhorn Stadt	X	Neubau Mittelbahnsteig	X	X		60	30	2. Gleis anlegen, Umgestaltung ZOB
Gifhorn	Fritz Reuter Realschule	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	2. Gleis anlegen, Gleisverbindung
Gifhorn	Eyßelheideweg	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	2. Gleis anlegen
Gifhorn	Imkerstraße	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	X	2. Gleis anlegen
Gifhorn	Sandstraße	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Goslar	Goslar	X	Mittelbahnsteig	X		X		X	Gleisverbindung, Abstellanlage
Goslar	Oker	X		X		X	Überdachung vorhandener B+R	und Vorplatz-gestaltung	Neubau Rampe
Heeseberg	Jerxheim	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	Verlegung geplant
Heeseberg	Beierstedt	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Heeseberg	Söllingen	X	Umbau Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Heeseberg	Watenstedt	X	bahnsteig, Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	2. Gleis anlegen
Helmstedt	Helmstedt	X	Umbau 1 Bahnsteigkante	X		X		X	

Gemeinde/Stadt	Station	Wegeleit- system	Bahnsteig- infrastruktur	Ausstattung	Wetterschutz	Aufzüge	Verknüpfung B+R	Verknüpfung P+R	Bemerkung
Isenbüttel	Isenbüttel-Wendehof	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		30	X	Neubau Fußgänger- und Fahrradbrücke
Oderwald	Börßum neu	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	bei Verlegung X		80	20	bei Verlegung
Papenteich	Meine	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		80	70	2. Gleis anlegen
Papenteich	Meine-Magdeburger Ring	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		30	X	
Papenteich	Rötgesbüttel	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		30	20	2. Gleis anlegen
Salzgitter	Salzgitter- Hallendorf	X	Neubau 1 Mittelbahnsteig	X	X		10 - 20	X	2. Gleis anlegen
Salzgitter	Salzgitter- Immendorf	X	Umbau Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	5	
Salzgitter	Salzgitter-Thiede	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		30	X	Verlegung geplant, Neubau Rampe
Salzgitter	Salzgitter-Watenstedt	X	Umbau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	10	Neubau Rampe
Sassenburg	Neudorf- Platendorf	X	Umbau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	5	Abstellanlage
Sassenburg	Neudorf- Platendorf- Zentrum	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	X	
Sassenburg	Triangel	X	Umbau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	10	Abstell- und Tankanlage
Schladen	Schladen	X		X				X	

Gemeinde/Stadt	Station	Wegeleit-system	Bahnsteig-infrastruktur	Ausstattung	Wetterschutz	Aufzüge	Verknüpfung B+R	Verknüpfung P+R	Bemerkung
Schöningen	Schöningen	X	Umbau 1 Außenbahnsteig, Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		30	15	
Schöppenstedt	Schöppenstedt	X	Neubau 1 Mittelbahnsteig	X	X		60	25	
Sickte	Detfum	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		0	20	2. Gleis anlegen
Vienenburg	Vienenburg	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X	X		X	
Wendeburg	Harvesse	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	35	Busverknüpfung, Abstell- und Tankanlage
Wendeburg	Wendezelle	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		60	60	Busverknüpfung
Wesendorf	Schönewörde	X	Umbau 1 Außenbahnsteig	X	X		10 - 20	0	
Wesendorf	Wahrenholz	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		10 - 20	5	
Wittingen	Knesebeck	X	Umbau 1 Außenbahnsteig	X	X		20	15	
Wittingen	Vorhop	X	Umbau 1 Außenbahnsteig	X	X		15	10	
Wittingen	Wittingen	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		30	20	Gleisverbindung, Abstellanlage
Wolfenbüttel	Groß Stöckheim	X	Neubau 2 Außenbahnsteige	X	X		20	X	
Wolfenbüttel	Linden	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		30	15	
Wolfenbüttel	Wendessen	X	Neubau 1 Außenbahnsteig	X	X		30	25	
Wolfenbüttel	Wolfenbüttel			X				X	laufendes Projekt

### **D3.3.2 Ausgestaltung von Haltestellen**

Die Zielvorstellung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig umfasst die einheitliche Gestaltung der Haltestellen im Verbandsgebiet.

Die Entscheidung über die Lage einer Haltestelle und den zweckmäßigen Haltestellenausbau wird durch folgende Faktoren bestimmt:

- die jeweilige Siedlungsstruktur
- die städtebauliche und verkehrliche Situation
- die Lage im Verkehrsraum.

Haltestellen sind in jedem Fall so zu gestalten, dass Konflikte zwischen Wartenden bzw. ein- und aussteigenden Fahrgästen und Fahrradfahrern auf ein Minimum reduziert werden. Bei der Planung sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) zu beachten. Für die Anlage von Haltestellen sind zwei Grundtypen von Haltestellen zu priorisieren.

#### **Die Haltestelle am Fahrbahnrand**

Die Haltestelle am Fahrbahnrand hat neben den fahrdynamischen und fahrgeometrischen Vorteilen für Linienbusse den Vorteil, dass sie ohne bedeutende bauliche Maßnahmen angelegt werden kann. Nachteilig kann sein, dass bei einer späteren Festlegung häufig nicht so breite Warteflächen geschaffen werden können wie bei Haltestellenkaps.

#### **Das Haltestellenkap**

Beim Haltestellenkap wird zwischen den Parkstreifen der Bordstein im Haltestellenbereich bis an den Rand der Fahrbahn gezogen. Die dabei entstehende Fläche wird auf Gehwegniveau angehoben. So bildet der Bordstein im Haltestellenbereich eine Linie mit den Außenkanten der vor bzw. hinter der Haltestelle liegenden Parkstreifen. Eine zusätzliche Erhöhung des Gehsteigs für den Einsatz von Niederflurbussen ist problemlos möglich.

Im Hinblick auf einen möglichst komfortablen Ein- und Ausstieg und auf die angestrebte Integration von Mobilitätsbehinderten im ÖPNV kommt der Reststufenhöhe und der Spaltenbreite zwischen Haltestellenwartefläche und dem Fahrzeugeinstieg eine besondere Bedeutung zu.

Im Busbereich zählt mit der Einführung der Niederflurtechnik zunehmend der ebene Einstieg zum Standard. Einige Modelle der Niederflurbusse weisen zusätzlich noch eine automatische Absenkvorrichtung auf. Bei normaler Bordsteinhöhe müssen die einsteigenden Fahrgäste nur eine verbleibende Höhe von 12 cm überwinden. An umgestalteten Haltestellen sorgt eine erhöhte Fahrsteigkante dafür, dass den Fahrgästen sogar diese minimale Stufe noch erspart bleibt.

Weiterhin wird eine spezielle Bordsteingestaltung im Haltestellenbereich (Kasseler Bord) empfohlen. Sie unterscheidet sich vom herkömmlichen Bordstein durch die Seitenwand mit einer flachen Schrägneigung von 65 % und einer glatten Oberfläche. Durch eine derartige Bordsteinausgestaltung wird für den Fahrer eine Anfahrhilfe geschaffen. Die Lösung ermöglicht, einen geringen Abstand zwischen Niederflurbus und Haltestelle zu gewährleisten. Durch die Verbesserung der Einstiegsbedingungen wird eine Komfortsteigerung für alle Fahrgäste erzielt und Rollstuhlfahrer die Benutzung von Niederflurbussen mit Kneeling, ohne Einsatz von Lift oder Rampe ermöglicht.



Das Haltestellenkap und die Haltestelle am Fahrbahnrand ohne Parkstreifen bieten somit erhebliche Vorteile für den Busverkehr und sind gegenüber Haltestellenbuchten zu bevorzugen. Als Regellösung für den ÖPNV im Verbandsgebiet ist die Haltestelle am Fahrbahnrand vorzusehen. An Straßen mit hohem Parkdruck und seitlichen Parkstreifen bzw. Parken auf der Fahrbahn sollte das Haltestellenkap angewandt werden. In bestimmten baulichen und verkehrlichen Situationen kann man auch heute auf Busbuchten nicht verzichten. In diesen Fällen muss jedoch auf eine ausreichende Dimensionierung der Ein- und Ausfahrbereiche geachtet werden, um eine parallele Anfahrt und eine möglichst ruckfreie Ausfahrt aus der Haltestelle zu ermöglichen.

### **Infrastrukturausstattung von Haltestellen**

Haltestellen sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Guter Wetterschutz, hell, sicher und sauber,
- angemessene Sitzgelegenheit,
- kombinierbar mit anderen Serviceeinrichtungen (z. B. Telefon, Fahrradabstellanlage).
- zerstörungssicher

Haltestellen sind so anzulegen, dass sie objektiv und subjektiv sicher sind. Ungünstig sind alle Haltestellen, die abseits der Wohnbebauung liegen, oder deren Zugang durch dunkles, schwer einsehbares Gelände führt. Zur Erhöhung der Sicherheit ist das Umfeld durch eine fußgängerfreundliche Beleuchtung und Wegweisung zu gestalten. Außerdem ist die Erreichbarkeit durch Querungshilfen und Bordsteinabsenkungen insbesondere für Mobilitätsbehinderte zu verbessern. Die Haltestellen sind mit einem taktilen Leitsystem auszustatten.

Wetterschutzeinrichtungen sollten an jeder Haltestelle errichtet werden. Einen wirksamen Schutz bietet ein möglichst dreiseitig geschlossener Fahrgastunterstand (Wartehalle), in dem auch weitere Serviceeinrichtungen integriert werden können.

Durch Bauform und Materialien kann eine gute Einpassung in die Umgebung ermöglicht werden. In der Regel soll der Wetterschutz eine transparente Verkleidung erhalten, die es den Fahrgästen erlaubt, die Umwelt und den Autoverkehr aus sicherer Position zu beobachten. In dörflichen Bereichen, wo aus gestalterischen Aspekten auf eine Anpassung an den örtlichen Fachwerkbau stil nicht verzichtet werden kann, ist eine transparente Ausgestaltung der Seitengefache erforderlich.

Haltestellen und Umgebung sind hell zu beleuchten.

Durch Serviceeinrichtungen und Sonderausstattungen kann die Attraktivität der Haltestelle weiter erhöht und die Einbindung in die Umgebung verbessert werden. Je nachdem, welche zusätzlichen Einrichtungen (z. B. Telefon, Kiosk, WC usw.) an Haltestellen installiert werden, profitiert von ihnen neben den Benutzern des ÖPNV auch die Allgemeinheit.

Der Bau von Haltestellen ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderbar.

Für jede Haltestelle werden je nach Funktion und Fahrgastaufkommen differenzierte Ausstattungen vorgesehen. Daraus ergeben sich folgende Kategorien:

### **Kategorie 1 - "Normalhaltestelle"**

mit folgender Grundausstattung :

- befestigte Wartefläche
- Fahrgastunterstand mit Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Sitzgelegenheit
- Abfallbehälter
- Beleuchtung (Netzanschluss oder Versorgung über Solarzellen), sofern nicht eine gleichwertige, bedarfsgerechte Ausleuchtung durch andere externe Lichtquellen sichergestellt werden kann.
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen
- Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer und Zielorten

Die aufgeführte Grundausstattung wird durch das Informationssystem (Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformation) der Verkehrsträger ergänzt. Um die Aufnahme aller Informationen an einem zentralen Punkt zu ermöglichen, ist die Ausstattung der Wartehallen mit Fahrplanvitrienen erforderlich.

Bei Haltestellen, deren Standorte für ein Angebot von "Bike + Ride" geeignet sind, sind Fahrradständer vorzusehen, die überdacht sind. Schutz- und Lehngitter zur Abgrenzung der Wartefläche gegenüber dem umgebenden Verkehrsraum sind bei besonderen Verkehrsverhältnisse oder bei exponierter Lage der Haltestelle einzurichten.

### **Kategorie 2 - "Schwerpunkthaltestelle"**

Schwerpunkthaltestellen erhalten entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung weitere Zusatzausrüstungen, die deutlich über den Standard der Normalhaltestelle hinausgehen. Als Schwerpunkthaltestellen sind Zugangsstellen einzuordnen, die über den Tag oder temporär (z. B. zu Schulanfangs- bzw. -endzeiten) eine hohe Frequenz von Ein- und Aussteigern aufweisen.

Wichtige Umsteigehaltestellen zwischen ÖPNV-Linien werden ebenfalls in die Kategorie 2 eingeordnet. Gerade für Umsteigehaltestellen ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität entscheidend, um die manchmal unvermeidbaren Wartezeiten in möglichst ansprechender Umgebung zu überbrücken. An Schwerpunkthaltestellen sind neben den bereits erwähnten Ausstattungselementen der Normalhaltestelle die folgenden Zusatzausstattungen vorzusehen:

- Größere oder mehrere Fahrgastunterstände
- überdachte Fahrradabstellanlagen (B + R), Fahrradboxen
- ansprechende Gestaltung des Haltestellenumfelds (z. B. durch Bepflanzung, Bänke)
- Schutz- bzw. Lehngitter zur Abgrenzung der Wartefläche
- öffentliches Telefon, soweit in Zusammenarbeit mit der Telekom kostenneutral realisierbar (nicht zuwendungsfähig nach GVFG)
- dynamische Abfahrtsanzeige

Für Schwerpunkthaltestellen und Haltestellen in dicht besiedelten Gebieten ist zusätzlich ein Haltestellenübersichtsplan und ein Umgebungsplan mit den wichtigsten Zielen im Einzugsbereich vorzuhalten.

Tabelle D3.3.2/1 Maßnahmen an Haltestellen

Gemeinde/Stadt	Maßnahmen an Haltestellen	Verknüpfung		Realisierungszeitraum	Bemerkung
		B+R	P+R		
Andreasberg St.	4			2007	
Asse	min. 3			2007	
Baddeckenstedt	18			2007	
Boldecker Land	2			2007	davon 1x Baugebiet
Braunschweig	40	20	2 Standorte	2007	Neue Haltestellen Wohn- und Gewerbegebiete
Brome	min. 6	X		2007	
Edemissen	1			2003	
Edemissen	7			jährlich 2004 - 2006	
Edemissen	X			2007	Schulzentrum
Gifhorn	min. 6	X	X	2007	
Goslar	26			2007	
Grasleben	1			2007	
Helmstedt	4			2003	
Helmstedt	4			2004	
Helmstedt	4			2007	Off-Road-Gelände
Hohenhameln	12			2007	
Ilse	1			2007	Baugebiet
Isenbüttel	X			2007	
Königslutter	9			2003	
Lahstedt	9			2007	
Lehre	2			2007	
Lengede	7			2007	
Meinersen	17			2007	
Nord-Elm	2			2007	Verlegung an den Bahnhof
Oberharz	2 mit Info-Terminal, Telefon, Fahrkartensautomat, Toiletten	5 Standorte		2007	

Fortsetzung Tabelle D3.3.2/1

Gemeinde/Stadt	Maßnahmen an Haltestellen	Verknüpfung		Realisierungszeitraum	Bemerkung
		B+R	P+R		
Oderwald Achim	1			2007	
Oderwald Börßum	5			2007	
Oderwald Heiningen	X			2007	
Peine	X	X		2007	
Salzgitter	2				Umbau A 39
Salzgitter	6 jährlich			2007	
Schöningen	X			2007	
Schöppenstedt	min. 6			2007	
Seesen	5			2007	
Vechelde	15			2007	
Velpke	9			2007	
Vienenburg	X			2007	
Wendeburg	32			2007	
Wittingen	15			2007	
Wolfenbüttel	60			2007	
Wolfsburg	127	X	X	2007	

X = geplante Maßnahmen, Angaben zur Anzahl liegen nicht vor

Tabelle D3.3.2/2 Maßnahmen an Stadtbahnstrecken

Gemeinde/Stadt	Maßnahmen an Haltestellen/ Standorte	Realisierungszeitraum	Bemerkung
Braunschweig	Nahverkehrsbahnhof	2007	Umbau Stadtbahngleise vom Nahverkehrsbahnhof bis zur Hamburger Straße
	Campestraße	2007	
	Kurt-Schuhmacher-Straße	2007	
	John-F.-Kennedy-Platz	2007	
	Bohlweg/Damm	2007	
	Rathaus	2007	
	Hagenmarkt	2007	
	Am Wendentor	2007	
Braunschweig	Pressehaus	2009	Umbau Stadtbahngleise von der Hamburger Straße bis zur Haltestelle Sielkamp
	Schützenplatz	2009	
	Gesundheitsamt	2009	
	Stadion	2009	
	Sielkamp	2009	
Braunschweig	Maulbeerweg	2009	Neubau Stadtbahngleise von der Haltestelle Sielkamp bis Maulbeerweg
Gifhorn	Freiherr-vom-Steim-Schule	2009	Neubau von Stadtbahngleisen vom Bahnhof Stadt bis zur Bromer Straße
	Rathaus	2009	
	Christinstift	2009	
Salzgitter	Swindonstraße	2009	Neubau von Stadtbahngleisen vom Bahnhof Hallendorf bis zur Erich-Ollenhauer-Straße
	Citytor	2009	
	Kattowitzer Straße	2009	
	Hüttenring	2009	
	Fredenbergr Zentrum	2009	
	Hans-Böckler-Ring	2009	

### D3.4 Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Linien

Direkte Nahverkehrsverbindungen sind grundsätzlich Verknüpfungen zwischen verschiedenen Nahverkehrsangeboten vorzuziehen. Sofern dies im vertretbaren Rahmen nicht möglich ist, sind die im Kapitel B3.4 aufgeführten Verknüpfungen zu erhalten und auszubauen. Dies gilt insbesondere für die in der folgenden Tabelle D3.4 aufgeführten Verknüpfungen. In einem Einzelfall (Nr. 5) ist eine Verknüpfung zugunsten einer Direktverbindung aufzugeben.

**Tabelle D3.4 Weiterentwicklung Verknüpfungen**

Verknüpfung				zwischen			
Nr.	Verbandsmitglied	Haltestelle / Bahnhof	Art	Linie / KBS	in/aus Richtung	Linie / KBS	in/aus Richtung
1	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 300	Wolfsburg	KBS 353	Bad Harzburg
2	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 310	Helmstedt	KBS 353	Bad Harzburg
3	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 310	Peine	KBS 353	Bad Harzburg
4	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bahnhof	Bus-Bahn	R 140	Meinersen	KBS 115	Braunschweig
5	LK Gifhorn	Groß Schwülper, Schule	Direkt-Verbindung	Bus 111	Gifhorn	R 480	Braunschweig
6	Stadt Goslar	Goslar, Bahnhof/ZOB	Bus-Bahn	R 860	SZ-Bad	KBS 320	Hannover
7	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Bahnhof	Bus-Bahn	R 630	SZ-Lebenstedt	KBS 353	Bad Harzburg
8	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Bahnhof	Bus-Bahn	R 630	SZ-Lebenstedt	KBS 353	Braunschweig

Die wesentlichen Merkmale bei der Weiterentwicklung der bestehenden Verknüpfungen werden im Folgenden kurz dargestellt.

#### Nr. 1 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 300 und KBS 353

Am Hauptbahnhof Braunschweig sollen die Fahrgäste aus Wolfsburg einen stündlichen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 300 und der KBS 353 in Richtung Bad Harzburg erhalten. Diese Verknüpfung setzt allerdings einen Stundentakt zwischen Braunschweig und Bad Harzburg voraus.

#### Nr. 2, 3 Braunschweig, Hauptbahnhof zwischen KBS 310 und KBS 353

Am Hauptbahnhof Braunschweig sollen die Fahrgäste aus Helmstedt und Peine einen stündlichen Anschluss zwischen den Nahverkehrszügen der KBS 310 und der KBS 353 in Richtung Bad Harzburg erhalten. Diese Verknüpfung setzt allerdings einen Stundentakt zwischen Braunschweig und Bad Harzburg voraus.

#### Nr. 4 Gifhorn, Stadt Bahnhof zwischen R 140 und KBS 115

Am Bahnhof Gifhorn, Stadt soll eine Verknüpfung zwischen der RegioBus-Linie 140 Meinersen – Gifhorn und der KBS 115 Gifhorn – Braunschweig erfolgen. Die Verknüpfung von und nach Braunschweig erfolgt heute am Schillerplatz mit der Buslinie 191 von Gifhorn nach Braunschweig-Wenden. Da von Braunschweig-Wenden noch die Weiterfahrt mit der Stadtbahn in die Innenstadt erforderlich ist und der Gesamtweg heute sehr lange dauert, wäre eine Verknüpfung mit den Zügen der KBS 115 zeitlich wesentlich attraktiver.

**Nr. 5** Groß Schwülper, Schule zwischen Bus 111 und R 480

Der Verknüpfungspunkt Groß Schwülper, Schule soll zugunsten einer durchgehenden Bedienung Gifhorn – Braunschweig aufgegeben werden. Die Linien 111 Gifhorn – Braunschweig-Wenden und R 480 Groß Schwülper – Braunschweig sind heute an der Haltestelle Groß Schwülper, Schule verknüpft. Künftig sollen die Fahrgäste durchgehend in das Zentrum, Braunschweigs fahren können, während der Abschnitt Groß Schwülper – Braunschweig-Wenden in Groß Schwülper mit der neuen Linie verknüpft wird.

**Nr. 6** Goslar, Bahnhof/ZOB zwischen KBS 320 und R 860

Am Bahnhof Goslar soll eine Verknüpfung zwischen der RegioBus-Linie 860 Salzgitter-Bad – Goslar und den Zügen der KBS 320 von/nach Hildesheim und Hannover erfolgen. Aufgrund der heutigen Verknüpfung der RegioBus-Linie 860 am Bahnhof Salzgitter-Bad mit der KBS 353 von/nach Braunschweig und der Linie R 610 von/nach Salzgitter-Lebenstedt, ist die Verknüpfung in Goslar noch nicht möglich. Die Möglichkeit kann sich ergeben, wenn nach Wiedereröffnung des Haltepunktes Othfresen die RegioBus-Linie 860 neu gestaltet wird.

**Nr. 7 und 8** Wolfenbüttel, Bahnhof zwischen KBS 353 und R 630

Die RegioBus-Linie R 630 Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel bedient heute nicht die Haltestelle Wolfenbüttel, Bahnhof, sondern die Haltestelle Schulwall in ca. 200 m Entfernung. Eine Einbindung des Bahnhofs in die Linie würde den Weg zum Bahnhof verkürzen und die Übersichtlichkeit des Angebotes für die Fahrgäste verbessern. Die Verknüpfung soll für die Richtungen Braunschweig und Bad Harzburg/Goslar der KBS 353 erfolgen.

### **D3.5 Verknüpfungen mit dem Individualverkehr**

#### **D3.5.1 P+R**

Zusätzliche P+R-Standorte soll es vor allem dort geben, wo der Übergang auf die schienengebundenen Verkehrsmittel möglich ist. P+R-Plätze sind an Bahnhöfen, Stadtbahndaltestellen und RegioStadtBahn-Stationen mit großem Einzugsbereich vorzusehen. Bei starker Nutzung sind die vorhandenen Flächen zu erweitern.

Für die Nutzer der P+R-Plätze ist es wichtig, einen Stellplatz in der unmittelbaren Nähe zum öffentlichen Verkehrsmittel anzubieten. Die Stellplatzbewirtschaftung könnte in Verbindung mit dem Verbundtarif Region Braunschweig angestrebt werden. So könnten z. B. bevorzugte stationsnahe Flächen für Dauerkunden des Verbundtarifs extra ausgewiesen werden, um so die Verknüpfung beider Verkehrsmittel zu verdeutlichen.

#### **D3.5.2 B+R**

Mit der Zielsetzung der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) wird die Förderung von Bike+Ride immer wichtiger. In Kooperation mit dem ÖPNV durch Bike+Ride kann das Fahrrad vor allem für eine bessere Feinverteilung und einen höheren Erschließungsgrad durch größere Einzugsbereiche für den ÖPNV sorgen. Radfahrer können andererseits ihre Reichweite vergrößern, wenn sie das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV benutzen.

Das Thema Verknüpfung von B+R und die Anbindung der Abstellanlagen an die Zugangsstellen wird im Rahmen der regionalen Radwegekonzeption für jeden Standort untersucht. Ziel ist es die Attraktivität und Sicherheit der Fahrradabstellanlagen zu verbessern und die Zuwegung für Fahrradfahrer zu optimieren.

Der Busverkehr im ländlichen Raum leidet in seiner Attraktivität oftmals unter wechselnden Fahrwegen und schlecht zu merkenden Fahrzeiten. Gerade hier könnte Bike+Ride auch die Fahrpläne transparenter machen, indem Stichfahrten, die eine direkte Linienführung verhindern, vermieden werden können. Hierdurch wäre ein eindeutiger Linienweg und eine Fahrzeitverkürzung zu erreichen. Die Nutzung des ÖPNV könnte erheblich attraktiver werden. Die Bereitschaft mit dem Fahrrad zu einer zentralen Haltestelle zu fahren, steigt je schneller und direkter die ÖPNV-Verbindung ist.

Die Qualität der Abstellanlage ist eines der wichtigsten Kriterien für den Umfang der Nutzung. Bei Modernisierung von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel statt Felgenbrecher) kann mit einer Zunahme des Bike+Ride-Aufkommens ausgegangen werden. Auch der Auslastungsgrad der Bike+Ride-Anlage nimmt mit der Modernisierung und qualitativen Verbesserung durch eine höhere Anzahl von Nutzern zu.

Um in einem ersten Schritt überhaupt ein Angebot von Bike+Ride anzubieten, sind Stationen, bei denen es derzeit nur ein geringer Bedarf erkennbar ist, die aber perspektivisch an Bedeutung gewinnen werden (z. B. durch die Einbindung in das RegioStadtBahn-Netz) mit einem Grundangebot an Fahrradabstellplätzen zu versehen. Flächen für eine Erweiterung sind einzuplanen.

Bike+Ride hat im Prinzip an allen Zugangsstellen des ÖPNV ein Potenzial. Es gibt keine Station, die nicht zumindestens einen Grundbedarf nach einem Mindestangebot für Bike+Ride-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradabstellbügeln lohnt sich also nahezu überall. Gerade in ländlichen Bereichen und in Klein- und Mittelstädten besteht ein erheblicher Nachholbedarf bei der Bike+Ride-Förderung. Die Bike+Ride-Förderung sollte also nicht nur wie bisher an größeren Stationen, sondern vor allem auch mit kleineren Maßnahmen und Abstellanlagen auf dem Lande und in den Klein- und Mittelstädten betrieben werden.

Insbesondere sollte hier an diebstahlsichere Fahrradboxen gedacht werden. Sie stehen bei den Nutzern hoch im Kurs. Die Installation solcher Boxen ist neben einer Aufstellung an Bahnhöfen auch wichtigen Stadtbahnhaltestellen bzw. Endhaltestellen zu fördern. Als Alternative zu den Fahrradboxen können auch Fahrradkäfige als abschließbare Gemeinschaftsabstellanlage installiert werden. Ein Fahrradkäfig ist an jedem Standort mit mehr als 10 Boxen möglich. Interessant wird das Angebot insbesondere durch eine Kopplung mit einer Belohnung für die Nutzer des Umweltverbundes. So kann zum Beispiel der Besitzer einer Abo-Karte als besonders „Bonbon“ den Schlüssel einer Fahrradbox erhalten. Nutzer ohne Abo-Karte würden eine Fahrradbox nur gegen Entgelt erhalten. Denkbar sind auch besondere Tarifangebote, wie eine Abo-Karte „Bike“, die einen Stellplatz in einer Fahrradbox beinhaltet und auch die Fahrradmitnahme, ohne zusätzlichen Fahrschein ermöglicht.



**Tabelle D3.5.2 Planung P+R/B+R-Standorte**

Station	RBS-Station	B+R-Plätze	P+R-Plätze	Bemerkungen
Bad Harzburg	x	20		
Baddeckenstedt				entspricht dem NVP
Börßum	x	80	20	
Braunschweig Hbf	x			entspricht dem NVP
BS-Gliesmarode		10		
Calberlah		20	10	Planung in Vorbereitung
Dettum	x			entspricht dem NVP
Fallerleben				Planung läuft
Frellstedt		50		
Gifhorn	x	30	30	
Gifhorn-Stadt	x	60	30	ZOB-Planung
Goslar	x			entspricht dem NVP
Helmstedt				entspricht dem NVP
Jerxheim	x	10		
Knesebeck	x	10		
Königslutter				entspricht dem NVP
Langelsheim				entspricht dem NVP
Leiferde				entspricht dem NVP
Lengede - Broistedt				entspricht dem NVP
Meine	x	80	70	
Meinersen				entspricht dem NVP
Münchehof (Harz)		10		
Neu Büddenstedt		10		
Neudorf-Platendorf	x	10	5	
Oker	x	x		überdachte B+R-Anlage
Peine				entspricht dem NVP
Rötgesbüttel	x	30	20	
Salzgitter Bad		x		Umsetzung läuft
Salzgitter-Immendorf	x	10	5	
Salzgitter-Lebenstedt	x	30	60	
Salzgitter-Ringelheim		x		
Salzgitter-Thiede	x	30	30	
Salzgitter-Watenstedt	x	10	10	
Schandelah				entspricht dem NVP
Schladen (Harz)	x			entspricht dem NVP
Schönewörde	x	10		
Schöningen	x	30	15	
Schöppenstedt	x	60	55	
Seesen		x		entspricht dem NVP
Söllingen	x	10		
Triangel	x	10	10	
Vechelde				Erweiterung vorgesehen
Vienenburg	x	x		
Vöhrum				entspricht dem NVP
Vorhop	x	10		
Wahrenholz	x	10	5	
Watenstedt	x	10		
Weddel		x		
Wittingen		20	15	
Wolfenbüttel	x			Planung läuft
Wolfsburg			keine überdachten	entspricht dem NVP
Woltwiesche				entspricht dem NVP

### D3.5.3 Fahrradmitnahme

Während beim üblichen Bike+Ride das Fahrrad tagsüber und/oder nachts an einer Haltestelle stehen gelassen werden muss und entsprechende Infrastruktureinrichtungen erforderlich sind, besteht bei der Fahrradmitnahme die Möglichkeit, mit einem Fahrrad sowohl die Fahrt zur Ausgangs- als auch von der Zielhaltestelle durchzuführen. Neben dem Vorteil, dass nur ein Fahrrad erforderlich ist, kann der Kunde ein höherwertiges Fahrrad immer mit sich führen und muss es nicht unbeaufsichtigt zurücklassen.

Gerade im ländlichen Raum könnte eine verbesserte Verknüpfung von Fahrrad- und ÖPNV-Verkehr die Akzeptanz wesentlich erhöhen, weil die ÖPNV-Haltestellen häufig relativ weit von den Wohnungen entfernt sind. Hier kann nur eine kundenfreundliche Kombination der Verkehrsmittel zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen. Zielgruppe sind deshalb nicht Schüler, sondern Autofahrer, die die gesamte Strecke oder die Fahrt zur Ausgangshaltestelle mit dem Auto zurücklegen und die durch ein stimmiges Gesamtkonzept von den Vorteilen des ÖPNV überzeugt werden können.

Unter den bestehenden Rahmenbedingungen sind Schienenfahrzeuge wegen der größeren Stellflächen besser für die Fahrradmitnahme geeignet als Standardomnibusse. Eine regelmäßige Fahrradmitnahme, die über die Mitnahme im touristischen Verkehr hinausgeht und die nicht nur ausnahmsweise erfolgt, stellt höhere Ansprüche an die Infrastruktur in den Fahrzeugen. Um die Kombination von Fahrrad- und öffentlichen Verkehren zu einem selbstverständlichen Teil der ohne das Auto zurückgelegten Wege werden zu lassen, sollen die dafür erforderlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Dies sind u. a.:

- Entwicklung von Zielvorstellungen für die Fahrradmitnahme durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger:
  - Welche Rolle soll die Fahrradmitnahme im Rahmen eines Bike+Ride-Konzeptes spielen?
  - Welches Grundangebot ist erforderlich, wie hoch ist die darüber hinausgehende konkrete Nachfrage (Differenzierung der Nachfrage im Berufs- und Freizeitverkehr)?
- Herstellung der Zugänglichkeit der Bahnsteige, Haltestellen und Fahrzeuge (Aufzüge mit ausreichenden Abmessungen, Rolltreppen, Rampen; Bahnsteighöhe 55 cm sofern nicht fahrzeugbedingt anders erforderlich; breite hindernisfreie Eingänge).
- Bereitstellung von Kapazitäten in den Fahrzeugen und auf den Strecken (Anzahl der Fahrten je Linie).

### D4 Tarifgestaltung im Übergang zu benachbarten Verkehrsregionen

Da Mobilitätsbeziehungen nicht an den Verbandsgrenzen enden ist anzustreben, mit benachbarten Verkehrsregionen einen Übergangstarif für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen. Welche Maßnahmen hierfür geeignet sind ist im Einzelfall für jede Nachbarregion zu prüfen. Die möglichen Maßnahmen umfassen Änderungen organisatorischer (z. B. Fahrscheinverkauf; Vertriebswege), struktureller (z. B. Schaffung von gemeinsamen „Grenzbahnhöfen“ wie in Hämelerwald oder Dedenhausen im Übergang zum GVH) oder tariflicher Art (z. B. Vereinheitlichung von Tarifbestimmungen, Schaffung von Übergangs- oder Gemeinschaftstarifen).

Für alle Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsregionen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der Verbundgesellschaft Region Braunschweig sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbänden der benachbarten Regionen getroffen werden.

#### **D4.1 Übergang zur Region Hannover**

Dem tariflichen Übergang zur Region Hannover kommt aufgrund der starken verkehrlichen Verflechtung zwischen den beiden größten niedersächsischen Ballungsräumen eine besondere Bedeutung zu. Hier ist eine vollständige Tarifkooperation für den verbundübergreifenden Verkehr anzustreben, die eine Nutzung beider Verbünde (VRB und GVH) mit nur einem Fahrschein ermöglicht.

Die übergreifenden Verkehrsbeziehungen laufen überwiegend über die Kursbuchstrecken 300 (Wolfsburg – Gifhorn – Hannover) und 310 (Braunschweig – Peine – Hannover), aber auch über die Kursbuchstrecke 320 (Goslar – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover). Hier ergibt sich das Problem, dass die direkten Fahrten aus dem Harz Richtung Hannover durch den Landkreis Hildesheim führen, der weder zum VRB noch zum GVH Tarifgebiet gehört. Aus diesem Grunde ist für einen optimalen Übergang zur Region Hannover auch eine Tarifkooperation mit dem Landkreis Hildesheim erforderlich (siehe D4.2).

#### **D4.2 Übergang zum Landkreis Hildesheim**

Übergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim existieren aus dem Landkreis Peine, dem Bereich Salzgitter sowie im Raum Seesen – Rhüden – Bockenem. Obwohl die Verkehrsverflechtungen zum Landkreis Hildesheim nicht besonders stark ausgeprägt sind empfiehlt sich aufgrund der Thematik „Übergang zur Region Hannover“ eine enge tarifliche Kooperation. Es sollte angestrebt werden, im Dreieck VRB – GVH – Landkreis Hildesheim eine umfassende und möglichst einheitliche tarifliche Lösung zu treffen.

#### **D4.3 Übergang zum Landkreis Osterode (Harz) / Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)**

Es sollte angestrebt werden, den für die Landkreise Goslar und Osterode (Harz) bestehenden Übergangstarif „Harz“ durch eine Integration des SPNV zu erweitern, damit eine einheitliche Tarifierung für den gesamten ÖPNV im Westharz erreicht werden kann. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob ein weitergehender Übergangstarif zwischen dem VRB und dem VSN sinnvoll und notwendig ist.

#### **D4.4 Übergang nach Sachsen-Anhalt**

Übergreifende Verkehrsbeziehungen in nennenswertem Umfang gibt es im Bereich des Harzes (Landkreise Goslar, Halberstadt, Wernigerode) sowie entlang der Kursbuchstrecke 310 (Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg). Es ist zu prüfen, ob ein Übergangstarif oder eine anderweitige Form der Tarifkooperation für diese Bereiche sinnvoll und notwendig ist. Eine sinnvolle und ggf. kurzfristig realisierbare Maßnahme könnte das Schließen von Tariflücken durch eine Zusammenlegung von Tarifendpunkten der jeweiligen Tarifräume sein. Für die übrigen Nachbarregionen in Sachsen-Anhalt wird aufgrund der geringen verkehrlichen Verflechtungen derzeit kein Handlungsbedarf für Maßnahmen tariflicher Art gesehen.

#### **D4.5 Übergang zu den Landkreisen Celle und Uelzen**

Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen der Region Braunschweig und den Landkreisen Celle und Uelzen wird derzeit kein Handlungsbedarf für Maßnahmen tariflicher Art gesehen.

#### **D5 Vertrieb**

Die Vertriebswege von Fahrscheinen sollten für den Kunden nachvollziehbar strukturiert werden.

Neben dem Netz der Vorverkaufsstellen der Busunternehmen in Ober- und Mittelzentren ist auch der Vorverkauf über Vorverkaufsstellen in allen Grundzentren zu gewährleisten. Der Verkauf in den Fahrzeugen sollte sich am Vertriebskonzept des Konzessionsinhabers richten und nicht am System des eingesetzten Subunternehmers.

In den einzurichtenden Mobilitätszentralen muss das komplette Fahrscheinsortiment vorgehalten werden.

Zusätzlich zu den Fahrscheinautomaten an den DB-Stationen ist auch personenbesetzter Verkauf über Fahrkartenschalter sicherzustellen. Fahrkartenschalter sind mindestens an Bahnhöfen in Ober- und Mittelzentren vorzusehen. Die Öffnungszeiten sollten sich an den örtlichen Geschäftszeiten orientieren. Wichtig ist eine durchgehende Öffnung, ohne Einschränkungen zu bestimmten Tageszeiten. Auch die Öffnung am Wochenende ist unabdingbar. Bei Bahnhöfen in Grundzentren mit besonderer Bedeutung, z. B. für den Tourismus, ist ebenfalls ein personenbesetzter Verkauf vorzuhalten. Wenn an einigen Orten die Wirtschaftlichkeit von DB-Vorverkaufsstellen nicht gewährleistet ist, ist vor einer Schließung eine örtliche Alternative zu schaffen (z. B. über Reisebüros oder freie Agenturen).

## **D6 Kundeninformation und –service**

Eines der Haupthindernisse für die Nichtbenutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist, dass Informationen über das öffentliche Verkehrsangebot fehlen und/oder von geringer Qualität sind.

Fahrgastinformation sollte:

- Den Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz sowie dessen Benutzung erleichtern.
- Die Fahrt angenehmer und weniger stressbeladen machen, indem sie die Unsicherheit der Fahrgäste reduziert.
- Den ÖPNV für Nutzer wie auch Nichtnutzer attraktiver machen.

Um ein effizientes Fahrgastinformationssystem aufzubauen, genügt es nicht, detaillierte Information über jede Bus-, Stadtbahn oder Bahnlinie bereitzustellen. Vielmehr sollte es den Fahrgästen möglich sein, ihre Fahrt von A nach B nahtlos planen und ausführen zu können. Neben den neu einzurichtenden Mobilitätszentralen als zentralen Anlaufpunkt für personenbediente Auskünfte, und spielt auch die technische Weiterentwicklung von Informationssystemen eine bedeutende Rolle.

Neue Informations- und Telekommunikationstechnologien verändern den Kontext, in dem die Fahrgastinformationen gestaltet und bereitgestellt werden müssen. Es entstehen neue Bedürfnisse und Erwartungen bei den Benutzern, und gleichzeitig erhalten die öffentlichen Verkehrsbetriebe die Möglichkeit, die Servicequalität zu verbessern, um die vorhandenen Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Für Fahrgastinformationen wird es auch weiterhin den klassischen Mix von Informationswegen geben.

### **D6.1 Einrichtung von Mobilitätszentralen**

Für das Gebiet des Großraums Braunschweig wird die Einrichtung von mindestens acht Mobilitätszentralen für sinnvoll erachtet. Diese sollen in den Kreis- bzw. kreisfreien Städten des Verbandsgebiets entstehen. In Braunschweig wurde bereits im Jahr 2002 eine Mobilitätszentrale (mit derzeit noch eingeschränkter Funktionalität) eröffnet, für Wolfsburg und ggf. auch Wolfenbüttel ist im Jahr 2003 mit der Einrichtung einer Mobilitätszentrale zu rechnen. Um die qualitativen und quantitativen Ansprüche für eine gut funktionierende Mobilitätszentrale zu erfüllen müssen folgende Mindestvoraussetzungen gegeben sein.

- Als Standort für die Mobilitätszentrale ist eine zentrale Lage mit starkem Publikumsverkehr und guter Erreichbarkeit vorzusehen.
- Die Mobilitätszentrale muss für die umfassende persönliche Kundenberatung vor Ort sowie über gängige Kommunikationsmedien (Telefon, e-mail etc.) ausgelegt sein. Hierzu sind komplett ausgestattete Beratungsplätze mit ständiger Personalbesetzung vorzusehen.

- Die Mobilitätszentrale sollte mindestens zu folgenden Zeiten geöffnet haben:

Mo – Fr: Zehn Stunden durchgehend im Zeitintervall zwischen 07:00 und 20:00 Uhr

Sa: Fünf Stunden durchgehend im Zeitintervall zwischen 08:00 und 14:00 Uhr

Innerhalb dieser vorgegebenen Intervalle ist die Öffnungszeit entsprechend den ortsüblichen Geschäftszeiten gestaltbar.

Eine generelle Öffnung auch an Sonntagen ist nicht erforderlich, jedoch ist zu besonderen Gelegenheiten (Verkaufsoffener Sonntag, Aktionstagen, Stadtfest etc.) eine Sonntagsöffnung vorzusehen.

Eine telefonische Beratung ist darüber hinaus Mo – Sa von 06:00 Uhr bis zur Öffnung der Mobilitätszentrale und nach Schließung der Mobilitätszentrale bis 22:00 Uhr sowie an Sonntagen von 09:00 bis 22:00 Uhr sicherzustellen.

- Der Beratungsumfang muss mindestens alle fahrplanmäßigen und tariflichen Auskünfte für den gesamten ÖPNV in der Region Braunschweig sowie direkt angrenzenden Bereichen umfassen. Ferner muss über Verknüpfungen verschiedener Verkehrsmittel (z. B. P+R, B+R), Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen einschließlich entsprechender Reiseempfehlungen für die gesamte Region Braunschweig informiert werden können. Fahrplanauskünfte über den Fernverkehr der DB AG sollten ebenfalls zum Standard gehören.
- Der Vorverkauf aller Verbundfahrtscheine des Verbundtarif Region Braunschweig sowie die Bearbeitung von Abo-Anträgen oder Kundenkarten muss möglich sein. Der Verkauf auch von Fahrtscheinen nach DPT der DB AG ist grundsätzlich sicher zu stellen.
- Die Entgegennahme und Weiterleitung von Anregungen, Beschwerden und Kundenwünschen ist zu gewährleisten.

Die Mobilitätszentralen der Region Braunschweig sollen unter einer gemeinsamen Bezeichnung firmieren. Ein entsprechendes Logo und CD-Konzept ist bereits entwickelt und steht allen Betreibern einer Mobilitätszentrale in der Region Braunschweig zur Verfügung. Der Produktname kann dabei um den Namen des jeweiligen Standorts ergänzt werden. Ein Auftritt der Mobilitätszentralen im Internet soll ebenfalls eingerichtet werden.

### **Zentrale Koordinierungsstelle (Back Office)**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Mobilitätszentralen vor Ort sollen qualifizierte und umfassende Kundenberatung bieten. Hierzu ist es erforderlich, dass ihnen umfangreiches und aussagekräftiges Informationsmaterial zur Verfügung gestellt wird, da sie nicht in Gegenwart des Kunden erst mit der Informationssuche beginnen können. Aus diesem Grunde ist für die Betreuung und Informationsversorgung der Mobilitätszentralen eine zentrale Koordinierungsstelle (Back Office) einzurichten.

Die zentrale Koordinierungsstelle stellt das eigentliche Herzstück im gesamten Netz der Mobilitätszentralen dar. Diese Einrichtung muss dafür sorgen, dass Informationen jeglicher Art (Fahrpläne, Tarife, Ausflugsziele, Fahrradwege, P+R u.v.a.) gesammelt, aufbereitet und dann an die Mobilitätszentralen verteilt werden. Sie muss Kontakt zu allen Verkehrsunternehmen, Tourismuseinrichtungen, Städten und Gemeinden, ggf. auch Unternehmen oder Einzelhandel halten und koordinierend wirken. Dabei muss stets auch der gesamte regionale Zusammenhang gesehen werden.

Wichtig ist, dass alle Mobilitätszentralen zeitgleich und mit einheitlichen Informationen versehen werden. Zudem muss diese Stelle auch als Ansprechpartner für die Mobilitätszentralen fungieren, sofern diese einmal nicht weiter wissen. Ein weiterer Aufgabenbereich ist der Aufbau und die Pflege des Internetauftritts, damit auch über diesen Kommunikationsweg qualitativ hochwertige Informationen abgerufen werden können.

Durch den starken regionalen Bezug, die fachgebiets- und unternehmensübergreifenden Themenschwerpunkte, die nicht nur im verkehrlichen Bereich liegen, sowie durch vielfältige Schnittstellen zu bereits vorhandenen Aufgabengebieten des Zweckverbandes erscheint es sinnvoll, diese Aufgabe über den Zweckverband zu koordinieren. Dies beinhaltet dann auch die Übernahme finanzieller Verantwortlichkeit für den Bereich „Back Office“. Über die Festlegung des Standortes sowie des Betreibers bzw. der Betreiber des Back-Office ist hiervon unabhängig zu entscheiden.

## **D6.2 Ortsunabhängige Information**

### **Printmedien**

Für den Bereich des Großraums Braunschweig muss ein einheitliches Fahrplanlayout und -format aufgebaut werden. Die Veröffentlichung der Fahrpläne soll über ein Gesamtmedium (Verbundfahrplan) erfolgen. Hierbei ist eine Zusammenfassung von Verkehrsteilräumen denkbar. Alle Verkehrsteilräume könnten in einem Schubert zusammengefasst werden. Linienbezogene Veröffentlichungen sind parallel anzubieten. Der Fahrplanwechsel muss zu einem Stichtag stattfinden. Interessant sind Informationsmaterialien die Ausflugsziele mit dem ÖPNV verknüpft darstellen und dem Umgang mit Bus und Bahn erklären.

### **Elektronische Informationen**

Ein besonders wichtiger Bereich ist das Internet. Um aktuelle Informationen für den Kunden bequem bereits zu Hause zur Verfügung zu stellen, müssen aktuelle Fahrpläne im Netz für den Kunden zugänglich sein. Einerseits ist hier die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) für den Bereich des Großraums Braunschweig zu pflegen und auszubauen. Eine Verbindungsauskunft von Haustür zu Haustür mit einer geschlossenen Wegekette inkl. Fußwegverbindungen ist funktionsfähig einzurichten. Auch haltestellenbezogene Fahrpläne sind erforderlich. Des Weiteren ist es sinnvoll, die aktuellen Fahrpläne als linienbezogene Aushangfahrpläne über elektronische Medien bereit zustellen. Hierdurch könnten sich Kunden die Fahrpläne ihrer Linie direkt herunterladen.

Die Fahrtauskunft sollte auch mit Unterbrechungen angezeigt werden können (z. B. für Einkäufe). Zusatzinformationen sind für den Kunden eine Unterstützung der Verkehrsmittelwahl. Weiterhin sollte die Preisauskunft für die gewählte Fahrt auch über mehrere Verkehrsmittel möglich sein.

## **D6.3 Fahrgastinformation an Zugangsstellen**

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. Hierbei ist besonders ein eindeutiges Wegeleitsystem und ein örtlicher Übersichtsplan wichtig. Auch die Ausstattung der Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen ist anzustreben. Echtzeitinformationen über Verkehrsbehinderungen und die aktualisierte Abfahrtsanzeige sind über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) sicherzustellen.

Hierbei ist es besonders wichtig, dass vorhandene Anzeigen z. B. an den Bahnhöfen Braunschweig und Wolfsburg auch die nächste Fahrtmöglichkeiten mit Bus- bzw. Stadtbahnlinien zeigen. Die dynamischen Informationstafeln im Braunschweiger Stadtverkehr sollten um die Information über Buslinien anderer Unternehmen ergänzt werden.

#### **D6.4 Fahrgastinformation an/in Fahrzeugen**

Bei Bussen und Stadtbahnfahrzeugen sollte die Zielangabe und die Liniennummer von den an der Haltestelle wartenden Fahrgästen problemlos zu lesen sein. Auch an den Zügen ist eine Zielangabe vorzusehen. An allen Fahrzeugen sind die jeweiligen Liniennummern und die Zielschilder so darzustellen, dass diese auf allen vier Fahrzeugseiten lesbar sind.

Als Standardinformationseinrichtungen in den Fahrzeugen sind optische Anzeigen und akustische Ansagen vorzusehen. Wünschenswert sind hier Geräte, die nicht nur die nächste Haltestelle, sondern auch die nächsten zwei/drei folgenden anzeigen. Innerhalb von Schienenfahrzeugen sollten auch Verspätungen und sonstige Abweichungen angezeigt werden.

#### **D6.5 Verbundkommunikation**

Für die Kommunikation gegenüber den Kunden ist die Stärkung eines eigenen Profils der Verbundgesellschaft dringend erforderlich. Dem Kunden ist es egal, welche internen Organisationsstrukturen oder Zuständigkeiten sich hinter einer Gesellschaft verbergen. Er erwartet kompetente und verbindliche Aussagen zu seinen Problemen in Verbundangelegenheiten. Diese Aufgabe kann auch nicht von den künftig einzurichtenden Mobilitätszentralen wahrgenommen werden.

Hinzu kommt, dass durch die in der Öffentlichkeit intransparente Aufgabenverteilung zwischen Verbundgesellschaft und Zweckverband der Zweckverband häufig mit dem Verbund gleichgesetzt wird. Dies führt dazu, dass unpopuläre Maßnahmen des Verbundes (z. B. Preiserhöhungen, Probleme im Fahrscheinvertrieb etc.) häufig dem Zweckverband angelastet werden und dadurch ein negatives Bild entsteht. Es muss daher auch im Interesse des Zweckverbandes liegen, auf eine deutlichere Abgrenzung zwischen dem Verbund einerseits und dem Zweckverband andererseits hinzuwirken.

Es wird daher als notwendig angesehen, dass die Verbundgesellschaft Region Braunschweig eine eigene Anlaufstelle für Kunden einrichtet, in der Kunden kompetente und verbindliche Auskünfte zu allen Themen und Problemen des Verbundtarifs erhalten. Diese Stelle sollte bezüglich der einheitlichen Auslegung und Anwendung von Tarifbestimmungen ggf. auch weisungsbefugt gegenüber allen Verbundpartnern sein. Ob einer solchen Stelle zusätzlich auch noch administrative Aufgaben des Verbundes (Verbundgeschäftsstelle) übertragen werden können, sollte intern in den Gremien des Verbundes behandelt werden und unterliegt nicht der Beschlussfassung zu diesem Nahverkehrsplan.

#### **D7 Vorstellungen für Verkehrsteilräume**

Die Verkehrsteilräume - Kapitel D7.1- D7.9 sind untergliedert in

- Regionales Netz (D7.1.1 – D7.9.1)
- Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen (D7.1.2 – D7.9.2)

Die Deutsche Bahn AG wird zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 die Nummerierung der Kursbuchstrecken unter anderem auch im Großraum Braunschweig ändern. Dabei soll insbesondere durch die Trennung der Kursbuchstrecke 353 in zwei verschiedene Kursbuchstrecken die Transparenz deutlich erhöht werden. Ein Gesamtüberblick zu den Änderungen wird in der folgenden Tabelle D7 dargestellt. Im folgenden Nahverkehrsplan wurden aber zur besseren Verständlichkeit die Bezeichnungen der Kursbuchstrecken des Fahrplans 2001/2002 verwendet.

**Tabelle D7 Nummerierung der Kursbuchstrecken ab 15.12.2002**

Kursbuchstrecken		Streckenverlauf
bis 14.12.2002	ab 15.12.2002	
115	115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig
300 I	300 I	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg
300 II	300 II	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)
310	310	(Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)
312	312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt
313	313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig
320	320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg
330	330	Goslar / Bad Harzburg - Vienenburg - (Halberstadt)
352	355	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Kreiensen)
353	353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg / Goslar
353	354	Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)
354	352	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig
358	-	Seesen - (Herzberg)
-	358	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Herzberg)

Allgemein gilt, dass die eingesetzten Fahrzeuge aus der Sicht der Fahrgäste eindeutig gekennzeichnet werden müssen. Das gilt insbesondere, wenn Kleinbusse, PKW etc. eingesetzt werden. Bei Bussen muss die Zielbeschilderung eindeutig sein, beim Einsatz von Kleinbussen und PKW muss durch Zusatzschilder (bei AST und ALT z. B. auf dem Dach) für den Fahrgast deutlich sichtbar sein, dass „sein“ Bus kommt. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass gerade beim Einsatz von Fahrzeugen, die nicht sofort als „Bus“ zu erkennen sind, neben der Kennzeichnung vor allem auf eine absolut pünktliche und zuverlässige Bedienung geachtet wird.

## **D7.1 Verkehrsteilraum Landkreis Gifhorn/Stadt Wolfsburg**

### **D7.1.1 Regionales Netz**

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

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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



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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

### **KBS 300 II Braunschweig - Wolfsburg (- Stendal)**

Das SPNV-Angebot zwischen Wolfsburg und Braunschweig ist auf ein stündliches Angebot auszuweiten. Eine Durchbindung nach Stendal und Goslar bzw. Bad Harzburg ist anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

### **RegioBus Wolfsburg – Rühren und Rühren – Brome**

Der RegioBus 160 Wolfsburg – Rühren – Brome wird von den Fahrgästen insbesondere auf dem Abschnitt Rühren – Wolfsburg gut angenommen. Der Schülerverkehr aus dem Landkreis Gifhorn zu Schulen in Wolfsburg wird über diese Linie abgewickelt.

Die RegioBus- Verbindung Wolfsburg – Rühren – Brome überlagert sich auf dem Abschnitt Wendschott – Vorsfelde – Wolfsburg, ZOB mit den Linien 202 und 205 der Wolfsburger Verkehrs-GmbH. Durch eine betriebliche Zusammenarbeit zwischen VLG und WVG kann auf dem Abschnitt Wolfsburg – Rühren eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt mit Vorteilen für beide Unternehmen erreicht werden.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen.

### **RegioBus Wolfsburg – Weyhausen – Osloß (- Gifhorn)**

Der RegioBus 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß (- Gifhorn) wird von den Fahrgästen gut angenommen. Der Schülerverkehr aus dem Landkreis Gifhorn zu Schulen in Wolfsburg wird über diese Linie abgewickelt.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen

### **RegioBus Gifhorn – Calberlah – Süfeld - Wolfsburg**

Der RegioBus Gifhorn – Calberlah – Süfeld – Wolfsburg wurde noch nicht eingeführt.

Die VLG betreibt die Linie 181 von Gifhorn über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Edesbüttel, Allenbüttel, Jelpke und Wettmershagen nach Süfeld. Dort besteht eine gut abgestimmte Umsteigemöglichkeit zur Linie 203 der WVG, die von Süfeld über Fallersleben und die Haltestelle ZOB zum Bahnhof Wolfsburg fährt. Erster Schritt zur Umsetzung des RegioBus Gifhorn – Calberlah – Wolfsburg ist die Herstellung einer umsteigefreien Verbindung durch eine betriebliche Verknüpfung der Linien VLG 181 und WVG 203. In diesem Zusammenhang ist die Linienführung des Linienteils Süfeld – Gifhorn zu überprüfen. Außerdem ist zur Vermeidung paralleler Verkehre eine Verknüpfung mit der KBS 300 I zu untersuchen.

Als zweiter Schritt ist der Angebotsumfang bzw. eine Angebotserweiterung zu untersuchen. Grund ist die bestehende RegioBus-Verbindung 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Gifhorn. Über diesen RegioBus und über die KBS 300 I wird ein großer Teil des öffentlichen Nahverkehrs zwischen Gifhorn und Wolfsburg abgewickelt. Die RegioBus-Linie 170 benötigt für die Gesamtstrecke nur 46 Minuten, während die Fahrt über Calberlah – Süfeld ca. 80 Minuten dauert. Grund für die lange Fahrzeit ist der oben dargestellte Linienverlauf. Die VLG-Linie 181 übernimmt in der Samtgemeinde Isenbüttel auch lokale Bedienungsfunktionen, die von einer anderen Linie übernommen werden müssten, wenn die Verbindung Gifhorn – Calberlah – Süfeld – Wolfsburg direkt geführt wird.

### **RegioBus Wesendorf – Gifhorn**

Die Relation Gifhorn – Wesendorf wird durch die RegioBus-Linie 100 der VLG bedient. Zum Ende des Jahres 2001 wurde eine direkte Linienführung ohne den Weg durch die Kaserne bei Wesendorf gewählt. Dadurch wurde die ohnehin attraktive und stark nachgefragte Linie für die Fahrgäste nach Gifhorn noch interessanter. Ein Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit kann für eine bessere Fahrgastverteilung sorgen und durch die flexibleren Fahrtmöglichkeiten die Nachfrage weiter erhöhen.

### **RegioBus Wittingen - Hankensbüttel**

In dieser Relation wurde im Mai 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag mit 12 zusätzlichen Fahrten eingeführt.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste nicht wie gewünscht zugenommen. Nur am Morgen in Richtung Wittingen und am Nachmittag in Richtung Hankensbüttel sind die Fahrten gut ausgelastet. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot über den Tag zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob eine geänderte Linienführung in Hankensbüttel zu einer besseren Binnenerschließung und damit zu einer höheren Nachfrage führen kann.

### **RegioBus Meinersen - Gifhorn**

In der Relation Meinersen - Gifhorn wurde im August 2001 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Teil der Linie 140 eingeführt. Das Fahrtenangebot wurde durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an Schultagen um 9 und an Ferientagen um 16 Fahrten erweitert.

Die Bedienung an Wochenenden erfüllt noch nicht in vollem Umfang die Anforderungen und ist in Richtung auf das angestrebte Bedienungsgrundangebot des NVP zu entwickeln.

### **RegioBus Groß Schwülper - Braunschweig**

In dieser Relation wurde im Oktober 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Linie 480 der Braunschweiger Verkehrs-AG eingeführt. Die Linie 480 führt von Groß Schwülper, Schule über Klein Schwülper, Rothemühle und BS-Watenbüttel nach Braunschweig, bedient dort die u. a. Haltestellen Klinikum Celler Straße, Amalienplatz sowie Radeklint und endet am Europaplatz. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Radeklint mit den Stadtbahnlinien 1 und 9 sowie am Europaplatz mit den Stadtbahnlinien 3, 5, 6 und 7.

In Groß Schwülper ist die Linie 480 von Montag bis Freitag verknüpft mit der VLG-Linie 111, die von Braunschweig-Wenden nach Gifhorn führt und Anschlüsse bietet u. a. nach Diddlese, Hillerse, Leiferde und Gifhorn. Da der Hauptast der Fahrgastnachfrage in der Relation Gifhorn – Groß Schwülper Braunschweig, Zentrum liegt, sind die Linien 111 und 480 durchzubinden, so dass eine Linie Gifhorn – Leiferde, Hillerse, Leiferde, Diddlese, Groß Schwülper – Braunschweig, Europaplatz entsteht. Der Ast von Groß Schwülper nach Braunschweig, Wenden ist in Groß Schwülper mit der neuen durchgehenden Linie zu verknüpfen, so dass sich Umsteigebeziehungen auch zwischen Wenden und den von der neuen Linie bedienten Orten im Landkreis Gifhorn ergeben.

Die Bedienung an Wochenenden erfüllt noch nicht in vollem Umfang die Anforderungen und ist in Richtung auf das angestrebte Bedienungsgrundangebot des NVP zu entwickeln.

### **RegioBus Braunschweig - Wolfsburg**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Verbindung 230 Braunschweig – Wolfsburg wurde im Jahr 1999 an den Tagen von Montag bis Freitag durch Auferlegung von 15 gemeinwirtschaftlichen Fahrten erweitert.

Das Angebot ist noch nicht voll vertaktet, weil in erheblichem Umfang Schülerverkehre mit der Linie 230 abgewickelt werden und eine Verschiebung aller Fahrten in die Taktlagen bisher nicht möglich war. Es konnte noch nicht erreicht werden, stündliche Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig auf direktem Linienweg ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf zu führen, weil die Bedienung dieser Orte sowohl im Schülerverkehr als auch für die übrigen Fahrgäste erforderlich ist.

Die Wochenendbedienung entspricht in der Struktur des Angebotes noch nicht voll dem Nahverkehrsplan 1998, weil nur wenige Fahrten direkt geführt werden.

Ziel bleibt, den RegioBus von Braunschweig auf direktem Weg über die B248 und A39 nach Wolfsburg zu führen. Der Anschluss für die Orte Flechtorf-Kälberkamp, Beienrode und Hattorf an den RegioBus muss dann über eine lokale Linie erfolgen, es bietet sich dazu z. B. die Linie 218 der WVG an.

Die direkten Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig sparen fast 10 Minuten Fahrzeit auf dem Gesamtweg. Da die Fahrzeit zwischen den Zentren Wolfsburgs und Braunschweigs auf direktem Weg aber immer noch mehr als 50 Minuten beträgt und in der Hauptverkehrszeit durch starkes Verkehrsaufkommen auf der Straße und durch Zeitverluste beim Fahrscheinverkauf im Bus erhebliche Verspätungsgefahr besteht, ist für die durchgehenden Fahrgäste die Zugverbindung attraktiver. Auch wenn noch die Wege zum bzw. vom Bahnhof zurückgelegt werden müssen, bleibt der Attraktivitätsvorteil in den meisten Fällen erhalten. Der Fahrgast kann abhängig vom Ziel seines Weges entscheiden, welches Verkehrsmittel für seinen Zweck das bessere ist. Da auf der Kursbuchstrecke 300 II Braunschweig – Wolfsburg über den Tag ein Zweistundentakt und nur morgens in der Hauptverkehrszeit eine Verdichtung auf einen Stundentakt angeboten wird, ist die Ausweitung des Schienenverkehrs erforderlich und verkehrlich attraktiver als die Ausweitung des Busverkehrs, um ein der hohen Mobilität entsprechendes ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Die Bedienung der Aufkommensschwerpunkte Flechtorf, Lehre, Wendhausen und Dibbesdorf ist durch die Linie 230 gesichert.

## **D7.1.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

### **Landkreis Hannover**

Die Verkehrsbeziehung zwischen Stadt und Landkreis Hannover sowie der Stadt Gifhorn ist mit 700 Pers.F./Werktag sehr schwach, zwischen Stadt und Landkreis Hannover sowie der Samtgemeinde Meinersen mit 2100 Pers.F./Werktag schwach ausgeprägt. Die Schienenverbindung Hannover - Lehrte - Gifhorn - Wolfsburg bietet hier ein ausreichendes Angebot auch für Reisende von und nach Wolfsburg.

### **Landkreise Celle/Uelzen**

Sehr schwache Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Stadt Gifhorn (200 Pers.F./Werktag) sowie zur Samtgemeinde Meinersen mit Schwerpunkt Müden/Aller (400 Pers.F./Werktag). Einzelne Fahrtenangebote im Landkreis Celle entlang einer Achse Celle, Wienhausen, Langlingen sollten bis Müden weitergeführt werden. Dort ist eine Verknüpfung mit den lokalen Verkehrsangeboten denkbar. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre sollte eine Weiterführung nach Meinersen mit Verknüpfung zum regionalen ÖPNV-Netz oder eine direkte Führung nach Gifhorn geprüft werden.

Sehr schwache Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Samtgemeinde Wesendorf (200 Pers.F./Werktag), so dass höchstens einzelne Fahrtenangebote entlang einer Achse Celle, Lachendorf, Ahnsbeck, Hohne, Ummern, Wesendorf, Wahrenholz denkbar sind.

Sehr schwache Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Samtgemeinde Hankensbüttel (200 Pers.F./Werktag) sowie der Stadt Wittingen (300 Pers.F./Werktag). Einzelne Fahrtenangebote im Landkreis Celle entlang einer Achse Celle, Lachendorf, Beedenbostel, Eldingen sollten über Steinhorst und Hankensbüttel bis Wittingen weitergeführt werden. Denkbar ist auch eine Verknüpfung der Angebote aus dem Landkreis Celle in Steinhorst mit dem lokalen Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig. Detailliertere Überlegungen sollten im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre geprüft werden. Richtung Uelzen stellt das ÖPNV-Angebot auf der Schienenverbindung von Wittingen über das Grundzentrum Bad Bodenteich zum Mittelzentrum Uelzen ein ausreichendes Fahrtenangebot dar.

### **Altmarkkreis Salzwedel**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und den Gemeinden im Verbandsgebiet sind sehr schwach. Die Verkehrsbeziehungen konzentrieren sich auf die Samtgemeinde Brome (600 Pers.F./Werktag) und die Stadt Wolfsburg (1200 Pers.F./Werktag). Daher sollten einzelne Fahrtenangebote von Salzwedel über Brome nach Wolfsburg entlang der geplanten RegioBus-Verbindung eingeplant werden.

Für die sehr schwachen Verkehrsbeziehungen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und der Stadt Gifhorn erscheinen einzelne Fahrtenangebote entlang einer Achse Brome, Ehra-Lessien, Westerbeck, Gifhorn ausreichend. Die Personenverkehrsgesellschaft Salzwedel (PVGS) bietet zwei Fahrtenpaare in der Relation Brome – Salzwedel werktäglich an, wobei diese Fahrten mit der VLG-Linie 160 verknüpft werden.

## **D7.2 Verkehrsteilraum Landkreis Helmstedt/Stadt Wolfsburg**

### **D7.2.1 Regionales Netz**

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

- Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:
- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg (36 Fahrten)
- Züge in Tagesrandlage (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg (2 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg (4 Fahrten)

### **KBS 300 II Braunschweig - Wolfsburg (- Stendal)**

Das SPNV-Angebot zwischen Wolfsburg und Braunschweig ist auf ein stündliches Angebot auszuweiten. Eine Durchbindung nach Stendal und Goslar bzw. Bad Harzburg ist anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

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

Eine Weiterführung der Nahverkehrszüge über Hannover hinaus ist in Richtung Minden, Osnabrück und Rheine anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

### **KBS 312 Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt**

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (36 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Schöppenstedt und Helmstedt (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Helmstedt (4 Fahrten)

### **RegioBus Wolfsburg - Helmstedt**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Linie 380 von Montag bis Freitag und im Jahr 2001 an den Wochenenden eingeführt. Dieses Angebot bietet Berufstätigen, Schülern, Einkäufern und anderen Personenkreisen von Montag bis Freitag bis fast 24:00 Uhr und am Sonnabend bis 22:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen.

### **RegioBus Helmstedt - Süplingen**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten, im Jahr 2002 an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen um jeweils 9 Fahrten erweitert.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste an den Tagen von Montag bis Freitag nicht wie gewünscht zugenommen. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot zu prüfen und ggf. zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen wie z. B. eine geänderte Linienführung in Süplingen zu einer besseren Binnenerschließung und damit zu einer höheren Nachfrage führen können.

### **RegioBus Wolfsburg – Rühren und Rühren – Brome:**

Der RegioBus 160 Wolfsburg – Rühren – Brome wird von den Fahrgästen insbesondere auf dem Abschnitt Rühren – Wolfsburg gut angenommen. Der Schülerverkehr aus dem Landkreis Gifhorn zu Schulen in Wolfsburg wird über diese Linie abgewickelt.

Die RegioBus- Verbindung Wolfsburg – Rühren – Brome überlagert sich auf dem Abschnitt Wendeschott – Vorsfelde – Wolfsburg, ZOB mit den Linien 202 und 205 der Wolfsburger Verkehrs-GmbH. Durch eine betriebliche Zusammenarbeit zwischen VLG und WVG kann auf dem Abschnitt Wolfsburg Rühren eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt mit Vorteilen für beide Unternehmen erreicht werden.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen.

### **RegioBus Wolfsburg – Weyhausen – Osloß (- Gifhorn)**

Der RegioBus 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß (- Gifhorn) wird von den Fahrgästen gut angenommen. Der Schülerverkehr aus dem Landkreis Gifhorn zu Schulen in Wolfsburg wird über diese Linie abgewickelt.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen

### **RegioBus Gifhorn – Calberlah – Süfeld - Wolfsburg**

Der RegioBus Gifhorn – Calberlah – Süfeld – Wolfsburg wurde noch nicht eingeführt.

Die VLG betreibt die Linie 181 von Gifhorn über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Edesbüttel, Allenbüttel, Jelpke und Wettmershagen nach Süfeld. Dort besteht eine gut abgestimmte Umsteigemöglichkeit zur Linie 203 der WVG, die von Süfeld über Fallersleben über die Haltestelle ZOB zum Bahnhof Wolfsburg fährt. Erster Schritt zur Umsetzung des RegioBus Gifhorn – Calberlah – Wolfsburg ist die Herstellung einer umsteigefreien Verbindung durch eine betriebliche Verknüpfung der Linien VLG 181 und WVG 203. In diesem Zusammenhang ist die Linienführung des Linienteils Süfeld – Gifhorn zu überprüfen. Außerdem ist zur Vermeidung paralleler Verkehre eine Verknüpfung mit der KBS 300 I zu untersuchen.

Als zweiter Schritt ist der Angebotsumfang bzw. eine Angebotserweiterung zu untersuchen. Grund ist die bestehende RegioBus-Verbindung 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Gifhorn. Über diesen RegioBus und über die KBS 300 I wird ein großer Teil des öffentlichen Nahverkehrs zwischen Gifhorn und Wolfsburg abgewickelt. Die RegioBus-Linie 170 benötigt für die Gesamtstrecke nur 46 Minuten, während die Fahrt über Calberlah – Sülfeld ca. 80 Minuten dauert. Grund für die lange Fahrzeit ist der oben dargestellte Linienvverlauf. Die VLG-Linie 181 übernimmt in der Samtgemeinde Isenbüttel auch lokale Bedienungsfunktionen, die von einer anderen Linie übernommen werden müssten, wenn die Verbindung Gifhorn – Calberlah – Sülfeld – Wolfsburg direkt geführt wird.

#### **RegioBus Wolfsburg - Helmstedt**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Linie 380 von Montag bis Freitag und im Jahr 2001 an den Wochenenden eingeführt. Dieses Angebot bietet Berufstätigen, Schülern, Einkäufern und anderen Personenkreisen von Montag bis Freitag bis fast 24:00 Uhr und am Sonnabend bis 22:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen.

#### **RegioBus Braunschweig - Wolfsburg**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Verbindung 230 Braunschweig – Wolfsburg wurde im Jahr 1999 an den Tagen von Montag bis Freitag durch Auferlegung von 15 gemeinwirtschaftlichen Fahrten erweitert.

Das Angebot ist noch nicht voll vertaktet, weil in erheblichem Umfang Schülerverkehre mit der Linie 230 abgewickelt werden und eine Verschiebung aller Fahrten in die Taktlagen bisher nicht möglich war. Es konnte noch nicht erreicht werden, stündliche Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig auf direktem Linienweg ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf zu führen, weil die Bedienung dieser Orte sowohl im Schülerverkehr als auch für die übrigen Fahrgäste erforderlich ist.

Die Wochenendbedienung entspricht in der Struktur des Angebotes noch nicht voll dem Nahverkehrsplan 1998, weil nur wenige Fahrten direkt geführt werden.

Ziel bleibt, den RegioBus von Braunschweig auf direktem Weg über die B248 und A39 nach Wolfsburg zu führen. Der Anschluss für die Orte Flechtorf-Kälberkamp, Beienrode und Hattorf an den RegioBus muss dann über eine lokale Linie erfolgen, es bietet sich dazu z. B. die Linie 218 der WVG an.

Die direkten Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig sparen fast 10 Minuten Fahrzeit auf dem Gesamtweg. Da die Fahrzeit zwischen den Zentren Wolfsburgs und Braunschweigs auf direktem Weg aber immer noch mehr als 50 Minuten beträgt und in der Hauptverkehrszeit durch starkes Verkehrsaufkommen auf der Straße und durch Zeitverluste beim Fahrscheinverkauf im Bus erhebliche Verspätungsgefahr besteht, ist für die durchgehenden Fahrgäste die Zugverbindung attraktiver. Auch wenn noch die Wege zum bzw. vom Bahnhof zurückgelegt werden müssen, bleibt der Attraktivitätsvorteil in den meisten Fällen erhalten. Der Fahrgast kann abhängig vom Ziel seines Weges entscheiden, welches Verkehrsmittel für seinen Zweck das bessere ist. Da auf der Kursbuchstrecke 300 II Braunschweig – Wolfsburg über den Tag ein Zweistundentakt und nur morgens in der Hauptverkehrszeit eine Verdichtung auf einen Stundentakt angeboten wird, ist die Ausweitung des Schienenverkehrs erforderlich und verkehrlich attraktiver als die Ausweitung des Busverkehrs, um ein der hohen Mobilität entsprechendes ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Die Bedienung der Aufkommensschwerpunkte Flechtorf, Lehre, Wendhausen und Dibbesdorf ist durch die Linie 230 gesichert.

## **D7.2.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

### **Ohrekreis**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet sind sehr schwach bis schwach. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg (1.200 Pers.F./Werktag zwischen Wolfsburg und Sachsen-Anhalt) wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten. Die Wiederherstellung einer stündlichen Schienenverbindung in Richtung Oebisfelde und Stendal ist anzustreben.

Für die Verkehrsbeziehung in die Samtgemeinde Velpke (800 Pers.F./Werktag zwischen Velpke und Sachsen-Anhalt) sind einzelne Fahrtenangebote wünschenswert, die entsprechend der Ausgestaltung bis Wolfsburg geführt oder in Velpke mit dem regionalen ÖPNV-Netz verknüpft werden könnten.

Verkehrsbeziehungen zwischen der Samtgemeinde Grasleben und Weferlingen sollten über einzelne lokale Fahrtenangebote abgewickelt werden, die in Grasleben an die RegioBus-Linie 380 Richtung Wolfsburg bzw. Helmstedt anknüpfen. Die Verkehrsbeziehung ist allerdings sehr schwach (unter 200 Pers.F./Werktag).

### **Bördekreis**

Die Verkehrsbeziehungen in die Stadt Helmstedt sind deutlicher ausgeprägt als in den vorher genannten Relationen (2400 Pers.F./Werktag). Verkehrsbedürfnisse aus Richtung Marienborn bzw. Eilsleben werden über die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig - Magdeburg abgedeckt, ebenso die sehr schwach ausgeprägten Beziehungen nach Königslutter (100 Pers.F./Werktag).

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Bördekreis und den Städten Helmstedt und Schöningen (800 Pers.F./Werktag zwischen Schöningen und Sachsen-Anhalt) sollten in den Relationen Helmstedt - Harbke und Schöningen - Hötensleben über lokale Fahrtenangebote abgedeckt werden. Einzelne Kurse könnten bis Oschersleben entsprechend der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre durchgebunden werden.

## **D7.3 Landkreis Wolfenbüttel/Landkreis Helmstedt**

### **D7.3.1 Regionales Netz**

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

Eine Weiterführung der Nahverkehrszüge über Hannover hinaus ist in Richtung Minden, Osnabrück und Rheine anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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



**KBS 312 Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt**

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (36 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Schöppenstedt und Helmstedt (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Helmstedt (4 Fahrten)

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

Eine stündliche und direkte Nahverkehrsverbindung zwischen Bad Harzburg und Hannover ist sicherzustellen. Dies kann ab Dezember 2004 (Fahrplan 2005) über ein Flügelungskonzept bei den Neigetechnikzügen in Goslar geschehen. Alternativ kann die gegenwärtig nur zweistündlich verkehrende Regionalbahn auf ein stündliches Angebot ausgeweitet werden. Der Neigetechnikzug braucht in diesem Fall Goslar nicht mehr geflügelt werden und böte eine schnelle Verbindung insbesondere zwischen Goslar, Hildesheim und Hannover.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**KBS 353 Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen (- Kreiensen)**

**ab 15.12.2002: KBS 353 und 354**

Die KBS 353 ist im nördlichen Teil Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge im südlichen Bereich der KBS 353 stündlich zwischen Bad Harzburg und Kreiensen verkehren, welche alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollten. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 352 zwischen Braunschweig und Herzberg.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (4 Fahrten)
- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Kreiensen (36 Fahrten)  
davon: 120 Minutentakt zwischen Bad Harzburg und Göttingen Hbf (18 Fahrten)

### **RegioBus      Salzgitter-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 15 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste nicht wie gewünscht zugenommen. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot zu prüfen und ggf. zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen wie z. B. eine geänderte Linienführung in Salzgitter-Thiede/Steterburg zu einer kürzeren Fahrzeit und damit zu einer höheren Nachfrage führen können. Außerdem soll der Bahnhof Wolfenbüttel in die Linie eingebunden werden und eine Verknüpfung mit den Zügen der Kursbuchstrecken 353 und 312 erfolgen.

### **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 17 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 10 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

Das bestehende Bedienungskonzept mit einigen direkten Fahrten montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit soll beibehalten werden. Die übrigen Fahrten werden wie bisher von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt und -Immendorf und weiter über Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim nach Wolfenbüttel zum Kornmarkt geführt.

Die Einbeziehung des Bahnhofs Wolfenbüttel in den Linienweg und eine Anpassung an die Fahrzeiten der DB AG ist geeignet, den Verkehrswert und die Nachfrage zu erhöhen. Zurzeit wird die Haltestelle Schulwall bedient, die etwa 200 m vom Bahnhof entfernt ist.

### **RegioBus      Braunschweig – Wolfenbüttel**

In der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel betreibt die Braunschweiger Verkehrs-AG eigenwirtschaftlich die Linie 421 und den RegioBus der Linie 420. Die Linie führt vom Rathaus in Braunschweig über den Hauptbahnhof und die A395 nach Wolfenbüttel und endet dort am Bahnhof. Der RegioBus 420 wird von Montag bis Freitag zwischen ca. 6:00 und 20:20 Uhr betrieben und am Sonnabend zwischen ca. 9:10 und 17:20 Uhr, jeweils im 20-Minutentakt. Sonntags verkehrt die Linie 420 nicht.

Die Linie 420 bietet damit in der Hauptverkehrszeit schnelle Verbindungen auf direktem Weg zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig und überlagert sich mit dem Angebot der Linie 421 zu einem 10-Minutentakt. Wenn die Linie 420 nicht fährt, ist durch die Linie 421 die Busverbindung Wolfenbüttel - Braunschweig gesichert.

Durch die Überlagerung der Linien 420 und 421 zu einem 10-Minutentakt werden die Züge am Bahnhof Wolfenbüttel in alle Richtungen angeschlossen. Der Stadtverkehr Wolfenbüttel bietet nur wenige Zuganschlüsse am Bahnhof Wolfenbüttel, so dass die regionalen Linien 420 und 421 eine wichtige innerstädtische Verknüpfungsfunktion übernehmen.

Bis zur Inbetriebnahme der RegioStadtBahn soll die Busbedienung durch die RegioBus-Linie 420 in der heutigen Form beibehalten werden. Im Zusammenhang mit der Einführung der RegioStadtBahn zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig sind andere Führungen der RegioBus-Linie innerhalb Wolfenbüttels zu prüfen. Da die großen Siedlungsgebiete im Süden und im Osten Wolfenbüttels keine direkten ÖPNV-Verbindungen nach Braunschweig haben, könnten von dort direkte Fahrten nach Braunschweig geführt werden. Dadurch kann die Zahl der direkt nach Braunschweig fahrenden Fahrgäste erhöht werden. Für das westliche Stadtgebiet ist eine verbesserte Anbindung an die Bahnverbindungen bzw. an die RegioStadtBahn sinnvoll.

Die Braunschweiger Verkehrs-AG plant, die Stadtbahn bis nach Braunschweig-Stöckheim zu verlängern. Nach Aufnahme des erweiterten Stadtbahnbetriebs wird eine Überprüfung der Linie 421 von Wolfenbüttel über Braunschweig-Stöckheim nach Braunschweig erforderlich werden. Diese Buslinie wird in das Gesamtbedienungskonzept einzupassen sein und möglicherweise in Braunschweig-Stöckheim enden, so dass die Fahrgäste dort in die Stadtbahn umsteigen müssen.

### **RegioBus Braunschweig - Cremlingen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag im Zuge der Linie CE20 eingeführt. Es wurden gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Hauptverkehrszeit auferlegt. Im Rahmen des umfassenden Fahrplanwechsels zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) die Bedienung in der Relation Braunschweig – Cremlingen (und weiter bis Bornum bzw. Gardessen) geändert. Während vorher die Linie CE20 in der Hauptverkehrszeit direkt von Cremlingen über die B1 nach Braunschweig zum Rathaus fuhr, hat die BSVAG die Bedienung grundlegend modifiziert und in die Linien 452 und 462 geteilt.

Die Linie 452 führt von Bornum über Abbenrode, Destedt, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig bis zur Haltestelle Krematorium. Die Linie 462 führt von Gardessen über Hemkenrode, Veltheim, Klein Veltheim, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig zur Haltestelle Krematorium.

Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Krematorium mit der Stadtbahnlinie 9 und der Buslinie 412. Die direkte Führung der Stadtbahnlinie 9 in die Innenstadt verkürzt die Fahrzeit vom Krematorium bis zur Haltestelle Rathaus gegenüber der früheren Linie 2 um 9 Minuten. Die Gesamtfahrzeit Cremlingen – Braunschweig ist damit trotz der gebrochenen Verbindung nur noch unwesentlich länger als bei einer direkten Verbindung von Cremlingen in die Innenstadt von Braunschweig, nämlich 24 gegenüber 21 Minuten. Angesichts dieses Zeitunterschiedes ist die Brechung der Bedienung vertretbar.

Das Angebot auf den Linien 452 und 462 wird von der BSVAG eigenwirtschaftlich erbracht. Der Vorteil der neuen Linien 452 und 462 ist die vertaktete Bedienung über den ganzen Tag. Durch die getrennten Fahrwege wird den Fahrgästen aus Bornum, Abbenrode und Destedt der zeitraubende Umweg über Hemkenrode, Veltheim und Klein Veltheim nach Braunschweig erspart.

Die Wochenendbedienung zwischen Braunschweig und Cremlingen bleibt nur in geringem Umfang hinter dem angestrebten Bedienungsangebot des Nahverkehrsplans 1998 zurück.

Zumindest in der Hauptverkehrszeit sollten direkte Fahrten zwischen Cremlingen und der Braunschweiger Innenstadt durchgeführt werden. Dadurch kann den Fahrgästen die Unsicherheit genommen werden, wegen der häufigen Stauungen auf der B1 den passenden Anschluss an die Stadtbahnlinie 9 zu verpassen und auf die Buslinie 412 oder die nächste Tram warten zu müssen. Aus dem neuen Bedienungskonzept der BSVAG hat sich ein wechselnder 20- und 40-Minutentakt der Linien 452 und 462 ergeben, weil sonst die Anschlüsse an den 20-Minutentakt der Stadtbahn nicht möglich wären. Hier sollte versucht werden, zu einem klaren Halbstundentakt zu kommen und ggf an den Bus der Linie 412 anzuschließen bzw. direkt in die Innenstadt zu fahren.

Es ist außerdem zu prüfen, ob eine Anbindung von Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen an die Züge der KBS 310 in Schandelah und Weddel möglich sind. Dadurch könnte nicht nur für einige Orte die regionale Verbindung nach Braunschweig verbessert werden, sondern auch die Verbindung von Ortsteilen zum Grundzentrum.

### **RegioBus Braunschweig - Sickte**

In dieser Relation wurde das Fahrtenangebot durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 7 Fahrten und an Schultagen und an Ferientagen zusätzlich um jeweils eine Fahrt erweitert. Sonnabends kamen 10 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten hinzu.

Eine Führung der Linie 730 durch die Münzstraße über die Haltestelle Rathaus/Steinweg (Fahrtrichtung Braunschweig) und über die Haltestelle Rathaus/Langer Hof (Fahrtrichtung Sickinge) ist sinnvoll und würde die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt nochmals verbessern. Denkbar ist auch, dass die Linie in Richtung Braunschweig im Bereich der Verkehrsinsel Bohlweg neben dem Blumenladen hält oder dort endet. In der Gegenrichtung könnte die Haltestelle Rathaus an der Einmündung Langer Hof/Bohlweg vor der Gaststätte Lindi zusätzlich zur Haltestelle Waisenhausdamm genutzt werden. Zu prüfen ist auch eine Führung der bisher in Sickinge endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 730 bis zur Haltestelle Neuerkerode.

#### **RegioBus      Wolfenbüttel - Remlingen - Winnigstedt**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 11 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 16 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

Das bestehende Bedienungskonzept mit Anschlüssen am Bahnhof Wolfenbüttel um am Kornmarkt wird beibehalten.

#### **RegioBus      Wolfsburg - Helmstedt**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Linie 380 von Montag bis Freitag und im Jahr 2001 an den Wochenenden eingeführt. Dieses Angebot bietet Berufstätigen, Schülern, Einkäufern und anderen Personenkreisen von Montag bis Freitag bis fast 24:00 Uhr und am Sonnabend bis 22:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen.

#### **RegioBus      Helmstedt - Süpplingen**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten, im Jahr 2002 an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen um jeweils 9 Fahrten erweitert.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste an den Tagen von Montag bis Freitag nicht wie gewünscht zugenommen. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot zu prüfen und ggf. zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen wie z. B. eine geänderte Linienführung in Süpplingen zu einer besseren Binnenerschließung und damit zu einer höheren Nachfrage führen können.

### **D7.3.2      Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

#### **Landkreis Halberstadt**

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

Zwischen den Städten Braunschweig und Halberstadt besteht ein Verkehrsbedürfnis (1000 Pers.F./Werktag) entlang der B 79 über u. a. Hessen und Dardesheim. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre könnten einzelne Fahrtenangebote der RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel - Winnigstedt durchgehende Fahrten nach Halberstadt und eine Erschließung der an der B 79 liegenden Orte ermöglichen. Alternativ kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Winnigstedt – Hessen oder Osterwieck – Hornburg in Betracht.

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

Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen, allerdings sehr schwachen Verkehrsnachfrage erscheint auch eine Verbindung zwischen Osterwieck und Hornburg (200 Pers.F./Werktag) bzw. Schladen sinnvoll. Daher sollten einzelne Fahrtenangebote eingeplant werden, die Fahrmöglichkeiten ggf. über Hornburg zum Verknüpfungspunkt Schladen ermöglichen.

Der geplante Lückenschluss Jerxheim - Dedeleben mit dem entsprechenden Bedienungsangebot auf der Schiene würde die direkte Verbindung Halberstadt – Braunschweig ermöglichen und u. a. Dedeleben und Badersleben mit dem Verbandsgebiet verbinden.

### **Ohrekreis**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet sind sehr schwach bis schwach. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg (1.200 Pers.F./Werktag zwischen Wolfsburg und Sachsen-Anhalt) wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten. Die Wiederherstellung einer stündlichen Schienenverbindung in Richtung Oebisfelde und Stendal ist anzustreben.

Für die Verkehrsbeziehung in die Samtgemeinde Velpke (800 Pers.F./Werktag zwischen Velpke und Sachsen-Anhalt) sind einzelne Fahrtenangebote wünschenswert, die entsprechend der Ausgestaltung bis Wolfsburg geführt oder in Velpke mit dem regionalen ÖPNV-Netz verknüpft werden könnten.

Verkehrsbeziehungen zwischen der Samtgemeinde Grasleben und Weferlingen sollten über einzelne lokale Fahrtenangebote abgewickelt werden, die in Grasleben an die RegioBus-Linie 380 Richtung Wolfsburg bzw. Helmstedt anknüpfen. Die Verkehrsbeziehung ist allerdings sehr schwach (unter 200 Pers.F./Werktag).

### **Bördekreis**

Die Verkehrsbeziehungen in die Stadt Helmstedt sind deutlicher ausgeprägt als in den vorher genannten Relationen (2400 Pers.F./Werktag), aber immer noch relativ schwach. Verkehrsbedürfnisse aus Richtung Marienborn bzw. Eilsleben werden über die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig - Magdeburg abgedeckt, ebenso die sehr schwach ausgeprägten Beziehungen nach Königslutter (100 Pers.F./Werktag).

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Bördekreis und den Städten Helmstedt und Schöningen (800 Pers.F./Werktag zwischen Schöningen und Sachsen-Anhalt) sollten in den Relationen Helmstedt - Harbke und Schöningen - Hötensleben über lokale Fahrtenangebote abgedeckt werden. Einzelne Kurse könnten bis Oschersleben entsprechend der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre durchgebunden werden.

## **D7.4 Stadt Salzgitter/Landkreis Wolfenbüttel**

### **D7.4.1 Regionales Netz**

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

Eine Weiterführung der Nahverkehrszüge über Hannover hinaus ist in Richtung Minden, Osnabrück und Rheine anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

#### **KBS 312 Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt**

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (36 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Schöppenstedt und Helmstedt (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Helmstedt (4 Fahrten)

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

Eine stündliche und direkte Nahverkehrsverbindung zwischen Bad Harzburg und Hannover ist sicherzustellen. Dies kann ab Dezember 2004 (Fahrplan 2005) über ein Flügelungskonzept bei den Neigetechnikzügen in Goslar geschehen. Alternativ kann die gegenwärtig nur zweistündlich verkehrende Regionalbahn auf ein stündliches Angebot ausgeweitet werden. Der Neigetechnikzug braucht in diesem Fall Goslar nicht mehr geflügelt werden und böte eine schnelle Verbindung insbesondere zwischen Goslar, Hildesheim und Hannover.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

#### **KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Herzberg)**

##### **ab 15.12.2002: KBS 355 und 358**

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge der KBS 352 stündlich zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg verkehren. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 353 zwischen Bad Harzburg und Kreiensen, welches alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollte.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**KBS 353 Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen (- Kreiensen)**

**ab 15.12.2002: KBS 353 und 354**

Die KBS 353 ist im nördlichen Teil Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge im südlichen Bereich der KBS 353 stündlich zwischen Bad Harzburg und Kreiensen verkehren, welche alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollten. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 352 zwischen Braunschweig und Herzberg.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (4 Fahrten)
- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Kreiensen (36 Fahrten)  
davon: 120 Minutentakt zwischen Bad Harzburg und Göttingen Hbf (18 Fahrten)

**KBS 354 Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig**

**ab 15.12.2002: KBS 352**

Die KBS 354 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**RegioBus Braunschweig - Salzgitter-Thiede/Steterburg**

Der RegioBus Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig wird als Teil der Linie 620/601 von Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig betrieben. Außerdem wird die Relation durch die Linie 603/631 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient.

Die Linien 620/601 und 603/631 werden eigenwirtschaftlich betrieben. Eine vollständige Vertaktung des Gesamtangebotes zwischen Salzgitter-Thiede bzw. Thiede/Steterburg und Braunschweig konnte noch nicht erreicht werden. Im Interesse der Fahrgäste wird das durch Neuordnung der Linien von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig angestrebt. Ein Halbstundentakt zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig könnte dadurch erreicht werden.

### **RegioBus      Salzgitter-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 15 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste nicht wie gewünscht zugenommen. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot zu prüfen und ggf. zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen wie z. B. eine geänderte Linienführung in Salzgitter-Thiede/Steterburg zu einer kürzeren Fahrzeit und damit zu einer höheren Nachfrage führen können. Außerdem soll der Bahnhof Wolfenbüttel in die Linie eingebunden werden und eine Verknüpfung mit den Zügen der Kursbuchstrecken 353 und 312 erfolgen.

### **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 17 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 10 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

Das bestehende Bedienungskonzept mit einigen direkten Fahrten montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit soll beibehalten werden. Die übrigen Fahrten werden wie bisher von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt und -Immendorf und weiter über Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim nach Wolfenbüttel zum Kornmarkt geführt.

Die Einbeziehung des Bahnhofs Wolfenbüttel in den Linienweg und eine Anpassung an die Fahrzeiten der DB AG ist geeignet, den Verkehrswert und die Nachfrage zu erhöhen. Zurzeit wird die Haltestelle Schulwall bedient, die etwa 200 m vom Bahnhof entfernt ist.

### **RegioBus      Wolfenbüttel - Remlingen - Winnigstedt**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 11 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 16 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

Das bestehende Bedienungskonzept wird beibehalten.

### **RegioBus      Braunschweig - Cremlingen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag im Zuge der Linie CE20 eingeführt. Es wurden gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Hauptverkehrszeit auferlegt. Im Rahmen des umfassenden Fahrplanwechsels zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) die Bedienung in der Relation Braunschweig – Cremlingen (und weiter bis Bornum bzw. Gardessen) geändert. Während vorher die Linie CE20 in der Hauptverkehrszeit direkt von Cremlingen über die B1 nach Braunschweig zum Rathaus fuhr, hat die BSVAG die Bedienung grundlegend modifiziert und in die Linien 452 und 462 geteilt.

Die Linie 452 führt von Bornum über Abbenrode, Destedt, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig bis zur Haltestelle Krematorium. Die Linie 462 führt von Gardessen über Hemkenrode, Veltheim, Klein Veltheim, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig zur Haltestelle Krematorium.

Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Krematorium mit der Stadtbahnlinie 9 und der Buslinie 412. Die direkte Führung der Stadtbahnlinie 9 in die Innenstadt verkürzt die Fahrzeit vom Krematorium bis zur Haltestelle Rathaus gegenüber der früheren Linie 2 um 9 Minuten. Die Gesamtfahrzeit Cremlingen – Braunschweig ist damit trotz der gebrochenen Verbindung nur noch unwesentlich länger als bei einer direkten Verbindung von Cremlingen in die Innenstadt von Braunschweig, nämlich 24 gegenüber 21 Minuten. Angesichts dieses Zeitunterschiedes ist die Brechung der Bedienung vertretbar.



Das Angebot auf den Linien 452 und 462 wird von der BSVAG eigenwirtschaftlich erbracht. Der Vorteil der neuen Linien 452 und 462 ist die vertaktete Bedienung über den ganzen Tag. Durch die getrennten Fahrwege wird den Fahrgästen aus Bornum, Abbenrode und Destedt der zeitraubende Umweg über Hemkenrode, Veltheim und Klein Veltheim nach Braunschweig erspart.

Die Wochenendbedienung zwischen Braunschweig und Cremlingen bleibt nur in geringem Umfang hinter dem angestrebten Bedienungsangebot des Nahverkehrsplans 1998 zurück.

Zumindest in der Hauptverkehrszeit sollten direkte Fahrten zwischen Cremlingen und der Braunschweiger Innenstadt durchgeführt werden. Dadurch kann den Fahrgästen die Unsicherheit genommen werden, wegen der häufigen Stauungen auf der B1 den passenden Anschluss an die Stadtbahnlinie 9 zu verpassen und auf die Buslinie 412 oder die nächste Tram warten zu müssen. Aus dem neuen Bedienungskonzept der BSVAG hat sich ein wechselnder 20- und 40-Minutentakt der Linien 452 und 462 ergeben, weil sonst die Anschlüsse an den 20-Minutentakt der Stadtbahn nicht möglich wären. Hier sollte versucht werden, zu einem klaren Halbstundentakt zu kommen und ggf an den Bus der Linie 412 anzuschließen bzw. direkt in die Innenstadt zu fahren.

Es ist außerdem zu prüfen, ob eine Anbindung von Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen an die Züge der KBS 310 in Schandelah und Weddel möglich sind. Dadurch könnte nicht nur für einige Orte die regionale Verbindung nach Braunschweig verbessert werden, sondern auch die Verbindung von Ortsteilen zum Grundzentrum.

#### **RegioBus Braunschweig - Sickte**

In dieser Relation wurde das Fahrtenangebot durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 7 Fahrten und an Schultagen und an Ferientagen zusätzlich um jeweils eine Fahrt erweitert. Sonnabends kamen 10 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten hinzu.

Eine Führung der Linie 730 durch die Münzstraße über die Haltestelle Rathaus/Steinweg (Fahrtrichtung Braunschweig) und über die Haltestelle Rathaus/Langer Hof (Fahrtrichtung Sickte) ist sinnvoll und würde die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt nochmals verbessern. Denkbar ist auch, dass die Linie in Richtung Braunschweig im Bereich der Verkehrsinsel Bohlweg neben dem Blumenladen hält oder dort endet. In der Gegenrichtung könnte die Haltestelle Rathaus an der Einmündung Langer Hof/Bohlweg vor der Gaststätte Lindi zusätzlich zur Haltestelle Waisenhausdamm genutzt werden. Zu prüfen ist auch eine Führung der bisher in Sickte endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 730 bis zur Haltestelle Neuerkerode.

#### **RegioBus (Salzgitter-Lebenstedt -) Broistedt - Peine**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 17 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Das im Kapitel B4.2.2.1 dargestellte Bedienungskonzept Peine – Broistedt und Lengede – Salzgitter-Lebenstedt mit Anschlüssen an den Bahnhöfen Lengede-Broistedt, Woltwiesche und Peine wird zunächst beibehalten. Ziel bleibt die durchgehende Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine. Bei einer Änderung der Rahmenbedingungen (z. B. Änderungen der Bahnfahrzeiten) ist die Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine zu prüfen, um eine kürzere Fahrzeit für die Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt zu erreichen.

Nach Fertigstellung des Zentralen Omnibusbahnhofs in Groß Ilsede werden die Buslinien im Verkehrsraum neu zu ordnen sein. Die RegioBus-Linie 530 Broistedt – Groß Ilsede – Peine und die Linien 501 Peine – Ilsede – Peine bzw. Peine – Groß Ilsede - Hohenhameln – Bründeln, 502 Peine - Schwicheldt – Hohenhameln – Harber und 515 Peine – Schmedenstedt – Oberg – Groß Ilsede können auf dem Abschnitt Groß Ilsede – Peine koordiniert werden, um diese starke Mobilitätsrelation besser bedienen zu können. Die Neukonzeption mit einer Überlagerung der vorhandenen Linien zu einem Halbstundentakt auf dem Abschnitt Groß Ilsede – Peine kann einerseits das Gesamtangebot für die Fahrgäste verbessern und andererseits durch einen wirtschaftlicheren Buseinsatz Parallelleistungen vermeiden und dadurch den Gesamtaufwand verringern. Der Schülerverkehr ist so weit wie möglich in den vertakteten Gesamtverkehr zu integrieren, wenn erforderlich mit Verstärkerfahrten für den Schülerverkehr zusätzlich zu der Taktfahrten.

#### **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - Lengede (- Peine)**

Das Fahrtenangebot (RegioBus-Linie 640) wurde im Jahr 2000 auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt – Salzgitter-Lebenstedt durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 14 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 20 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Das im Kapitel B4.2.2.1 dargestellte Bedienungskonzept Peine – Broistedt und Lengede – Salzgitter-Lebenstedt mit Anschlüssen an den Bahnhöfen Lengede-Broistedt, Woltwiesche und Peine wird zunächst beibehalten. Ziel bleibt die durchgehende Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine. Bei einer Änderung der Rahmenbedingungen (z. B. Änderungen der Bahnfahrzeiten) ist die Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine zu prüfen, um eine kürzere Fahrzeit für die Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt zu erreichen.

#### **RegioBus      Braunschweig – Wolfenbüttel**

In der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel betreibt die Braunschweiger Verkehrs-AG eigenwirtschaftlich die Linie 421 und den RegioBus der Linie 420. Die Linie führt vom Rathaus in Braunschweig über den Hauptbahnhof und die A395 nach Wolfenbüttel und endet dort am Bahnhof. Der RegioBus 420 wird von Montag bis Freitag zwischen ca. 6:00 und 20:20 Uhr betrieben und am Sonnabend zwischen ca. 9:10 und 17:20 Uhr, jeweils im 20-Minutentakt. Sonntags verkehrt die Linie 420 nicht.

Die Linie 420 bietet damit in der Hauptverkehrszeit schnelle Verbindungen auf direktem Weg zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig und überlagert sich mit dem Angebot der Linie 421 zu einem 10-Minutentakt. Wenn die Linie 420 nicht fährt, ist durch die Linie 421 die Busverbindung Wolfenbüttel - Braunschweig gesichert.

Durch die Überlagerung der Linien 420 und 421 zu einem 10-Minutentakt werden die Züge am Bahnhof Wolfenbüttel in alle Richtungen angeschlossen. Der Stadtverkehr Wolfenbüttel bietet nur wenige Zuganschlüsse am Bahnhof Wolfenbüttel, so dass die regionalen Linien 420 und 421 eine wichtige innerstädtische Verknüpfungsfunktion übernehmen.

Bis zur Inbetriebnahme der RegioStadtBahn soll die Busbedienung durch die RegioBus-Linie 420 in der heutigen Form beibehalten werden. Im Zusammenhang mit der Einführung der RegioStadtBahn zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig sind andere Führungen der RegioBus-Linie innerhalb Wolfenbüttels zu prüfen. Da die großen Siedlungsgebiete im Süden und im Osten Wolfenbüttels keine direkten ÖPNV-Verbindungen nach Braunschweig haben, könnten von dort direkte Fahrten nach Braunschweig geführt werden. Dadurch kann die Zahl der direkt nach Braunschweig fahrenden Fahrgäste erhöht werden. Für das westliche Stadtgebiet ist eine verbesserte Anbindung an die Bahnverbindungen bzw. an die RegioStadtBahn sinnvoll.

Die Braunschweiger Verkehrs-AG plant, die Stadtbahn bis nach Braunschweig-Stöckheim zu verlängern. Nach Aufnahme des erweiterten Stadtbahnbetriebs wird eine Überprüfung der Linie 421 von Wolfenbüttel über Braunschweig-Stöckheim nach Braunschweig erforderlich werden. Diese Buslinie wird in das Gesamtbedienungskonzept einzupassen sein und möglicherweise in Braunschweig-Stöckheim enden, so dass die Fahrgäste dort in die Stadtbahn umsteigen müssen.

#### **RegioBus Salzgitter-Bad - Seesen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 4 Fahrten erweitert. Das Bedienungskonzept mit stündlichen Fahrten morgens und nachmittags und mit einem 2-Studentakt außerhalb der Hauptverkehrszeit bleibt unverändert.

An den Wochenenden und Feiertagen soll das Bedienungsangebot zum 15.12.2002 verbessert werden.

#### **RegioBus (Salzgitter-Lebenstedt -) Salzgitter-Bad - Goslar**

Zwischen Goslar und Salzgitter-Bad wurde die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag durch die Linie 860 als Teil der Relation Goslar – Salzgitter-Lebenstedt eingeführt. Die Linie fährt von Montag bis Freitag zwischen ca. 05:30 und 23:20 Uhr. Die RBB Regionalbus GmbH vertaktete das Angebot, und die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 860 auf dem Abschnitt Goslar – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten erweitert. Im Jahr 2001 kamen sonnabends 7 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 8 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg hinzu.

Anschlüsse an den Zugverkehr am Bahnhof Goslar sind problematisch, weil vorrangig die Anschlüsse am Bahnhof Salzgitter-Bad an die Züge von/nach Braunschweig und an den RegioBus 610 nach Salzgitter-Lebenstedt hergestellt werden. Hier ist eine Verbesserung zu prüfen. Nach Wiedereröffnung des Bahnhaltdepot in Othfresen muss die Linienführung des RegioBusses 860 überprüft werden. Wenn Othfresen durch Züge der KBS 320 bedient wird, erscheint für den RegioBus eine Linienführung über Hahndorf und Döhren möglich, so dass sich möglicherweise wegen der zu erwartenden kürzeren Fahrzeit Anschlüsse an die Züge in Goslar realisieren lassen. Die Verbindung aus den Orten der Gemeinde Liebenburg zum Bahnhof Othfresen wäre dann im lokalen Netz sicherzustellen.

Der Ort Klein Mahner wird durch die RegioBus-Linie 860 bedient. Dieser Linienweg bedeutet für die weiterfahrenden Fahrgäste einen erheblichen Umweg und Zeitverlust. Es ist deshalb zu prüfen, ob Klein Mahner auch über eine andere Linie (z. B. die Linie 655) bedient werden kann. Die Verknüpfung mit der Linie 860 könnte in Groß Mahner hergestellt werden.

#### **RegioBus Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Bad (- Goslar)**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 610 auf dem Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 10 Fahrten erweitert. Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden geringfügig durch eigenwirtschaftliche Fahrten verbessert.

Die Linie RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad - Salzgitter-Lebenstedt führt heute vom Bahnhof Salzgitter-Bad über die Landesstraße 472 an Salzgitter-Gebhardshagen östlich vorbei nach Salzgitter-Lebenstedt. Es ist zu prüfen, ob eine bessere Erschließung von Salzgitter-Gebhardshagen die Nachfrage erhöhen kann. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Fahrzeit nicht verlängert werden darf, weil sonst ein zusätzlicher Bus erforderlich wäre.

Eine Verbesserung der Wochenendbedienung über das schon erfolgte Maß hinaus ist in Abstimmung mit der Stadt Salzgitter nicht vorgesehen, weil die Linie 612 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Gebhardshagen nach Salzgitter-Bad ein ausreichendes Angebot bereitstellt.

#### **D7.4.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

##### **Landkreis Halberstadt**

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

Zwischen den Städten Braunschweig und Halberstadt besteht ein Verkehrsbedürfnis (1000 Pers.F./Werktag) entlang der B 79 über u. a. Hessen und Dardesheim. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre könnten einzelne Fahrtenangebote der RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel - Winnigstedt durchgehende Fahrten nach Halberstadt und eine Erschließung der an der B 79 liegenden Orte ermöglichen. Alternativ kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Winnigstedt – Hessen oder Osterwieck – Hornburg in Betracht.

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

Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen, allerdings sehr schwachen Verkehrsnachfrage erscheint auch eine Verbindung zwischen Osterwieck und Hornburg (200 Pers.F./Werktag) bzw. Schladen sinnvoll. Daher sollten einzelne Fahrtenangebote eingeplant werden, die Fahrtmöglichkeiten ggf. über Hornburg zum Verknüpfungspunkt Schladen ermöglichen.

Der geplante Lückenschluss Jerxheim - Dedeleben mit dem entsprechenden Bedienungsangebot auf der Schiene würde die direkte Verbindung Halberstadt – Braunschweig ermöglichen und u. a. Dedeleben und Badersleben mit dem Verbandsgebiet verbinden.

##### **Landkreis Hildesheim**

Zwischen Salzgitter-Ringelheim, Baddeckenstedt, Groß Dungen und Hildesheim besteht eine Verkehrsachse mit entsprechenden Verkehrsnachfragerwerten (z. B. 2.500 Pers.F./24 h zwischen Baddeckenstedt und Stadt und Landkreis Hildesheim). Hier bietet der Schienenverkehr ein angemessenes Angebot.

Von Salzgitter aus besteht eine ausgeprägte Verkehrsbeziehung zu Stadt und Landkreis Hildesheim (6.300 Pers.F./Werktag). Fahrtenangebote bestehen über die Schienenverbindungen Hildesheim – Lengede-Broistedt – Braunschweig mit einer Verknüpfung durch die RegioBus-Linie 640 aus Salzgitter-Lebenstedt am Bahnhof Lengede-Broistedt sowie Salzgitter-Bad - Verknüpfungspunkt Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim.

#### **D7.5 Landkreis Peine/Stadt Salzgitter**

##### **D7.5.1 Regionales Netz**

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

Eine Weiterführung der Nahverkehrszüge über Hannover hinaus ist in Richtung Minden, Osnabrück und Rheine anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

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

Im Vorfeld des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur ist das ausreichende Bedienungsangebot zumindest im Abschnitt zwischen Woltwiesche und Braunschweig Hbf umzusetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

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

Eine stündliche und direkte Nahverkehrsverbindung zwischen Bad Harzburg und Hannover ist sicherzustellen. Dies kann ab Dezember 2004 (Fahrplan 2005) über ein Flügelungskonzept bei den Neigetechnikzügen in Goslar geschehen. Alternativ kann die gegenwärtig nur zweistündlich verkehrende Regionalbahn auf ein stündliches Angebot ausgeweitet werden. Der Neigetechnikzug braucht in diesem Fall Goslar nicht mehr geflügelt werden und böte eine schnelle Verbindung insbesondere zwischen Goslar, Hildesheim und Hannover.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Herzberg)**

**ab 15.12.2002: KBS 355 und 358**

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge der KBS 352 stündlich zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg verkehren. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 353 zwischen Bad Harzburg und Kreienssen, welches alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollte.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

## **KBS 354      Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig**

**ab 15.12.2002: KBS 352**

Die KBS 354 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

## **RegioBus      (Salzgitter-Lebenstedt -) Broistedt - Peine**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 17 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Das im Kapitel B4.2.2.1 dargestellte Bedienungskonzept Peine – Broistedt und Lengede – Salzgitter-Lebenstedt mit Anschlüssen an den Bahnhöfen Lengede-Broistedt, Woltwiesche und Peine wird zunächst beibehalten. Ziel bleibt die durchgehende Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine. Bei einer Änderung der Rahmenbedingungen (z. B. Änderungen der Bahnfahrzeiten) ist die Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine zu prüfen, um eine kürzere Fahrzeit für die Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt zu erreichen.

Nach Fertigstellung des Zentralen Omnibusbahnhofs in Groß Ilsede werden die Buslinien im Verkehrsraum neu zu ordnen sein. Die RegioBus-Linie 530 Broistedt – Groß Ilsede – Peine und die Linien 501 Peine – Ilsede – Peine bzw. Peine – Groß Ilsede Hohenhameln – Bründeln, 502 Peine - Schwicheltdt – Hohenhameln – Harber und 515 Peine – Schmedenstedt – Oberg – Groß Ilsede können auf dem Abschnitt Groß Ilsede – Peine koordiniert werden, um diese starke Mobilitätsrelation besser bedienen zu können. Die Neukonzeption mit einer Überlagerung der vorhandenen Linien zu einem Halbstundentakt auf dem Abschnitt Groß Ilsede – Peine kann einerseits das Gesamtangebot für die Fahrgäste verbessern und andererseits durch einen wirtschaftlicheren Buseinsatz Parallelleistungen vermeiden und dadurch den Gesamtaufwand verringern. Der Schülerverkehr ist so weit wie möglich in den vertakteten Gesamtverkehr zu integrieren, wenn erforderlich mit Verstärkerfahrten für den Schülerverkehr zusätzlich zu der Taktfahrten.

## **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - Lengede (- Peine)**

Das Fahrtenangebot (RegioBus-Linie 640) wurde im Jahr 2000 auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt – Salzgitter-Lebenstedt durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 14 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 20 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Das im Kapitel B4.2.2.1 dargestellte Bedienungskonzept Peine – Broistedt und Lengede – Salzgitter-Lebenstedt mit Anschlüssen an den Bahnhöfen Lengede-Broistedt, Woltwiesche und Peine wird zunächst beibehalten. Ziel bleibt die durchgehende Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine. Bei einer Änderung der Rahmenbedingungen (z. B. Änderungen der Bahnfahrzeiten) ist die Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Peine zu prüfen, um eine kürzere Fahrzeit für die Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt zu erreichen.

### **RegioBus Braunschweig - Wendeburg - Wipshausen**

Der RegioBus Braunschweig – Wendeburg – Wipshausen war im Nahverkehrsplan 1998 als Vorläufer für den RegioStadtBahn-Betrieb in dieser Relation vorgesehen. Auch wenn die RegioStadtBahn zunächst nur den Abschnitt Braunschweig – Wendeburg – Harvesse bedienen wird, ist eine Option für die Verlängerung der RegioStadtBahn bis Wipshausen vorgesehen. Die RegioBus-Verbindung wird deshalb als Vorläufer für die RegioStadtBahn auch auf dem Abschnitt Harvesse – Wipshausen beibehalten.

Die Bedienung an Wochenenden erfüllt noch nicht in vollem Umfang die Anforderungen des NVP und ist in Richtung auf das angestrebte Bedienungsgrundangebot zu entwickeln. Die Linienführung weicht deshalb am Wochenende noch von den übrigen Werktagen ab, die Busse fahren über Bortfeld und enden in Watenbüttel. In Völkenrode oder in Watenbüttel können die Fahrgäste in die Linie 416 der Braunschweiger Verkehrs-AG umsteigen. Das Bedienungsangebot entspricht zwar wegen der indirekten Linienführung und des fehlenden Angebotes am Samstagabend zwischen 20:00 bis 22:00 Uhr nicht dem Nahverkehrsplan, die Fahrgäste haben jedoch ein akzeptables Grundangebot. Die Anschlüsse am Wochenende sind zu gewährleisten.

### **RegioBus Peine - Edemissen**

Die Relation Peine - Edemissen wurde in Jahr 1999 durch die Auferlegung von 20 gemeinwirtschaftlichen Fahrten an den Tagen von Montag bis Freitag erweitert und wird von der Verkehrsgemeinschaft Peine als RegioBus-Linie 500 bedient.

Die Linie 500 fährt von Edemissen über Oedesse, Ölheim, Wendesse und Stederdorf nach Peine zum Bahnhof. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Zügen von und nach Braunschweig und Hannover. Der Linienverlauf innerhalb Edemissens und mit der Bedienung von Oedesse, Ölheim, Wendesse verlängert zwar die Fahrzeit etwas, verbessert aber die Bedienung der Orte wesentlich.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste nicht wie gewünscht zugenommen. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot zu prüfen und ggf. zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen wie z. B. eine geänderte Linienführung zu einer höheren Nachfrage führen können.

Als problematisch für diese Linie erweist sich, dass für die Fahrt nach Hannover ein Verbundfahrtschein von Edemissen nach Peine und zusätzlich die Fahrkarte nach Hannover gelöst werden muss. Viele Pendler von Edemissen nach Hannover fahren mit dem Auto nach Dedenhausen und von dort mit der Bahn im GVH-Tarif nach Hannover. Ein Übergangstarif nach Hannover könnte diese Linie eine erheblich beleben

An den Wochenenden entspricht die Linie noch nicht dem angestrebten Bedienungsgrundangebot des NVP.

### **RegioBus Hohenhameln – Peine**

Das Fahrtenangebot Peine – Hohenhameln wurde im Jahr 2001 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 12 Fahrten erweitert.

Das Bedienungskonzept mit zusätzlichen direkten Fahrten in der Hauptverkehrszeit wird beibehalten. In den übrigen Zeiten führen die Fahrten auf weniger direktem Weg nach Peine; dadurch können mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand auch die abseits des direkten Weges gelegenen Orte bedient werden.

### **RegioBus      Hohenhameln – Hämelerwald**

Die Relation Hohenhameln - Hämelerwald wird weiterhin durch die Linie 948 der RegioBus Hannover GmbH bedient. Die Linie bietet an den Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen ca. 5:30 und 07:30 Uhr sowie zwischen 16:15 und 18:15 Uhr im Stundentakt Anschlüsse am Bahnhof Hämelerwald zu den Zügen aus/nach Hannover. Das Schwergewicht der Fahrten liegt in der schnellen Beförderung Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Hämelerwald/Lehrte/Hannover in der Hauptverkehrszeit; aus diesem Grund ist diese regionale Zubringerverbindung an Wochenenden und Feiertagen nicht vorgesehen.

Die RegioBus-Fahrten führen von Hohenhameln über Bekum, Stedum, Equord und Mehrum, nach Hämelerwald zum Bahnhof.

Das Fahrtenangebot Hohenhameln – Hämelerwald umfasst von Montag bis Freitag 12 Fahrten. Es laufen zurzeit Verhandlungen mit der Region Hannover über die rechtliche Behandlung der Verbandsgrenzen überschreitenden Linie, um sie in ein Gesamtverkehrs- und Finanzierungs-konzept einpassen zu können. Nach Abschluss der Verhandlungen wird die Finanzierung der auf den Zweckverband Großraum Braunschweig entfallenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen übernommen.

### **RegioBus      Braunschweig - Salzgitter-Thiede/Steterburg**

Der RegioBus Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig wird als Teil der Linie 620/601 von Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig betrieben. Außerdem wird die Relation durch die Linie 603/631 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient.

Die Linien 620/601 und 603/631 werden eigenwirtschaftlich betrieben. Eine vollständige Vertak-tung des Gesamtangebotes zwischen Salzgitter-Thiede bzw. Thiede/Steterburg und Braunschweig konnte noch nicht erreicht werden. Im Interesse der Fahrgäste wird das durch Neu-ordnung der Linien von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig angestrebt. Ein Halbstundentakt zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig könnte dadurch erreicht werden.

### **RegioBus      Salzgitter-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 15 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste nicht wie gewünscht zugenommen. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot zu prüfen und ggf. zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen wie z. B. eine geänderte Linienführung in Salzgitter-Thiede/Steterburg zu einer kürzeren Fahrzeit und damit zu einer höheren Nachfrage führen können. Außerdem soll der Bahnhof Wolfenbüttel in die Linie eingebunden werden und eine Verknüpfung mit den Zügen der Kursbuchstrecken 353 und 312 erfolgen.

### **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 17 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 10 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

Das bestehende Bedienungskonzept mit einigen direkten Fahrten montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit soll beibehalten werden. Die übrigen Fahrten werden wie bisher von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt und -Immendorf und weiter über Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim nach Wolfenbüttel zum Kornmarkt geführt.



Die Einbeziehung des Bahnhofs Wolfenbüttel in den Linienweg und eine Anpassung an die Fahrzeiten der DB AG ist geeignet, den Verkehrswert und die Nachfrage zu erhöhen. Zurzeit wird die Haltestelle Schulwall bedient, die etwa 200 m vom Bahnhof entfernt ist.

#### **RegioBus      Salzgitter-Bad - Seesen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 4 Fahrten erweitert. Das Bedienungskonzept mit stündlichen Fahrten morgens und nachmittags und mit einem 2-Studentakt außerhalb der Hauptverkehrszeit bleibt unverändert.

An Wochenenden und Feiertagen soll das Bedienungsangebot zum 15.12.2002 verbessert werden.

#### **RegioBus      (Salzgitter-Lebenstedt -) Salzgitter-Bad - Goslar**

Zwischen Goslar und Salzgitter-Bad wurde die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag durch die Linie 860 als Teil der Relation Goslar – Salzgitter-Lebenstedt eingeführt. Die Linie fährt von Montag bis Freitag zwischen ca. 05:30 und 23:20 Uhr. Die RBB Regionalbus GmbH vertaktete das Angebot, und die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 860 auf dem Abschnitt Goslar – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten erweitert. Im Jahr 2001 kamen sonnabends 7 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 8 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg hinzu.

Anschlüsse an den Zugverkehr am Bahnhof Goslar sind problematisch, weil vorrangig die Anschlüsse am Bahnhof Salzgitter-Bad an die Züge von/nach Braunschweig und an den RegioBus 610 nach Salzgitter-Lebenstedt hergestellt werden. Hier ist eine Verbesserung zu prüfen. Nach Wiedereröffnung des Bahnhaltepunktes in Othfresen muss die Linienführung des RegioBusses 860 überprüft werden. Wenn Othfresen durch Züge der KBS 320 bedient wird, erscheint für den RegioBus eine Linienführung über Hahndorf und Döhren möglich, so dass sich möglicherweise wegen der zu erwartenden kürzeren Fahrzeit Anschlüsse an die Züge in Goslar realisieren lassen. Die Verbindung aus den Orten der Gemeinde Liebenburg zum Bahnhof Othfresen wäre dann im lokalen Netz sicherzustellen.

Der Ort Klein Mahner wird durch die RegioBus-Linie 860 bedient. Dieser Linienweg bedeutet für die weiterfahrenden Fahrgäste einen erheblichen Umweg und Zeitverlust. Es ist deshalb zu prüfen, ob Klein Mahner auch über eine andere Linie (z. B. die Linie 655) bedient werden kann. Die Verknüpfung mit der Linie 860 könnte in Groß Mahner hergestellt werden.

#### **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Bad (- Goslar)**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 610 auf dem Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 10 Fahrten erweitert. Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden geringfügig durch eigenwirtschaftliche Fahrten verbessert.

Die Linie RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad - Salzgitter-Lebenstedt führt heute vom Bahnhof Salzgitter-Bad über die Landesstraße 472 an Salzgitter-Gebhardshagen östlich vorbei nach Salzgitter-Lebenstedt. Es ist zu prüfen, ob eine bessere Erschließung von Salzgitter-Gebhardshagen die Nachfrage erhöhen kann. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Fahrzeit nicht verlängert werden darf, weil sonst ein zusätzlicher Bus erforderlich wäre.

Eine Verbesserung der Wochenendbedienung über das schon erfolgte Maß hinaus ist in Abstimmung mit der Stadt Salzgitter nicht vorgesehen, weil die Linie 612 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Gebhardshagen nach Salzgitter-Bad ein ausreichendes Angebot bereitstellt.

## **RegioBus Braunschweig - Vechelde**

In dieser Relation wurde im Oktober 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag im Zuge der Linie CE50 eingeführt. Es wurden gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt. Im Rahmen des umfassenden Fahrplanwechsels zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) die Bedienung in der Relation Braunschweig – Vechelde geändert. Während vorher die Linie CE50 direkt von Braunschweig, Europaplatz über die B1, Klein Gleidingen und Denstorf nach Vechelde fuhr und dort am Bahnhof endete und die Linie 25 von Braunschweig kommend von Denstorf über Wedtlenstedt und Vechelade nach Vechelde und von dort weiter nach Bettmar und Sierße führte, gibt es heute die Linie 450.

Die Linie 450 fährt von Montag bis Freitag im Halbstundentakt zwischen ca. 05:00 und ca. 21:30 Uhr von Vechelde über Vechelade und Wedtlenstedt nach Braunschweig. Stündlich werden die Fahrten von Vechelde über Bettmar bis Sierße durchgebunden.

Das Angebot an Sonnabenden entspricht noch nicht in vollem Umfang dem angestrebten Bedienungsumfang des NVP.

Das Angebot auf der Linie 450 wird von der BSVAG eigenwirtschaftlich erbracht. Der Vorteil der neuen Linie 450 ist die voll vertaktete Bedienung über den ganzen Tag. Durch den Fahrweg über Vechelade und Wedtlenstedt ist die Gesamtfahrzeit Vechelde – Braunschweig ca. 5 Minuten länger als zuvor auf der Linie CE50. Wegen der besseren Anbindung der Orte Vechelade und Wedtlenstedt an Vechelde und Braunschweig überwiegen für die Gemeinde Vechelde die Vorteile der neuen Lösung. Zu prüfen ist aber, ob zumindest in der Hauptverkehrszeit direkte Fahrten über die B1 zwischen Vechelde und Braunschweig durchgeführt werden können.

### **D7.5.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

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

Schwach ausgeprägt sind die Verkehrsbeziehungen zwischen den Gemeinden Lengede und Lahstedt sowie Stadt und Landkreis Hildesheim (2700 Pers.F./Werktag bzw. 1500 Pers.F./Werktag). Für sie wird u. a. auf der Schienenverbindung Hildesheim – Braunschweig mit Halten in Woltwiesche und Lengede-Broistedt ein Angebot vorgehalten. An den Haltepunkten Woltwiesche und Lengede-Broistedt bestehen Verknüpfungen mit den Fahrten der RegioBuslinie 530 Peine – Lengede – Broistedt bzw. 640 Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt - Lengede, so dass aus den Gemeinden Lengede und Lahstedt sehr gute Anschlüsse in Richtung Hildesheim bestehen. Für die Relation Gemeinde Lahstedt - Hildesheim sind einzelne Fahrtenangebote sinnvoll, die über Groß Lafferde und Hoheneggelsen direkte Verbindungen schaffen.

Etwas deutlicher ausgeprägt sind die Verkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinde Hohenhameln sowie Stadt und Landkreis Hildesheim (6400 Pers.F./Werktag). Hier kann die Einrichtung einzelner direkter Fahrten von Peine über Hohenhameln nach Hildesheim geprüft werden.

#### **Stadt und Landkreis Hannover**

Deutlich ausgeprägt ist die Verkehrsbeziehung zwischen Stadt und Landkreis Hannover sowie der Stadt Peine (12.400 Pers.F./Werktag).

Schwächer ist die Verkehrsbeziehung zwischen Stadt und Landkreis Hannover sowie der Gemeinde Hohenhameln (1.500 Pers.F./Werktag). Um diesen Fahrtwünschen zu entsprechen, wurde die vorhandene Busverbindung zum Bahnhof Hämelerwald in das regionale Netz als regionale Zubringerverbindung aufgenommen.

Sehr schwach sind die Verkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinde Edemissen zum Landkreis und der Stadt Hannover (700 Pers.F./Werktag). Diese Verkehrsbedürfnisse sind z. T. abgedeckt über den RegioBus 500 Edemissen - Peine und über die Schienenverbindung nach Hannover. Der weitere Bedarf ist über die Bahnhöfe Dedenhausen und Dollbergen im lokalen Verkehr abzudecken.

## **D7.6 Verkehrsteilraum Landkreis Goslar**

### **D7.6.1 Regionales Netz**

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

Eine stündliche und direkte Nahverkehrsverbindung zwischen Bad Harzburg und Hannover ist sicherzustellen. Dies kann ab Dezember 2004 (Fahrplan 2005) über ein Flügelungskonzept bei den Neigetechnikzügen in Goslar geschehen. Alternativ kann die gegenwärtig nur zweistündlich verkehrende Regionalbahn auf ein stündliches Angebot ausgeweitet werden. Der Neigetechnikzug braucht in diesem Fall Goslar nicht mehr geflügelt werden und böte eine schnelle Verbindung insbesondere zwischen Goslar, Hildesheim und Hannover.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

#### **KBS 330 Goslar - Vienenburg (- Halberstadt)**

Ab Dezember 2004 kann der Neigetechnikzug von Vienenburg auf direktem Wege nach Goslar geführt werden (vergleiche Ausführungen zur KBS 320).

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Goslar und Halle (Saale) (18 Fahrten)  
mit Weiterführung über KBS 320 zwischen Hannover Hbf und Goslar
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Vienenburg und Halberstadt (18 Fahrten)

#### **KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Herzberg)**

##### **ab 15.12.2002: KBS 355 und 358**

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge der KBS 352 stündlich zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg verkehren. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 353 zwischen Bad Harzburg und Kreiensen, welches alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollte.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

#### **KBS 353 Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen (- Kreiensen)**

##### **ab 15.12.2002: KBS 353 und 354**

Die KBS 353 ist im nördlichen Teil Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge im südlichen Bereich der KBS 353 stündlich zwischen Bad Harzburg und Kreiensen verkehren, welche alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollten. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 352 zwischen Braunschweig und Herzberg.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (4 Fahrten)
- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Kreiensen (36 Fahrten)  
davon: 120 Minutentakt zwischen Bad Harzburg und Göttingen Hbf (18 Fahrten)

#### **KBS 358 Seesen (- Herzberg)**

ab 15.12.2002: Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (-Herzberg)

- siehe KBS 352

#### **RegioBus Braunlage - St. Andreasberg**

Auf der RegioBus-Linie 850 Braunlage – St. Andreasberg wurde das Fahrtenangebot in den Jahren 1999 bis 2001 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 11 Fahrten und an Ferientagen zusätzlich um 4 Fahrten erweitert. Sonnabends kamen 9 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 4 Fahrten hinzu.

Die Linie 850 ist Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee - ) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht.

Die Linie Braunlage- St. Andreasberg verkehrt auf zwei verschiedenen Linienwegen zwischen Anfangs- und -endpunkt. Der nördliche Weg führt von Braunlage über Königskrug, Oderteich und Sonnenberg nach St. Andreasberg. Der südliche Weg führt von Braunlage über die B27 und Oderhaus nach St. Andreasberg.

Das Bedienungskonzept wird beibehalten, es ist aber zu prüfen, ob durch betriebliche Ausgestaltungsmaßnahmen die Nachfrage auf der Linie erhöht werden kann, z. B. durch eine häufigere Bedienung der Haltestellen "Waldmühle" und "Rehbergklinik."

#### **RegioBus Bad Harzburg - Braunlage**

In dieser Relation wurde das Fahrtenangebot durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 8 Fahrten, zusätzlich an Schultagen um 3 und an Ferientagen um 4 Fahrten erweitert. Sonnabends kamen 4 Fahrten hinzu, an Sonn- und Feiertagen waren keine zusätzlichen Fahrten erforderlich.

Die Linie 820 ist damit Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee -) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht.

In Braunlage besteht Anschluss zur Linie 868 von/nach Hohegeiß. Einige Fahrten der Linie 820 werden als Linie 868 umsteigefrei nach Hohegeiß durchgebunden. Im Rahmen der Ausgestaltung soll eine umsteigefreie Verbindung von Walkenried/Bad Sachsa nach Braunlage als lokale Verbindung geschaffen werden, um eine für die Fahrgäste akzeptable Verbindung von der Südharzschienenstrecke nach Braunlage zu schaffen. Die Umsetzung setzt eine Zusammenarbeit der beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen voraus und bedarf der Unterstützung und Koordination durch die Genehmigungsbehörde.

### **RegioBus Goslar - Bad Harzburg**

In der Relation Goslar – Bad Harzburg (RegioBus 810) wurde das Fahrtenangebot im Jahr 1999 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag durch geringe Teilleistungen für einzelne Fahrten erweitert.

Die RBB-Fahrten verlaufen im Stundentakt von Bad Harzburg über Bündheim, Schlewecke, Harlingerode Zinkhütte Harlingerode, Oker nach Goslar und enden dort am ZOB, der direkt am Bahnhof liegt.

Die Fahrten der KVG Braunschweig führen von Bad Harzburg über Bündheim, Silberbornbad, Göttingerode und Oker nach Goslar und enden ebenfalls am ZOB. Die Fahrten sind nicht vertaktet, und z. T. liegen die Fahrten von RBB und KVG zeitlich fast parallel, so dass durchgehende Fahrgäste kaum von der insgesamt großen Fahrtenanzahl profitieren.

Durch eine bessere Koordinierung des Bedienungsangebotes - KVG, RBB und Stadtwerke Goslar - kann das Busangebot Goslar – Bad Harzburg stark verbessert werden. Soweit es in einigen Zeitlagen ein größeres Fahrtenangebot gibt, kann ein 15-Minutentakt hergestellt werden.

### **RegioBus (Salzgitter-Lebenstedt -) Salzgitter-Bad - Goslar**

Zwischen Goslar und Salzgitter-Bad wurde die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag durch die Linie 860 als Teil der Relation Goslar – Salzgitter-Lebenstedt eingeführt. Die Linie fährt von Montag bis Freitag zwischen ca. 05:30 und 23:20 Uhr. Die RBB Regionalbus GmbH vertaktete das Angebot, und die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 860 auf dem Abschnitt Goslar – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten erweitert. Im Jahr 2001 kamen sonnabends 7 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 8 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg hinzu.

Anschlüsse an den Zugverkehr am Bahnhof Goslar sind problematisch, weil vorrangig die Anschlüsse am Bahnhof Salzgitter-Bad an die Züge von/nach Braunschweig und an den RegioBus 610 nach Salzgitter-Lebenstedt hergestellt werden. Hier ist eine Verbesserung zu prüfen. Nach Wiedereröffnung des Bahnhaltdepot in Othfresen muss die Linienführung des RegioBusses 860 überprüft werden. Wenn Othfresen durch Züge der KBS 320 bedient wird, erscheint für den RegioBus eine Linienführung über Hahndorf und Döhren möglich, so dass sich möglicherweise wegen der zu erwartenden kürzeren Fahrzeit Anschlüsse an die Züge in Goslar realisieren lassen. Die Verbindung aus den Orten der Gemeinde Liebenburg zum Bahnhof Othfresen wäre dann im lokalen Netz sicherzustellen.

Der Ort Klein Mahner wird durch die RegioBus-Linie 860 bedient. Dieser Linienweg bedeutet für die weiterfahrenden Fahrgäste einen erheblichen Umweg und Zeitverlust. Es ist deshalb zu prüfen, ob Klein Mahner auch über eine andere Linie (z. B. die Linie 655) bedient werden kann. Die Verknüpfung mit der Linie 860 könnte in Groß Mahner hergestellt werden.

#### **RegioBus      Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Bad (- Goslar)**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 610 auf dem Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 10 Fahrten erweitert. Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden geringfügig durch eigenwirtschaftliche Fahrten verbessert.

Die Linie RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad - Salzgitter-Lebenstedt führt heute vom Bahnhof Salzgitter-Bad über die Landesstraße 472 an Salzgitter-Gebhardshagen östlich vorbei nach Salzgitter-Lebenstedt. Es ist zu prüfen, ob eine bessere Erschließung von Salzgitter-Gebhardshagen die Nachfrage erhöhen kann. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Fahrzeit nicht verlängert werden darf, weil sonst ein zusätzlicher Bus erforderlich wäre.

Eine Verbesserung der Wochenendbedienung über das schon erfolgte Maß hinaus ist in Abstimmung mit der Stadt Salzgitter nicht vorgesehen, weil die Linie 612 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Gebhardshagen nach Salzgitter-Bad ein ausreichendes Angebot bereitstellt.

#### **RegioBus      Lutter a. Barenberge - Langelsheim**

In dieser Relation wurde das Fahrtenangebot im Jahr 2000 durch Auferlegung von 6 gemeinwirtschaftlichen Fahrten von Montag bis Freitag erweitert. Die RBB Regionalbus GmbH betreibt den RegioBus als Teil der Linie 834 Neuwallmoden und Langelsheim von Montag bis Freitag zwischen ca. 5:10 und 21:00 Uhr weitgehend im Zweistundentakt mit Verdichtungen und Taktabweichungen.

An Wochenenden und Feiertagen soll das Bedienungsangebot zum 15.12.2002 verbessert werden.

Das Bedienungskonzept soll unverändert beibehalten werden.

#### **RegioBus      Salzgitter-Bad - Seesen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 4 Fahrten erweitert. Das Bedienungskonzept mit stündlichen Fahrten morgens und nachmittags und mit einem 2-Stundentakt außerhalb der Hauptverkehrszeit bleibt unverändert.

An Wochenenden und Feiertagen soll das Bedienungsangebot zum 15.12.2002 verbessert werden.

#### **RegioBus      Goslar - Lautenthal**

Der RegioBus Goslar - Lautenthal hat noch nicht seine endgültige Ausprägung erreicht. Die Verbindung Goslar – Lautenthal wird von der RBB Regionalbus GmbH als Teil der Linien 831 und 832 eigenwirtschaftlich bedient. Die Linie 831 führt von Altenau über Clausthal-Zellerfeld, Wildemann, Lautenthal, Langelsheim und Astfeld zum ZOB in Goslar. Die Linie 832 führt von Hahnenklee über Lautenthal, Wolfshagen, Langelsheim und Astfeld zum ZOB in Goslar. Durch die Überlagerung der Fahrten auf den Linien 831 und 832 wird das im Nahverkehrsplan für die Ergänzungsverbindung vorgesehene Angebot deutlich übertroffen. Die Angabe aller Fahrten im Fahrplan der Linie 831 stellt die Information der Fahrgäste sicher.

Auch das Wochenendangebot der Linien 831 und 832 entspricht den bzw. übertrifft die Vorgaben des Nahverkehrsplans. Samstags fahren die Busse zwischen ca. 5:15 und ca. 23:30 Uhr zwar nicht voll vertaktet, die Fahrten sind aber gut über den Tag verteilt. Am Sonntag fahren die Linien zwischen etwa 6:30 und 23:30 Uhr z. T. vertaktet. Die Fahrtrichtung Goslar – Lautenthal wird besser bedient als die Richtung Lautenthal – Goslar.

Durch eine volle Vertaktung des Angebotes zwischen Goslar und Lautenthal kann die Übersichtlichkeit für die Fahrgäste und die Attraktivität des Gesamtangebotes erhöht werden.

#### **RegioBus Clausthal-Zellerfeld - St. Andreasberg**

Zwischen Clausthal-Zellerfeld und St. Andreasberg wurde das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 840 in den Jahren 1999 und 2000 in zwei Stufen durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig an den Tagen von Montag bis Freitag verbessert. Das Angebot ist weitgehend vertaktet, und die Fahrten werden auf zwei unterschiedlichen Wegen durchgeführt. Es gibt direkte Fahrten von St. Andreasberg über Sonnenberg und die B 242 nach Clausthal-Zellerfeld und Fahrten, die über Altenau nach Clausthal-Zellerfeld führen. wurden Lücken in der Bedienung geschlossen.

Die Linie 840 ist Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee -) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht. Außerdem bestehen in St. Andreasberg Anschlüsse an die Linie 450 von/nach Bad Lauterberg

An den Wochenenden entspricht die Linie noch nicht dem angestrebten Bedienungsgrundangebot des NVP.

#### **RegioBus Goslar - Langelsheim**

Der RegioBus Goslar - Langelsheim hat noch nicht seine endgültige Ausprägung erreicht und deshalb keine eigene Liniennummer. Die Verbindung Goslar – Langelsheim wird von der RBB Regionalbus GmbH als Teil der Linien 831 832, 833 und 834 eigenwirtschaftlich bedient. Das Angebot aller Linien überlagert sich zu einem sehr guten Bedienungsangebot mit meist mehreren Fahrten pro Stunde, auch wenn das Angebot nicht voll vertaktet ist.

Auch das Wochenendangebot der Linien 831 bis 834 entspricht den bzw. übertrifft die Vorgaben des Nahverkehrsplans. Samstags fahren die Busse zwischen ca. 5:20 und ca. 23:30 Uhr zwar nicht voll vertaktet, die Fahrten sind aber gut über den Tag verteilt. Am Sonntag fahren die Linien zwischen etwa 6:30 und 23:30 Uhr z. T. vertaktet.

Das Gesamtangebot im Busverkehr zwischen Langelsheim und Goslar ist als sehr gut zu bezeichnen, hinzu kommen noch die Zugfahrten der Kursbuchstrecke 353 Braunschweig – Kreiensen, die den Anschnitt Goslar – Langelsheim etwa stündlich bedient.

Durch eine volle Vertaktung des Angebotes zwischen Goslar und Langelsheim kann die Übersichtlichkeit für die Fahrgäste und die Attraktivität des Gesamtangebotes erhöht werden.

#### **RegioBus Goslar - Clausthal-Zellerfeld**

In der Relation Goslar – Clausthal-Zellerfeld (RegioBus 830) wurde das Fahrtenangebot im Jahr 1999 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten erweitert. Das Wochenendangebot übertrifft die Vorgaben des Nahverkehrsplans und wird von der RBB Regionalbus GmbH eigenwirtschaftlich erbracht.

Die RegioBus-Linie 830 bietet über den Tag stündliche direkte Fahrten zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld über die B241 und zusätzlich stündliche Fahrten von Goslar über Hahnenklee nach Clausthal-Zellerfeld. Die Fahrten bieten in Goslar Anschlüsse an die Züge von/nach Braunschweig und Hannover.

Die Linie 830 ist Teil des insgesamt verknüpften regionalen ÖPNV Systems im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover und Braunschweig sowie Anschlussverbindungen über die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Braunlage, 850 Braunlage – St. Andreasberg, 840 St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld und 830 Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee -) Goslar herstellt, so dass eine ÖPNV-Verknüpfung Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld - Goslar in beiden Richtungen besteht.

#### **RegioBus Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz**

Der RegioBus Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz wurde noch nicht eingeführt. Diese Verbindung ist Teil der RegioBus-Verbindung Goslar – Osterode am Harz, deren erster Abschnitt Goslar – Clausthal-Zellerfeld schon durch die RegioBus-Linie 860 bedient wird.

Die Relation Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz wird durch die Linie 440 Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz – Northeim bedient, allerdings noch nicht in der Qualität einer RegioBus-Verbindung. Gespräche mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) über die künftige Gestaltung der Linie haben bereits stattgefunden, um die Funktionen dieser Verbindung zu erörtern. Die Linie müsste entweder umsteigefrei von (Northeim) Osterode am Harz über Clausthal-Zellerfeld nach Goslar laufen, oder in Clausthal-Zellerfeld mit dem RegioBus 830 nach Goslar verknüpft werden. In Northeim ist für den ZVSN ein Anschluss an den Schienenverkehr von vorrangiger Bedeutung.

#### **RegioBus St. Andreasberg – Bad Lauterberg**

Der RegioBus St. Andreasberg – Bad Lauterberg wurde noch nicht eingeführt. Der Abschnitt St. Andreasberg – Bad Lauterberg ist Teil der bestehenden Linie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg – Osterode am Harz; der Bedienungsumfang dieser Linie entspricht aber noch nicht dem vorgesehenen Bedienungsangebot. Eine Ausweitung des Linienerkehrs wird aufgrund des steigenden Bedarfs angestrebt.

Die RegioBus-Verbindung würde die bestehende Verknüpfung in St. Andreasberg mit den RegioBus-Linien 840 nach Clausthal-Zellerfeld (und von dort weiter mit der RegioBus-Linie 830 nach Goslar) und 850 nach Braunlage (und von dort weiter mit der RegioBus-Linie 820 nach Bad Harzburg) verbessern.

### **D7.6.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

#### **Landkreise Halberstadt und Wernigerode**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Goslar (7.800 Pers.F./Werktag), Bad Harzburg (8.200 Pers.F./Werktag) und Vienenburg (4.200 Pers.F./Werktag) in Richtung Wernigerode und Halberstadt. Diese Verkehrsbeziehungen werden über die Schienenverbindung von Goslar über Bad Harzburg und Vienenburg nach Wernigerode/Halberstadt/Halle und das entsprechende direkte Fahrtenangebot abgedeckt. Außerdem bestehen in Vienenburg Umsteigemöglichkeiten aus Goslar und Bad Harzburg nach Wernigerode und Halberstadt. Zusätzlich verbindet die Buslinie von Bad Harzburg über Eckertal nach Wernigerode die Aufkommensschwerpunkte, die von der Schienenverbindung nicht erreicht werden. Es kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Osterwieck – Vienenburg in Betracht.

Im Oberharz sind Verkehrsbeziehungen in den Landkreis Wernigerode vorhanden, die von Braunlage ausgehen (2.700 Pers.F./Werktag) mit Fortsetzung in Richtung Elbingerode/Blankenburg sowie Tanne/Hasselfelde und Nordhausen. Hier sollen die lokalen Verkehre vernetzt werden mit der Möglichkeit durchgehende Verbindungen anzubieten. Die Verbindungen Richtung Elbingerode und Tanne haben eher lokalen Charakter.



### **Landkreis Nordhausen**

Die Verbindung zwischen Braunlage und Nordhausen (2.800 Pers.F./Werktag) ist eine weiterführende Verbindung mit Anschluss an die Schienenangebote in Nordhausen und somit in der Ausgestaltung besonders zu beachten. Daher sollte möglichst ein regelmäßiges Fahrtangebot vorgesehen werden.

Die Weiterführung der stündlichen Direktverbindung auf der KBS 352 zwischen Braunschweig und Herzberg nach Nordhausen ist in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern zu prüfen.

### **Landkreis Osterode**

Aufgrund der Verkehrsbeziehungen (zwischen Südharz und St. Andreasberg 2.900 Pers.F./Werktag) ist eine RegioBus-Verbindung über St. Andreasberg nach Bad Lauterberg mit einem regelmäßigen Fahrtenangebot sinnvoll. Anschlüsse an die Schienenverkehrsangebote sind in Abhängigkeit von den Planungen des ZVSN in Bad Lauterberg oder an einem anderen Bus/Schiene-Verknüpfungspunkt herzustellen. Die Verbindung wird eingerichtet, um zusätzlich auch den touristischen Belangen zu entsprechen.

Zentrale Achse zur Querung des Oberharzes ist eine RegioBus-Linie als Verbindung der Mittelzentren und des Hochschulstandortes in Clausthal-Zellerfeld von Goslar über Clausthal-Zellerfeld nach Osterode am Harz mit Weiterführung nach Northeim oder Göttingen. Diese Verbindung ist eine zentrale Achse mit einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen (Goslar - Südharz 1.800 Pers.F./Werktag, Clausthal-Zellerfeld - Südharz 5.400 Pers.F./Werktag).

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Seesen und dem Südharz sind bemerkenswert (9.000 Pers.F./Werktag). Sie werden über die Schienenstrecke Seesen - Osterode - Herzberg im 2-Stundentakt bedient.

### **Landkreis Northeim**

Verkehrsbeziehungen bestehen von Seesen nach Bad Gandersheim und Kreiensen, die über die Schienenverbindung und die Buslinie 837 zwischen Seesen und Bad Gandersheim abgedeckt werden.

### **Landkreis Hildesheim**

Die Verkehrsbeziehungen von Seesen über Rhüden nach Bockenem sind deutlich ausgeprägt; die bestehende Buslinien decken diese Verkehrsbeziehungen ab

## **D7.7 Stadt Braunschweig**

### **D7.7.1 Regionales Netz**

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

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

### **KBS 300 II Braunschweig - Wolfsburg (- Stendal)**

Das SPNV-Angebot zwischen Wolfsburg und Braunschweig ist auf ein stündliches Angebot auszuweiten. Eine Durchbindung nach Stendal und Goslar bzw. Bad Harzburg ist anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

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

Eine Weiterführung der Nahverkehrszüge über Hannover hinaus ist in Richtung Minden, Osnabrück und Rheine anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

### **KBS 312 Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt**

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (36 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Schöppenstedt und Helmstedt (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Helmstedt (4 Fahrten)

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

Im Vorfeld des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur ist das ausreichende Bedienungsangebot zumindest im Abschnitt zwischen Woltwiesche und Braunschweig Hbf umzusetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Herzberg)**

**ab 15.12.2002: KBS 355 und 358**

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge der KBS 352 stündlich zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg verkehren. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 353 zwischen Bad Harzburg und Kreiensen, welches alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollte.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**KBS 353 Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen (- Kreiensen)**

**ab 15.12.2002: KBS 353 und 354**

Die KBS 353 ist im nördlichen Teil Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge im südlichen Bereich der KBS 353 stündlich zwischen Bad Harzburg und Kreiensen verkehren, welche alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollten. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 352 zwischen Braunschweig und Herzberg.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Vienenburg und Bad Harzburg (4 Fahrten)
- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Kreiensen (36 Fahrten)  
davon: 120 Minutentakt zwischen Bad Harzburg und Göttingen Hbf (18 Fahrten)

**KBS 354 Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig**

**ab 15.12.2002: KBS 352**

Die KBS 354 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

### **RegioBus      Groß Schwülper - Braunschweig**

In dieser Relation wurde im Oktober 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Linie 480 der Braunschweiger Verkehrs-AG eigenwirtschaftlich eingeführt.

In Groß Schwülper ist die Linie 480 von Montag bis Freitag zurzeit verknüpft mit der VLG-Linie 111, die von Braunschweig-Wenden nach Gifhorn führt und Anschlüsse bietet u. a. nach Diddlese, Hillerse, Leiferde und Gifhorn. Da der Hauptast der Fahrgastnachfrage in der Relation Gifhorn – Groß Schwülper Braunschweig, Zentrum liegt, sind die Linien 111 und 480 durchzubinden, so dass eine Linie Gifhorn – Leiferde, Hillerse, Leiferde, Diddlese, Groß Schwülper – Braunschweig, Europaplatz entsteht. Der Ast von Groß Schwülper nach Braunschweig, Wenden ist in Groß Schwülper mit der neuen durchgehenden Linie zu verknüpfen, so dass sich Umsteigebeziehungen auch zwischen Wenden und den von der neuen Linie bedienten Orten im Landkreis Gifhorn ergeben.

Die Bedienung an Wochenenden erfüllt noch nicht in vollem Umfang die Anforderungen und ist in Richtung auf das angestrebte Bedienungsgrundangebot des NVP zu entwickeln.

### **RegioBus      Braunschweig - Salzgitter-Thiede/Steterburg**

Der RegioBus Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig wird als Teil der Linie 620/601 von Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig betrieben. Außerdem wird die Relation durch die Linie 603/631 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient.

Die Linien 620/601 und 603/631 werden eigenwirtschaftlich betrieben. Eine vollständige Vertaktung des Gesamtangebotes zwischen Salzgitter-Thiede bzw. Thiede/Steterburg und Braunschweig konnte noch nicht erreicht werden. Im Interesse der Fahrgäste wird das durch Neuordnung der Linien von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig angestrebt. Ein Halbstundentakt zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig könnte dadurch erreicht werden.

### **RegioBus      Braunschweig - Wolfsburg**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Verbindung 230 Braunschweig – Wolfsburg wurde im Jahr 1999 an den Tagen von Montag bis Freitag durch Auferlegung von 15 gemeinwirtschaftlichen Fahrten erweitert.

Das Angebot ist noch nicht voll vertaktet, weil in erheblichem Umfang Schülerverkehre mit der Linie 230 abgewickelt werden und eine Verschiebung aller Fahrten in die Taktlagen bisher nicht möglich war. Es konnte noch nicht erreicht werden, stündliche Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig auf direktem Linienweg ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf zu führen, weil die Bedienung dieser Orte sowohl im Schülerverkehr als auch für die übrigen Fahrgäste erforderlich ist.

Die Wochenendbedienung entspricht in der Struktur des Angebotes noch nicht voll dem Nahverkehrsplan 1998, weil nur wenige Fahrten direkt geführt werden.

Ziel bleibt, den RegioBus von Braunschweig auf direktem Weg über die B248 und A39 nach Wolfsburg zu führen. Der Anschluss für die Orte Flechtorf-Kälberkamp, Beienrode und Hattorf an den RegioBus muss dann über eine lokale Linie erfolgen, es bietet sich dazu z. B. die Linie 218 der WVG an.

Die direkten Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig sparen fast 10 Minuten Fahrzeit auf dem Gesamtweg. Da die Fahrzeit zwischen den Zentren Wolfsburgs und Braunschweigs auf direktem Weg aber immer noch mehr als 50 Minuten beträgt und in der Hauptverkehrszeit durch starkes Verkehrsaufkommen auf der Straße und durch Zeitverluste beim Fahrscheinverkauf im Bus erhebliche Verspätungsgefahr besteht, ist für die durchgehenden Fahrgäste die Zugverbindung attraktiver. Auch wenn noch die Wege zum bzw. vom Bahnhof zurückgelegt werden müssen, bleibt der Attraktivitätsvorteil in den meisten Fällen erhalten. Der Fahrgast kann abhängig vom Ziel seines Weges entscheiden, welches Verkehrsmittel für seinen Zweck das bessere ist. Da auf der Kursbuchstrecke 300 II Braunschweig – Wolfsburg über den Tag ein Zweistundentakt und nur morgens in der Hauptverkehrszeit eine Verdichtung auf einen Stundentakt angeboten wird, ist die Ausweitung des Schienenverkehrs erforderlich und verkehrlich attraktiver als die Ausweitung des Busverkehrs, um ein der hohen Mobilität entsprechendes ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Die Bedienung der Aufkommensschwerpunkte Flechtorf, Lehre, Wendhausen und Dibbesdorf ist durch die Linie 230 gesichert.

### **RegioBus Braunschweig - Vechelde**

In dieser Relation wurde im Oktober 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag im Zuge der Linie CE50 eingeführt. Es wurden gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt. Im Rahmen des umfassenden Fahrplanwechsels zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) die Bedienung in der Relation Braunschweig – Vechelde geändert. Während vorher die Linie CE50 direkt von Braunschweig, Europaplatz über die B1, Klein Gleidingen und Denstorf nach Vechelde fuhr und dort am Bahnhof endete und die Linie 25 von Braunschweig kommend von Denstorf über Wedtlenstedt und Vechelade nach Vechelde und von dort weiter nach Bettmar und Sierße führte, gibt es heute die Linie 450.

Die Linie 450 fährt von Montag bis Freitag im Halbstundentakt zwischen ca. 05:00 Uhr und ca. 21:30 Uhr von Vechelde über Vechelade und Wedtlenstedt nach Braunschweig. Stündlich werden die Fahrten von Vechelde über Bettmar bis Sierße durchgebunden.

Das Angebot an Sonnabenden entspricht noch nicht in vollem Umfang dem angestrebten Bedienungsumfang des NVP.

Das Angebot auf der Linie 450 wird von der BSVAG eigenwirtschaftlich erbracht. Der Vorteil der neuen Linie 450 ist die voll vertaktete Bedienung über den ganzen Tag. Durch den Fahrweg über Vechelade und Wedtlenstedt ist die Gesamtfahrzeit Vechelde – Braunschweig ca. 5 Minuten länger als zuvor auf der Linie CE50. Wegen der besseren Anbindung der Orte Vechelade und Wedtlenstedt an Vechelde und Braunschweig überwiegen für die Gemeinde Vechelde die Vorteile der neuen Lösung. Zu prüfen ist aber, ob zumindest in der Hauptverkehrszeit direkte Fahrten über die B1 zwischen Vechelde und Braunschweig durchgeführt werden können.

### **RegioBus Braunschweig – Wolfenbüttel**

In der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel betreibt die Braunschweiger Verkehrs-AG eigenwirtschaftlich die Linie 421 und den RegioBus der Linie 420. Die Linie führt vom Rathaus in Braunschweig über den Hauptbahnhof und die A395 nach Wolfenbüttel und endet dort am Bahnhof. Der RegioBus 420 wird von Montag bis Freitag zwischen ca. 6:00 und 20:20 Uhr betrieben und am Sonnabend zwischen ca. 9:10 und 17:20 Uhr, jeweils im 20-Minutentakt. Sonntags verkehrt die Linie 420 nicht.

Die Linie 420 bietet damit in der Hauptverkehrszeit schnelle Verbindungen auf direktem Weg zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig und überlagert sich mit dem Angebot der Linie 421 zu einem 10-Minutentakt. Wenn die Linie 420 nicht fährt, ist durch die Linie 421 die Busverbindung Wolfenbüttel - Braunschweig gesichert.

Durch die Überlagerung der Linien 420 und 421 zu einem 10-Minutentakt werden die Züge am Bahnhof Wolfenbüttel in alle Richtungen angeschlossen. Der Stadtverkehr Wolfenbüttel bietet nur wenige Zuganschlüsse am Bahnhof Wolfenbüttel, so dass die regionalen Linien 420 und 421 eine wichtige innerstädtische Verknüpfungsfunktion übernehmen.

Bis zur Inbetriebnahme der RegioStadtBahn soll die Busbedienung durch die RegioBus-Linie 420 in der heutigen Form beibehalten werden. Im Zusammenhang mit der Einführung der RegioStadtBahn zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig sind andere Führungen der RegioBus-Linie innerhalb Wolfenbüttels zu prüfen. Da die großen Siedlungsgebiete im Süden und im Osten Wolfenbüttels keine direkten ÖPNV-Verbindungen nach Braunschweig haben, könnten von dort direkte Fahrten nach Braunschweig geführt werden. Dadurch kann die Zahl der direkt nach Braunschweig fahrenden Fahrgäste erhöht werden. Für das westliche Stadtgebiet ist eine verbesserte Anbindung an die Bahnverbindungen bzw. an die RegioStadtBahn sinnvoll.

Die Braunschweiger Verkehrs-AG plant, die Stadtbahn bis nach Braunschweig-Stöckheim zu verlängern. Nach Aufnahme des erweiterten Stadtbahnbetriebs wird eine Überprüfung der Linie 421 von Wolfenbüttel über Braunschweig-Stöckheim nach Braunschweig erforderlich werden. Diese Buslinie wird in das Gesamtbedienungskonzept einzupassen sein und möglicherweise in Braunschweig-Stöckheim enden, so dass die Fahrgäste dort in die Stadtbahn umsteigen müssen.

### **RegioBus Braunschweig - Cremlingen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag im Zuge der Linie CE20 eingeführt. Es wurden gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Hauptverkehrszeit auferlegt. Im Rahmen des umfassenden Fahrplanwechsels zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) die Bedienung in der Relation Braunschweig – Cremlingen (und weiter bis Bornum bzw. Gardessen) geändert. Während vorher die Linie CE20 in der Hauptverkehrszeit direkt von Cremlingen über die B1 nach Braunschweig zum Rathaus fuhr, hat die BSVAG die Bedienung grundlegend modifiziert und in die Linien 452 und 462 geteilt.

Die Linie 452 führt von Bornum über Abbenrode, Destedt, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig bis zur Haltestelle Krematorium. Die Linie 462 führt von Gardessen über Hemkenrode, Veltheim, Klein Veltheim, Schulenrode, Cremlingen und Klein Schöppenstedt nach Braunschweig zur Haltestelle Krematorium.

Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an der Haltestelle Krematorium mit der Stadtbahnlinie 9 und der Buslinie 412. Die direkte Führung der Stadtbahnlinie 9 in die Innenstadt verkürzt die Fahrzeit vom Krematorium bis zur Haltestelle Rathaus gegenüber der früheren Linie 2 um 9 Minuten. Die Gesamtfahrzeit Cremlingen – Braunschweig ist damit trotz der gebrochenen Verbindung nur noch unwesentlich länger als bei einer direkten Verbindung von Cremlingen in die Innenstadt von Braunschweig, nämlich 24 gegenüber 21 Minuten. Angesichts dieses Zeitunterschiedes ist die Brechung der Bedienung vertretbar.

Das Angebot auf den Linien 452 und 462 wird von der BSVAG eigenwirtschaftlich erbracht. Der Vorteil der neuen Linien 452 und 462 ist die vertaktete Bedienung über den ganzen Tag. Durch die getrennten Fahrwege wird den Fahrgästen aus Bornum, Abbenrode und Destedt der zeitraubende Umweg über Hemkenrode, Veltheim und Klein Veltheim nach Braunschweig erspart.

Die Wochenendbedienung zwischen Braunschweig und Cremlingen bleibt nur in geringem Umfang hinter dem angestrebten Bedienungsangebot des Nahverkehrsplans 1998 zurück.

Zumindest in der Hauptverkehrszeit sollten direkte Fahrten zwischen Cremlingen und der Braunschweiger Innenstadt durchgeführt werden. Dadurch kann den Fahrgästen die Unsicherheit genommen werden, wegen der häufigen Stauungen auf der B1 den passenden Anschluss an die Stadtbahnlinie 9 zu verpassen und auf die Buslinie 412 oder die nächste Tram warten zu müssen. Aus dem neuen Bedienungskonzept der BSVAG hat sich ein wechselnder 20- und 40-Minutentakt der Linien 452 und 462 ergeben, weil sonst die Anschlüsse an den 20-Minutentakt der Stadtbahn nicht möglich wären. Hier sollte versucht werden, zu einem klaren Halbstundentakt zu kommen und ggf an den Bus der Linie 412 anzuschließen bzw. direkt in die Innenstadt zu fahren.

Es ist außerdem zu prüfen, ob eine Anbindung von Ortsteilen der Gemeinde Cremlingen an die Züge der KBS 310 in Schandelah und Weddel möglich sind. Dadurch könnte nicht nur für einige Orte die regionale Verbindung nach Braunschweig verbessert werden, sondern auch die Verbindung von Ortsteilen zum Grundzentrum.

### **RegioBus Braunschweig - Sickte**

In dieser Relation wurde das Fahrtenangebot durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag an allen Werktagen im Jahr um 7 Fahrten und an Schultagen und an Ferientagen zusätzlich um jeweils eine Fahrt erweitert. Sonnabends kamen 10 Fahrten, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten hinzu.

Eine Führung der Linie 730 durch die Münzstraße über die Haltestelle Rathaus/Steinweg (Fahrtrichtung Braunschweig) und über die Haltestelle Rathaus/Langer Hof (Fahrtrichtung Sickte) ist sinnvoll und würde die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt nochmals verbessern. Denkbar ist auch, dass die Linie in Richtung Braunschweig im Bereich der Verkehrsinsel Bohlweg neben dem Blumenladen hält oder dort endet. In der Gegenrichtung könnte die Haltestelle Rathaus an der Einmündung Langer Hof/Bohlweg vor der Gaststätte Lindi zusätzlich zur Haltestelle Waisenhausdamm genutzt werden. Zu prüfen ist auch eine Führung der bisher in Sickte endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 730 bis zur Haltestelle Neuerkerode.

### **RegioBus Braunschweig - Wendeburg - Wipshausen**

Der RegioBus Braunschweig – Wendeburg – Wipshausen war im Nahverkehrsplan 1998 als Vorläufer für den RegioStadtBahn-Betrieb in dieser Relation vorgesehen. Auch wenn die RegioStadtBahn zunächst nur den Abschnitt Braunschweig – Wendeburg – Harvesse bedienen wird, ist eine Option für die Verlängerung der RegioStadtBahn bis Wipshausen vorgesehen. Die RegioBus-Verbindung wird deshalb als Vorläufer für die RegioStadtBahn auch auf dem Abschnitt Harvesse – Wipshausen beibehalten.

Die Bedienung an Wochenenden erfüllt noch nicht in vollem Umfang die Anforderungen und ist in Richtung auf das angestrebte Bedienungsgrundangebot des NVP zu entwickeln. Die Linienführung weicht deshalb am Wochenende noch von den übrigen Werktagen ab, die Busse fahren über Bortfeld und enden in Watenbüttel. In Völkenrode oder in Watenbüttel können die Fahrgäste in die Linie 416 der Braunschweiger Verkehrs-AG umsteigen. Das Bedienungsangebot entspricht zwar wegen der indirekten Linienführung und des fehlenden Angebotes am Samstagabend zwischen 20:00 bis 22:00 Uhr nicht dem Nahverkehrsplan, die Fahrgäste haben jedoch ein akzeptables Grundangebot. Die Anschlüsse am Wochenende sind zu gewährleisten.

Der RegioBus Braunschweig – Wendeburg – Wipshausen ist als Vorläufer für den RegioStadtBahn-Betrieb vorgesehen. Da die RegioStadtBahn den Abschnitt Braunschweig – Wendeburg – Harvesse bedienen wird, wird der RegioBus nach Aufnahme des RegioStadtBahn-Betriebs nur noch als Zubringerlinie bis Harvesse erforderlich sein. Im Zuge der konkreten betrieblichen Planungen für die RegioStadtBahn ist diese RegioBus-Verbindung deshalb zu überplanen und den neuen Erfordernissen anzupassen. Dabei wird auch die Möglichkeit bestehen, neue Relationen für eine Zubringerverbindung in die Überlegungen mit einzubeziehen.

## **D7.7.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

### **Landkreise Celle/Uelzen**

Die Verkehrsbeziehung zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen sowie der Stadt Braunschweig sind schwach (1.500 Pers.F./Werktag). Einzelne Fahrtenangebote entlang der Bundesstraße B 214 könnten eine direkte schnelle Verbindung Richtung Celle schaffen. Für Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Uelzen und der Stadt Braunschweig reichen die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig - Wittingen - Uelzen.

### **Altmarkkreis Salzwedel/Ohrekreis**

Für die schwachen Verkehrsbeziehungen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel sowie dem Ohrekreis und der Stadt Braunschweig (3.000 Pers.F./Werktag) gibt es Fahrtenangebote über die in Kapitel D8.9 genannten Verbindungen mit Übergang auf das regionale ÖPNV-Netz.

### **Bördekreis**

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

### **Landkreise Halberstadt/Wernigerode**

Die schwach ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen den Landkreisen Halberstadt und Wernigerode sowie Braunschweig (1.000 Pers.F./Werktag) werden über die Kursbuchstrecken 353 und 330 abgedeckt. In Vienenburg bestehen zwischen diesen Kursbuchstrecken stündliche Umsteigeverbindungen.

### **Landkreise Northeim/Göttingen**

Für die schwachen Verkehrsbeziehungen zu den Landkreisen Northeim und Göttingen (1.000 Pers.F./Werktag) bietet die Schienenverbindung über die Stadt Seesen ein ausreichendes Angebot.

### **Landkreis Hildesheim**

Die Schienenverbindung zwischen der Stadt Hildesheim und der Stadt Braunschweig bildet vor dem Hintergrund der gegenwärtig bestehenden Eisenbahninfrastruktur ein ausreichendes Angebot für diese Verkehrsbeziehung (4.500 Pers.F./Werktag zwischen Stadt und Landkreis Hildesheim und Braunschweig).

### **Stadt und Landkreis Hannover**

Deutlich ausgeprägt sind die Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Landkreis Hannover sowie der Stadt Braunschweig (14.100 Pers.F./Werktag). Hier bietet die Schienenverbindung ein ausreichendes Bedienungsangebot.

## **D7.8 Stadt Salzgitter**

### **D7.8.1 Regionales Netz**

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

Im Vorfeld des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur ist das ausreichende Bedienungsangebot zumindest im Abschnitt zwischen Woltwiesche und Braunschweig Hbf umzusetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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



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

Eine stündliche und direkte Nahverkehrsverbindung zwischen Bad Harzburg und Hannover ist sicherzustellen. Dies kann ab Dezember 2004 (Fahrplan 2005) über ein Flügelungskonzept bei den Neigetechnikzügen in Goslar geschehen. Alternativ kann die gegenwärtig nur zweistündlich verkehrende Regionalbahn auf ein stündliches Angebot ausgeweitet werden. Der Neigetechnikzug braucht in diesem Fall Goslar nicht mehr geflügelt werden und böte eine schnelle Verbindung insbesondere zwischen Goslar, Hildesheim und Hannover.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen (- Herzberg)**

**ab 15.12.2002: KBS 355 und 358**

Zur Entflechtung des SPNV-Angebotes im nordwestlichen Teil des Harzes sollten die Nahverkehrszüge der KBS 352 stündlich zwischen Braunschweig, Seesen und Herzberg verkehren. Damit einher gehen sollte ein in Seesen verknüpftes stündliches SPNV-Angebot auf der KBS 353 zwischen Bad Harzburg und Kreiensen, welches alle zwei Stunden nach Göttingen weitergeführt werden sollte.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**KBS 354 Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig**

**ab 15.12.2002: KBS 352**

Die KBS 354 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

**RegioBus Braunschweig - Salzgitter-Thiede/Steterburg**

Der RegioBus Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig wird als Teil der Linie 620/601 von Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig betrieben. Außerdem wird die Relation durch die Linie 603/631 der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig bedient.

Die Linien 620/601 und 603/631 werden eigenwirtschaftlich betrieben. Eine vollständige Vertaktung des Gesamtangebotes zwischen Salzgitter-Thiede bzw. Thiede/Steterburg und Braunschweig konnte noch nicht erreicht werden. Im Interesse der Fahrgäste wird das durch Neuordnung der Linien von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig angestrebt. Ein Halbstundentakt zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig könnte dadurch erreicht werden.

### **RegioBus (Salzgitter-Lebenstedt -) Salzgitter-Bad - Goslar**

Zwischen Goslar und Salzgitter-Bad wurde die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag durch die Linie 860 als Teil der Relation Goslar – Salzgitter-Lebenstedt eingeführt. Die Linie fährt von Montag bis Freitag zwischen ca. 05:30 und 23:20 Uhr. Die RBB Regionalbus GmbH vertaktete das Angebot, und die Fahrplanlücken wurden durch gemeinwirtschaftlich finanzierte Verkehrsleistungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig geschlossen.

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 860 auf dem Abschnitt Goslar – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten erweitert. Im Jahr 2001 kamen sonnabends 7 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 8 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg, an Sonn- und Feiertagen 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Goslar und 6 Fahrten von Salzgitter-Bad bis Liebenburg hinzu.

Anschlüsse an den Zugverkehr am Bahnhof Goslar sind problematisch, weil vorrangig die Anschlüsse am Bahnhof Salzgitter-Bad an die Züge von/nach Braunschweig und an den RegioBus 610 nach Salzgitter-Lebenstedt hergestellt werden. Hier ist eine Verbesserung zu prüfen. Nach Wiedereröffnung des Bahnhaltdepot in Othfresen muss die Linienführung des RegioBusses 860 überprüft werden. Wenn Othfresen durch Züge der KBS 320 bedient wird, erscheint für den RegioBus eine Linienführung über Hahndorf und Döhren möglich, so dass sich möglicherweise wegen der zu erwartenden kürzeren Fahrzeit Anschlüsse an die Züge in Goslar realisieren lassen. Die Verbindung aus den Orten der Gemeinde Liebenburg zum Bahnhof Othfresen wäre dann im lokalen Netz sicherzustellen.

Der Ort Klein Mahner wird durch die RegioBus-Linie 860 bedient. Dieser Linienweg bedeutet für die weiterfahrenden Fahrgäste einen erheblichen Umweg und Zeitverlust. Es ist deshalb zu prüfen, ob Klein Mahner auch über eine andere Linie (z. B. die Linie 655) bedient werden kann. Die Verknüpfung mit der Linie 860 könnte in Groß Mahner hergestellt werden.

### **RegioBus Salzgitter-Lebenstedt - SZ-Bad (- Goslar)**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Linie 610 auf dem Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 10 Fahrten erweitert. Im Juni 2001 wurde auch die Bedienung an Wochenenden geringfügig durch eigenwirtschaftliche Fahrten verbessert.

Die RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad - Salzgitter-Lebenstedt führt heute vom Bahnhof Salzgitter-Bad über die Landesstraße 472 an Salzgitter-Gebhardshagen östlich vorbei nach Salzgitter-Lebenstedt. Es ist zu prüfen, ob eine bessere Erschließung von Salzgitter-Gebhardshagen die Nachfrage erhöhen kann. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Fahrzeit nicht verlängert werden darf, weil sonst ein zusätzlicher Bus erforderlich wäre.

Eine Verbesserung der Wochenendbedienung über das schon erfolgte Maß hinaus ist in Abstimmung mit der Stadt Salzgitter nicht vorgesehen, weil die Linie 612 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Gebhardshagen nach Salzgitter-Bad ein ausreichendes Angebot bereitstellt.

### **RegioBus (Salzgitter-Lebenstedt -) Broistedt - Peine**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 19 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 17 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Das im Kapitel B4.2.2.1 dargestellte Bedienungskonzept Peine – Broistedt und Lengede – Salzgitter-Lebenstedt mit Anschlüssen an den Bahnhöfen Lengede-Broistedt, Woltwiesche und Peine wird beibehalten.

Nach Fertigstellung des Zentralen Omnibusbahnhofs in Groß Ilsede werden die Buslinien im Verkehrsraum neu zu ordnen sein. Die RegioBus-Linie 530 Broistedt – Groß Ilsede – Peine und die Linien 501 Peine – Ilsede – Peine bzw. Peine – Groß Ilsede Hohenhameln – Bründeln, 502 Peine - Schwicheldt – Hohenhameln – Harber und 515 Peine – Schmedenstedt – Oberg – Groß Ilsede können auf dem Abschnitt Groß Ilsede – Peine koordiniert werden, um diese starke Mobilitätsrelation besser bedienen zu können. Die Neukonzeption mit einer Überlagerung der vorhandenen Linien zu einem Halbstundentakt auf dem Abschnitt Groß Ilsede – Peine kann einerseits das Gesamtangebot für die Fahrgäste verbessern und andererseits durch einen wirtschaftlicheren Buseinsatz Parallelleistungen vermeiden und dadurch den Gesamtaufwand verringern. Der Schülerverkehr ist so weit wie möglich in den vertakteten Gesamtverkehr zu integrieren, wenn erforderlich mit Verstärkerfahrten für den Schülerverkehr zusätzlich zu der Taktfahrten.

#### **RegioBus Salzgitter-Lebenstedt - Lengede (- Peine)**

Das Fahrtenangebot (RegioBus-Linie 640) wurde im Jahr 2000 auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt – Salzgitter-Lebenstedt durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 14 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 20 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Das im Kapitel B4.2.2.1 dargestellte Bedienungskonzept Peine – Broistedt und Lengede – Salzgitter-Lebenstedt mit Anschlüssen an den Bahnhöfen Lengede-Broistedt, Woltwiesche und Peine wird beibehalten.

#### **RegioBus Salzgitter-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 15 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 15 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 12 Fahrten erweitert.

Trotz des guten Gesamtangebotes hat die Nachfrage der Fahrgäste nicht wie gewünscht zugenommen. Es erscheint sinnvoll, das Fahrtenangebot zu prüfen und ggf. zu straffen und die zusätzlichen Fahrten zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen wie z. B. eine geänderte Linienführung in Salzgitter-Thiede/Steterburg zu einer kürzeren Fahrzeit und damit zu einer höheren Nachfrage führen können. Außerdem soll der Bahnhof Wolfenbüttel in die Linie eingebunden werden und eine Verknüpfung mit den Zügen der Kursbuchstrecken 353 und 312 erfolgen.

#### **RegioBus Salzgitter-Lebenstedt - Wolfenbüttel**

Das Fahrtenangebot wurde im Jahr 2000 durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 17 Fahrten und im Jahr 2001 an Sonnabenden um 10 Fahrten und an Sonn- und Feiertagen um 8 Fahrten erweitert.

Das bestehende Bedienungskonzept mit einigen direkten Fahrten montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit soll beibehalten werden. Die übrigen Fahrten werden wie bisher von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt und -Immendorf und weiter über Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim nach Wolfenbüttel zum Kornmarkt geführt.

Die Einbeziehung des Bahnhofs Wolfenbüttel in den Linienweg und eine Anpassung an die Fahrzeiten der DB AG ist geeignet, den Verkehrswert und die Nachfrage zu erhöhen. Zurzeit wird die Haltestelle Schulwall bedient, die etwa 200 m vom Bahnhof entfernt ist.

#### **RegioBus Salzgitter-Bad - Seesen**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Bedienung durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Fahrten von Montag bis Freitag um 4 Fahrten erweitert. Das Bedienungskonzept mit stündlichen Fahrten morgens und nachmittags und mit einem 2-Stundentakt außerhalb der Hauptverkehrszeit bleibt unverändert.

An den Wochenenden entspricht die Linie noch nicht dem angestrebten Bedienungsangebot des NVP.

## **D7.8.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

### **Landkreis Hildesheim**

Zwischen Salzgitter-Ringelheim, Baddeckenstedt, Groß Düngen und Hildesheim besteht eine Verkehrsachse mit entsprechenden Verkehrsnachfragewerten (z. B. 2.500 Pers.F./24 h zwischen Baddeckenstedt und Stadt und Landkreis Hildesheim). Hier bietet der Schienenverkehr ein angemessenes Angebot.

Von Salzgitter aus besteht eine ausgeprägte Verkehrsbeziehung zu Stadt und Landkreis Hildesheim (6300 Pers.F./Werktag). Fahrtenangebote bestehen über die Schienenverbindungen Hildesheim – Lengede-Broistedt – Braunschweig mit einer Verknüpfung durch die RegioBus-Linie 640 aus Salzgitter-Lebenstedt am Bahnhof Lengede-Broistedt sowie Salzgitter-Bad – Verknüpfungspunkt Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim.

### **Landkreis Hannover**

Für Verkehrsbedürfnisse von Salzgitter nach Stadt und Landkreis Hannover (5.700 Pers.F./Werktag) bestehen Fahrmöglichkeiten über Hildesheim auf den Schienenverbindungen.

## **D7.9 Stadt Wolfsburg**

### **D7.9.1 Regionales Netz**

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

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

#### **KBS 300 II Braunschweig - Wolfsburg (- Stendal)**

Das SPNV-Angebot zwischen Wolfsburg und Braunschweig ist auf ein stündliches Angebot auszuweiten. Eine Durchbindung nach Stendal und Goslar bzw. Bad Harzburg ist anzustreben.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist anzustreben:

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

### **RegioBus Wolfsburg – Rühren und Rühren – Brome**

Der RegioBus 160 Wolfsburg – Rühren – Brome wird von den Fahrgästen insbesondere auf dem Abschnitt Rühren – Wolfsburg gut angenommen. Der Schülerverkehr aus dem Landkreis Gifhorn zu Schulen in Wolfsburg wird über diese Linie abgewickelt.

Die RegioBus- Verbindung Wolfsburg – Rühren – Brome überlagert sich auf dem Abschnitt Wendschott – Vorsfelde – Wolfsburg, ZOB mit den Linien 202 und 205 der Wolfsburger Verkehrs-GmbH. Durch eine betriebliche Zusammenarbeit zwischen VLG und WVG kann auf dem Abschnitt Wolfsburg – Rühren eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt mit Vorteilen für beide Unternehmen erreicht werden.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen.

#### **RegioBus      Wolfsburg – Weyhausen – Osloß (- Gifhorn)**

Der RegioBus 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß (- Gifhorn) wird von den Fahrgästen gut angenommen. Der Schülerverkehr aus dem Landkreis Gifhorn zu Schulen in Wolfsburg wird über diese Linie abgewickelt.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen

#### **RegioBus      Wolfsburg - Helmstedt**

In dieser Relation wurde im Jahr 2000 die RegioBus-Linie 380 von Montag bis Freitag und im Jahr 2001 an den Wochenenden eingeführt. Dieses Angebot bietet Berufstätigen, Schülern, Einkäufern und anderen Personenkreisen von Montag bis Freitag bis fast 24:00 Uhr und am Sonnabend bis 22:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu kommen. Eine Ausweitung bis ca. 1:00 Uhr nachts soll deshalb für Fahrten ab Wolfsburg erfolgen.

#### **RegioBus      Braunschweig - Wolfsburg**

Das Fahrtenangebot der RegioBus-Verbindung 230 Braunschweig – Wolfsburg wurde im Jahr 1999 an den Tagen von Montag bis Freitag durch Auferlegung von 15 gemeinwirtschaftlichen Fahrten erweitert.

Das Angebot ist noch nicht voll vertaktet, weil in erheblichem Umfang Schülerverkehre mit der Linie 230 abgewickelt werden und eine Verschiebung aller Fahrten in die Taktlagen bisher nicht möglich war. Es konnte noch nicht erreicht werden, stündliche Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig auf direktem Linienweg ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf zu führen, weil die Bedienung dieser Orte sowohl im Schülerverkehr als auch für die übrigen Fahrgäste erforderlich ist.

Die Wochenendbedienung entspricht in der Struktur des Angebotes noch nicht voll dem Nahverkehrsplan 1998, weil nur wenige Fahrten direkt geführt werden.

Ziel bleibt, den RegioBus von Braunschweig auf direktem Weg über die B248 und A39 nach Wolfsburg zu führen. Der Anschluss für die Orte Flechtorf-Kälberkamp, Beienrode und Hattorf an den RegioBus muss dann über eine lokale Linie erfolgen, es bietet sich dazu z. B. die Linie 218 der WVG an.

Die direkten Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig sparen fast 10 Minuten Fahrzeit auf dem Gesamtweg. Da die Fahrzeit zwischen den Zentren Wolfsburgs und Braunschweigs auf direktem Weg aber immer noch mehr als 50 Minuten beträgt und in der Hauptverkehrszeit durch starkes Verkehrsaufkommen auf der Straße und durch Zeitverluste beim Fahrscheinverkauf im Bus erhebliche Verspätungsgefahr besteht, ist für die durchgehenden Fahrgäste die Zugverbindung attraktiver. Auch wenn noch die Wege zum bzw. vom Bahnhof zurückgelegt werden müssen, bleibt der Attraktivitätsvorteil in den meisten Fällen erhalten. Der Fahrgast kann abhängig vom Ziel seines Weges entscheiden, welches Verkehrsmittel für seinen Zweck das bessere ist. Da auf der Kursbuchstrecke 300 II Braunschweig – Wolfsburg über den Tag ein Zweistundentakt und nur morgens in der Hauptverkehrszeit eine Verdichtung auf einen Stundentakt angeboten wird, ist die Ausweitung des Schienenverkehrs erforderlich und verkehrlich attraktiver als die Ausweitung des Busverkehrs, um ein der hohen Mobilität entsprechendes ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Die Bedienung der Aufkommensschwerpunkte Flechtorf, Lehre, Wendhausen und Dibbesdorf ist durch die Linie 230 gesichert.

### **RegioBus Gifhorn – Calberlah – Süfeld - Wolfsburg**

Der RegioBus Gifhorn – Calberlah – Süfeld – Wolfsburg wurde noch nicht eingeführt.

Die VLG betreibt die Linie 181 von Gifhorn über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Edesbüttel, Allenbüttel, Jelpke und Wettmershagen nach Süfeld. Dort besteht eine gut abgestimmte Umsteigemöglichkeit zur Linie 203 der WVG, die von Süfeld über Fallersleben und die Haltestelle ZOB zum Bahnhof Wolfsburg fährt. Erster Schritt zur Umsetzung des RegioBus Gifhorn – Calberlah – Wolfsburg ist die Herstellung einer umsteigefreien Verbindung durch eine betriebliche Verknüpfung der Linien VLG 181 und WVG 203. In diesem Zusammenhang ist die Linienführung des Linienteils Süfeld – Gifhorn zu überprüfen.

Als zweiter Schritt ist der Angebotsumfang bzw. eine Angebotserweiterung zu untersuchen. Grund ist die bestehende RegioBus-Verbindung 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Gifhorn. Über diesen RegioBus und über die KBS 300 I wird ein großer Teil des öffentlichen Nahverkehrs zwischen Gifhorn und Wolfsburg abgewickelt. Die RegioBus-Linie 170 benötigt für die Gesamtstrecke nur 46 Minuten, während die Fahrt über Calberlah – Süfeld ca. 80 Minuten dauert. Grund für die lange Fahrzeit ist der oben dargestellte Linienverlauf. Die VLG-Linie 181 übernimmt in der Samtgemeinde Isenbüttel auch lokale Bedienungsfunktionen, die von einer anderen Linie übernommen werden müssten, wenn die Verbindung Gifhorn – Calberlah – Süfeld – Wolfsburg direkt geführt wird.

## **D7.9.2 Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

### **Landkreis Hannover**

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

### **Ohrekreis**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet sind sehr schwach bis schwach. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg (1.200 Pers.F./Werktag zwischen Wolfsburg und Sachsen-Anhalt) wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten. Die Wiederherstellung einer stündlichen Schienenverbindung in Richtung Oebisfelde und Stendal ist anzustreben.

### **Bördekreis**

Die Verkehrsbeziehungen in die Stadt Wolfsburg sind sehr schwach ausgeprägt.

### **Altmarkkreis Salzwedel**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und den Gemeinden im Verbandsgebiet sind sehr schwach. Die Verkehrsbeziehungen konzentrieren sich auf die Samtgemeinde Brome (600 Pers.F./Werktag) und die Stadt Wolfsburg (1.200 Pers.F./Werktag). Daher sollten einzelne Fahrtenangebote von Salzwedel über Brome nach Wolfsburg entlang der geplanten Direktbusverbindung eingeplant werden.

Für die sehr schwachen Verkehrsbeziehungen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und der Stadt Gifhorn erscheinen einzelne Fahrtenangebote entlang einer Achse Brome, Ehra-Lessien, Westerbeck, Gifhorn ausreichend.

## E Kosten- und Finanzierungsübersicht

In diesem Kapitel werden die Kosten für das bestehende ÖPNV-Angebot sowie für die geplanten Maßnahmen dargestellt. Die aufgeführten Kosten geben dabei nicht die gesamten Kosten wieder, sondern beziehen sich nur auf finanzielle Leistungen, die durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erbracht werden. Zahlungen Dritter wie z. B. Leistungen aus Querverbund oder Defizitausgleich durch Gesellschaftereinlagen sind nicht Bestandteil dieser Übersicht.

Die im Punkt Investitionen aufgeführten Maßnahmen beinhalten Investitionen die in den Bereich der Förderung durch GVFG-Mittel oder sonstige Landesförderungen fallen und sollen eine Planungshilfe für die Haushaltsplanung des Landes darstellen.

### E1 Finanzierung SPNV

Mit dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG) übertrug der Bund am 01.01.1996 die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV auf die Länder. Allein durch Fahrgeldeinnahmen sind die Kosten für den SPNV nicht zu finanzieren. Die entstehenden Defizite werden durch Mittel aus dem RegG (Regionalisierungsmittel) ausgeglichen. Die Finanzmittel nach § 8 Abs. 1 RegG liegen in der Sicherung des Umfangs an Verkehrsleistungen des Fahrplanjahres 1993/94 begründet. Darüber hinaus werden den Ländern für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs Finanzmittel nach § 8 Abs. 2 RegG vom Bund zur Verfügung gestellt.

Am 01.07.2002 trat das Erste Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) in Kraft. Aus der folgenden Tabelle E1/1 wird ersichtlich, welche Finanzmittel das Land Niedersachsen seit 1996 aus dem RegG erhalten hat und welche es bis zum 31.12.2007 nach dem neuen RegG erhalten wird.

**Tabelle E1/1 Regionalisierungsmittel für Niedersachsen**

RegG	Jahr	§ 8 Abs. 1 RegG	§ 8 Abs. 2 RegG	Summe
alt	1996	271.035.826 €	48.887.263 €	319.923.089 €
	1997	273.847.932 €	198.791.441 €	472.639.373 €
	1998	273.847.932 €	194.169.362 €	468.017.294 €
	1999	273.847.932 €	221.594.983 €	495.442.914 €
	2000	273.847.932 €	237.364.131 €	511.212.063 €
	2001	273.847.932 €	260.218.866 €	534.066.797 €
neu	2002	373.200.000 €	206.365.120 €	579.565.120 €
	2003	378.798.000 €	209.460.597 €	588.258.597 €
	2004	384.479.970 €	212.602.506 €	597.082.476 €
	2005	390.247.170 €	215.791.543 €	606.038.713 €
	2006	396.100.877 €	219.028.416 €	615.129.294 €
	2007	402.042.390 €	222.313.843 €	624.356.233 €



Nach § 7 Abs. 1 NNVG werden die Mittel gemäß § 8 Abs. 1 RegG auf die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs verteilt. Der Zweckverband Großraum Braunschweig müsste entsprechend dem Anteil an den Kostendeckungsfehlbeträgen für den Fahrplan 1993/94 im Jahr 2002 einen Betrag in Höhe von 58.915.964 € (15,7867 Prozent) erhalten.

Nach § 7 Abs. 7 NNVG (sogenannte „X-Mittel“) wird ab dem Jahr 2000 „ein Viertel der Mittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes den Aufgabenträgern, die für den Schienenpersonennahverkehr zuständig sind, zugewiesen. Der Zweckverband Großraum Braunschweig müsste danach im Jahr 2002 einen Betrag in Höhe von 6.902.913 € (3,345 Prozent) erhalten.

Das Land Niedersachsen beabsichtigt jedoch, die Zuweisung der Mittel nach § 7 Abs. 1 NNVG für den Großraum Braunschweig im Rahmen einer Revision des NNVG im Jahr 2003 neu festzulegen. Grundlage sollen die Verkehrsleistungen sein, welche im Fahrplan 2001/2002 auf den Streckenabschnitten erbracht wurden, die von der DB AG als Grundangebot angesehen werden.

Aus diesen Überlegungen ergibt sich eine Reduzierung des Leistungsumfangs zu dem in Kapitel D7 dargestellten ausreichenden Bedienungsangebot (vergleiche Tabelle E1/2) von 7.465.374 auf 5.178.000 Zugkilometer.

Sofern für das ausreichende Bedienungsangebot vom Land Niedersachsen nicht die notwendigen Finanzmittel nach § 7 Abs. 1 NNVG dem Zweckverband zur Verfügung gestellt werden, ist das Verkehrsangebot entsprechend anzupassen. Die Verkehrsleistungen sind in diesem Fall auf Grundlage der im Kapitel B4.2.1.2 dargestellten Verkehrsleistungen zum Fahrplan 2003 in Richtung des ausreichenden Bedienungsangebotes weiterzuentwickeln.

Die Tabelle E1/3 stellt die Finanzmittel nach Auffassung des Landes Niedersachsen für den Großraum Braunschweig für die Jahre 2003 bis 2007 dar.

**Tabelle E1/2 Finanzierung des ausreichenden Bedienungsangebotes im SPNV**

KBS	Streckenverlauf	Angebot	Fahrten (Mo-So)	Fahrten (Mo-Fr)	Zugkm / Fahrt	Zugkilometer	
115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig	2h-Takt (18) + Verstärker (4)	18	4	70,07	530.990,46	
115	Gifhorn - Braunschweig	2h-Takt (18)	18		32,13	211.094,10	
300 I	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg	1h-Takt (36) + Tagesrand (2) + Verstärker (4)	38	4	39,38	585.895,64	
300 II	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)	1h-Takt (36) + Verstärker (4)	36	4	44,45	628.878,60	
310	(Hannover) - Peine - Braunschweig	1h-Takt (36) + Tagesrand (6) + Verstärker (12)	42	12	33,28	610.821,12	
310	Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)	1h-Takt (36) + Verstärker (8)	36	8	38,34	581.081,04	
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt - Helmstedt	2h-Takt (18)	18	4	63,75	483.097,50	
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt	2h-Takt (18)	18		29,54	194.077,80	
313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig	1h-Takt (36)	36		21,13	277.648,20	
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg	1h-Takt (36)	36		43,05	565.677,00	
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar	2h-Takt (18)	18		32,04	210.502,80	
330	Goslar - Vienenburg - (Halberstadt)	2h-Takt (18)	18		17,97	118.062,90	
330	Vienenburg - (Halberstadt)	2h-Takt (18)	18		5,16	33.901,20	
352	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Herzberg)	1h-Takt (36)	36		61,40	806.796,00	
352	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim	Verstärker (4)		4	30,54	30.784,32	
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg	2h-Takt (18)	18		47,30	310.761,00	
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Goslar	2h-Takt (18) + Verstärker (4)	18	4	52,28	396.177,84	
353	Vienenburg - Bad Harzburg	2h-Takt (18) + Verstärker (4)	18	4	7,83	59.335,74	
353	Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)	1h-Takt (36)	36		41,11	540.185,40	
354	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	1h-Takt (36)	36		22,04	289.605,60	
358	siehe KBS 352						
<b>Summe Zugkilometer</b>							<b>7.465.374,26</b>
<b>Zuschussatz im Großraum Braunschweig</b>							<b>9,59 €</b>
<b>Erforderlicher Ausgleichsbetrag</b>							<b>71.568.473 €</b>

**Tabelle E1/3      Finanzzuweisungen des Landes Niedersachsen gemäß § 7 (1) NNVG in den Jahren 2002 – 2007**

Jahr	§ 7 Abs. 1 NNVG
2002	52.050.485,42 €
2003	52.870.021,44 €
2004	53.701.850,51 €
2005	54.528.339,37 €
2006	54.025.207,76 €
2007	53.494.713,33 €

Weiterhin gibt es noch weitere Finanzzuweisungen des Landes Niedersachsen nach § 7 (7) NNVG (Tabelle E1/4).

**Tabelle E1/4      Finanzzuweisungen des Landes Niedersachsen gemäß § 7 (7) NNVG in den Jahren 2002 – 2007**

Jahr	§ 7 Abs. 7 NNVG
2002	6.885.712,21 €
2003	6.988.997,89 €
2004	7.093.832,86 €
2005	7.200.240,35 €
2006	7.308.243,96 €
2007	7.417.867,62 €

## E2 Kosten des straßengebundenen ÖPNV

### E2.1 Finanzbedarf für das bestehende ÖPNV-Angebot

Der Linienverkehr mit Kraftomnibussen im Großraum Braunschweig wird von den Verkehrsunternehmen in absolut überwiegendem Umfang eigenwirtschaftlich erbracht. Während die lokalen Verkehre in vollem Umfang eigenwirtschaftlich sind, finanziert der Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger für den ÖPNV diejenigen Leistungen im regionalen ÖPNV-Netz, die zur Umsetzung des Nahverkehrsplans über das bestehende Angebot hinaus erforderlich sind und von den Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Diese zusätzlichen Verkehrsleistungen sind gemeinwirtschaftlich und werden durch den Zweckverband Großraum Braunschweig auferlegt.

Der erste Nahverkehrsplan trat am 01.01.1998 in Kraft. Die RegioBusse wurden seit 1999 stufenweise eingeführt, zunächst von Montag bis Freitag, ab dem Jahr 2001 auch an Wochenenden und Feiertagen. Für die Zeit von 1999 bis 2002 wurden bzw. werden folgende Zahlungen geleistet:

**Tabelle E2.1 Finanzbedarf für RegioBusse 1998 - 2002**

RegioBusse Jahr	Mo-Fr Jahr	Sa Jahr	So und Feiertag Jahr	Summe Jahr
1998	0	0	0	0
1999	1.010.456 DM (516.638 €)	0	0	1.010.456 DM (516.638 €)
2000	3.493.944 DM (1.786.425 €)	0	0	3.493.944 DM (1.786.425 €)
2001	4.910.262 DM (2.510.577 €)	323.537 DM (165.422 €)	374.442 DM (191.449 €)	5.608.241 DM (2.867.448 €)
2002 Plan	2.622.368 €	592.730 €	585.414 €	3.800.512 €

Die Beträge für das Jahr 2002 sind Planzahlen. Die Höhe der Zahlungen für das Jahr 2002 hängt unter anderem davon ab, in welchem Umfang die Wochenendbedienung im Jahr 2002 ausgeweitet werden kann.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen regionalen Busleistungen erfolgt über die Verbandsumlage.

### E2.2 Finanzbedarf für das künftige ÖPNV-Angebot

Der künftige Finanzbedarf für das regionale Busnetz ergibt sich aus dem Weiterbetrieb der bisher eingeführten RegioBus-Linien bzw. aus der Einführung der noch fehlenden Wochenendbedienung. Änderungen des bestehenden Angebots können ebenfalls Auswirkungen auf die Höhe der Zahlungen haben. Die Zahlungsbeträge werden jährlich fortgeschrieben, und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Tariflöhne und der allgemeinen Preisentwicklung. Zur Abschätzung der künftigen Beträge wurde ein Fortschreibungssatz von 3 % angenommen.

**Tabelle E2.2 Finanzbedarf für RegioBusse 2003 - 2007**

RegioBusse Jahr	Mo-Fr Jahr	Sa Jahr	So und Feiertag Jahr	Summe Jahr
2003	2.701.039 €	610.512 €	602.976 €	3.914.527 €
2004	2.782.070 €	628.827 €	621.065 €	4.031.962 €
2005	2.865.532 €	647.692 €	639.697 €	4.152.921 €
2006	2.951.498 €	667.123 €	658.888 €	4.277.509 €
2007	3.040.043 €	687.137 €	678.655 €	4.405.835 €

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen regionalen Busleistungen erfolgt über die Verbandsumlage. Dabei wird angestrebt, dass die Aufwendungen für die RegioBusse und den Verbundtarif (Kapitel E3) auf 5 Mio. Euro begrenzt werden.

### **E3 Kosten der tariflichen Maßnahmen**

Der Verbund und die Vereinheitlichung von unterschiedlichen Tarifen hat i. d. R. Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste zur Folge. Durchtarifierungsverluste entstehen durch Übersteiger zwischen Verkehrsunternehmen mit bisher getrennten Tarifen, die nach dem Umsteigen im Verbund keinen zusätzlichen Fahrschein mehr lösen müssen. Harmonisierungsverluste entstehen durch Integration mehrerer bestehender Tarife, die durch einen einzigen einheitlichen Tarif abgelöst oder ersetzt werden, sofern der dann geltende einheitliche Tarif in der Summe unterhalb des Preisniveaus der vorher geltenden Tarife liegt.

Verkehrsunternehmen sind im Regelfall nur dann zu einer tariflichen Kooperation bereit, wenn ihnen diese entstehenden Mindererlöse ausgeglichen werden.

#### **E3.1 Finanzbedarf für den bestehenden Verbundtarif**

Zum 01.11.1998 ist der Verbundtarif Region Braunschweig in Kraft getreten. Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat sich im Rahmen der Verbundverträge dazu verpflichtet, den beteiligten Verbundpartnern eine Einnahmegarantie zu gewähren. Diese basiert auf den Einnahmen, die jedes Verkehrsunternehmen im Basisjahr 1997 erzielt hat. Die Basiseinnahmen werden jährlich mit 75 % der durchschnittlichen genehmigten Tarifierhöhung dynamisiert. Sofern die Einnahmen aus Verbundtarif insgesamt unter der garantierten Basiseinnahme liegen wird der Fehlbetrag durch den Zweckverband ausgeglichen.

Seit Beginn des Verbundtarifes sind folgende Leistungen durch den Zweckverband erbracht worden:

	Restjahr 1998	1999	2000	2001
<b>Defizitausgleich</b>	1.321.021 DM	4.853.557 DM	1.654.031 DM	297.084 DM
<b>Abschlagszahlungen</b>	- , -	- , -	73.482 DM	384.690 DM
<b>Schlussrechnung</b>	84.509 DM	616.876 DM	885.180 DM	1.641.285 DM*
<b>Anschubfinanzierung</b>	- , -	-2.135.000 DM	- , -	- , -
<b>Gesamt:</b>	<b>1.405.530 DM</b>	<b>3.335.433 DM</b>	<b>2.612.693 DM</b>	<b>2.323.059 DM</b>

\* Voraussichtlicher Wert noch nicht endgültig abgerechnet.

Der Finanzbedarf für den bestehenden Verbundtarif betrug für den Zeitraum vom 01.11.1998 bis zum 31.12.2001 insgesamt 11.811.715 DM (6.039.234 Euro). Davon wurden 9.676.715 DM (4.947.626 Euro) über die Verbandsumlage aufgebracht. Der verbleibende Betrag von 2.135.000 DM (1.091.608 Euro) wurde für das Jahr 1999 im Rahmen einer Anschubfinanzierung vom Land Niedersachsen übernommen.

## **E3.2 Künftiger Finanzbedarf für tarifliche Maßnahmen**

Die Verpflichtung zum Ausgleich von Defiziten aus dem Verbundtarif besteht auch für die Laufzeit dieses Nahverkehrsplans weiter. Sofern Übergangstarife oder sonstige Tarifkooperationen im übergreifenden Verkehr zu benachbarten Verkehrsregionen geschaffen werden ist von zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen für den Zweckverband Großraum Braunschweig auszugehen.

### **E3.2.1 Künftiger Finanzbedarf für den Verbundtarif**

Der Verbundtarif Region Braunschweig hat sich seit seiner Einführung im November 1998 positiv entwickelt. Die Ausgleichsleistungen des Zweckverbandes konnten stetig verringert werden. Dies lag neben einer attraktiven und gleichzeitig wirtschaftlich verträglichen Tarifgestaltung auch an Fahrgastzuwächsen, die sich aus der Einführung von RegioBussen oder Mehrleistungen im Schienenverkehr ergaben. Die Entwicklung der Verbundeinnahmen ist in den ersten neuen Monaten des Jahres 2002 außerordentlich positiv verlaufen. Unterstellt man eine anhaltende Dynamik bei der weiteren Entwicklung des Verbundtarifs könnte davon ausgegangen werden, dass die Ausgleichsverpflichtungen des Zweckverbandes während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans gegen Null laufen.

Tatsächlich ist die Einnahmeseite des Verbundes aber sehr schwankungsanfällig und unterliegt vielen internen und auch externen Einflussfaktoren. Interne Einflussfaktoren sind zunächst die Fahrpreisgestaltung und das Fahrscheinsortiment des Verbundes, aber auch das Fahrplanangebot, die Anschlusssicherung und die Fahrzeugqualität. Als externe Faktoren gelten beispielsweise Benzinpreise, KFZ-Steuer und –Versicherung, Parkgebühren etc. Je nach Entwicklung dieser Einflussfaktoren kann die weitere Tendenz positiv oder negativ verlaufen.

Eine wesentliche Bedeutung hat dabei auch die Schülerbeförderung. Eine Änderung z. B: bei der Festlegung der Entfernungsgrenzen für die Anspruchsberechtigung auf Sammel-Schülerzeitkarten (SSZK) kann zwar auf Seiten der Träger der Schülerbeförderung zu Entlastungen bei den Kosten der Schülerbeförderung führen, sie wirkt sich aber unmittelbar auch auf die Einnahmen der Verkehrsunternehmen aus und führt somit zu einem höheren Verbunddefizit. Auch Rückgänge der Schülerzahlen wirken sich negativ aus.

Hinzu kommt, dass sich die Ausgleichsverpflichtung des Zweckverbandes auf der Basis der Verbundverträge als Differenz zwischen dem Einnahmeanspruch der Verbundunternehmen und der Einnahme aus Verbundtarif ermittelt. Sollte etwa durch Beschluss der Gremien des Zweckverbandes eine geplante Tarifierhöhung ganz oder teilweise unterbleiben, so würde sich der Einnahmeanspruch der Unternehmen dennoch erhöhen, ohne dass dann entsprechende Mehreinnahmen aus der Tarifierhöhung gegenüberstehen würden.

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder die Entwicklung der Einflussfaktoren, und hier insbesondere der externen, noch die politische Willensbildung der Gremien des Zweckverbandes für die nächsten 5 Jahre absehbar ist, kann der künftige Finanzbedarf für den Verbundtarif nicht prognostiziert werden. Zur Sicherstellung eventueller Zahlungsverpflichtungen für Defizitausgleich ist im Haushaltsplan in jedem Fall ein angemessener Betrag einzustellen. Dabei wird angestrebt, dass die Aufwendungen für die RegioBusse und den Verbundtarif auf 5 Mio. Euro begrenzt werden.

### **Eigenaufwand Verbundgesellschaft**

Bei den Aufwendungen für die Verbundgesellschaft wurden im Wirtschaftsplan für die Jahre 2002 und 2003 verstärkt Mittel für das Verbundmarketing eingestellt. Ob diese Mittel auch nach dem Jahr 2003 in ähnlicher Höhe bereitgestellt werden sollen ist noch nicht entschieden. Der Anteil des Zweckverbandes am Eigenaufwand der Verbundgesellschaft beträgt 25,1 %.

Unter der Maßgabe, dass Inhalt und Umfang der Aufgaben der Verbundgesellschaft während der Laufzeit des Nahverkehrsplans unverändert bleiben und auch künftig Verbundmarketing betrieben wird sind folgende Aufwendungen des Zweckverbandes für die Verbundgesellschaft zu erwarten:

<b>2003</b>	57.000 €
<b>2004</b>	59.000 €
<b>2005</b>	62.000 €
<b>2006</b>	65.000 €
<b>2007</b>	69.000 €

### **E3.2.2 Künftiger Finanzbedarf für verbundübergreifende 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 Zweckverband Großraum Braunschweig und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen.

Die Erfahrungen sowohl aus dem „Peine-Tarif“ wie auch aus dem Verbundtarif Region Braunschweig 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 daher an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Entscheidung hierüber wird fallweise einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien des Zweckverbandes unterliegen.

### **E4 Finanzbedarf für den Betrieb der RegioStadtBahn**

Als Bestandteil der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr wurde eine Folgekostenrechnung durchgeführt mit einer Übersicht über die Betriebskosten, die in einem Zeitraum von 30 Jahre nach Inbetriebnahme der RegioStadtBahn voraussichtlich anfallen. Hierbei musste zwangsläufig eine Vielzahl an Annahmen getroffen werden. Um einen überschaubaren Zeitraum darzustellen wurden hier die Betriebskosten auf das Jahr 2010 bezogen.

Die Trassenbenutzungsgebühren der DB Netz AG stehen noch nicht fest. Ein Eckwert sind die Trassenpreise nach dem Trassenpreiskatalog TPS 2001 ein anderer, die für die betriebsbereite Vorhaltung durch einen Gutachter ermittelten Kosten. Ausgaben für den Fahrbetrieb und die Trassenbenutzung stehen Einnahmen durch Fahrgelderlöse und Werbeeinnahmen gegenüber. Die Ausgaben sind höher als die Einnahmen. Ausgeglichen wird die Differenz zwischen Ausgaben und Einnahmen durch Gelder die der Großraumverband vom Bund nach dem Regionalisierungsgesetz über das Land (auf der Grundlage des NNVG) zur Aufrechterhaltung des SPNV auf den von der RegioStadtBahn zu befahrenden Strecken erhält. Eine Finanzierung mit Mitteln der Verbandsumlage erfolgt nicht.

## **E5 Künftiger Finanzbedarf für Fahrgastinformation**

Wie im Abschnitt D ausgeführt wurde, soll der Verbesserung der Fahrgastinformation während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans eine besondere Schwerpunktrolle zukommen. Der Zweckverband ist dazu bereit, derartige Aktivitäten durch Gewährung von Anschubfinanzierungen oder anderen Zuschüssen voranzubringen. Eine entsprechende Ko-Finanzierung z. B. durch die Verkehrsunternehmen ist aber unabdingbar. Eine Prognose über die Höhe des Finanzbedarfs ist zur Zeit nicht möglich, da mögliche Projekte nicht allein durch den Zweckverband konkretisiert werden können.

### **E5.1 Künftiger Finanzbedarf für die Einrichtung von Mobilitätszentralen**

Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat ein Förderprogramm zur Anschubfinanzierung für die Einrichtung von Mobilitätszentralen beschlossen. Hierdurch soll die Einrichtung von Mobilitätszentralen in den kreisfreien Städten sowie den Kreisstädten vorgebracht werden.

Zum Ende des Jahres 2001 lagen Anträge für die Einrichtung von Mobilitätszentralen in Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter-Bad vor, die auch bereits bewilligt sind. Die Höhe der bewilligten Fördermittel beträgt für diese drei Maßnahmen ca. 543.000 €. Für den Standort Wolfenbüttel ist ebenfalls noch mit einer Bewilligung zu rechnen. Der Förderanteil hierfür wird auf ca. 200.000 Euro geschätzt. Die Mobilitätszentrale in Braunschweig wurde (mit derzeit noch eingeschränkter Funktionalität) bereits im Jahr 2002 eröffnet. Mit der Umsetzung der Maßnahme in Wolfsburg und ggf. auch Wolfenbüttel ist im Jahr 2003 zu rechnen. Die Einrichtung der Mobilitätszentrale in Salzgitter-Bad ist nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht gesichert. Die finanziellen Mittel für die Anschubfinanzierung werden aus Regionalisierungsmitteln aufgebracht.

Das Förderprogramm des Zweckverbandes ist beim Inkrafttreten dieses Nahverkehrsplans bereits ausgelaufen. Ob und wann ein neues Programm aufgelegt werden kann unterliegt ggf. der Beschlussfassung der Verbandsgremien. Inzwischen besteht jedoch auch die Möglichkeit, für die Einrichtung von Mobilitätszentralen eine Anschubfinanzierung des Landes Niedersachsen zu erhalten. Der Antrag ist einvernehmlich mit dem Aufgabenträger abzustimmen, so dass auch hier die Berücksichtigung der Mindestanforderungen des Zweckverbandes gewährleistet ist. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Förderung durch das Land nicht in dem Umfang erfolgt wie im Förderprogramm des Zweckverbandes.

Ergänzend zu den Mobilitätszentralen soll ein „Back-Office“ als zentrale Koordinierungsstelle eingerichtet werden. Da es sich hier um eine übergeordnete Schnittstellenaufgabe handelt, die das originäre Aufgabenspektrum der Verkehrsunternehmen überschreitet ist davon auszugehen, dass diese Einrichtung nur durch eine vollständige und dauerhafte Finanzierung des Zweckverbandes geschaffen werden kann. Für einen reibungslosen und qualitativ hochwertigen Betrieb der Mobilitätszentralen ist ein funktionierendes „Back-Office“ unabdingbar.

Für das „Back-Office“ fallen Kosten von jährlich ca. 250.000 € an. Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans von 2003 – 2007 ergibt das einen Betrag von ca. 1.250.000 € .

## **E6 Investitionsplan für förderungsfähige Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**

Investitionsmaßnahmen werden durch finanzielle Aufwendungen der öffentlichen Hand unterstützt. Ein wichtiges Förderprogramm ist das GVFG. Dabei handelt es sich um Zuschüsse für Investitionsmaßnahmen, die sowohl Verkehrsunternehmen als auch Kommunen erhalten können.

Bei den Verkehrsunternehmen werden in erster Linie Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen und der Aufbau von Rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) gefördert. Auch der Bau von Betriebshöfen kann über dieses Förderprogramm unterstützt werden.



Die Braunschweiger Verkehrs-AG beabsichtigt zur Anschlusssicherung mit anderen Verkehrsunternehmen die Leitstelle aufzurüsten. Die Kosten werden ca. 30.000 € betragen. Die Wolfsburger Verkehrsgesellschaft hat einen Finanzbedarf von 650.000 € für Fahrgastinformation, Anschlusssicherung und die Aufbau eines RBL-Systems.

Auf kommunaler Seite werden aus diesen Mitteln Infrastrukturmaßnahmen wie der funktionsgerechte Ausbau von Haltestellen und Umsteigeanlagen, P+R-, B+R-Anlagen oder Bahnhofsumbauten gefördert. Der Antragsteller hat bei einer Förderung i.d.R. einen Eigenanteil von 25 Prozent zu tragen.

## **E6.1 Investitionen im SPNV**

### **E6.1.1 Strecken**

Die Kosten für den Um- und Neubau von Strecken können nur für die Stadtbahn und RegioStadtBahn angegeben werden (siehe Kapitel E6.3.2).

### **E6.1.2 Zugangsstellen**

Zur Verringerung der Zugangswiderstände zum SPNV ist die Verlegung der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Börßum, Jerxheim und Langelsheim vorgesehen. Ferner sollen Haltepunkte in Othfresen, Dörnten und Braunschweig-West eröffnet bzw. wiedereröffnet werden.

Um den Ansprüchen der Reisenden nach mehr Komfort und Qualität zu genügen, sind Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur an diversen Bahnhöfen und Haltepunkten hinsichtlich Ausbauzustand, Bahnsteighöhen, Wetterschutz etc. vorzunehmen. Eine Beschreibung ist in Tabelle E6.1.2 aufgeführt.

Für die Finanzierung der Maßnahmen wird eine Förderung von bis zu 75 % aus GVFG-Mitteln erwartet. Planung, Ausführung, Restfinanzierung und spätere Unterhaltung der einzelnen Projekte liegen bei der jeweiligen Kommune in Abstimmung mit der DB AG.

### **E6.1.3 Fahrzeuge**

Für die Beschaffung oder Förderung neuer Fahrzeuge im SPNV hat das Land Niedersachsen entsprechende Finanzmittel bereitgestellt. Dabei ist anzumerken, dass die Förderung der Fahrzeuge durch die Länder ein zentrales Kriterium bei der Revision der RegG aus Sicht der DB Regio AG war und ist. Unter Bezugnahme auf Kapitel B4.2.1.4 sind in der folgenden Tabelle die erforderlichen Zuschussbeträge der Länder (50 %-Förderung) und der beteiligten Aufgabenträger (Zugkilometer) zusammengefasst dargestellt.

**Tabelle E6.1.2 Investition für Maßnahmen an Stationen**

Gemeinde/Stadt	Station	Bemerkung	Gesamtkosten €
Baddeckenstedt	Baddeckenstedt	Tunnel später	276.100,00
Braunschweig	Braunschweig West	Neueinrichtung Haltepunkt mit allen Elementen	2.301.000,00
Braunschweig	Braunschweig Gliesmarode	solange Bhf noch in Betrieb	5.113,00
Braunschweig	Braunschweig Hauptbahnhof		2.976.000,00
Cremlingen	Schandelah		312.000,00
Cremlingen	Weddel		5.113,00
Isenbüttel	Calberlah		82.000,00
Königslutter	Königslutter		1.043.035,00
Langelsheim	Langelsheim	Verlegung geplant	30.680,00
Lengede	Broistedt	abhängig von Planung, Gleisquerung	352.800,00
Lengede	Woltwiesche	abhängig von Planung	327.230,00
Liebenburg	Othfresen	Neueinrichtung Haltepunkt mit allen Elementen	1.022.580,00
Meinersen	Leiferde		7.670,00
Meinersen	Meinersen		7.670,00
Nord-Elm	Frellstedt		800.000,00
Oderwald	Börßum		5.113,00
Peine	Peine		2.915.000,00
Peine	Vöhrum		634.000,00
Salzgitter	Salzgitter-Bad	laufendes Projekt	
Salzgitter	Salzgitter-Lebenstedt		20.450,00
Salzgitter	Salzgitter-Ringelheim		598.210,00
Seesen	Münchehof		324.670,00
Seesen	Seesen		5.113,00
Vechelde	Vechelde		618.670,00
Wolfsburg	Fallersleben	Planung liegt vor	925.440,00
Wolfsburg	Wolfsburg		180.680,00
<b>Summe</b>			<b>12.583.687,00</b>

**Tabelle E6.1.3 Finanzierung Regionalzüge (ohne RSB)**

Fahrzeug	Anzahl	Einzelpreis	Gesamtkosten	Fahrzeugförderung der Länder (50 %)	Abschreibungs-dauer	Zkm-Zuschuss-beträge p.a.
ET 425	2	4.600.000,00 €	9.200.000,00 €	4.600.000,00 €	20	230.000,00 €
LINT 41	3	1.320.000,00 €	3.960.000,00 €	1.980.000,00 €	20	99.000,00 €
LINT 51	4	1.700.000,00 €	6.800.000,00 €	3.400.000,00 €	20	170.000,00 €
VT 612	9	2.990.000,00 €	26.910.000,00 €	13.455.000,00 €	20	672.750,00 €
Lok 146	10	2.800.000,00 €	28.000.000,00 €	14.000.000,00 €	20	700.000,00 €
DABpz	19	1.300.000,00 €	24.700.000,00 €	12.350.000,00 €	20	617.500,00 €
DBpbzf	26	1.700.000,00 €	44.200.000,00 €	22.100.000,00 €	20	1.105.000,00 €
DBpz	26	1.200.000,00 €	31.200.000,00 €	15.600.000,00 €	20	780.000,00 €
<b>Summe</b>			<b>174.970.000,00 €</b>	<b>87.485.000,00 €</b>		<b>4.374.250,00 €</b>

## E6.2 Investitionen im straßengebundenen ÖPNV

### E6.2.1 Strecken

Zum Bereich der straßengebundenen Investitionen gehören Maßnahmen der Straßeninfrastruktur, wie Buswendeschleifen, Busspuren, Busabstellplätze, Taxenplätze, Brücken oder Unterführungen, sowie Investitionen für Beschleunigungsmaßnahmen, Parkleitsysteme und LSA-Anlagen. Planung, Ausführung und Restfinanzierung und die spätere Unterhaltung der Projekte liegen bei der jeweiligen Kommune.

In folgenden Kommunen sind Projekte vorgesehen:

Clausthal-Zellerfeld (Busspur), Busspur Bad Harzburg – Torfhaus, Braunschweig (Beschleunigungsmaßnahmen), Gifhorn (Busvorrangschaltung), Goslar (Verlängerung Fußgängertunnel Bahnhof), Königslutter (ÖPNV-Bevorrichtigung), Peine (Beschleunigung Busverkehr durch LSA), Sickinge (Buswendeschleife), Wolfsburg (Beschleunigungsmaßnahmen).

### Stadt Braunschweig

Maßnahme	Voraussichtlicher Realisierungszeitraum	Geschätzte Kosten in Mio. EUR
SB Heinrich-Büssing-Ring	2003	8
SB Siegfriedstraße - Gleisbau	2003	4,1
SB Melverode - Stöckheim	2004 - 2006	20
SB Volkmarode Nord	2007 -2008	4,4
SB Gliesmaroder Straße II. BA	2004	8,1
SB Fallersleber Straße	2006	5,5
SB Westliche Innenstadtstrecke	2005 -2006	8,1
SB Wendeanlage Gliesmarode	2008	2,8
SB Umspurgung I. BA (Wolfenbütteler Straße - Heidberg)	2005 - 2006	8

Siehe auch Gemeindesteckbrief Stadt Braunschweig

### E6.2.2 Zugangsstellen

Zu den Maßnahmen gehört in erster Linie die Ausstattung von Haltestellen (Standardhaltestellen, Umsteigehaltestellen, Schwerpunkthaltestellen und Verknüpfungspunkten) . Auch die Einrichtung und der Ausbau von B+R- und P+R-Anlagen an Bus- und Stadtbahnhaltestellen.

#### Stadt Braunschweig

Maßnahme	Voraussichtlicher Realisierungszeitraum	Geschätzte Kosten in Mio. EUR
Niederflur-Haltestellen-Ausbau Stadtbahn mit insgesamt 39 Richtungshaltestellen. Davon sind in E6.2.1 bereits 24 Richtungshaltestellen enthalten	2003 - 2007	1,5
2 Verknüpfungshaltestellen (in E6.2.1 enthalten - SB Meverode - Stöckheim)	2004 - 2005	
Dynamische Fahrgastinformation an 40 Richtungshaltestellen	2003 - 2007	0,8

**Tabelle E6.2.2/1 Investitionen für Haltestellenmaßnahmen**

Gemeinde/Stadt	Haltestellen	Realisierungs- zeitraum	geschätzte Gesamtkosten €
Andreasberg St.	4	2007	102.260,00
Asse	min. 3	2007	76.695,00
Baddeckenstedt	18	2007	200.000,00
Boldecker Land	2	2007	51.130,00
Braunschweig	40	2007	1.000.000,00
Brome	min. 6	2007	153.390,00
Edemissen	1	2003	25.565,00
Edemissen	Schulzentrum	2004	200.000,00
Edemissen	7	jährlich 2004 - 2006	178.955,00
Gifhorn	6	2007	153.390,00
Goslar	26	2007	602.000,00
Grasleben	1	2007	25.565,00
Helmstedt	4	2003	102.260,00
Helmstedt	4	2004	102.260,00
Helmstedt	4	2007	102.260,00
Hohenhameln	12	2007	306.000,00
Ilsede	1	2007	25.565,00
Isenbüttel	X	2007	X
Königslutter	9	2007	117.000,00
Lahstedt	9	2007	230.085,00
Lehre	2	2007	X
Lengede	7	2007	178.955,00
Meinersen	17	2007	434.605,00
Nord-Elm	2	2007	X
Oberharz	2 mit Info-Terminal, Telefon, Fahrkarten- automat, Toiletten	2007	51.130,00
Oderwald Achim	1	2007	X

Fortsetzung von **Tabelle E6.2.2/1**

Gemeinde/Stadt	Haltestellen	Realisierungs- zeitraum	geschätzte Gesamtkosten €
Oderwald Börßum	2	2007	X
Oderwald Börßum	3	2007	40.000,00
Oderwald Heiningen	X	2007	90.000,00
Peine	X	2007	200.000,00
Salzgitter	2		51.130,00
Salzgitter	6 jährlich	2007	153.390,00
Schöningen	X	2007	X
Schöppenstedt	min. 6	2007	X
Seesen	5	2007	127.825,00
Vechelde	15	2007	383.475,00
Velpke	9	2007	230.085,00
Vienenburg	X	2007	X
Wendeburg	2	2007	51.130,00
Wendeburg	30	2007	X
Wittingen	15	2007	75.000,00
Wolfenbüttel	60	2007	1.533.900,00
Wolfsburg	127	2007	2.700.000,00

**Summe**

**10.055.005,00**

X = geplante Maßnahmen, Angaben liegen nicht vor

### E6.2.3 Fahrzeuge

Die Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und somit auch deren Finanzierung ist grundsätzlich als originäre Aufgaben des leistungserbringenden Verkehrsunternehmens anzusehen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Fahrzeugneubeschaffungen der Verkehrsträger. Nach der derzeit gültigen Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen sind die Zuwendungen auf höchstens 50 % je Fahrzeug begrenzt. Je nach Fahrzeugtyp gelten verschiedene Obergrenzen.

**Tabelle E6.2.3 Fahrzeuge**

Verkehrsunternehmen	Anzahl Fahrzeuge pro Jahr	Geschätzte Kosten pro Fahrzeug (EURO) Angabe der Verkehrsunternehmen	Summe in Euro (geschätzt)
	<b>Bus</b>		
BSVAG	18 (2003)	NL 200.000**	4.500.000*
BSVAG	16 (2004)	NG 300.000**	4.000.000*
BSVAG	18 (2005)		4.500.000*
BSVAG	17 (2006)		4.250.000*
BSVAG	10 (2007)		2.500.000*
KVG	20	204.517	4.090.340
Mundstock	6	204.517	1.227.102
Pülm	Noch nicht ermittelt		
RBB	7	255.646	1.789.522
RBS	2	204.517	409.034
Stw Goslar	2	204.517	409.034
VB	3	204.517	613.551
VGP	Noch nicht ermittelt		
VLG	5	204.517	1.022.585
VLG	24 Anrufbusse		1.250.000
WVG	15 (2003 - 2007)	306.775	4.601.625
WVG	10 (2003 - 2007)	204.517	2.045.170
SG Oberharz (Bürgerbus)	1	255.646	255.646
	<b>Stadtbahn</b>		
BSVAG	15 (2003-2007)		33.000.000
BSVAG	5 (Umbau)		5.000.000

\* = +Mehrwertsteuer

\*\* = ohne Preissteigerungsrate und Klimaanlage, die mit zusätzlich 20.000€ je Fahrzeug eingeht

#### E6.2.4 Betriebshöfe

Der Neu- und Ausbau von Betriebshöfen und somit auch deren Förderung ist grundsätzlich als originäre Aufgabe des leistungserbringenden Verkehrsunternehmens anzusehen. Für den Bereich der Kommunikationseinrichtungen (Anzeigen an Haltestellen, in Fahrzeugen und Datenfunk) liegen noch keine konkreten Projekte vor.

Verkehrsunternehmen	Betriebshof Standort	Realisierungszeitraum	Kosten geschätzt (EURO)
BSVAG	Rühme	2005 - 2006	8.000.000
BSVAG	Zentrale Hauptwerkstatt und -abstellung	2005 - 2006	50.300.000
KVG	Erweiterung Abstellhalle Wolfenbüttel	2003	300.000
KVG	Verkehrsmanagementzentrum Salzgitter-Lebenstedt	2004	300.000
KVG	Erweiterung Abstellhalle Helmstedt	2005	300.000
KVG	Neu- und Ergänzungsbau Betriebshof Salzgitter-Lebenstedt	2005	15.000.000
KVG	Neu- und Erweiterungsbau Braunlage	2006	550.000
Mundstock	Wedtlenstedt	2002 ff	51.129
Pülm	Seesen-Rhüden Modernisierung	Keine Angabe	Keine Angabe
RBS	Wolfenbüttel Modernisierung	Keine Angabe	Keine Angabe

### E6.2.5 Gemeldete Maßnahmen

Neben den geplanten Maßnahmen, gibt es bereits Maßnahmen die für das ÖPNV-Mehrjahresprogramm 2002ff gemeldet worden sind. Es wird davon ausgegangen, dass die GVFG-Mittel in entsprechender Höhe als gebundene Mittel eingestellt sind und für diese Projekte zur Verfügung stehen. Die gemeldeten Maßnahmen aus dem ÖPNV-Mehrjahresprogramm 2002 ff sind in der Tabelle E6.2.5 dargestellt. Die Aufnahme der Maßnahmen in das ÖPNV-Förderprogramm des Landes muss verschiedene Prüfverfahren durchlaufen.

Gemeinde/ Stadt	Vorhaben	Zuwfgh. Kosten *	Zuwendungen gesamt *	2002	2003	2004	2005 ff
Braunschweig (BSVAG)	Neubau Stadtbahnstrecke Meverode/ Stöckheim		Noch nicht ermittelt		X		
Braunschweig (BSVAG)	SB Siegfriedstraße Niederflurhaltenstellenausbau	1.4 Mio. €	1.1 Mio. €	X			
Gifhorn	ZOB	2.000	1.500			X	X
Gifhorn	P+R	1.500	1.125		X	X	
Goslar	ZOB 2.BA	2.600	1.950	X	X		
Isenbüttel	P+R Calberlah	300	225		X	X	
Salzgitter	P+R SZ-Ringelheim	406	304	X			
Schöppenstedt	P+R Schöppenstedt	1.105	829		X		
Diverse	Haltestellen	2.881	2.160	X	X	X	X

\* alle Beträge in TDM von der Bezirksregierung Braunschweig übernommen



## E6.3 Investitionen RegioStadtBahn

### E6.3.1 Gesamtkosten

Das Projekt RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig wurde im Rahmen der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs bewertet. Der volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Quotient erreichte einen Wert von 1,32. Die für den Nutzen-Kosten-Vergleich notwendigen Kosten wurden mit der Genauigkeit einer Vorplanung mit dem Preisstand 2000 als Netto-Preise ermittelt.

Die Gesamtkosten wurden mit 253,6 Mio. € ermittelt; davon sind 228,1 Mio. € voraussichtlich zuwendungsfähige Kosten und 25,5 Mio. € nicht zuwendungsfähige Kosten. Die jährlichen Anteile zuwendungsfähiger Kosten sind in der Tabelle E6.3.1/1 aufgeführt.

**Tabelle E6.3.1/1 Jährliche Anteile zuwendungsfähiger Kosten**

<b>Geschäftsjahr</b>	<b>1. Betriebsstufe</b>	<b>Ergänzungsstufe</b>	<b>Summe</b>
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
2003	25,054		25,054
2004	30,167		30,167
2005	38,788		38,788
2006	31,964	10,226	42,190
2007	5,847	28,121	33,968
2008		33,490	33,490
2009		24,414	24,414
<b>Summe</b>	<b>131,820</b>	<b>96,251</b>	<b>228,071</b>

Die zuwendungsfähigen Kosten werden durch das ÖPNV-Bundesprogramm zu 60 % gefördert. Hinzu kommt eine beantragte Förderung in Höhe von 30 % durch das ÖPNV-Programm des Landes Niedersachsen. Der verbleibende 10 % Anteil und die nicht zuwendungsfähigen Kosten sind von den Kommunen einschließlich des Großraumverbandes zu tragen. Weiter sind Mittel der Netzbetreiber und weitere Zuschüsse einzuwerben. Die Zuschreibung der zuwendungsfähigen Kosten nach den Zuschussgebern ist in Tabelle E6.3.1/2 aufgeführt.

**Tabelle E6.3.1/2 Aufteilung zuwendungsfähiger Kosten nach Zuschussgebern**

<b>Jahr</b>	<b>Summe</b>	<b>60% GVFG Bund</b>	<b>30% Land Niedersachsen</b>	<b>10 % Kommunaler Anteil</b>
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
2003	25,054	15,032	7,516	2,506
2004	30,167	18,100	9,050	3,017
2005	38,788	23,273	11,636	3,879
2006	42,190	25,314	12,657	4,219
2007	33,968	20,381	10,190	3,397
2008	33,490	20,094	10,047	3,349
2009	24,413	14,648	7,324	2,441
<b>Summe</b>	<b>228,070</b>	<b>136,842</b>	<b>68,420</b>	<b>22,808</b>

### E6.3.2 Strecken

Unterschieden wird hier nach Eisenbahnstrecken und den im städtischen Bereich um und neu zu bauenden Stadtbahnstrecken.

Der Um- und Neubau von Eisenbahnstrecken umfasst hier die Gleistrasse sowie die Leit- und Sicherungstechnik. Die voraussichtlich zuwendungsfähigen Kosten belaufen sich auf ca. 97 Mio. €. Davon werden 90 % über das ÖPNV-Programm des Bundes und das ÖPNV-Förderprogramm des Landes gefördert. Die verbleibenden 10 % und der Anteil der nicht zuwendungsfähigen Kosten (ca. 10 Mio. €) werden je nach Streckenabschnitt von den Kommunen einschließlich dem Zweckverband Großraum Braunschweig (evtl. durch eine Verbandsumlage) sowie durch weitere Finanzmittel (z. B. UMTS-Gelder, Eigenmittel DB Netz AG) auszugleichen sein.

In den städtischen Bereichen (Stadtbahnbereich nach BOStrab) fallen ca. 103 Mio. € voraussichtlich zuwendungsfähige Kosten und ca. 13 Mio. € nicht zuwendungsfähige Kosten an. Auch hier erfolgt eine 90 % Förderung durch das ÖPNV-Programm des Bundes und das ÖPNV-Förderprogramm des Landes. Die verbleibenden 10 % und der Anteil der nicht zuwendungsfähigen Kosten werden von den Kommunen zu tragen sein. Eine Übersicht über die Kosten im Stadtbahnbereich gibt die folgende Tabelle.

**Tabelle E6.3.2 Investitionen für Maßnahmen an Stadtbahnstrecken**

Gemeinde/Stadt	Realisierungszeitraum	Maßnahmen /Anzahl Stadtbahnhaltestellen	Gesamtkosten €
Braunschweig	2007	Umbau Stadtbahngleise vom Nahverkehrsbahnhof bis zur Hamburger Straße mit Umbau von 8 Haltestellen	54.527.300,00
Braunschweig	2009	Umbau Stadtbahngleise von der Hamburger Straße bis zur Haltestelle Sielkamp mit Umbau von 5 Haltestellen	16.393.700,00
Braunschweig	2009	Neubau Stadtbahngleise von der Haltestelle Sielkamp bis Maulbeerweg mit Neubau einer Haltestelle	
Gifhorn	2009	Neubau von Stadtbahngleisen vom Bahnhof Stadt bis zur Bromer Straße mit Neubau von 3 Haltestellen	13.265.700,00
Salzgitter	2009	Neubau von Stadtbahngleisen vom Bahnhof Hallendorf bis zur Erich-Ollenhauer-Straße mit Neubau von 6 Haltestellen	31.552.300,00

**Summe**

**115.739.000,00**

### E6.3.3 Zugangsstellen

Die einzelnen Maßnahmen an den Zugangsstellen der RegioStadtBahn sind in Tabelle D3.3.1/2 aufgeführt. Hier sind die Investitionen für Maßnahmen an RSB-Stationen, das heißt im Eisenbahnbereich, benannt (Tabelle E6.3.3). Die Gesamtkosten pro Station umfassen sowohl die zuwendungsfähigen als auch die nicht zuwendungsfähigen Kosten und beziehen sich ausschließlich auf die reinen Stationskosten ohne Gleisanlagen sowie dazugehöriger Leit- und Sicherungstechnik. Von den Stationskosten werden 90 % durch das ÖPNV-Programm des Bundes und das ÖPNV-Förderprogramm des Landes gefördert. Die verbleibenden 10 % und der Anteil nicht zuwendungsfähiger Kosten werden von den Kommunen zu tragen sein.

Maßnahmen im Stadtbahnbereich sind in den Kosten unter Kapitel E6.3.2 aufgeführt.

**Tabelle E6.3.3 Investitionen für Maßnahmen an RSB-Stationen**

Gemeinde/Stadt	Station	Realisierungszeitraum	Gesamtkosten €
Bad Harzburg	Bad Harzburg	2007	313.300,00
Braunschweig	Beethovenstraße	2007	446.000,00
Braunschweig	Bienrode	2007	387.600,00
Braunschweig	Kralenriede	2007	702.000,00
Braunschweig	Leiferde Richtung WF	2007	759.800,00
Braunschweig	Leiferde Richtung SZ	2007	1.093.100,00
Braunschweig	Nordbahnhof	2007	474.000,00
Braunschweig	Querum, Forststraße	2007	616.500,00
Braunschweig	Querum, Pepperstieg	2007	369.200,00
Braunschweig	Rote Mühle Weg	2009	289.600,00
Braunschweig	Rüningen	2007	717.400,00
Braunschweig	Völkenrode	2009	401.200,00
Braunschweig	Watenbüttel	2009	703.000,00
Braunschweig	Wenden-Bechtsbüttel	2007	359.700,00
Büddenstedt	Neu Büddenstedt	2007	319.400,00
Gifhorn	Gifhorn	2007	417.900,00
Gifhorn	Gifhorn Stadt	2007	420.000,00
Gifhorn	Fritz Reuter Realschule	2007	576.100,00
Gifhorn	Eyßelheideweg	2007	545.300,00
Gifhorn	Imkerstraße	2007	640.100,00
Gifhorn	Sandstraße	2007	395.800,00
Goslar	Goslar	2007	8.000,00
Goslar	Oker	2007	851.000,00
Heeseberg	Beierstedt	2007	350.200,00
Heeseberg	Jerxheim	2007	361.600,00
Heeseberg	Söllingen	2007	326.100,00

Gemeinde/Stadt	Station	Realisierungs- zeitraum	Gesamtkosten €
Heeseberg	Watenstedt	2007	675.900,00
Helmstedt	Helmstedt	2007	307.600,00
Isenbüttel	Isenbüttel, Liststraße	2007	1.103.400,00
alternativ Isenbüttel	Isenbüttel, Wendehof		
Oderwald	Börßum neu	2007	649.600,00
Papenteich	Meine	2007	764.900,00
Papenteich	Meine, Magdeburger Ring	2007	382.800,00
Papenteich	Rötgesbüttel	2007	574.500,00
Salzgitter	Salzgitter-Hallendorf	2009	533.700,00
Salzgitter	Salzgitter-Immendorf	2009	374.300,00
Salzgitter	Salzgitter-Thiede	2009	2.259.000,00
Salzgitter	Salzgitter-Watenstedt	2009	786.400,00
Sassenburg	Neudorf-Platendorf	2007	357.900,00
Sassenburg	Neudorf-Platendorf, Zentrum	2007	369.500,00
Sassenburg	Triangel	2007	364.200,00
Schladen	Schladen	2007	26.600,00
Schöningen	Schöningen	2007	664.200,00
Schöppenstedt	Schöppenstedt	2007	654.500,00
Sicke	Dettum	2007	678.600,00
Vienenburg	Vienenburg	2007	189.000,00
Wendeburg	Harvesse	2009	967.700,00
Wendeburg	Wendezelle	2009	510.800,00
Wesendorf	Schönewörde	2007	332.700,00
Wesendorf	Wahrenholz	2007	617.500,00
Wittingen	Knesebeck	2007	329.700,00
Wittingen	Vorhop	2007	339.200,00
Wittingen	Wittingen	2007	616.000,00
Wolfenbüttel	Groß Stöckheim	2007	761.200,00
Wolfenbüttel	Linden	2007	442.600,00
Wolfenbüttel	Wendessen	2007	408.400,00
Wolfenbüttel	Wolfenbüttel	laufendes Projekt	

**Summe**

**29.886.300,00**

### E6.3.4 Fahrzeuge

Um das Betriebskonzept fahren zu können sind 30 Fahrzeuge einschließlich Reservefahrzeuge erforderlich. Für die 1. Betriebsstufe sind 24 Fahrzeuge, anschließend 6 Fahrzeuge bereit zu stellen. Die Kosten eines Fahrzeuges wurden mit 2,5 Mio. € angesetzt. Fahrzeuge werden durch das Land Niedersachsen zu 50 % gefördert. Die verbleibenden Kosten sind vom Betreiber abzudecken. Die Fahrzeugkosten und –förderung verteilen sich somit wie in Tabelle E6.3.4 dargestellt.

**Tabelle E6.3.4 Fahrzeugkosten und –förderung**

<b>Jahr</b>	<b>1. Betriebsstufe</b>	<b>Ergänzungsstufe</b>	<b>50 % Landesförderung</b>	<b>50 % Betreiber</b>
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
2003				
2004				
2005	30		15,0	15,0
2006	30		15,0	15,0
2007				
2008				
2009		15	7,5	7,5
<b>Summe</b>	<b>60</b>	<b>15</b>	<b>37,5</b>	<b>37,5</b>

### E6.3.5 Betriebshof

Zur Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge ist ein Betriebshof erforderlich. Die Gesamtkosten wurden mit 20,5 Mio. € ermittelt. Davon sind 18,5 Mio. € zuwendungsfähig, 2 Mio. € nicht zuwendungsfähige Kosten. Die zuwendungsfähigen Kosten werden vom Land Niedersachsen zu 75 % gefördert. Die verbleibenden Kosten und die nicht zuwendungsfähigen Kosten sind vom Betreiber abzudecken. Eine Übersicht zeigt Tabelle E6.3.5.

**Tabelle E6.3.5 Zuwendungsfähige Kosten Betriebshof und -förderung**

<b>Jahr</b>	<b>1. Betriebsstufe</b>	<b>Ergänzungsstufe</b>	<b>75 % Landesförderung</b>	<b>25 % Betreiber</b>
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
2003				
2004				
2005	7,311		5,483	1,828
2006	9,321		6,991	2,330
2007	1,901		1,426	0,475
2008				
2009				
<b>Summe</b>	<b>18,533</b>		<b>13,900</b>	<b>4,633</b>

## F Gemeindesteckbriefe

Asse, Samtgemeinde  
Bad Harzburg, Stadt  
Baddeckenstedt, Samtgemeinde  
Boldecker Land, Samtgemeinde  
Braunlage, Stadt  
Braunschweig, Stadt  
Brome, Samtgemeinde  
Büddenstedt, Gemeinde  
Cremlingen, Gemeinde  
Edemissen, Gemeinde  
Gifhorn, Stadt  
Goslar, Stadt  
Grasleben, Samtgemeinde  
Hankensbüttel, Samtgemeinde  
Heeseberg, Samtgemeinde  
Helmstedt, Stadt  
Hohenhameln, Gemeinde  
Ilsede, Gemeinde  
Isenbüttel, Samtgemeinde  
Königslutter, Stadt  
Lahstedt, Gemeinde  
Langelsheim, Stadt  
Lehre, Gemeinde  
Lengede, Gemeinde  
Liebenburg, Gemeinde  
Lutter am Barenberge, Samtgemeinde  
Meinersen, Samtgemeinde  
Nord-Elm, Samtgemeinde  
Oberharz, Samtgemeinde  
Oderwald, Samtgemeinde  
Papenteich, Samtgemeinde  
Peine, Stadt  
Salzgitter, Stadt  
Sankt Andreasberg, Bergstadt  
Sassenburg, Gemeinde  
Schladen, Samtgemeinde  
Schöningen, Stadt  
Schöppenstedt, Samtgemeinde  
Seesen, Stadt  
Sicke, Samtgemeinde  
Vechelde, Gemeinde  
Velpke, Samtgemeinde  
Vienenburg, Stadt  
Wendeburg, Gemeinde  
Wesendorf, Samtgemeinde  
Wittingen, Stadt  
Wolfenbüttel, Stadt  
Wolfsburg, Stadt

## Samtgemeinde Asse

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 10066

**Ortsteile:**

Groß Biewende	392	Remlingen	1499
Groß Denkte	2091	Roklum	542
Hedeper	420	Semmenstedt	468
Hedwigsburg	67	Sottmar	266
Kissenbrück	1636	Timmern	167
Klein Biewende	261	Wetzleben	154
Klein Denkte	478	Wittmar	1318
Neindorf	336		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Wolfenbüttel	5900
Braunschweig	1700
Schöppenstedt	1200

**Pendler**

Einpendler	677
Auspendler	2925

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Asse liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 50

Im Bereich der Samtgemeinde Asse fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 710	Wolfenbüttel Bahnhof - Linden - Wendessen - Groß Denkte - Wittmar - Remlingen - Semmenstedt - Timmern - Hedeper - Wetzleben - Roklum - Mattierzoll - Winnigstedt
VBB Linie 751	Wolfenbüttel - Halchter - Ohrum - Kissenbrück - Bornum - Börßum - Heiningen - Werlaburgdorf - Giede - Wehre - Beuchte - Schladen - Isingerode - Hornburg
VBB/RBB Linie 752	Klein Biewende - Sottmar - Groß Denkte - Neindorf - Klein Denkte - Wolfenbüttel
VBB Linie 756	Remlingen - Klein Biewende - Timmern - Kalme - Groß Biewende - Kissenbrück - Neindorf - Klein Denkte - Wolfenbüttel
VBB Linie 757	Sottmar - Kissenbrück - Neindorf - Groß Biewende - Klein Biewende - Klein Denkte - Groß Denkte - Wittmar - Remlingen

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 751, 752, 756

• **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Neubau / Umgestaltung von 5 Bushaltestellen in der Gemeinde Denkte

Groß Denkte: Leipziger Straße, 2 Bushaltestellen mit B+R, Einmündung Hauptstraße /  
Mönchevahlberger Straße

Leipziger Straße, 2 Bushaltestellen mit B+R, Einmündung Asseweg

Grundschule, 1 Bushaltestelle

Klein Denkte: Donnerburgstraße, 1 Bushaltestelle

Neindorf: Lindener Straße, 1 Bushaltestelle

Sottmar: Lindener Straße, 1 Bushaltestelle

Neubau / Umgestaltung von 5 Bushaltestellen in der Gemeinde Hedeper

Hedeper: Bahnhofstraße, 1 Bushaltestelle

Wetzleben: Hauptstraße, 1 Bushaltestelle

Neubau / Umgestaltung von 5 Bushaltestellen in der Gemeinde Kissenbrück

Kissenbrück: entlang der Hauptstraße, 6 Bushaltestellen  
2 Stück in Höhe der Gaststätte Poggendorf,  
2 Stück in Höhe Keileckenstraße,  
2 Stück in Höhe Eulenburg

Neubau / Umgestaltung von 5 Bushaltestellen in der Gemeinde Remlingen

Groß Biewende: Hauptstraße, 2 Bushaltestellen

Klein Biewende: Dorfstraße, 2 Bushaltestellen

Remlingen: Wolfenbüttler Straße, 1 Bushaltestelle

Neubau / Umgestaltung von 5 Bushaltestellen in der Gemeinde Semmenstedt

Semmenstedt: Leipziger Straße, 1 Bushaltestelle

Timmern: Wolfenbüttler Straße, 2 Bushaltestellen

Neubau / Umgestaltung von 5 Bushaltestellen in der Gemeinde Wittmar

Wittmar: Schulstraße, 1 Bushaltestelle (Schulbus)

Leipziger Straße, 2 Bushaltestellen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

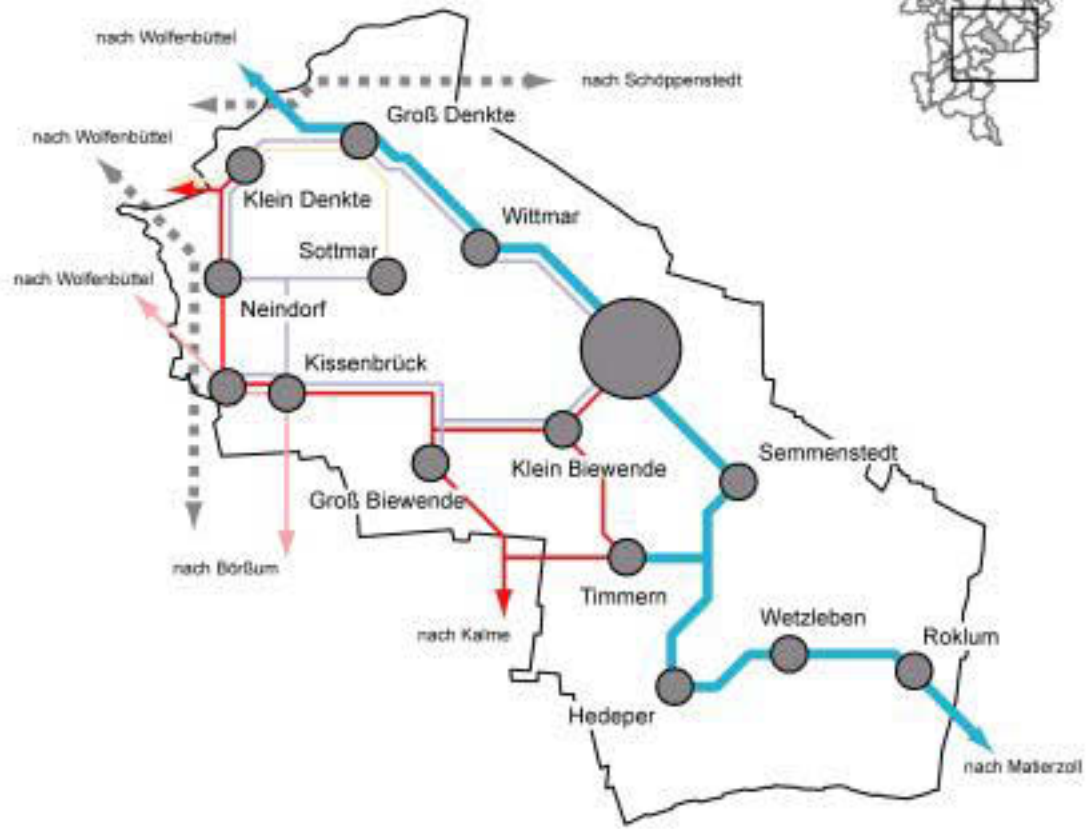


- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo-Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Samtgemeinde Asse



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Remlingen)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	710
	751
	752
	756
	757

- Regionales Netz
- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
  - RegioBusverbindungen
  - Busverbindungen

## Stadt Bad Harzburg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 23100

**Ortsteile:**

Bad Harzburg	9626	Göttingerode	1110
Bettingerode	450	Harlingerode	3397
Bündheim	7445	Westerode	988
Eckertal	39		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Goslar	11000
Vienenburg	2000
Braunschweig	1500
Schladen	1100
Langelsheim	1000
Oberharz	800
Salzgitter	700
Braunlage	600

**Pendler**

Einpendler	2477
Auspendler	3464

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Bad Harzburg liegen die folgenden Bahnhöfe: Bad Harzburg

Durch das Gebiet der Stadt Bad Harzburg führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 320: (Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg

KBS 330: Goslar / Bad Harzburg - Vienenburg - (Halberstadt)

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 193

Im Bereich der Stadt Bad Harzburg fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 866	Bad Harzburg - Kästeklippen
KVG Linie 871	Bad Harzburg - Bündheim - Schlewecke - Harlingerode - Bad Harzburg
KVG Linie 873	Bad Harzburg Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof - Breitenberg - Bahnhof
KVG Linie 874	Bad Harzburg - Eckertal
KVG Linie 875	Bad Harzburg - Molkenhaus - Rabenklippe - Radau-Wasserfall - Bad Harzburg
KVG/WVB Linie 877	Bad Harzburg - Eckertal - (Ilseburg) - (Werningerode)
KVG Linie 878	Stadtverkehr Bad Harzburg
RBB/KVG Linie 810	Goslar - Oker - Harlingerode / Göttingerode - Bündheim - Bad Harzburg
RBB/KVG Linie 820	Bad Harzburg - Gabbro-Steinbruch - Radau-Wasserfall - Marienteich-Baude - Torfhaus - St. Andreasberg - Braunlage
RBB Linie 821	Bad Harzburg - Bündheim - Schlewecke - Westerode - Bettingerode - Lochtum - Vienenburg

## Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 810, 821

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Einrichtung einer bevorrechtigten Busspur für die Strecke Bad Harzburg – Torfhaus

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Bad Harzburg geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

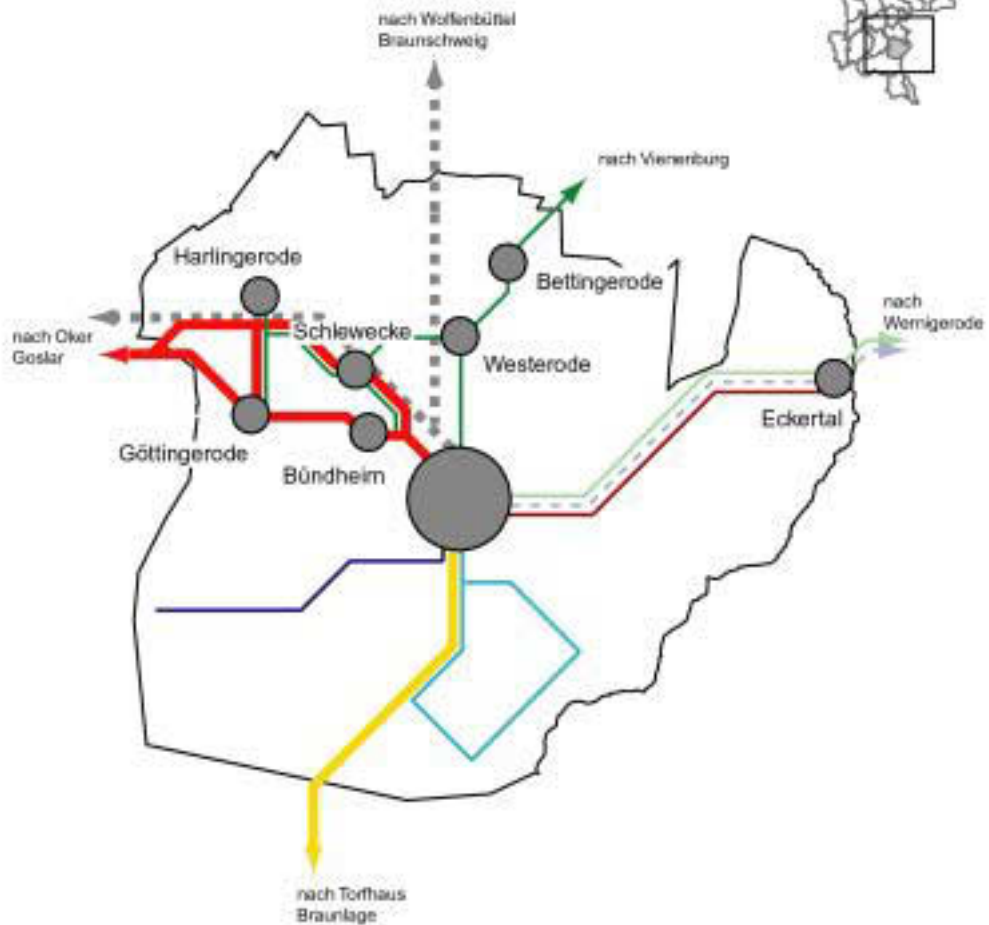
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienvorläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo-Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Der von der KVG Braunschweig betriebene Stadtverkehr bietet für Bad Harzburg eine gute lokale Bedienung, durch die die Ansprüche an das lokale Netz mehr als erfüllt werden.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der Stadtverkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn, wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Stadt Bad Harzburg



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Bad Harzburg)

## Regionales Netz

- Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 810
- 820
- 821
- 866
- 874
- 875
- 877

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- - - 877 WVB

## Samtgemeinde Baddeckenstedt

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 11404

**Ortsteile:**

Baddeckenstedt	799	Klein Elbe	314
Berel	653	Nordassel	548
Binder	212	Oelber Am Weissen Wege	1402
Burgdorf	736	Rhene	268
Groß Elbe	772	Sehde	1079
Groß Heere/Klein Heere	1207	Steinlah	577
Gustedt	691	Wartjenstedt	380
Haverlah	1131	Westerlinde	272
Hohenassel	364		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Salzgitter	8700
Braunschweig	500

**Pendler**

Einpendler	546
Auspendler	3342

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Baddeckenstedt liegen die folgenden Bahnhöfe:  
Baddeckenstedt

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Baddeckenstedt führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 320: (Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 76

Im Bereich der Samtgemeinde Baddeckenstedt fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 606	Salzgitter Lebenstedt - Bruchmachtersen - Fredenberg - Lichtenberg - Altenhagen - Oelber Am Weissen Wege - Baddeckenstedt
KVG Linie 608	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachtersen - Fredenberg - Lichtenberg - Osterlinde - Hohenassel - Westerlinde - Hohenassel - Burgdorf - Nordassel - Berel - Lesse - Reppner - Lebenstedt ZOB
KVG Linie 609	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Reppner - Lesse - Berel - Burgdorf - Nordassel - Burgdorf - Hohenassel - Westerlinde - Hohenassel - Osterlinde - Lichtenberg - Fredenberg - Bruchmachtersen - Lebenstedt ZOB
RBB Linie 650	Salzgitter Bad - Haverlah - Ringelheim - Alt Wallmoden - Neuwallmoden - Bodenstein - Lutter - Nauen - Hahausen - Neuekrug - Seesen
RBB Linie 656	Salzgitter Bad - Gitter - Hohenrode - Haverlah - Ringelheim - Sehlde - Groß Heere - Klein Heere - Baddeckenstedt
RBB Linie 657	Baddeckenstedt - Oelber Am Weissen Wege - Baddeckenstedt - Klein Heere - Groß Heere - Klein Elbe - Groß Elbe - Gustedt - Steinlah - Haverlah - Salzgitter Bad
RBB Linie 658	Groß Elbe - Klein Elbe - Groß Heere - Klein Heere - Baddeckenstedt - Rhene - Binder - Wartjenstedt - Hohenassel - Westerlinde - Osterlinde - Hohenassel - Burgdorf - Nordassel - Berel
Rizor Linie keine	(Hildesheim) - (Derneburg) - Wartjenstedt - Binder - (Hackenstedt)

## Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 606, 609

ALT-Verkehr: Linie 606, 650, 656, 657

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Errichtung von 18 Wartehallen in der Samtgemeinde

Realisierungszeitraum : bis 31.12.2007

Die Gemeinde Baddeckenstedt diskutiert zurzeit darüber, die Verkehrsinfrastruktur am Bahnhof Baddeckenstedt durch die Ausweisung weiterer P+R-Parkplätze auf dem ehemaligen Zuckerfabriksgelände sowie einer Erweiterung des Bahntunnels Richtung Westen mit Zugang zum Bahnhof Baddeckenstedt zu verbessern. Diese Planungen sind jedoch abhängig von der zukünftigen Trassenführung der B 6 in der Ortslage Baddeckenstedt.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Baddeckenstedt geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

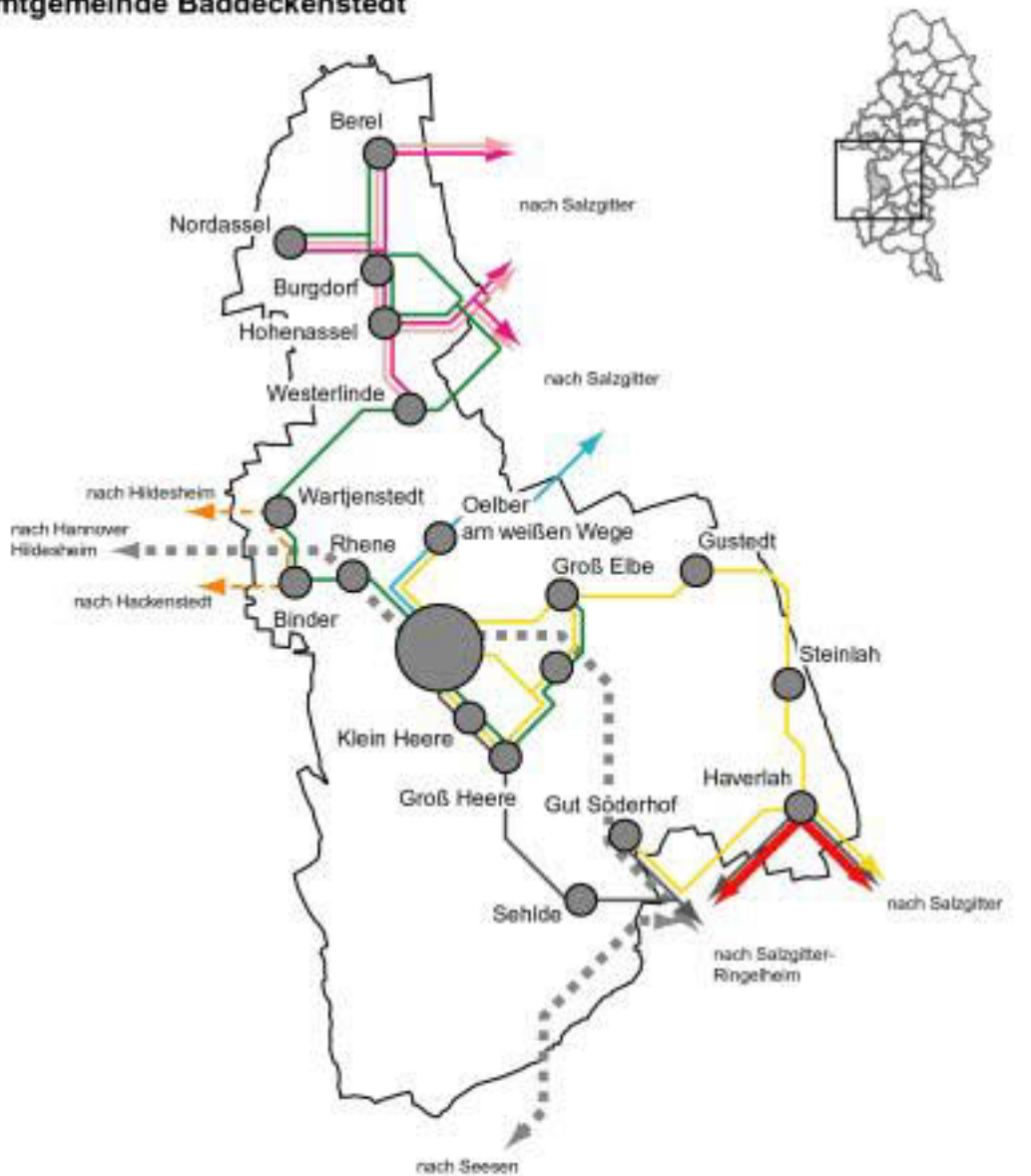
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo-Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die Einbindung des Bahnhofs Baddeckenstedt und der Schienenanschlüsse von/nach Hildesheim Hannover durch die Linien 606 der KVG Braunschweig und 656, 657 und 658 der RBB Regionalbus GmbH ist zu verbessern, so dass die Fahrgäste mit attraktiven Übergangszeiten die Züge erreichen können.



# Samtgemeinde Baddeckenstedt



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Baddeckenstedt)

## Regionales Netz

- Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 606
- 608
- 609
- 650
- 656
- 657
- 658

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- Rizor Omnibus Verkehr

## Samtgemeinde Boldecker Land

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 9314

**Ortsteile:**

Barwedel	1085	Osloß	1993
Bokensdorf	896	Tappenbeck	1211
Jembke	1806	Weyhausen	2538

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Wolfsburg	6500
Brome	1500
Sassenburg	700

**Pendler**

Einpendler	639
Auspendler	3100

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Boldecker Land liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 46

Im Bereich der Samtgemeinde Boldecker Land fahren die folgenden Buslinien:

VLG Linie 162	Lessien - Ehra - Barwedel - Parsau - Bergfeld - Tiddische - Hoitlingen - Eischott - Brechtorf - Rühren
VLG Linie 170	Wolfsburg Bahnhof - Kästorf - Warmenau - Weyhausen - Osloß - Dannenbüttel - Neuhaus - Gifhorn
VLG Linie 171	Tiddische - Barwedel - Jembke - Tappenbeck - Weyhausen - Wolfsburg Fallersleben
VLG Linie 172	Weyhausen - Bokensdorf - Grußendorf - Stüde - Weyhausen
VLG Linie 173	Platendorf - Neuhaus - Triangel - Westerbeck - Dannenbüttel - Osloß - Weyhausen

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Geplante Maßnahmen in der Ortschaft Barwedel:

- Einrichtung einer neuen Bushaltestelle auf der K 105 aus Richtung Grußendorf im Ortsbereich in Höhe Einmündung Funkberg

Geplante Maßnahmen in der Ortschaft Bokensdorf:

- Einrichtung einer neuen Bushaltestelle auf der K 128 in Höhe des neuen Baugebietes

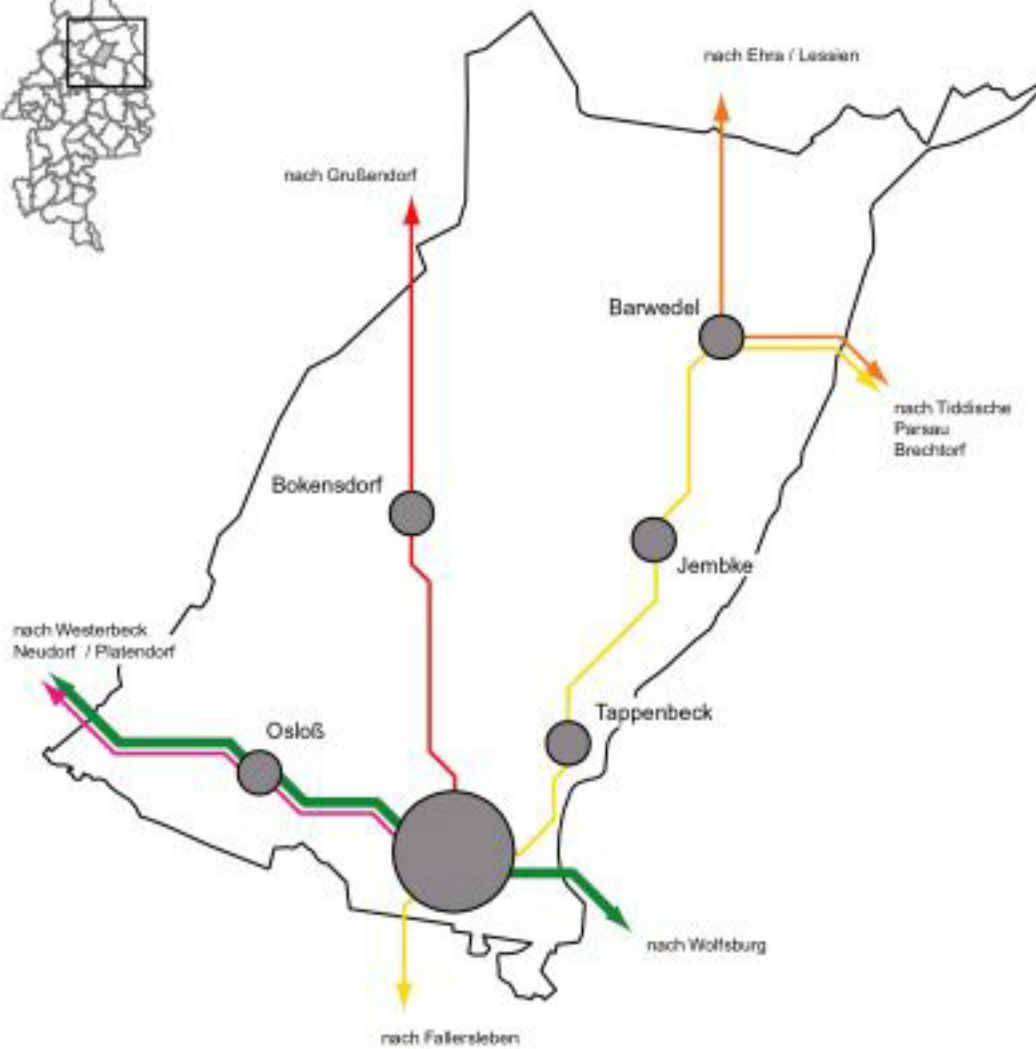
Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo-Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Samtgemeinde Boldecker Land



## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	162
	170
	171
	172
	173

## Regionales Netz

- ◆◆◆◆ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Stadt Braunlage

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 5476

**Ortsteile:**

Braunlage	4335	Hohegeiß	1040
-----------	------	----------	------

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Sankt Andreasberg	600
Oberharz	600
Bad Harzburg	600
Harz	500

**Pendler**

Einpendler	635
Auspendler	607

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Braunlage liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 37

Im Bereich der Stadt Braunlage fahren die folgenden Buslinien:

Hahne Linie 455	Hohegeiß - (Zorge) - (Walkenried) - (Bad Sachsa) - (Bad Lauterberg)
KVG Linie 850	St. Andreasberg - Braunlage
KVG Linie 868	Hohegeiß - Braunlage
KVG/WVB Linie 876	Braunlage ZOB - (Elend) - (Schierke) - (Drei-Annen-Hohne) - (Werningerode)
RBB/KVG Linie 820	Bad Harzburg - Gabbro-Steinbruch - Radau-Wasserfall - Marienteich-Baude - Torfhaus - St. Andreasberg - Braunlage
WVB Linie 277	(Benneckenstein) - Hohegeiß

#### Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 850

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

- Wetterschutzeinrichtung an der Haltestelle "von-Langen-Straße"
- Einrichtung einer bevorrechtigten Busspur für die Strecke Bad Harzburg – Torfhaus

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

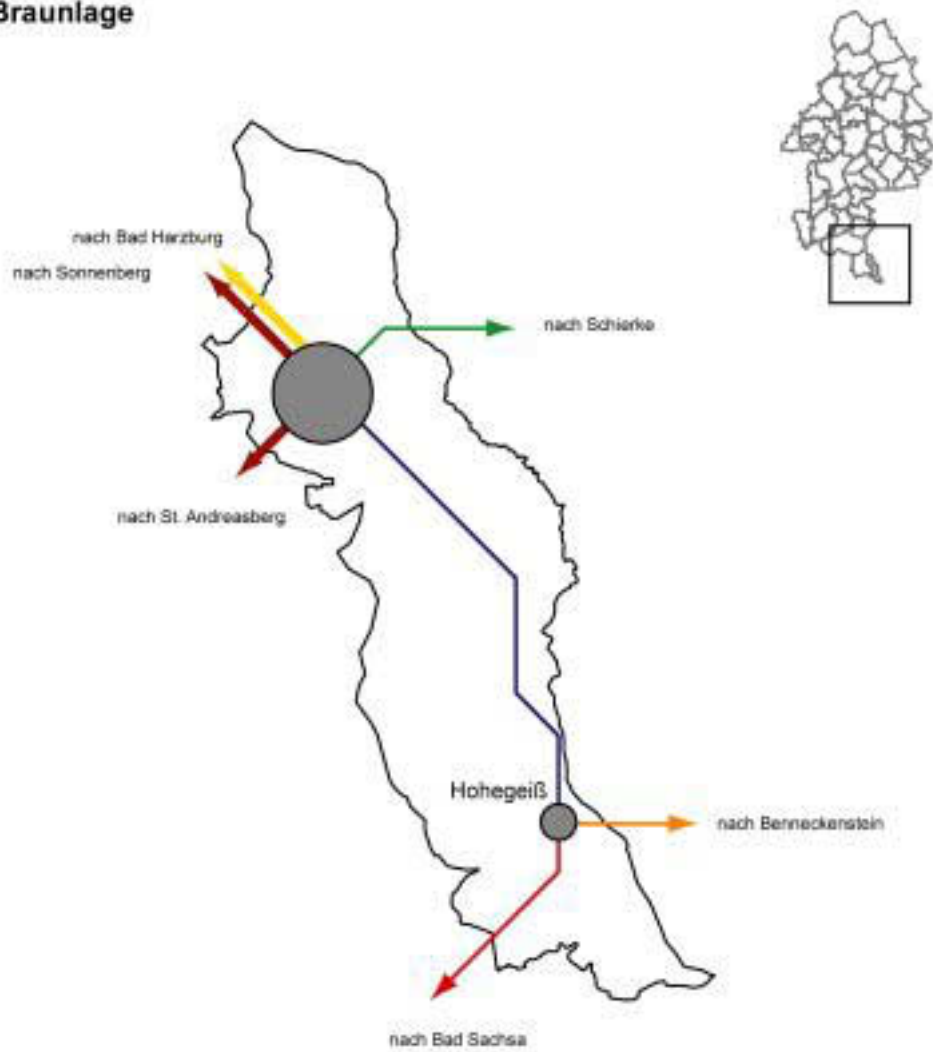
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Eine bessere Einbindung des Verknüpfungspunktes am ZOB in Braunlage ist zu prüfen. Dort finden zurzeit die Verknüpfungen zwischen regionalen und lokalen Linien statt. Die Bedienung durch die Linie 850 könnte die Qualität der Verknüpfungen verbessern.

Zu prüfen ist außerdem, ob eine durchgehende Verbindung von Bad Harzburg über Braunlage, Hohegeiß nach Walkenried/Bad Sachsa als lokale Verbindung, zumindest aber eine umsteigefreie Verbindung zwischen Braunlage und Walkenried/Bad Sachsa möglich ist. Dazu ist eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen KVG Braunschweig und der Fa. Hahne-Reisen KG erforderlich. Durch diese Verbindungen soll ein Anschluss von den Bahnhöfen Walkenried/Bad Sachsa nach Braunlage und entweder per Umstieg oder direkt nach Bad Harzburg hergestellt werden. Sinnvoll ist auch die Anregung des ZVSN, die Anbindung von Braunlage an den ITF-Knoten Herzberg (über Bad Lauterberg) zu prüfen.

# Stadt Braunlage



## Stadt Braunschweig

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 245816

**Ortsteile:**

Altes Hochschulviertel	3861	Ölper Holz	1046
Altewiek	1813	Pappelberg	2443
Alt-Lehndorf	1318	Petritor-Nord	4840
Am Hagenring	11986	Petritor-Ost	9122
Am Südsee	70	Petritor-West	3474
Bebelhof	3081	Prinzenpark	13352
Bevenrode	1108	Querum	4168
Bienrode	1824	Querumer Forst	2228
Broitzem	5127	Rautheim	2907
Bundesanstalten	177	Riddagshausen	666
Bürgerpark	3615	Rothenburg	10229
Dibbesdorf	1685	Rühme-Ost	1566
Gartenstadt	2068	Rühme-West	177
Geitelde	1056	Rüningen	3109
Gliesmarode	3183	Schapen	1717
Hafen	202	Schuntersiedlung	1859
Hagen	2691	Schwarzer Berg	5064
Harxbüttel	622	Siedlung Lehndorf	5081
Hauptbahnhof	1087	Siegfriedviertel	7736
Hauptfriedhof	969	Stadtkern	4475
Heidberg	8270	Stiddien	261
Hermannshöhe	5120	Stöckheim	5782
Hohetor	1667	Südstadt	2966
Hondelage	4089	Thune	1531
Kanzlerfeld	4256	Timmerlah	1619
Kralenriede	3739	Veltenhof	3050
Lamme	1501	Viewegs Garten	3163
Leiferde	1819	Völkenrode	1557
Lindenberg	1714	Volkmarode	2856
Mascherode	3481	Vorwerksiedlung	1358
Mastbruch	420	Waggum	2998
Melverode	3946	Watenbüttel	2688
Naturschutzgebiet	41	Weinberg	9433
Neues Hochschulviertel	421	Wenden	4377
Neustadt	2231	Wilhelmitor-Nord	5704
Nordbahnhof	3690	Wilhelmitor-Süd	8028
Ölper	1379	Zuckerberg	963



**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Salzgitter	32100
Wolfenbüttel	28000
Wolfsburg	18000
Papenteich	14800
Vechede	14700
Cremlingen	11800
Gifhorn	7900
Sicke	6800
Wendeburg	6600
Lehre	6400
Peine	4400
Königslutter	3800
Schöppenstedt	2400
Isenbüttel	2400
Meinersen	2300
Helmstedt	2300
Goslar	2200
Asse	1800
Lengede	1700
Bad Harzburg	1600
Edemissen	1100
Lahstedt	1000
Ilse	1000
Schlade	1000
Vienenburg	1000
Schöningen	1000
Liepenburg	900
Oderwald	800
Baddeckenstedt	500

**Pendler**

Einpendler	45724
Auspendler	19022

**• Derzeitiges ÖPNV-Angebot****Schiene**

Auf dem Gebiet der Stadt Braunschweig liegen die folgenden Bahnhöfe: Braunschweig Hbf, Braunschweig-Gliesmarode

Durch das Gebiet der Stadt Braunschweig führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 115: (Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig

KBS 300 II: Braunschweig - Weddel - Wolfsburg - (Stendal)

KBS 310: (Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)

KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

KBS 313: (Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig

KBS 352: Braunschweig - Salzgitter-Bad - Seesen - (Kreiensen)

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)

KBS 354: Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 459

Im Bereich der Stadt Braunschweig fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 1	Braunschweig Hauptbahnhof - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Radeklint
BSVAG Linie 10	Braunschweig Messegelände - Rathaus - Stadion
BSVAG Linie 2	Braunschweig Hauptbahnhof - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Siegfriedviertel
BSVAG Linie 3	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Fr.-Wilhelm-Platz - Rathaus - Gliesmarode - Volkmarode
BSVAG Linie 4	Braunschweig Heidberg - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Stadion - Rühme - Wenden
BSVAG Linie 411	Braunschweig Lamme - Lehdorf - Rudolfplatz - Radeklint - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Hauptbahnhof - Mascherode - Südstadt
BSVAG Linie 412	Braunschweig Rathaus - Krematorium - Rautheim - Südstadt
BSVAG Linie 413	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Gartenstadt - Altstadtmarkt - Rathaus - Gliesmarode - Querum - Querumer Forst - Flughafen oder Waggum
BSVAG Linie 414	Braunschweig Hafen - Veltenhof - Stadion
BSVAG/Mundstock Linie 416	Braunschweig Völkenrode - Watenbüttel - Ölper - Radeklint - Rathaus - Siegfriedviertel - Schuntersiedlung - Kralenriede Wartheweg
BSVAG Linie 417	Braunschweig Hondelage - Dibbesdorf - Volkmarode
BSVAG Linie 418	Braunschweig Raffteich - Westpark - Madamenweg - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Stadtpark - Riddagshausen
BSVAG Linie 419	Braunschweig Hauptbahnhof - Leonhardplatz - Rebenring - Rudolfplatz - Cyriaksring - Th.-Heuss-Str. - John-F.-Kennedy-Platz - Hauptbahnhof
BSVAG Linie 420	Braunschweig Rathaus - Hauptbahnhof - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG Linie 421	Braunschweig Rathaus - Hauptbahnhof - Melverode - Stöckheim - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG Linie 422	Braunschweig Lehdorf - Rudolfplatz - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Stadtpark - Bebelhof - Südstadt - Rautheim - Krematorium
BSVAG Linie 424	Braunschweig Rühme - Wenden - Bienrode - Waggum - Bevenrode - Grassel - Essenrode
BSVAG Linie 427	Braunschweig Volkmarode - Schapen - Weddel - Hordorf - Essehof
BSVAG Linie 429	Braunschweig Hauptbahnhof - John-F.-Kennedy-Platz - Th.-Heuss-Str. - Cyriaksring - Rudolfplatz - Rebenring - Leonhardplatz - Hauptbahnhof
BSVAG Linie 431	Braunschweig Rathaus - John-F.-Kennedy-Platz - Hauptbahnhof - Bebelhof - Heidberg - Melverode - Stöckheim
BSVAG Linie 433	Braunschweig Völkenrode - Watenbüttel - PTB - Lehdorf - Kanzlerfeld - Rudolfplatz - Rebenring - Gliesmarode - Querum - Hondelage - Dibbesdorf - Hondelage
BSVAG Linie 434	Braunschweig Wenden - Thune - Harxbüttel - Lagesbüttel - Walle - Gewerbegebiet Hansestraße West Braunschweig Rühme
BSVAG Linie 435	Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG Linie 436	Braunschweig Rünigen - Gartenstadt - Altstadtmarkt - Rathaus - Jasperallee - Siegfriedviertel - Schuntersiedlung - Kralenriede
BSVAG Linie 437	Braunschweig Volkmarode - Schapen - Weddel - Klein Schöppenstedt - Cremlingen
BSVAG Linie 439	Braunschweig Weststadt Donaustraße - Westbahnhof - Rudolfplatz - Rebenring - Leonhardplatz - Hauptbahnhof - Bebelhof - Heidberg - Melverode - Stöckheim

BSVAG Linie 442	Braunschweig Lindenbergersiedlung - Südstadt - Meverode
BSVAG Linie 443	Braunschweig Ölper - Altstadtmarkt - Rathaus - Gliesmarode - Querum
BSVAG Linie 445	Lengede - Bodenstedt - Liedingen - Köchingen - Vallstedt - Alvesse - Wierthe - Sonnenberg - Groß Gleidingen - Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG Linie 450	Sierße - Bettmar - Vechelde - Vechelade - Wedtlenstedt - Denstorf - Klein Gleidingen - Braunschweig Lehndorf - Europaplatz
BSVAG Linie 452	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Destedt - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG Linie 454	Braunschweig Stadion - Schwarzer Berg
BSVAG Linie 455	Braunschweig Broitzem - Gartenstadt - Rünigen - Geitelde - Stiddien - Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG Linie 461	Braunschweig PTB - Rudolfplatz - Radeklint - Hauptbahnhof
BSVAG Linie 462	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Destedt - Gardessen - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG Linie 464	Braunschweig Rühme - Wenden - Bienrode - Kralenriede - Schuntersiedlung - Siegfriedviertel - Stadion
BSVAG Linie 471	Braunschweig Stöckheim - Rünigen - Gartenstadt
BSVAG Linie 480	Groß Schwülper - Klein Schwülper - Rothemühle - Braunschweig Watenbüttel - Europaplatz
BSVAG Linie 481	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Stöckheim
BSVAG Linie 484	Groß Schwülper – Walle – Veltenhof – Rühme
BSVAG Linie 499	Braunschweig Rathaus - Sickte - Neuerkerode - Lucklum - Erkerode - Elm - Königslutter Bahnhof (Saisonverkehr Sonn- und feiertags)
BSVAG Linie 5	Braunschweig Broitzem - Weststadt Am Lehmanager - Fr.-Wilhelm-Straße - Bohlweg / Damm - Leonhardplatz - Hauptbahnhof
BSVAG Linie 6	Braunschweig Broitzem - Weststadt Am Lehmanager - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Siegfriedviertel
BSVAG Linie 7	Braunschweig Weststadt Weserstraße - Fr.-Wilhelm-Straße - Rathaus - Stadion - Rühme - Wenden
BSVAG/KVG Linie 798	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Stöckheim - Heidberg - Mascherode - Salzdahlum - Ahlum - Wendessen - Wolfenbüttel Kornmarkt
BSVAG Linie 8	Braunschweig Heidberg - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Gliesmarode - Volkmarode
BSVAG Linie 9	Braunschweig Krematorium - Leonhardplatz - Rathaus - Radeklint
KVG Linie 601	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG Linie 603	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstöckheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Immendorf - Hallendorf - Watenstedt - Drütte - Beddingen - Thiede - Steterburg - Rünigen - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG Linie 620	Salzgitter Lebenstedt - Engelnstedt - Bleckenstedt - Sauingen - Üfingen - Beddingen - Steterburg - Thiede - Braunschweig Rünigen - Hauptbahnhof
KVG Linie 631	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstöckheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Thiede / Steterburg - Braunschweig Hauptbahnhof
Mundstock Linie 560	Braunschweig Europaplatz - Völkenrode - Wendeburg - Harvesse - Wipshausen
Mundstock Linie 566	Braunschweig Europaplatz - Watenbüttel - Völkenrode - Bortfeld - Vechelade - Vechelde - Wahle - Fürstenau - Sophiental – Zweidorf

RBB Linie 730	Schöppenstedt - Samleben - Kneitlingen - Ampleben - Eilum - Volzum - Hachum - Gilzum - Evessen - Erkerode - Lucklum - Veltheim - Neuerkerode - Apelnstedt - Sickte - Hötzum - Braunschweig
VLG Linie 111	Gifhorn - Ausbüttel - Ribbesbüttel - Vollbüttel - Leiferde - Hillerse - Rolfsbüttel - Didderse - Neubrück - Groß Schwülper - Walle - Lagesbüttel - Braunschweig Harxbüttel - Thune - Wenden
VLG Linie 112	Adenbüttel - Rethen - Vordorf - Eickhorst - Braunschweig Thune - Wenden
VLG Linie 191	Braunschweig Wenden - Bechtsbüttel - Abbesbüttel - Meine - Rötgesbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
WVG Linie 230	Wolfsburg - Flechtorf - Lehre - Wendhausen - Braunschweig Rathaus

### Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 730

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Zentrale bauliche Maßnahme ist im Zuge der Realisierung der RegioStadtBahn die Verbindung der Gleise der DB AG am Hauptbahnhof, auf Höhe Pressehaus und Höhe VW-Werk. azwischen müssen die Gleisanlagen der Braunschweiger Verkehrs-AG angepaßt werden.

Ebenso ist das Prioritätenkonzept zum Ausbau der Stadtbahn zu berücksichtigen.

Von wesentlicher Bedeutung sind weiter folgende konkrete Maßnahmen:

- Neben Beschleunigungsmaßnahmen für die Stadtbahn ist eine Bevorrechtigung für Busse in Braunschweig erforderlich, um dem ÖPNV den Vorrang vor dem Individualverkehr einzuräumen. Eine der möglichen Maßnahmen ist die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, um die Fahrt der RegioBusse und der übrigen Busse des Stadt- und Regionalverkehrs im Vergleich zum IV spürbar zu beschleunigen. An stark belasteten Knotenpunkten kommt es jedoch in den Hauptverkehrszeiten zu Stauungen, so dass die Busse die Lichtsignalanlagen nicht erreichen und aus der Bevorrechtigung keinen Nutzen ziehen könnten. Sinnvoll ist, an den betroffenen Knotenpunkten Busspuren einzurichten, um durch aufeinander abgestimmte Gesamtmaßnahmen die gewünschte Beschleunigung zu erzielen.
- Zahlreiche RegioBusse sollen aus dem Umland bis in das Zentrum von Braunschweig geführt werden und im Bereich der heutigen BSVAG-Haltestellen am Rathaus (Steinweg/Dankwardstraße) enden. Für erforderlich gehalten wird eine Umgestaltung in diesem Bereich zu einer zentralen Umsteigehaltestelle, die den Fahrgästen einen kurzen, schnellen und geschützten Umstieg zwischen Bus und Stadtbahn/Regionalstadtbahn ermöglicht.
- Neuanlage von Haltestellen für neue Wohn- und Gewerbegebiete und neue veränderte Linienführungen
- Umbau von Bushaltestellen, jährlich etwa 10 bis 12 Richtungshaltestellen
- Umbau von Stadtbahnhaltestellen
- Dynamische Fahrgastinformation
- Einrichtung von P+R-Anlagen
- Einrichtung von B+R-Anlagen
- Einrichtung des Schienenhaltepunktes Braunschweig-West (P+R/B+R-Anlage)

## Maßnahmen im Einzelnen

### Ausbau des Stadtbahnnetzes

- Stadtbahn Hamburger Straße (A 392-Ring), Realisierung im Zusammenhang mit RSB
- Stadtbahn Heinrich-Büssing-Ring, vsl. ab 2003
- Stadtbahn Siegfriedstraße, vsl. ab 2003
- Stadtbahn Gliesmaroder Straße (II.BA), vsl. ab 2004
- Stadtbahn Meverode-Stöckheim, vsl. ab 2004
- Stadtbahn Westliche Innenstadt, vsl. ab 2005
- Stadtbahn Fallersleber Straße, vsl. ab 2006
- Stadtbahn Volkmarode-Nord, vsl. ab 2007
- Stadtbahn Berliner Str. - Querumer Str.
- Stadtbahn Dibbesdorf – Hondelage
- Stadtbahn Europaplatz - Frankfurter Str.
- Stadtbahn Heidberg – Rautheim
- Stadtbahn Helmstedter Straße/Leonhardstraße (ohne Brückenbau)
- Stadtbahn Lehdorf / Kanzlerfeld
- Stadtbahn Rünigen
- Stadtbahn Salzdahlumer Straße – Heidberg
- Stadtbahn bis Timmerlah
- Stadtbahn Wenden Nord
- Neuanlage eines Betriebshofes für Stadtbahnen und Busse einschließlich einer Zentralwerkstatt
- Neuanlage von dezentralen Abstellanlagen für Stadtbahnen und Busse
- Umspurung des Stadtbahnnetzes von 1100 mm auf 1435 mm Spurweite

Realisierungszeitraum: bei Projekten ohne Jahresangabe bis 31.12.2007

### Maßnahmen an Stadtbahnhaltestellen im Zusammenhang mit der Realisierung der RSB:

- |                           |                         |
|---------------------------|-------------------------|
| - Nahverkehrsbahnhof      | - Campestraße           |
| - Kurt-Schuhmacher-Straße | - John-F.-Kennedy-Platz |
| - Bohlweg/Damm            | - Rathaus               |
| - Hagenmarkt              | - Am Wendentor          |

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- Pressehaus
- Gesundheitsamt
- Sielkamp
- Schützenplatz
- Stadion
- Maulbeerweg

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2009

Maßnahmen an RSB-Stationen:

- |                         |      |                         |      |
|-------------------------|------|-------------------------|------|
| - Beethovenstraße       | 2007 | - Bienrode              | 2007 |
| - Kralenriede           | 2007 | - Leiferde, Richtung WF | 2007 |
| - Leiferde, Richtung SZ | 2007 | - Nordbahnhof           | 2007 |
| - Querum-Forststraße    | 2007 | - Querum-Pepperstieg    | 2007 |
| - Rote Mühle Weg        | 2009 | - Rünigen               | 2007 |
| - Völkenrode            | 2009 | - Watenbüttel           | 2009 |
| - Wenden-Bechtsbüttel   | 2007 |                         |      |

P + R-Plätze:

- Friedrich-Seele-Straße (160 Stellplätze)
- Gifhorner Straße (ca. 215 Stellplätze)
- Stöckheim-Süd
- Volkmarode-Nord (ca. 630 Stellplätze)

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

B + R-Anlagen :

- 23 Standorte (ca. 240 Stellplätze)

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Baugebiet Lammer Busch:

- Bau einer Busspur
- 4 Unterstände mit Ausstattung
- 2 B+R-Plätze mit je 10 Boxen und 10 Fahrradständern

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind am Hauptbahnhof Braunschweig und an der Station Braunschweig Gliesmarode geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt dabei den Verkehrsunternehmen vorbehalten.

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Braunschweigs weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Braunschweig ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern soll im Stadtverkehr Braunschweig auch künftig ein wesentlich höheres Bedienungsgrundangebot gegenüber dem im NVP für lokale Netze angestrebten Mindeststandard erhalten werden.

Der bestehende Stadtverkehr bietet eine gute Bedienung mit einem dichten Takt. Einige Linien führen über die Stadtgrenzen hinaus und erfüllen regionale Bedienungsfunktionen. Der Nahverkehrsbahnhof ist wichtiger Umsteigepunkt und Verknüpfungspunkt mit dem Zugverkehr.

## Samtgemeinde Brome

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 14608

**Ortsteile:**

Ahnebeck	152	Kaiserwinkel	109
Altendorf	230	Lessien	439
Benitz	109	Parsau	1333
Bergfeld	935	Rühen	2666
Brechtorf	1111	Tiddische	698
Brome	2621	Tülau-Fahrenhorst	1044
Croya	417	Voitze	425
Ehra	1209	Wiswedel	101
Eischott	858	Zicherie	283
Hoitlingen	525		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Wolfsburg	6500
Boldecker Land	1500
Wittingen	1100
Sassenburg	1000

**Pendler**

Einpendler	556
Auspendler	4658

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Brome liegen keine Bahnhöfe.



## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 97

Im Bereich der Samtgemeinde Brome fahren die folgenden Buslinien:

VLG Linie 125	Lessien - Ehra - Radenbeck - Plastau - Zasenbeck - Boitzenhagen - Schneflingen - Teschendorf - Küstorf - Ohrdorf - Mahnborg - Hagen - Kakerbeck - Wittingen
VLG Linie 160	Wolfsburg Bahnhof - Teichbreite - Vorsfelde - Wendschott - Brechtorf - Rühren - Parsau - Ahnebeck - Croya - Tülau - Voitze - Brome
VLG Linie 161	Brome - Zicherie - Kaiserwinkel - Benitz - Wiswedel - Voitze - Tülau - Croya - Ahnebeck - Parsau - Bergfeld - Tiddische - Hoitlingen - Rühren - Brechtorf - Eischott - Wolfsburg Kreuzheide
VLG Linie 162	Lessien - Ehra - Barwedel - Parsau - Bergfeld - Tiddische - Hoitlingen - Eischott - Brechtorf - Rühren
VLG Linie 163	Wittingen - Kakerbeck - Suderwittingen - Ohrdorf - Zasenbeck - Plastau - Radenbeck - Wiswedel - Benitz - Altendorf - Brome - Zicherie - Voitze
VLG Linie 164	Brome - Voitze - Tülau - Voitze - Ehra - Lessien - Grußendorf - Stüde - Westerbeck - Triangel - Platendorf - Gifhorn
VLG Linie 171	Tiddische - Barwedel - Jembke - Tappenbeck - Weyhausen - Wolfsburg Fallersleben

## Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Geplante Maßnahmen in der Gemeinde Ehra-Lessien:

- Wendeplatz in der Dorfstraße in Lessien
- Neugestaltung und Aufwertung der Bushaltestellen in der Dorfstraße, Wittinger Straße und Bromer Straße
- Einrichtung von Fahrradständern an den Bushaltestellen der Gemeinde

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

In folgenden Ortschaften sollen überdachte Bushaltestellen eingerichtet werden:

- Tülau: 1 überdachte Bushaltestelle
- Voitze: 2 überdachte Bushaltestellen

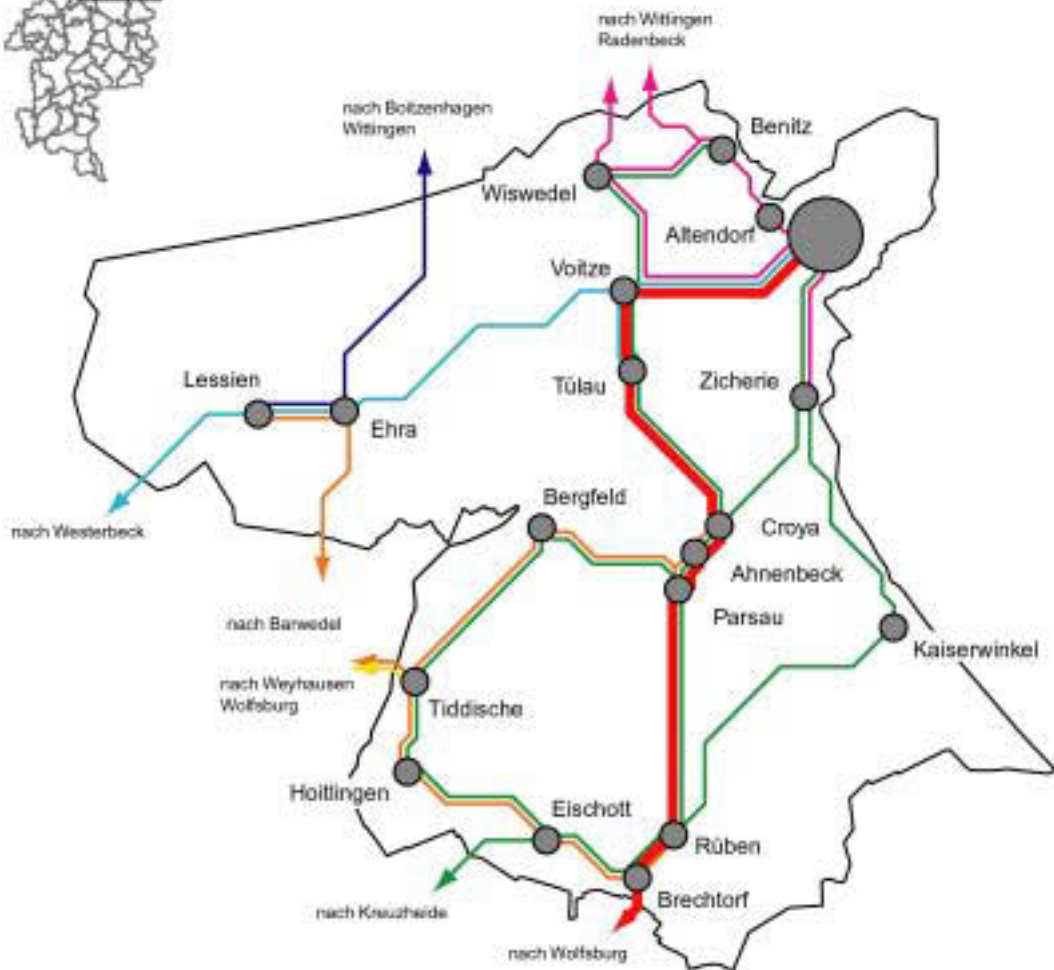
Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

### • Bedienungsangebot lokales Netz

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Samtgemeinde Brome



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Brome)

## Regionales Netz

- \*\*\*\* Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 125
- 160
- 161
- 162
- 163
- 164
- 171

## Gemeinde Büddenstedt

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 3305

**Ortsteile:**

Neu Büddenstedt	1763	Reinsdorf/Hohnsleben	257
Offleben	1196		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Schöningen	4900
Helmstedt	2400

**Pendler**

Einpendler	576
Auspendler	807

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Büddenstedt liegen die folgenden Bahnhöfe: Neu Büddenstedt

Durch das Gebiet der Gemeinde Büddenstedt führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 20

Im Bereich der Gemeinde Büddenstedt fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 395	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck
KVG Linie 396	Helmstedt - Süplingen - Frellstedt - Rábke - Warberg - Wolsdorf - Esbeck - Schöningen - Kraftwerk Offleben
KVG Linie 397	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck - Schöningen - Hoiersdorf - Twieflingen - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Söllingen - Jerxheim - Beierstedt - Watenstedt - Gevensleben (sonn- und feiertags)
RBB Linie 371	Gevensleben - Watenstedt - Beierstedt - Jerxheim-Bahnhof - Jerxheim - Söllingen - Dobbeln - Ingeleben - Wobeck - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen - Esbeck - Offleben - Reinsdorf - Neu Büddenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor
RBB Linie 373	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Offleben - Reinsdorf - Hohnsleben

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 395, 396

ALT-Verkehr: Linie 371

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Neu Büddenstedt geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

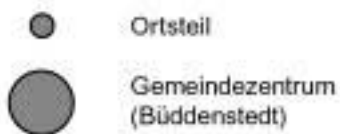
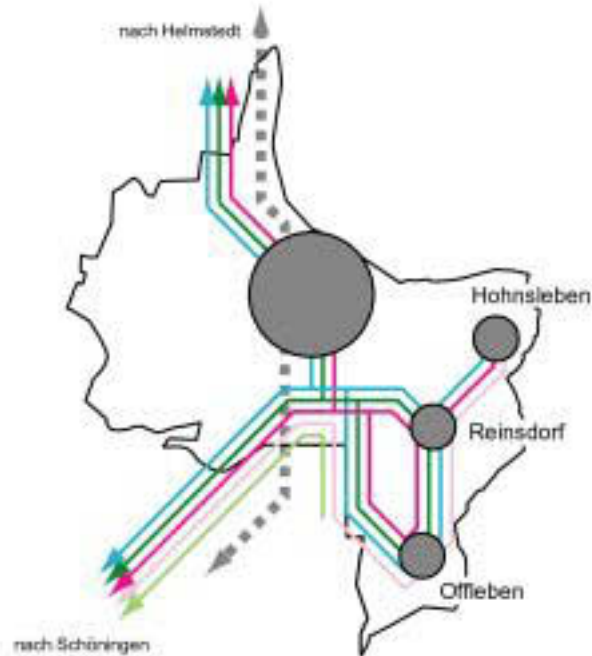
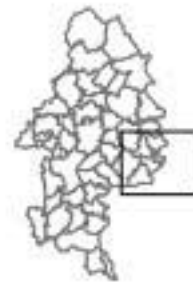
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn (Neu Büddenstedt) wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Gemeinde Büddenstedt



## Regionales Netz



## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	371
	373
	395
	396
	397

## Gemeinde Cremlingen

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 12258

#### Ortsteile:

Abbenrode	589	Hordorf	1261
Cremlingen	2220	Klein Schöppenstedt	876
Destedt	1427	Schandelah	2043
Gardessen	607	Schulenrode	355
Hemkenrode	395	Weddel	3485

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	11400
Sickte	1600
Königslutter	1400

#### Pendler

Einpendler	948
Auspendler	3375

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Cremlingen liegen die folgenden Bahnhöfe: Weddel, Schandelah

Durch das Gebiet der Gemeinde Cremlingen führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 300 II: Braunschweig - Weddel - Wolfsburg - (Stendal)

KBS 310: (Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 64

Im Bereich der Gemeinde Cremlingen fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 427	Braunschweig Volkmarode - Schapen - Weddel - Hordorf - Essehof
BSVAG Linie 437	Braunschweig Volkmarode - Schapen - Weddel - Klein Schöppenstedt - Cremlingen
BSVAG Linie 452	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Destedt - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG Linie 462	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Destedt - Gardessen - Abbenrode - Bornum am Elm
RBS Linie 742	Weddel - Hordorf - Schandelah - Gardessen - Abbenrode - Hemkenrode - Destedt - Veltheim - Schulenrode - Cremlingen - Sickte
RBS Linie 743	Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Erkerode - Lucklum - Destedt
RBS Linie 745	Schandelah - Gardessen - Abbenrode - Schandelah

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Neubau / Umgestaltung von Bushaltestellen in den Ortsteilen

- Destedt, an den Haltestellen Destedter Hauptstraße und Hemkenröder Straße
- Weddel, an den Haltestellen Dorfplatz und Bahnhof
- Schandelah, an der Haltestelle Poststraße
- Gardessen, an der Haltestelle Am Sandbach
- Cremlingen, an den Haltestellen Ostdeutsche Straße und Im Dorfe
- Klein Schöppenstedt, an der Haltestelle Obergstraße
- Hordorf, an den Haltestellen Zollstraße und Südring

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Schandelah und Weddel geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

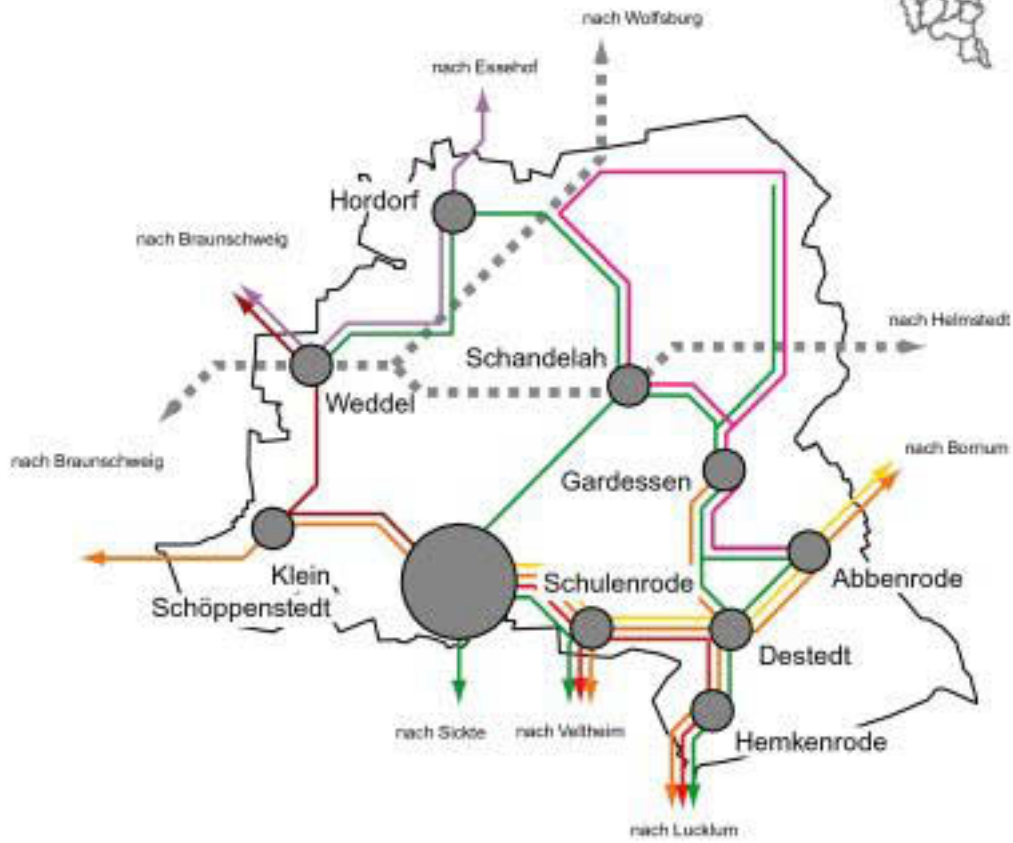
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Durch eine lokale Bedienung sollen einerseits die bisher noch nicht mit Cremlingen verbundenen Ortsteile besser angeschlossen und andererseits Anbindungen an den Bahnhof Schandelah geschaffen werden.

# Gemeinde Cremlingen



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Cremlingen)

## Regionales Netz

- ..... Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	427
	437
	452
	462
	742
	743
	745



## Gemeinde Edemissen

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 12311

**Ortsteile:**

Abbensen	2168	Oedesse	652
Alvesse	479	Oelerse	472
Blumenhagen	480	Plockhorst	789
Eddesse	1061	Rietze	265
Edemissen	3388	Voigtholz-Ahlemissen	170
Eickenrode	362	Wehnsen	486
Mödesse	324	Wipshausen	1704

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Peine	7500
Braunschweig	1100
Wendeburg	500

**Pendler**

Einpendler	824
Auspendler	3378

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Edemissen liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 84

Im Bereich der Gemeinde Edemissen fahren die folgenden Buslinien:

Mundstock Linie 560	Braunschweig Europaplatz - Völkenrode - Wendeburg - Harvesse - Wipshausen
VGP Linie 500	Edemissen - Oedesse - Oelheim - Wendesse - Stederdorf - Peine
VGP Linie 505	Peine - Vöhrum - Eixe - Abbensen - Oelerse - Rührse
VGP Linie 506	Eickenrode - Plockhorst - Wehnsen Horst - Wehnsen - Eddesse - Berkhöpen - Edemissen - Oedesse - Oelheim - Wendesse - Stederdorf - Peine
VGP Linie 507	Oelerse - Abbensen - Oedesse - Edemissen
VGP Linie 508	Edemissen - Mödesse - Blumenhagen - Klein Blumenhagen - Alvesse - Voigtholz - Rietze - Wipshausen
VGP Linie 509	Peine Bahnhof - Essinghausen - Duttonstedt - Meerdorf - Rüper - Wense - Ersehof - Neubrück - Ersehof - Wipshausen

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Bau eines Buswendeplatzes mit Buswartehalle in der Ortschaft Abbensen

Realisierungszeitraum: 31.12.2003

Errichtung von 4 Wartehallen in der Gemeinde:

- -Wipshausen, Braunschweiger Straße, Nordseite
- -Wehnsen, Unter den Eichen, Nordseite
- -Abbensen, Meyerriethe
- -Edemissen, Zum Osterberge

Realisierungszeitraum: 31.12.2003

- Ausbau der Verknüpfungshaltestelle in Edemissen am Schulzentrum

Realisierungszeitraum: 31.12.2004

- Errichtung von 7 Wartehallen in der Gemeinde

Realisierungszeitraum: 31.12.2004

- Errichtung von 7 Wartehallen in der Gemeinde

Realisierungszeitraum: 31.12.2005

- Errichtung von 7 Wartehallen in der Gemeinde

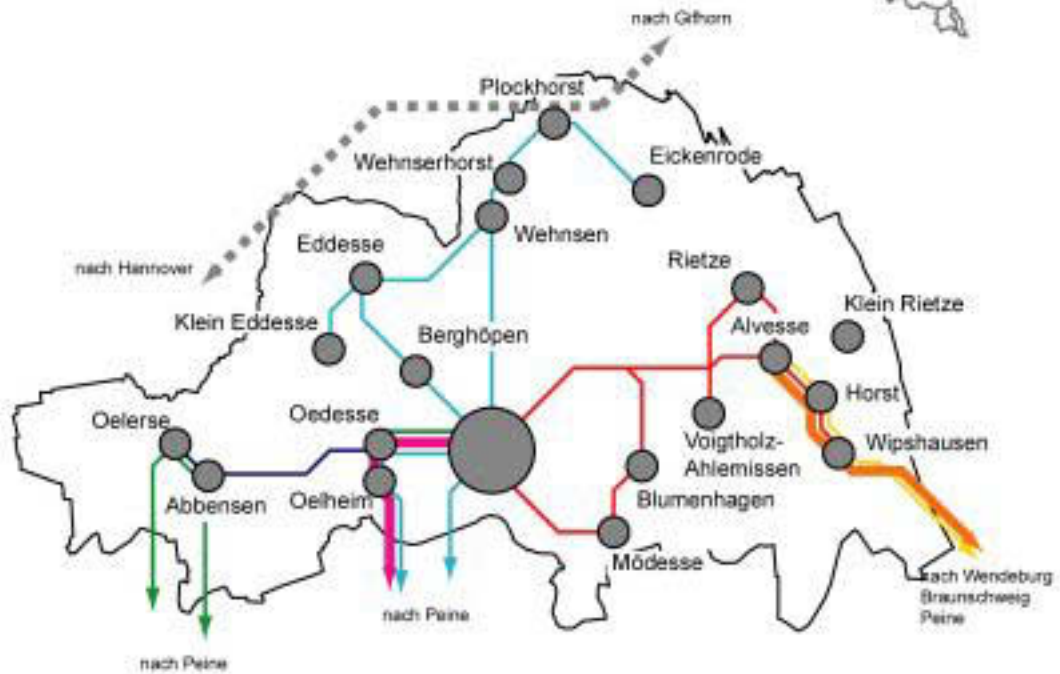
Realisierungszeitraum: 31.12.2006

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Gemeinde Edemissen



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Edemissen)

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 500
- 505
- 506
- 507
- 508
- 509
- 560

## Stadt Gifhorn

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 42943

#### Ortsteile:

Gamsen	3798	Neubokel	944
Gifhorn	32070	Wilsche	1636
Kästorf	3178	Winkel	855

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	7600
Wolfsburg	5600
Isenbüttel	5000
Sassenburg	4600
Meinersen	4100
Wesendorf	2800
Papenteich	2000

#### Pendler

Einpendler	8295
Auspendler	6840

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Gifhorn liegen die folgenden Bahnhöfe: Gifhorn-Stadt, Gifhorn

Durch das Gebiet der Stadt Gifhorn führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 115: (Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig

KBS 300 I: (Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 228

Im Bereich der Stadt Gifhorn fahren die folgenden Buslinien:

VLG Linie 100	Gifhorn - Gamsen - Kästorf - Wagenhoff - Wesendorf
VLG Linie 101	Gifhorn Winkel - Stadtmitte - Am Wittkopsberg
VLG Linie 102	Gifhorn Kästorf - Gamsen - Stadtmitte - Bahnhof-Süd
VLG Linie 103	Gifhorn II. Koppelweg - Stadtmitte - Wilsche - Neubokel
VLG Linie 105	Gifhorn - Isenbüttel - Wasbüttel
VLG Linie 111	Gifhorn - Ausbüttel - Ribbesbüttel - Vollbüttel - Leiferde - Hillerse - Rolfsbüttel - Diddlese - Neubrück - Groß Schwülper - Walle - Lagesbüttel - Braunschweig Harxbüttel - Thune - Wenden
VLG Linie 140	(Uetze) - Böckelse - Hünenberg - Päse - Höfen - Warmse - Hardsesse - Ahnsen - Ohof - Seershausen - Meinersen - Dalldorf - Leiferde (GF) - Brenneckenbrück - Gifhorn
VLG Linie 141	(Langlingen) - Flettmar - Meinersen - Müden - Gerstenbüttel - Ettenbüttel - Gilde - Brenneckenbrück - Gifhorn
VLG Linie 164	Brome - Voitze - Tülauf - Voitze - Ehra - Lessien - Grußendorf - Stüde - Westerbeck - Triangel - Platendorf - Gifhorn
VLG Linie 170	Wolfsburg Bahnhof - Kästorf - Warmenau - Weyhausen - Osloß - Dannenbüttel - Neuhaus - Gifhorn
VLG Linie 181	Wolfsburg Detmerode - Westhagen - Fallersleben - Sülfeld - Wettmershagen - Jelpke - Allenbüttel - Edesbüttel - Calberlah - Allerbüttel - Isenbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
VLG Linie 191	Braunschweig Wenden - Bechtsbüttel - Abbesbüttel - Meine - Rötgesbüttel - Ausbüttel - Gifhorn

## **Differenzierte Bedienungsweisen**

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Ausbau und funktionsgerechte Gestaltung des Verknüpfungspunktes am ZOB am Standort Bahnhof Gifhorn Stadt:

- Busvorrangschaltung für die Einfädelung der Linienbusse vom ZOB in die hochfrequentierte Braunschweiger Straße
- Buswendeschleife
- Erweiterung der Bussteige
- Buswartezone
- Überdachung
- P+R- /B+R-Plätze
- Einrichten einer Mobilitätszentrale
- Weitere Infrastrukturmaßnahmen siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

Maßnahmen am Standort Bahnhof Gifhorn Land:

- Erweiterung der P+R-Anlage
- Weitere Infrastrukturmaßnahmen siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

Maßnahmen im Zuge der Realisierung der RegioStadtBahn:

- Haltepunkte mit Infrastruktur
- Weitere Infrastrukturmaßnahmen siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

Ergänzung und Erneuerung von mindestens 6 Haltestellen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

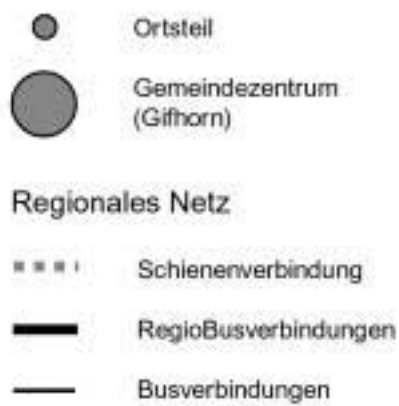
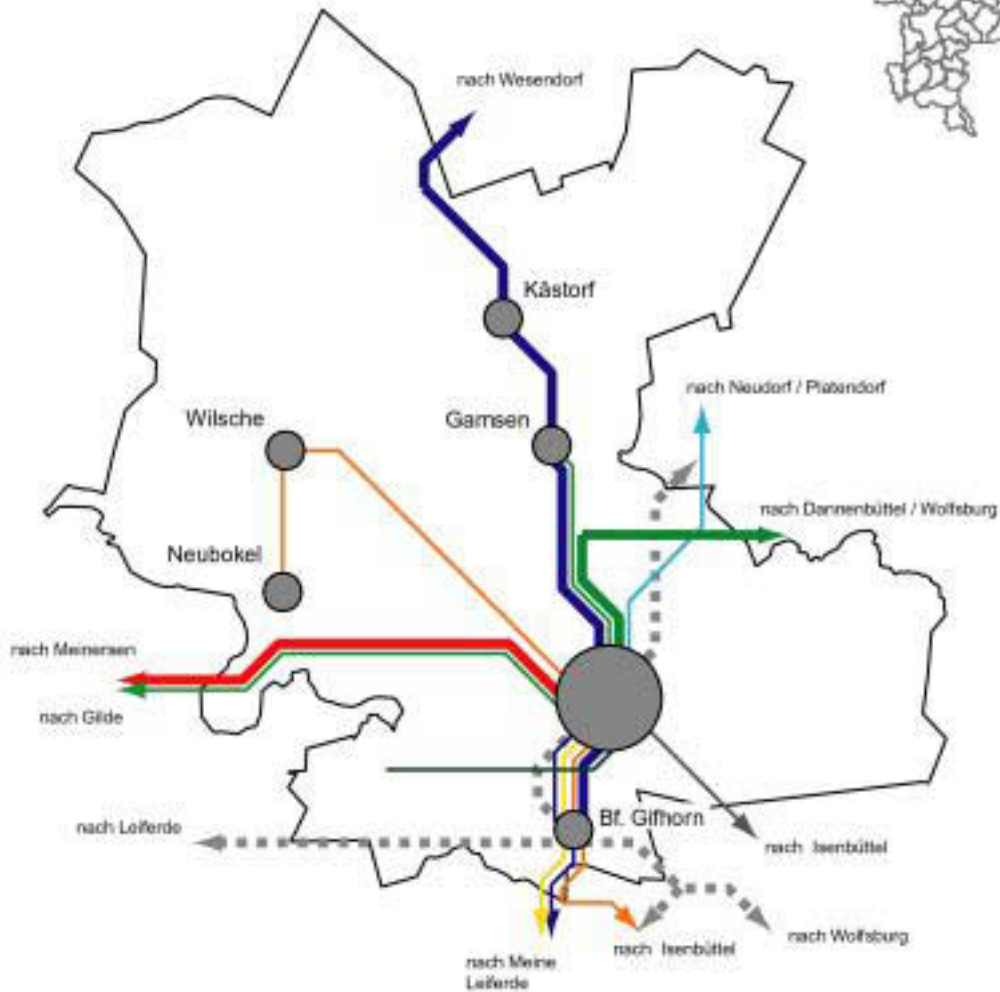
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

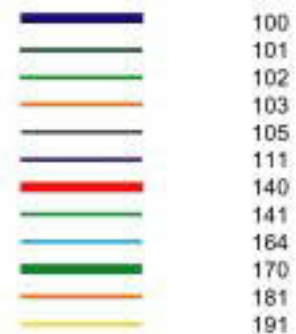
Die Einbindung der Bahnhöfe Gifhorn und Gifhorn-Stadt durch die Linien des Stadtverkehrs Gifhorn ist zu verbessern. Die Herstellung von Anschlüssen kann die Attraktivität des gesamten ÖPNV wesentlich erhöhen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der Stadtverkehr an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn, wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Stadt Gifhorn



## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:



## Stadt Goslar

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 44278

**Ortsteile:**

Goslar	35045	Jerstedt	2092
Hahndorf	1519	Oker	6141
Hahnenklee	2119		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Langelshem	11400
Bad Harzburg	10900
Vienenburg	5100
Liebenburg	4500
Salzgitter	4400
Oberharz	3200
Braunschweig	2000
Seesen	1600
Schladen	1300
Lutter am Barenberge	900
Wolfenbüttel	600

**Pendler**

Einpendler	11055
Auspendler	4249

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Goslar liegen die folgenden Bahnhöfe: Oker, Goslar

Durch das Gebiet der Stadt Goslar führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 320: (Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg

KBS 330: Goslar / Bad Harzburg - Vienenburg - (Halberstadt)

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)



**Buslinien**

Anzahl der Bushaltestellen: 229

Im Bereich der Stadt Goslar fahren die folgenden Buslinien:

HBB Linie 203	Goslar - Vienenburg - (Osterwieck) - (Dardesheim) - (Zilly) - (Halberstadt)
KVG Linie 611	Salzgitter Bad - Gitter - Hohenrode - Othfresen - Dörnten - Jerstedt - Goslar
RBB/KVG Linie 810	Goslar - Oker - Harlingerode / Göttingerode - Bündheim - Bad Harzburg
RBB Linie 822	Goslar - Immenrode - Weddingen - Wöltingerode - Vienenburg - Wiedelah - Lengde - Gielde - Schladen
RBB Linie 830	Goslar - Bockswiese - Hahnenklee - Clausthal-Zellerfeld - (Bad Grund)
RBB Linie 831	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Lautenthal - Wildemann - Clausthal-Zellerfeld - Altenau
RBB Linie 832	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Wolfshagen im Harz - Lautenthal - Bockswiese - Hahnenklee
RBB Linie 833	Goslar - Langelsheim - Bredelem
RBB Linie 834	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Neuwallmoden - Bodenstein - Neuwallmoden
RBB Linie 835	Goslar - Riechenberg - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Hahausen - Neuekrug - Klingshagen - Seesen
RBB Linie 852	Goslar - Upen - Alt Wallmoden - Liebenburg
RBB Linie 860	Goslar - Jerstedt / Hahndorf - Dörnten - Heissum - Othfresen - Heimerode - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Klein Mahner - Groß Mahner - Salzgitter Bad Bahnhof
RBB/KVG Linie 861	Goslar ZOB - Oker - Romkerhall - Okertalsperre - Schulenberg - Altenau - Sonnenberg - St. Andreasberg
Stw GS Linie 801	Goslar Oker - Rathaus - Nonnenweg - Bahnhof Odeon - Krankenhaus
Stw GS Linie 802	Goslar Oker - Bahnhof Nordseite - Feldstraße - Krankenhaus
Stw GS Linie 803	Goslar Oker - Sudmerberg - Breites Tor - Bahnhof Reisebüro - Bergbaumuseum
Stw GS Linie 804	Goslar Kaiserpfalz - Aquantic - Nordberg - Bahnhof Odeon - Baßgeige - Hahndorf
Stw GS Linie 805	Goslar Ohlhof - Breites Tor - Rathaus
Stw GS Linie 806	Goslar Ohlhof - Krankenhaus - Wachtelpforte - Baßgeige - Pressehaus
Stw GS Linie 807	Goslar Oker - Bahnhof Nordseite - Schulzentrum - Goldene Aue

**Differenzierte Bedienungsweisen**

ALT-Verkehr: Linie 810, 833, 852, 861

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Maßnahmen an 26 Haltestellen

Messingbrücke	Ohlhofbreite
Kirchenbrücke	Alape
H. C. Starck	Berufsschule Baßgeige
Galgheitstraße	Lilienthalstraße
Natronag	Krankenhaus
Ginsterbusch Hochhaus	Bromberger Straße
Nußanger	Kneipstraße 2x
Konrad-Adenauer-Ring	Frankestraße 2x
Dürerstraße	Friedhof Feldstraße
Ohlhof-Zentrum	Berliner Allee
Knickanger	Georgenbergschule
Schaperwiese	Mauerstraße

Versetzen von Fahrgastunterständen

Okerstraße
Köppelsbleek
Bahnhof Reisebüro 2x
Lauenburger Straße

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Verlängerung der Fußgängerunterführung am Bahnhof Goslar in Richtung Hildesheimer Straße

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Goslar und Oker geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

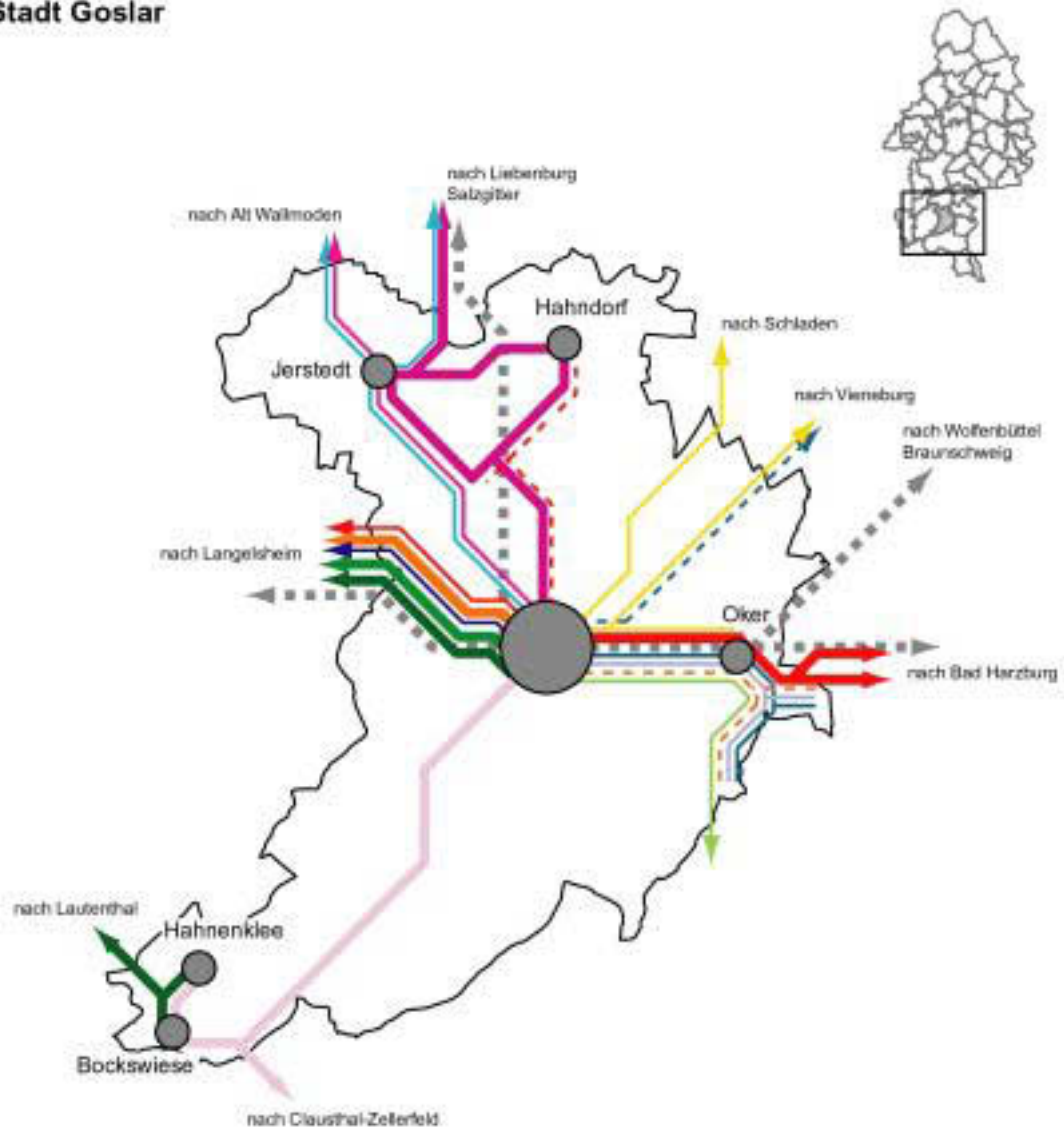
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt dabei den Verkehrsunternehmen vorbehalten.

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Goslars weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Goslar 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 Goslar nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Der bestehende Stadtverkehr wird zurzeit neu konzipiert. Er soll einerseits eine gute Bedienung bieten und andererseits wirtschaftliche Gesichtspunkte stärker berücksichtigen als bisher. Außerdem soll der Stadtverkehr an der Rendezvous Haltestelle am Bahnhof Goslar Anschlüsse an die Züge der DB AG und am benachbarten ZOB oder an anderen wichtigen Haltestellen an regionale Buslinien herstellen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der Stadtverkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Goslar, Oker), wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Stadt Goslar



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Goslar)

## Regionales Netz

- ▬▬▬▬ Schienenverbindung
- ▬▬▬▬ RegioBusverbindungen
- ▬▬▬▬ Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

▬	611	▬	833
▬	801	▬	834
▬	802	▬	835
▬	804	▬	852
▬	807	▬	860
▬	810	▬	861
▬	822		
▬	830		
▬	831		
▬	832		

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

▬▬▬▬ 203 HBB

## Samtgemeinde Grasleben

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 5141

**Ortsteile:**

Ahmstorf	186	Mariental-Horst	993
Grasleben	2531	Querenhorst	532
Heidwinkel	80	Rennau	24
Mariental-Dorf	154	Rottorf	292

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Helmstedt	4600
Velpke	1000

**Pendler**

Einpendler	1099
Auspendler	1200

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Grasleben liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 43

Im Bereich der Samtgemeinde Grasleben fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 380	Helmstedt Bahnhof - Mariental - Mariental-Horst - Grasleben - Heidwinkel - Querenhorst - Groß Sisbeck - Groß Twülpstedt - Klein Twülpstedt - Rickensdorf - Papenrode - Mackendorf - Bahrdorf - Meinkot - Wahrstedt - Velpke - Grafhorst - Danndorf - Wolfsburg Bahnhof
KVG Linie 381	Velpke - Grafhorst - Wahrstedt - Meinkot - Bahrdorf - Saalsdorf - Mackendorf - Rickensdorf - Papenrode - Groß Sisbeck
KVG Linie 394	Helmstedt Bahnhof - Emmerstedt - Barmke - Mariental - Grasleben - Rottorf - Rennau - Ahmstorf - Rhode - Bisdorf - Klein Sisbeck - Groß Sisbeck - Volkmarsdorf
Ohre Bus Linie 629	Helmstedt - Grasleben - (Weferlingen) - (Erxleben)

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 394, 629

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Einrichtung einer Bushaltestelle im Ortsteil Heidwinkel

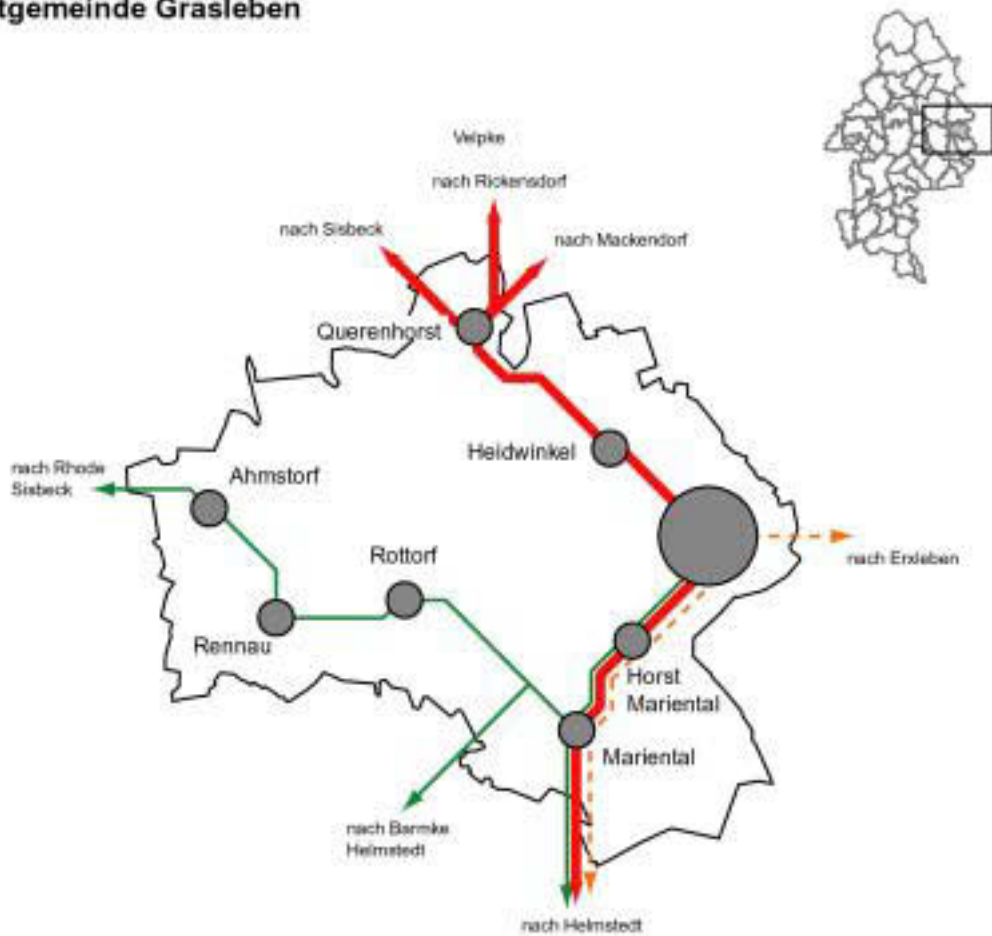
Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

## Samtgemeinde Grasleben



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Grasleben)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 380
- 394

### Regionales Netz

- ⋮⋮⋮⋮ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- - - 629

## Samtgemeinde Hankensbüttel

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 9857

**Ortsteile:**

Allersehl	142	Masel	95
Alt Isenhagen	66	Oerrel	485
Behren	160	Räderloh	123
Blickwedel	66	Repke	161
Bokel	383	Schweimke	239
Bottendorf	60	Sprakensehl	489
Dedelstorf	129	Steimke	236
Emmen	851	Steinhorst	1189
Hagen	143	Weddersehl	96
Hankensbüttel	3622	Wentorf	129
Langwedel	228	Wettendorf	175
Lingwedel	105	Wierstorf	124
Lüsche	94		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Wittingen	6300
Wesendorf	1600

**Pendler**

Einpendler	826
Auspendler	1817

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Hankensbüttel liegen keine Bahnhöfe.



## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 85

Im Bereich der Samtgemeinde Hankensbüttel fahren die folgenden Buslinien:

KVC Linie 15	Steinhorst - (Grebshorn) - (Celle)
KVC Linie 30	Steinhorst - (Eldingen) - (Beedenbostel) - (Celle)
VLG Linie 120	Hankensbüttel - Alt Isenhagen - Glüsing - Wittingen
VLG Linie 122	Knesebeck - Eutzen - Wunderbüttel - Emmen - Hankensbüttel
VLG Linie 123	Groß Oesingen - Mahrenholz - Klein Oesingen - Lingwedel - Langwedel - Oerrel - Hankensbüttel
VLG Linie 124	Hankensbüttel - Weddersehl - Allersehl - Repke - Dedelstorf - Steinhorst - Auermühle - Lüsche - Räderloh - Steinhorst - Hankensbüttel
VLG Linie 126	Hankensbüttel - Repke - Dedelstorf - Lingwedel - Klein Oesingen - Groß Oesingen - Steinhorst - Räderloh - Lüsche - Auermühle - Hankensbüttel
VLG Linie 127	Hankensbüttel - Weddersehl - Allersehl - Masel - Sprakensehl - Hagen - Blickwedel - Behren - Bokel
VLG Linie 128	Hankensbüttel - Alt Isenhagen - Wentorf - Wierstorf - Steimke - Wettendorf - Bottendorf - Schweimke
VLG Linie 129	Hankensbüttel - Weddersehl - Allersehl - Masel - Sprakensehl - Behren - Bokel - Schweimke - Bottendorf - Wettendorf - Steimke - Wierstorf - Wentorf - Alt Isenhagen - Hankensbüttel
VLG Linie 135	Wesendorf - Teichgut - Westerholz - Weißenberge - Wahrenholz - Betzhorn - Oerrel - Hankensbüttel
VLG Linie 136	Bokel - Behren - Sprakensehl - Auermühle - Lüsche - Räderloh - Steinhorst - Groß Oesingen / Weddersehl - Masel - Allersehl - Repke - Dedelstorf - Groß Oesingen - Mahrenholz - Groß Oesingen

## Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

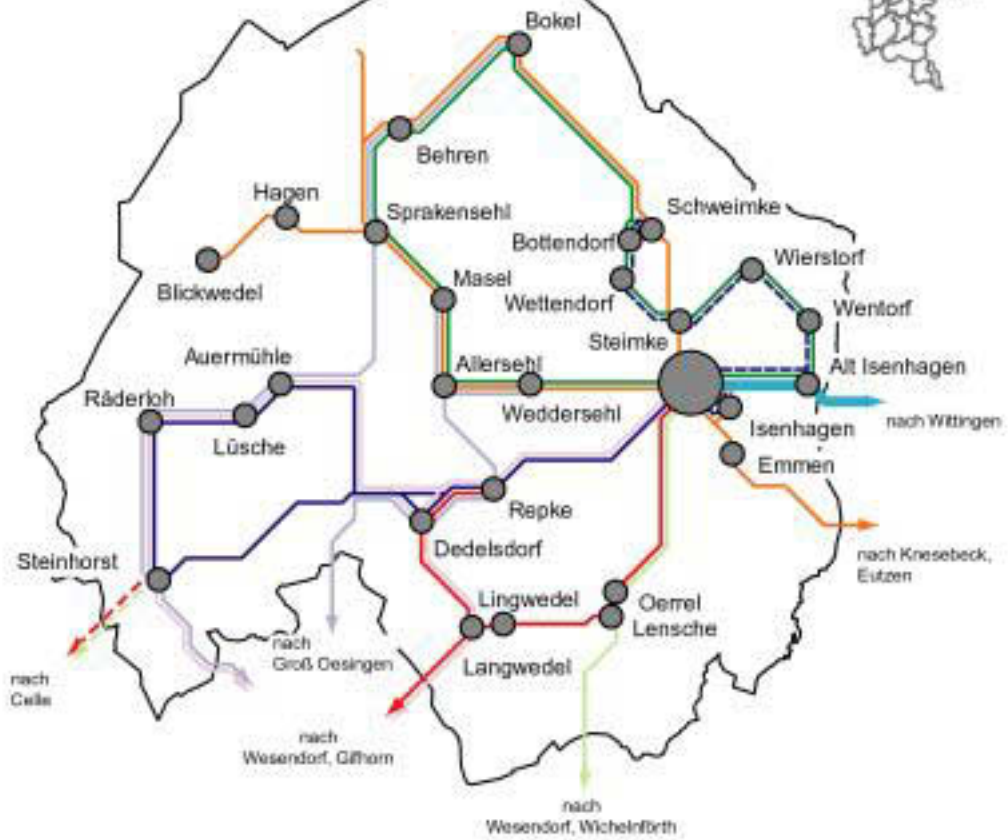
Es liegen keine Angaben über geplante Maßnahmen vor.

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienvläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Samtgemeinde Hankensbüttel



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Hankensbüttel)

## Regionales Netz

- ▬ Schienenverbindung
- ▬ RegioBusverbindungen
- ▬ Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- ▬ 120
- ▬ 122
- ▬ 123
- ▬ 124
- ▬ 126
- ▬ 127
- ▬ 128
- ▬ 129
- ▬ 135
- ▬ 136

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- ▬ 30 KVC
- ▬ 40 KVC

## Samtgemeinde Heeseberg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 4541

**Ortsteile:**

Beierstedt	459	Jerxheim/Jerxheim-Bahnhof	1336
Gevensleben/Watenstedt	792	Söllingen	704
Ingeleben	450	Twieflingen/Dobbeln/Wobeck	799

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Schöningen	3700
Schöppenstedt	1100

**Pendler**

Einpendler	374
Auspendler	1179

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Heeseberg liegen die folgenden Bahnhöfe: Söllingen, Jerxheim, Watenstedt

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Heeseberg führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 39

Im Bereich der Samtgemeinde Heeseberg fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 397	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck - Schöningen - Hoiersdorf - Twieflingen - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Söllingen - Jerxheim - Beierstedt - Watenstedt - Gevensleben (sonn- und feiertags)
RBB Linie 371	Gevensleben - Watenstedt - Beierstedt - Jerxheim-Bahnhof - Jerxheim - Söllingen - Dobbeln - Ingeleben - Wobeck - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen - Esbeck - Offleben - Reinsdorf - Neu Büddenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor
RBB Linie 374	Schöppenstedt - Eitzum - Groß Dahlum - Klein Dahlum - Groß Dahlum - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen

#### Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 371

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes und der Zuwegung zum Bahnhof Söllingen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Söllingen, Jerxheim, Beierstedt und Watenstedt geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

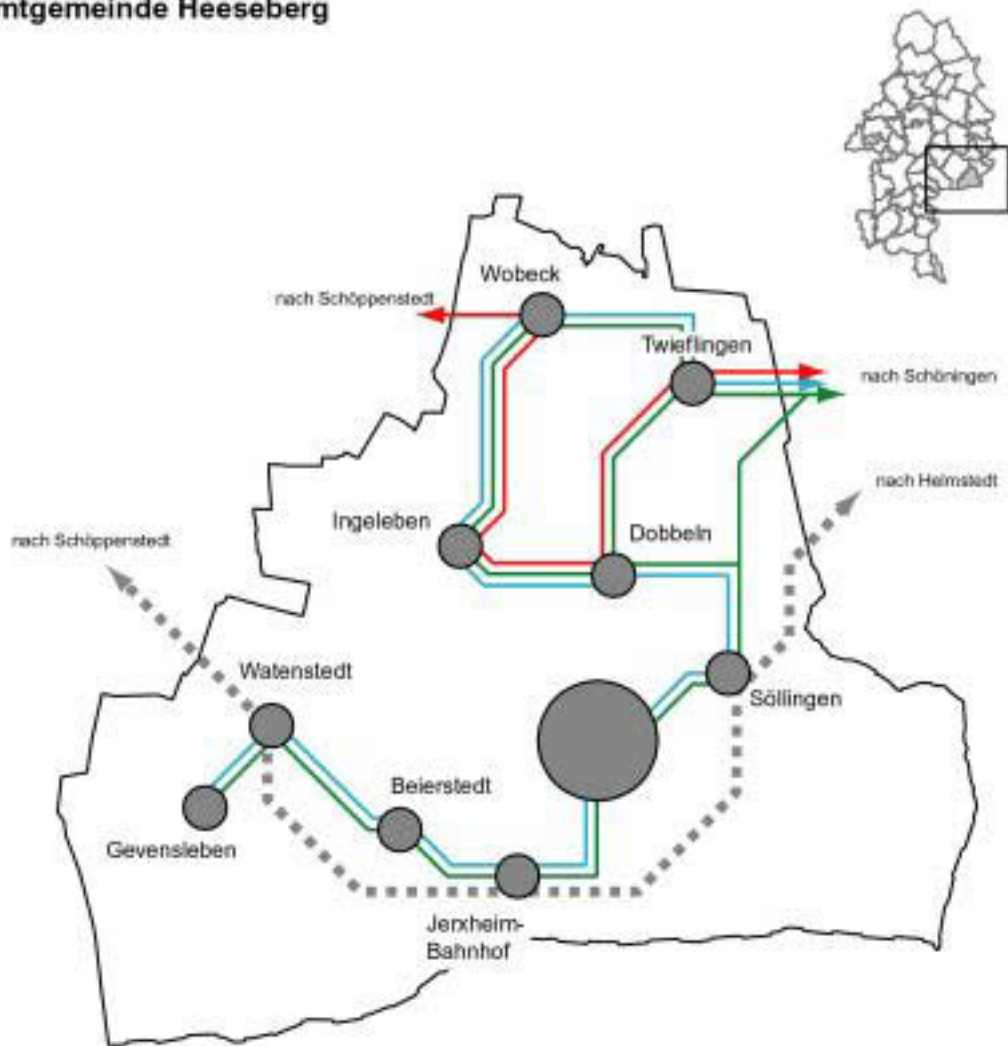
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn (Beierstedt, Jerxheim, Söllingen, Watenstedt) wird ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Heeseberg



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Jerxheim)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

<span style="color: green;">—</span>	371
<span style="color: red;">—</span>	374
<span style="color: cyan;">—</span>	397

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Stadt Helmstedt

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 26101

**Ortsteile:**

Bad Helmstedt	145	Emmerstedt	2269
Brunnental			
Barmke	829	Helmstedt	23111

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Schöningen	5500
Grasleben	4500
Nord-Elm	4400
Königslutter	2500
Braunschweig	2300
Büddenstedt	2300
Wolfsburg	1800
Velpke	800

**Pendler**

Einpendler	6052
Auspendler	3653

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Helmstedt liegen die folgenden Bahnhöfe: Helmstedt

Durch das Gebiet der Stadt Helmstedt führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 310: (Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)

KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 152

Im Bereich der Stadt Helmstedt fahren die folgenden Buslinien:

Börde-Bus Linie 16	Helmstedt - (Harbke) - (Sommerschenburg) - (Völpke) - (Wefensleben) - (Belsdorf)
KVG Linie 380	Helmstedt Bahnhof - Mariental - Mariental-Horst - Grasleben - Heidwinkel - Querenhorst - Groß Sisbeck - Groß Twülpstedt - Klein Twülpstedt - Rickensdorf - Papenrode - Mackendorf - Bahrdorf - Meinkot - Wahrstedt - Velpke - Grafhorst - Danndorf - Wolfsburg Bahnhof
KVG Linie 390	Helmstedt Bahnhof - Süplingen - Frellstedt - Rábke - Lelm - Sunstedt - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB
KVG Linie 391	Helmstedt W.-v.-Siemens-Straße - Markt - Leipziger Straße - Max-Planck-Weg
KVG Linie 392	Emmerstedt - Helmstedt Markt - Clarabad - (Beendorf)
KVG Linie 393	Helmstedt Bahnhof - Emmerstedt - Süplingenburg - Groß Steinum - Schickelsheim - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB
KVG Linie 394	Helmstedt Bahnhof - Emmerstedt - Barmke - Mariental - Grasleben - Rottorf - Rennau - Ahmstorf - Rhode - Bisdorf - Klein Sisbeck - Groß Sisbeck - Volkmarsdorf
KVG Linie 395	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck
KVG Linie 396	Helmstedt - Süplingen - Frellstedt - Rábke - Warberg - Wolsdorf - Esbeck - Schöningen - Kraftwerk Offleben
KVG Linie 397	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck - Schöningen - Hoiersdorf - Twieflingen - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Söllingen - Jerxheim - Beierstedt - Watenstedt - Gevensleben (sonn- und feiertags)
KVG Linie 398	Helmstedt Bahnhof - Wolsdorf - Warberg
KVG Linie 399	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Warberg - Langeleben - Reitlingstal (Saisonverkehr)
Ohre Bus Linie 629	Helmstedt - Grasleben - (Weferlingen) - (Erleben)
RBB Linie 371	Gevensleben - Watenstedt - Beierstedt - Jerxheim-Bahnhof - Jerxheim - Söllingen - Dobbeln - Ingeleben - Wobeck - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen - Esbeck - Offleben - Reinsdorf - Neu Büddenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor
RBB Linie 373	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Offleben - Reinsdorf - Hohnsleben

## Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 390, 393, 394, 395, 396, 398, 629

ALT-Verkehr: Linie 371

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Der Bau folgender Bushaltestellen mit Unterstand ist geplant:

- |  |                   |
|--|-------------------|
| - Braunschweiger Tor / Glockberg (Richtung Elzweg)                           | Realisierung 2003 |
| - Maschweg / Beethovenstraße   | Realisierung 2003 |
| - Stollenweg   | Realisierung 2003 |
| - Kreuzbreite  | Realisierung 2003 |
| - Clarabad (Richtung Helmstedt)  | Realisierung 2004 |
| - Konrad-Adenauer-Platz (Kreiskrankenhaus)                                   | Realisierung 2004 |
| - J.-S.-Bach-Straße (2)  | Realisierung 2004 |
| - Im Bereich des Off-Road-Geländes 4 neue Haltestellenanlagen bis 31.12.2007 |                   |

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Helmstedt geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

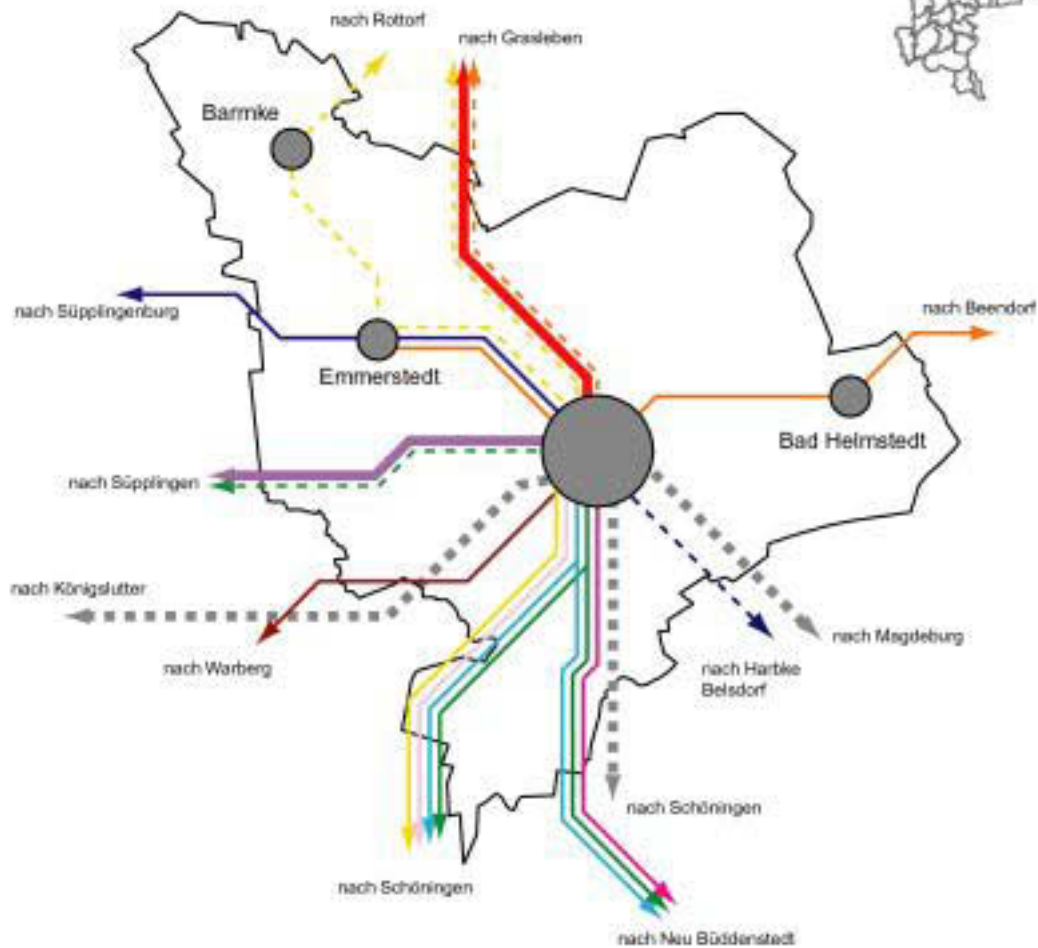
Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

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 flächen-deckender 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 sollte der Stadtverkehr am Bahnhof Helmstedt Anschlüsse an die Züge der DB AG und an regionale Buslinien herstellen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.



# Stadt Helmstedt



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Helmstedt)

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 371
- 373
- 380
- 390
- 392
- 393
- - - 394
- 395
- - - 396
- 397
- 398
- 399

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- - - 629 Ohre Bus
- - - 16 Börde-Bus

## Gemeinde Hohenhameln

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 9731

**Ortsteile:**

Bierbergen	905	Mehrum	1084
Bründeln	156	Ohlum	252
Clauen	1142	Rötzum	64
Equord	962	Soßmar	763
Harber	405	Stedum	599
Hohenhameln	3272		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Peine	3000
Ilsede	1000

**Pendler**

Einpendler	1046
Auspendler	2439

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Hohenhameln liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushalttestellen: 61

Im Bereich der Gemeinde Hohenhameln fahren die folgenden Buslinien:

RegioBus H Linie 948	Hohenhameln - Bekum - Stedum - Equord - Mehrum - (Hämelerwald)
RVHi Linie 2234	Soßmar - Hohenhameln - Bründeln - Harber - Clauen Rautenberg - (Hüddessum) - (Machtsum) - (Hönnersum) - (Bavenstedt) - (Hildesheim Bahnhof)
RVHi Linie 2309	Groß Lafferde - Bierbergen - (Kemme) - (Hildesheim Bahnhof)
Üstra Linie 370	Mehrum - (Sehnde) - (Ilten) - (Anderten) - (Hannover)
VGP Linie 501	Peine Bahnhof - Handorf - Klein Bülten - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülten - Solschen - Adenstedt - Stedum - Bekum - Hohenhameln - Soßmar - Clauen - Bründeln
VGP Linie 502	Peine Bahnhof - Berkum - Rosenthal - Schwicheldt - Equord - Mehrum - Ohlum - Hohenhameln - Harber
VGP Linie 504	Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülten - Handorf - Berkum - Rosenthal - Schwicheldt - Equord - Mehrum

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

In folgenden Ortschaften sollen neue Wartehallen eingerichtet werden:

- Clauen, an der Haltestelle Peiner Landstraße
- Equord, an der Haltestelle Schmiedestraße
- Bründeln, an den Haltestellen Bundesstraße 494 (2 neue Wartehallen)
- Harber, an den Haltestellen Linnenweg und Am Busch
- Mehrum, an der Haltestelle Hauptstraße
- Soßmar, an der Haltestelle Severitstraße
- Stedum, an den Haltestellen Hildesheimer Straße und Schaperjahnstraße,

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

In folgenden Ortschaften soll eine Umgestaltung von Haltestellen erfolgen:

- Hohenhameln, an den Haltestellen Zimmerplatz, Marktplatz und Clauener Straße

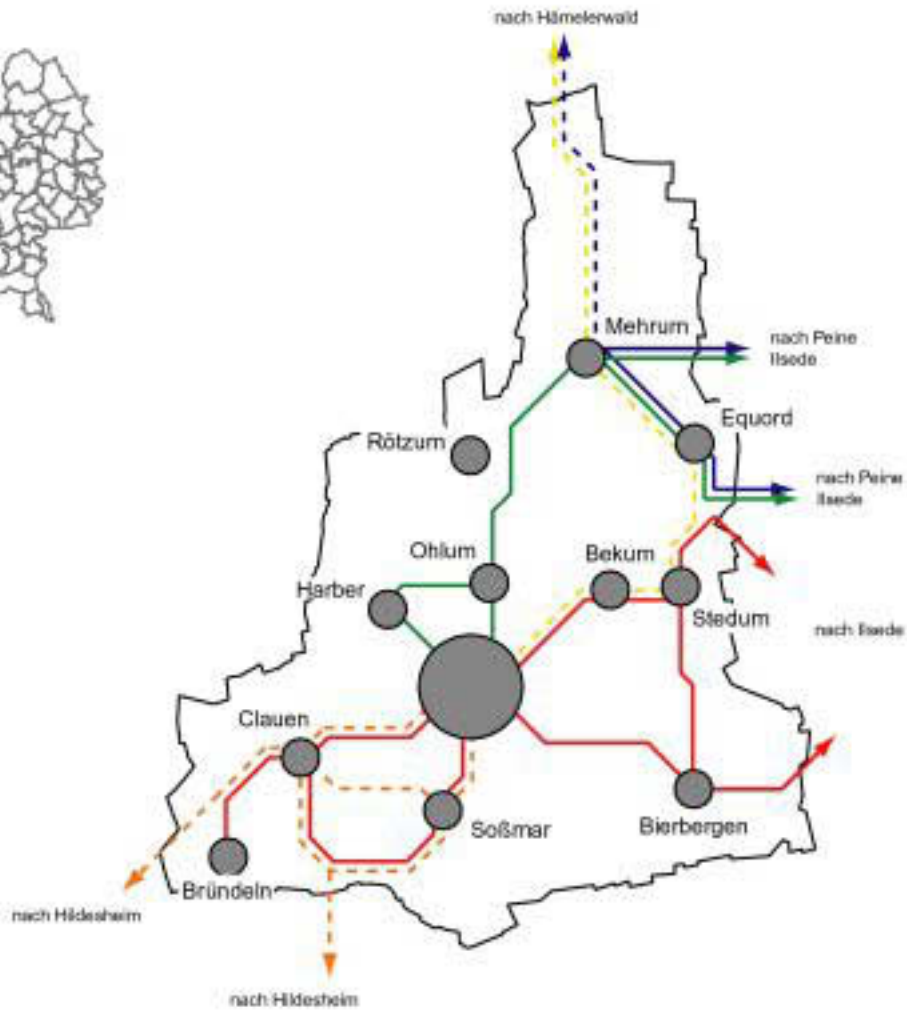
Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Gemeinde Hohenhameln



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Hohenhameln)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 501
- 502
- 504

## Regionales Netz

- Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- 948 RegioBus Hannover
- 370 ÜSTRA
- 2234 RVHi

## Gemeinde Ilsede

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 12219

#### Ortsteile:

Bülten	1928	Klein Ilsede	1888
Groß Bülten	1483	Ölsburg	3046
Groß Ilsede	2585	Solschen	1185

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Peine	10400
Lahstedt	4800
Hohenhameln	1000
Braunschweig	900

#### Pendler

Einpendler	972
Auspendler	3401

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienerstrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Ilsede liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 39

Im Bereich der Gemeinde Ilsede fahren die folgenden Buslinien:

VGP Linie 501	Peine Bahnhof - Handorf - Klein Bülten - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülten - Solschen - Adenstedt - Stedum - Bekum - Hohenhameln - Soßmar - Clauen - Bründeln
VGP Linie 501Ring	Peine - Ilsede - Peine
VGP Linie 504	Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülten - Handorf - Berkum - Rosenthal - Schwicheldt - Equord - Mehrum
VGP Linie 515	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Woltorf - Schmedenstedt - Münstedt - Oberg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Adenstedt
VGP Linie 530	Peine - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Handorf - Groß Bülten - Ölsburg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Groß Lafferde - Klein Lafferde - Lengede - Woltwiesche - Barbecke - Broistedt

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

- Sanierung der vorhandenen Haltestellen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- Einrichtung einer weiteren Haltestelle an der B444, Baugebiet Groß Ilsede

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

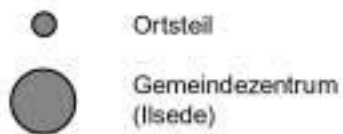
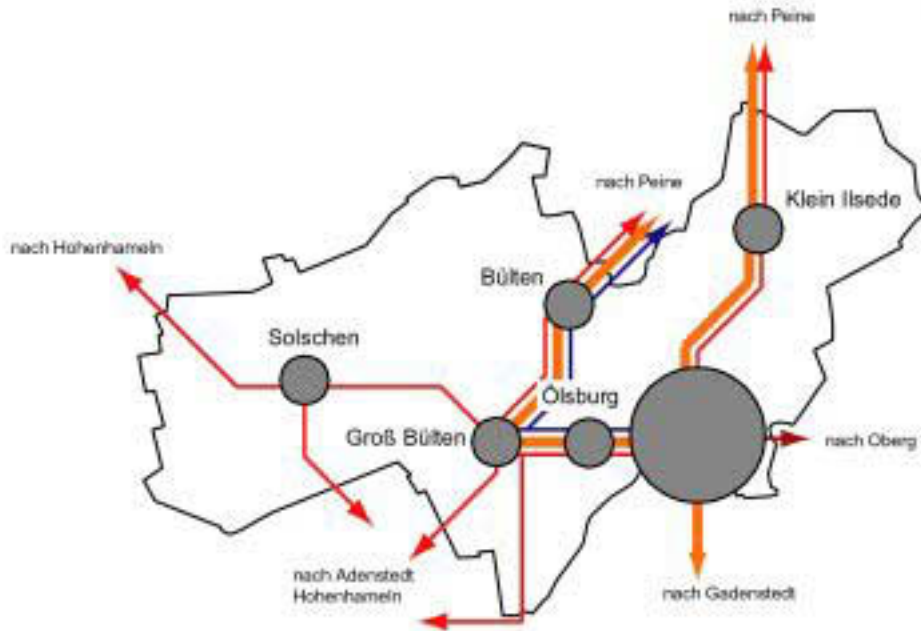
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Realisierung des Verknüpfungspunktes in Groß Ilsede sollen dort regionale und lokale Linien verknüpft werden, um einen 30-Minutentakt nach Peine zu erreichen.

# Gemeinde Ilsede



Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:



## Regionales Netz



## Samtgemeinde Isenbüttel

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 15344

#### Ortsteile:

Allenbüttel	247	Jelpke	140
Allerbüttel	803	Ribbesbüttel	750
Ausbüttel	322	Vollbüttel	987
Calberlah	3264	Wasbüttel	1889
Edesbüttel	115	Wettmershagen	519
Isenbüttel	6350		

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Wolfsburg	5200
Gifhorn	5100
Braunschweig	2300
Papenteich	900

#### Pendler

Einpendler	630
Auspendler	4704

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Isenbüttel liegen die folgenden Bahnhöfe: Calberlah

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Isenbüttel führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 300 I: (Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 72

Im Bereich der Samtgemeinde Isenbüttel fahren die folgenden Buslinien:

VLG Linie 105	Gifhorn - Isenbüttel - Wasbüttel
VLG Linie 111	Gifhorn - Ausbüttel - Ribbesbüttel - Vollbüttel - Leiferde - Hillerse - Rolfsbüttel - Diddlese - Neubrück - Groß Schwülper - Walle - Lagesbüttel - Braunschweig Harxbüttel - Thune - Wenden
VLG Linie 181	Wolfsburg Detmerode - Westhagen - Fallersleben - Sülfeld - Wettmershagen - Jelpke - Allenbüttel - Edesbüttel - Calberlah - Allerbüttel - Isenbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
VLG Linie 182	Ausbüttel - Vollbüttel - Ribbesbüttel - Ausbüttel - Isenbüttel - Wasbüttel - Isenbüttel - Calberlah
VLG Linie 183	Tankumsee - Isenbüttel
VLG Linie 191	Braunschweig Wenden - Bechtsbüttel - Abbesbüttel - Meine - Rötgesbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
VLG Linie 193	Meine - Rötgesbüttel - Gravenhorst - Ohnhorst - Wasbüttel - Isenbüttel

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden



- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Bau von neuen Bushaltestellen und das Aufstellen neuer Buswartehäuschen im Gebiet der Samtgemeinde

Im Bereich von Schulen folgende Einrichtungen:

- Ribbesbüttel, Grundschule: Warnlichtanlage an der Haltestelle
- Isenbüttel, Schulzentrum: Haltestelle
- Wasbüttel, Grundschule: Warnblinkanlage und Bushaltebuchten

In der Ortschaft Isenbüttel werden am Kulturzentrum Parkflächen für Busse benötigt.

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Calberlah und Isenbüttel-Liststraße alternativ Isenbüttel-Wendehof geplant, siehe Maßnahmen an Stationen und RSB-Stationen (Tabellen D3.3.1/1, D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

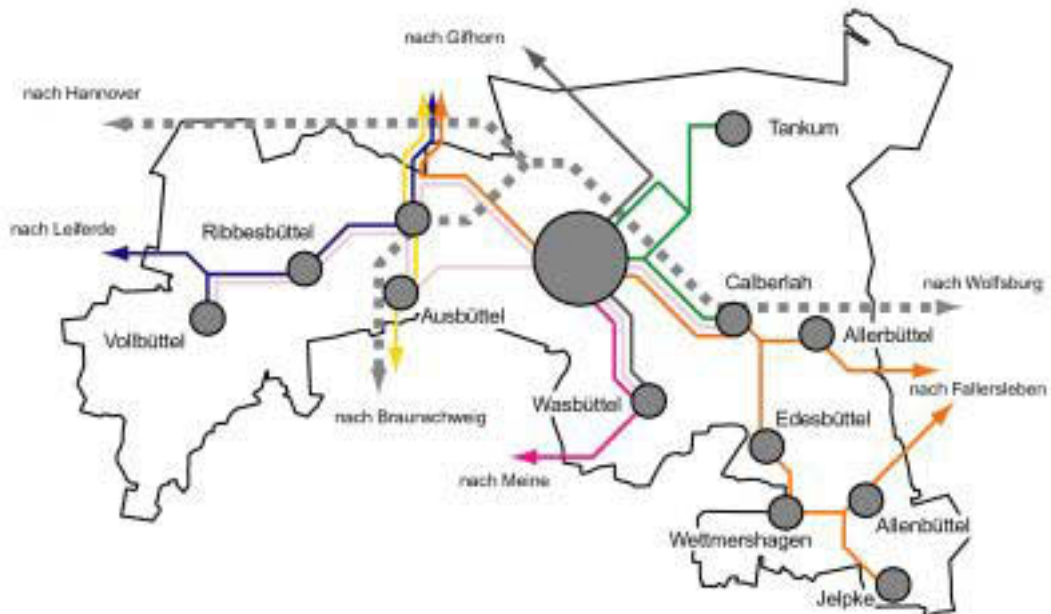
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Zu prüfen ist die Bedienung Isenbüttels durch die VLG-Linie 191, um die Verbindung von Isenbüttel nach Braunschweig zu verbessern.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn (Isenbüttel) wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Isenbüttel



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Isenbüttel)

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

—	105
—	111
—	181
—	182
—	183
—	191
—	193

## Stadt Königslutter

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 16546

**Ortsteile:**

Beienrode	523	Ochsendorf	475
Boimstorf	352	Rhode	500
Bornum am Elm	849	Rieseberg	351
Glentorf	422	Rotenkamp	233
Groß Steinum	465	Rottorf	579
Klein Steimke	164	Scheppau	250
Königslutter	9154	Schickelsheim	84
Lauingen	925	Sunstedt	358
Lelm	807	Uhry	193

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	3700
Nord-Elm	2900
Helmstedt	2700
Wolfsburg	2600
Cremlingen	1400

**Pendler**

Einpendler	1589
Auspendler	3776

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Stadt Königslutter liegen die folgenden Bahnhöfe: Königslutter

Durch das Gebiet der Stadt Königslutter führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 310: (Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 111

Im Bereich der Stadt Königslutter fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 452	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Destedt - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG Linie 462	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Destedt - Gardessen - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG Linie 499	Braunschweig Rathaus - Sickte - Neuerkerode - Lucklum - Erkerode - Elm - Königslutter Bahnhof (Saisonverkehr Sonn- und feiertags)
KVG Linie 384	Königslutter - Lauingen - Rieseberg - Ochsendorf - Klein Steimke - Neindorf - Glentorf - Boimstorf - Rotenkamp - Scheppau - Bornum - Königslutter
KVG Linie 385	Königslutter ZOB - Beienrode - Uhry - Bisdorf - Rhode - Neindorf - Almke - Klein Steimke - Ochsendorf - Königslutter ZOB
KVG Linie 387	Königslutter ZOB - Boimstorf - Lehre - Wendhausen - Essehof
KVG Linie 390	Helmstedt Bahnhof - Süplingen - Frellstedt - Rábke - Lelm - Sunstedt - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB
KVG Linie 393	Helmstedt Bahnhof - Emmerstedt - Süplingen - Groß Steinum - Schickelsheim - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB
KVG Linie 394	Helmstedt Bahnhof - Emmerstedt - Barmke - Mariental - Grasleben - Rottorf - Rennau - Ahmstorf - Rhode - Bisdorf - Klein Sisbeck - Groß Sisbeck - Volkmarshausen
KVG Linie 399	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Warberg - Langeleben - Reitlingstal (Saisonverkehr)
WVG Linie 209	Wolfsburg Stadtmitte - Nordsteimke - Neindorf - Nordsteimke - Stadtmitte

## Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 384, 385, 390, 393, 394

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- 2 Wetterschutzeinrichtungen und Infrastruktur im Bereich Niedernhofstraße - B1, Zuführung zum Zuckerfabriksgelände

Realisierungszeitraum: 2005/2006

- 2 Wetterschutzeinrichtungen und Infrastruktur im Bereich des Marktplatzes in Königslutter
- je 1 Wetterschutzeinrichtung in Rieseberg, Rottorf, Schickelsheim, Glentorf und in Königslutter in der Braunschweiger Straße (B 1 Südseite)
- ÖPNV-Bevorrechtigung in Königslutter

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

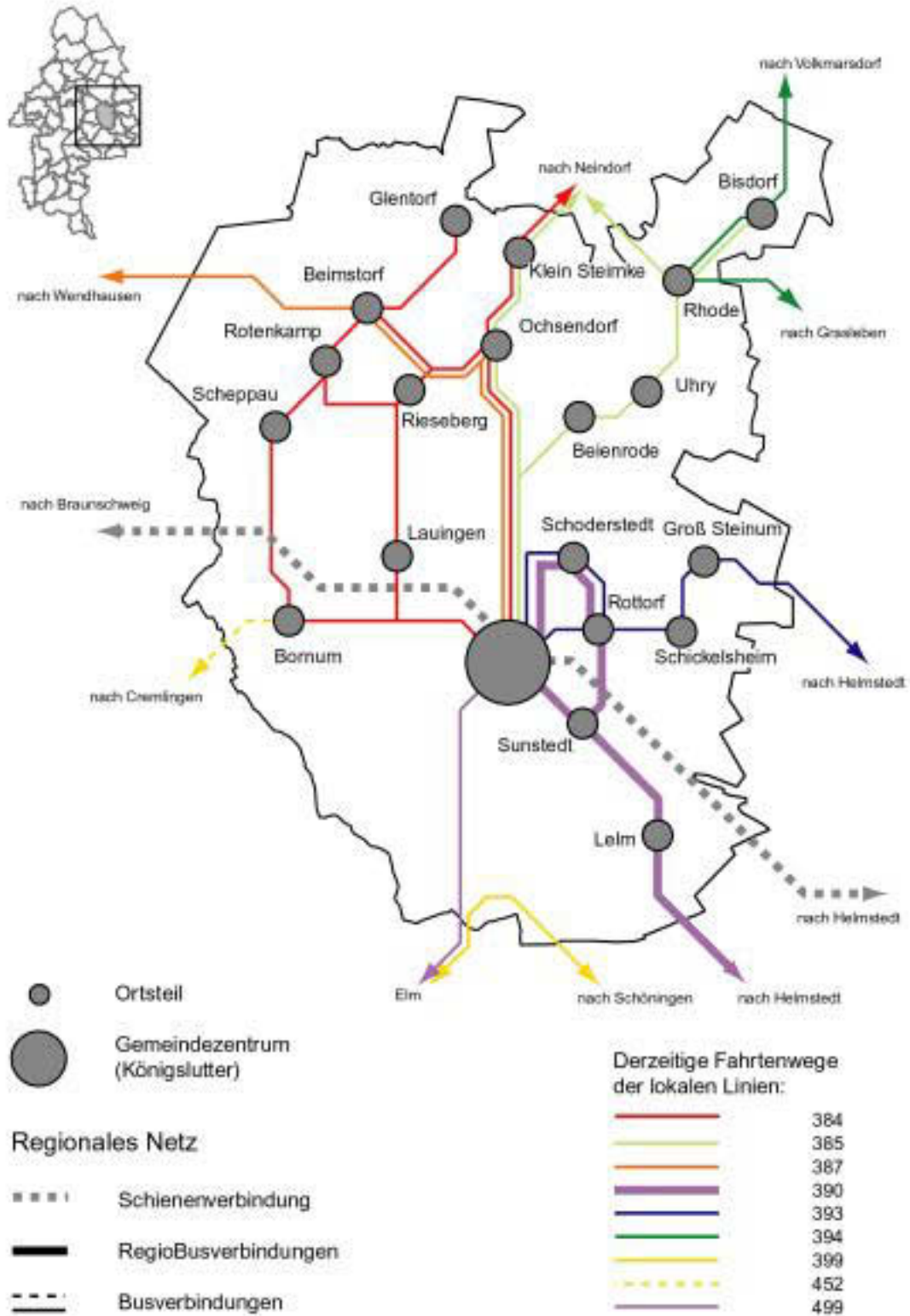
Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Königslutter geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Stadt Königslutter



## Gemeinde Lahstedt

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 10774

**Ortsteile:**

Adenstedt	2034	Münstedt	1000
Gadenstedt	2606	Oberg	2326
Groß Lafferde	2801		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Ilse	5500
Peine	2800
Braunschweig	1000
Lengede	800
Vechelde	600

**Pendler**

Einpendler	421
Auspendler	3118

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schiennestrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Lahstedt liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 38

Im Bereich der Gemeinde Lahstedt fahren die folgenden Buslinien:

RVHi Linie 2309	Groß Lafferde - Bierbergen - (Kemme) - (Hildesheim Bahnhof)
VGP Linie 501	Peine Bahnhof - Handorf - Klein Bülten - Klein Ilse - Groß Ilse - Ölsburg - Groß Bülten - Solschen - Adenstedt - Stedum - Bekum - Hohenhameln - Soßmar - Clauen - Bründeln
VGP Linie 515	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Woltorf - Schmedenstedt - Münstedt - Oberg - Groß Ilse - Gadenstedt - Adenstedt
VGP Linie 530	Peine - Klein Ilse - Groß Ilse - Handorf - Groß Bülten - Ölsburg - Groß Ilse - Gadenstedt - Groß Lafferde - Klein Lafferde - Lengede - Woltwiesche - Barbecke - Broistedt

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Neubau von Wartehäuschen für vorhandene Bushaltestellen in folgenden Ortschaften:

- Adenstedt, an den Haltestellen Amselweg und Mühlenfeldstraße
- Gadenstedt, an den Haltestellen Landwehr/Freibad, Junkernberg, Ostertorstraße und Bolzberg
- Groß Lafferde, an den Haltestellen Ludwig-Jahn-Straße, Bierstraße und Dorfstraße

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

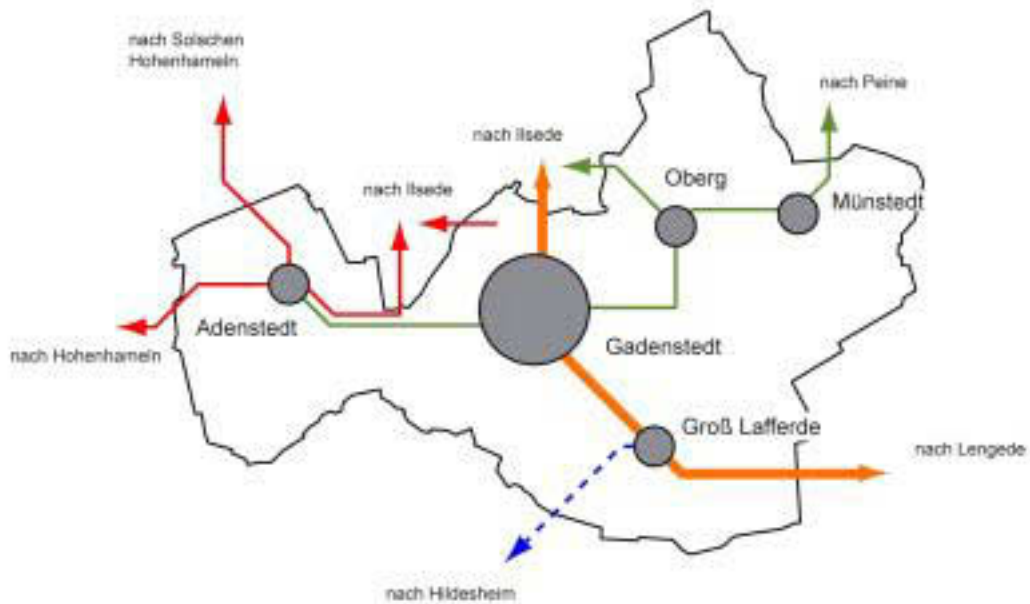
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.



# Gemeinde Lahstedt



-  Ortsteil
-  Gemeindezentrum (Gadenstedt)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	501
	515
	530

## Regionales Netz

-  Schienenverbindung
-  RegioBusverbindungen
-  Busverbindungen

Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

	2309 RVHl
--	-----------

## Stadt Langelsheim

- **Strukturdaten**

**Einwohnerzahl** gesamt 13619

**Ortsteile:**

Astfeld	2432	Lautenthal	2003
Bredelem	530	Wolfshagen im Harz	2580
Langelsheim	6106		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Goslar	10900
Seesen	1100
Salzgitter	1100
Bad Harzburg	1000
Oberharz	800
Liebenburg	700
Lutter am Barenberge	700

**Pendler**

Einpendler	2131
Auspendler	2648

- **Derzeitiges ÖPNV-Angebot**

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Stadt Langelsheim liegen die folgenden Bahnhöfe: Langelsheim

Durch das Gebiet der Stadt Langelsheim führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)

**Buslinien**

Anzahl der Bushaltestellen: 76

Im Bereich der Stadt Langelsheim fahren die folgenden Buslinien:

RBB Linie 831	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Lautenthal - Wildemann - Clausthal-Zellerfeld - Altenau
RBB Linie 832	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Wolfshagen im Harz - Lautenthal - Bockswiese - Hahnenklee
RBB Linie 833	Goslar - Langelsheim - Bredelem
RBB Linie 834	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Neuwallmoden - Bodenstein - Neuwallmoden
RBB Linie 835	Goslar - Riechenberg - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Hahausen - Neuekrug - Klingshagen - Seesen

**Differenzierte Bedienungsweisen**

ALT-Verkehr: Linie 833

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Neubau Bahnhof Langelsheim, siehe geplante Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

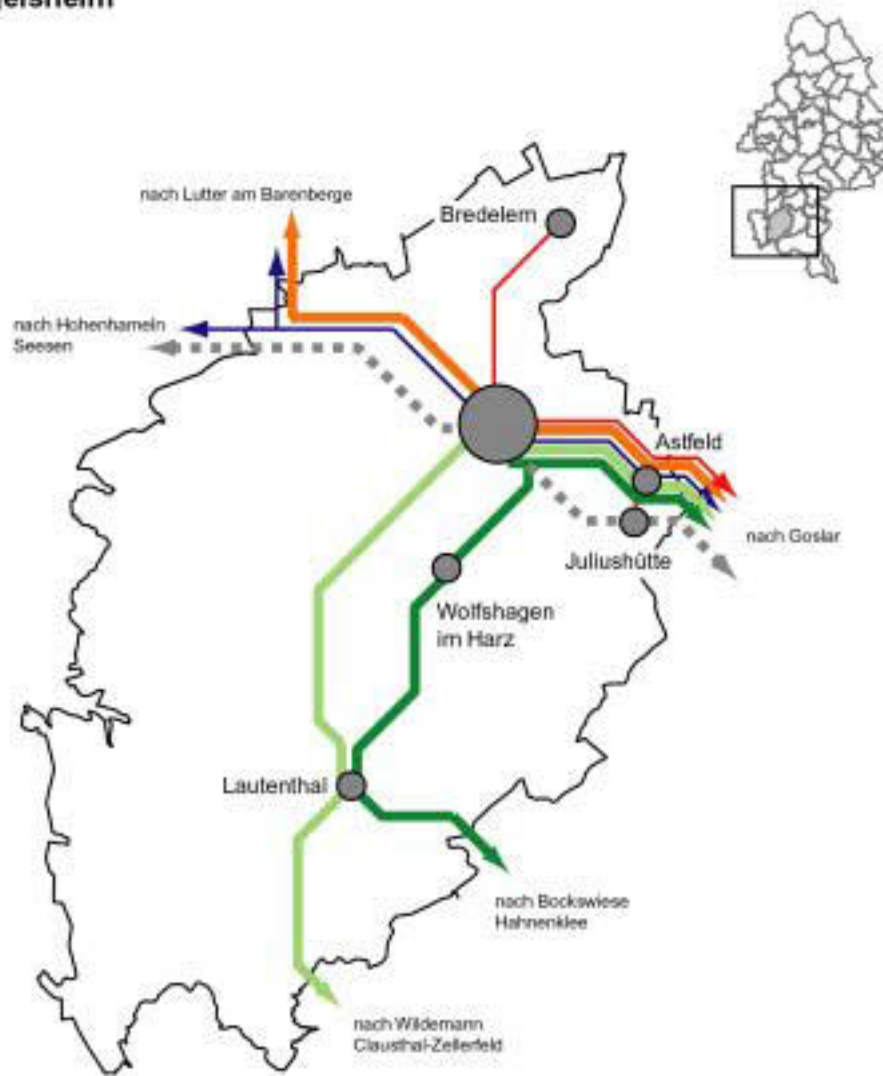
Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Stadt Langelsheim



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Langelsheim)

- Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:
- 831
  - 832
  - 833
  - 834
  - 835

- Regionales Netz
- Schienenverbindung
  - RegioBusverbindungen
  - Busverbindungen

## Gemeinde Lehre

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 11620

**Ortsteile:**

Beienrode	531	Groß Brunsrode	753
Essehof	320	Klein Brunsrode	323
Essenrode	1135	Lehre	4303
Flechtorf	2665	Wendhausen	1514

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	6000
Wolfsburg	5000

**Pendler**

Einpendler	601
Auspendler	3591

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Lehre liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 40

Im Bereich der Gemeinde Lehre fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 424	Braunschweig Rühme - Wenden - Beienrode - Waggum - Bevenrode - Grassel - Essenrode
BSVAG Linie 427	Braunschweig Volkmarode - Schapen - Weddel - Hordorf - Essehof
KVG Linie 386	Lehre - Groß Brunsrode - Klein Brunsrode - Essenrode
KVG Linie 387	Königslutter ZOB - Boimstorf - Lehre - Wendhausen - Essehof
KVG Linie 388	Flechtorf - Beienrode - Flechtorf - Groß Brunsrode - Lehre
WVG Linie 218	Wolfsburg Stadtmitte - Hattorf - Heiligendorf - Neindorf - Almke - Lehre
WVG Linie 230	Wolfsburg - Flechtorf - Lehre - Wendhausen - Braunschweig Rathaus

#### Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 386

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

- Einrichtung einer Haltestelle in der Ortschaft Flechtorf, Immelaagsberg
- Einrichtung einer Haltestelle in der Ortschaft Wendhausen, Hauptstraße

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

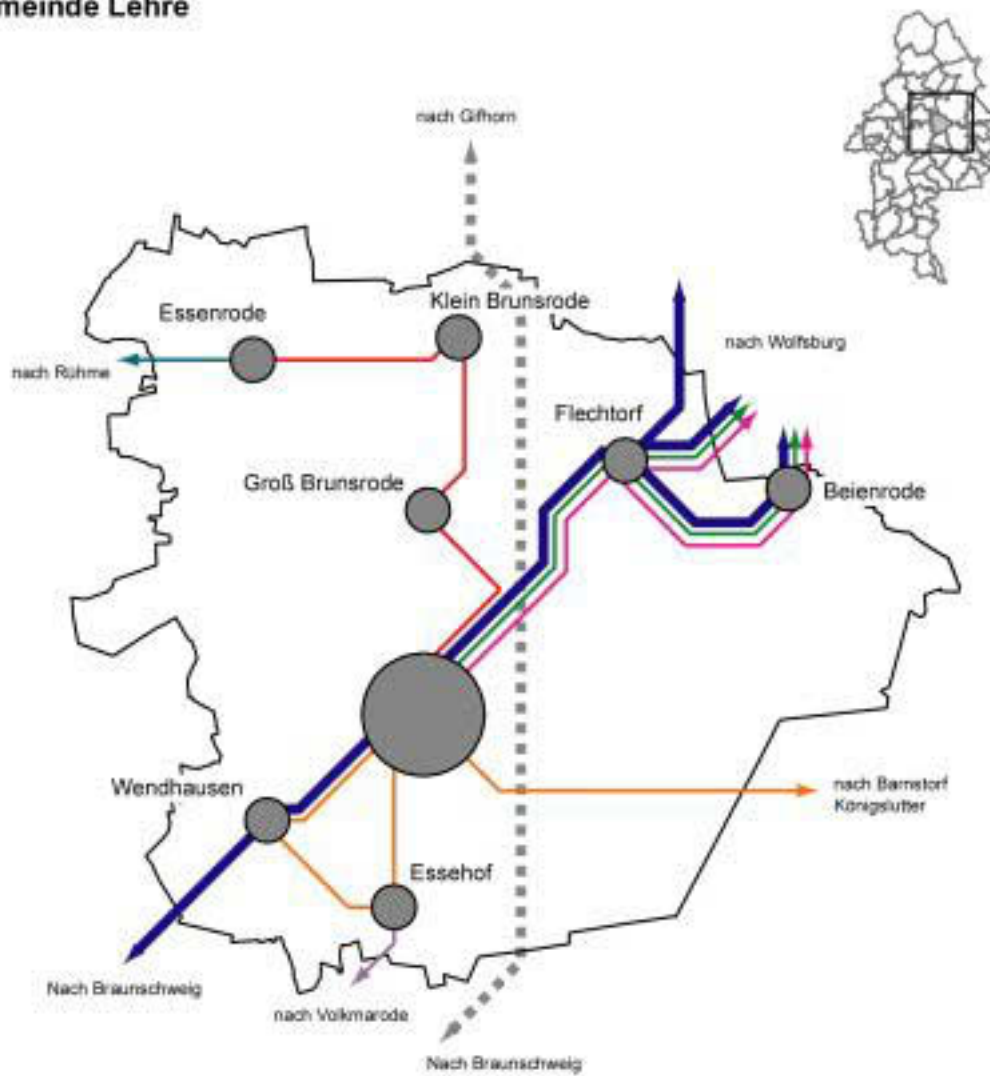
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Eine lokale Verbindung von Klein und Groß Brunsrode nach Wolfsburg erscheint sinnvoll, um den Umweg über Lehre zu vermeiden.

# Gemeinde Lehre



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Lehre)

## Regionales Netz

- ..... Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	218
	230
	386
	387
	388
	424
	427

## Gemeinde Lengede

### Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 12104

**Ortsteile:**

Barbecke	726	Lengede	5007
Broistedt	3071	Woltwiesche	2079
Klein Lafferde	1365		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Salzgitter	4700
Braunschweig	1600
Lahstedt	700
Vechelde	600

**Pendler**

Einpendler	861
Auspendler	3574

### Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Gemeinde Lengede liegen die folgenden Bahnhöfe: Woltwiesche, Lengede - Broistedt

Durch das Gebiet der Gemeinde Lengede führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 313: (Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig

**Buslinien**

Anzahl der Bushaltestellen: 51

Im Bereich der Gemeinde Lengede fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 445	Lengede - Bodenstedt - Liedingen - Köchingen - Vallstedt - Alvesse - Wierthe - Sonnenberg - Groß Gleidingen - Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße
KVG Linie 640	Salzgitter Lebenstedt - Broistedt - Lengede
VGP Linie 530	Peine - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Handorf - Groß Bülten - Ölsburg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Groß Lafferde - Klein Lafferde - Lengede - Woltwiesche - Barbecke - Broistedt

**Differenzierte Bedienungsweisen**

nicht vorhanden



- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

In folgenden Ortschaften sollen neue Bushaltestellen eingerichtet werden:

- Barbecke, an den Haltestellen Hauptstraße (2 Bushaltestellen)
- Woltwiesche, an der Haltestelle Grundschule
- Lengede, an den Haltestelle am Vallstedter Weg und im Gärtlingsweg (je 1 Bushaltestelle) und Woltwiescher Weg (2 Bushaltestellen)

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Broistedt geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

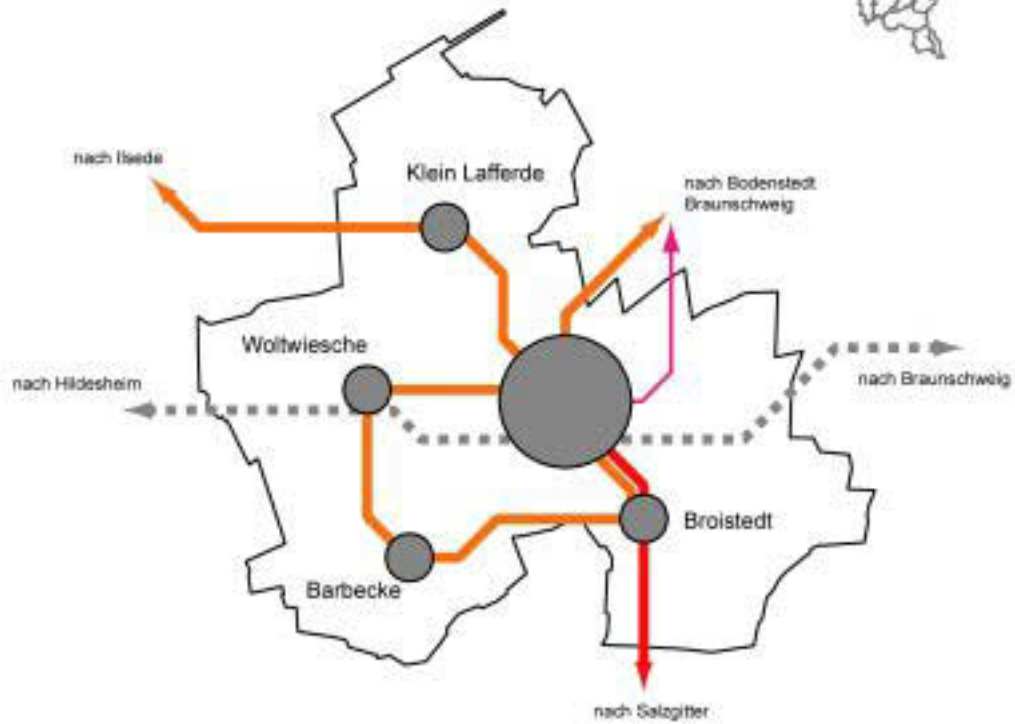
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

In der Gemeinde Lengede wird ein Anruf-Linientaxi-Verkehr betrieben, der Fahrmöglichkeiten aus den Ortsteilen zu den Zügen nach Braunschweig und Hildesheim sowie zu den RegioBus-Verbindungen nach Salzgitter-Lebenstedt und Peine bietet. Außerdem können die Fahrgäste nach Lengede zum Einkaufen fahren.

# Gemeinde Lengede



Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	445
	530
	640

## Regionales Netz

-  Schienenverbindung
-  RegioBusverbindungen
-  Busverbindungen

## Gemeinde Liebenburg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 9693

**Ortsteile:**

Dörnten	1537	Klein Mahner	390
Groß Döhren	1115	Liebenburg	2769
Heimerode/Othfresen	2355	Neuenkirchen	267
Heissum	401	Ostharingen	298
Klein Döhren	507	Upen	464

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Salzgitter	4500
Goslar	4400
Braunschweig	900
Langelshem	700

**Pendler**

Einpendler	831
Auspendler	2389

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Gemeinde Liebenburg liegen keine Bahnhöfe.

**Buslinien**

Anzahl der Bushaltestellen: 53

Im Bereich der Gemeinde Liebenburg fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 611	Salzgitter Bad - Gitter - Hohenrode - Othfresen - Dörnten - Jerstedt - Goslar
RBB Linie 851	Salzgitter Bad - Groß Mahner - Klein Mahner - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Liebenburg - Neuenkirchen - Gielde - Schladen
RBB Linie 852	Goslar - Upen - Alt Wallmoden - Liebenburg
RBB Linie 860	Goslar - Jerstedt / Hahndorf - Dörnten - Heissum - Othfresen - Heimerode - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Klein Mahner - Groß Mahner - Salzgitter Bad Bahnhof

**Differenzierte Bedienungsweisen**

ALT-Verkehr: Linie 852

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Neubau Haltepunkt Othfresen , siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

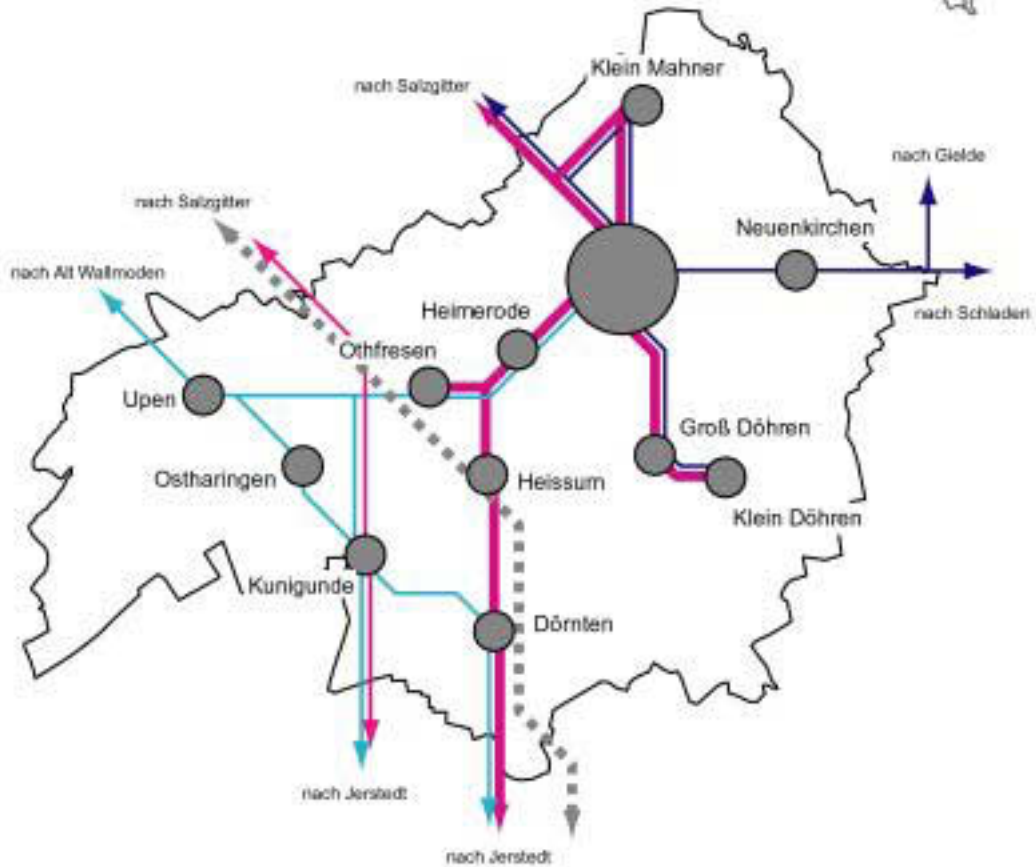
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Nach Wiedereröffnung des Bahnhofs Othfresen muss die Bedienung durch regionale und lokale Linien angepasst werden.

# Gemeinde Liebenburg



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Liebenburg)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	611
	851
	852
	860

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienerverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Samtgemeinde Lutter am Barenberge

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 4593

**Ortsteile:**

Alt Wallmoden	430	Nauen	434
Bodenstein	328	Neuwallmoden	341
Hahausen	945	Ostlutter	359
Lutter am Barenberge	1882		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Seesen	1500
Salzgitter	1400
Goslar	800
Langelsheim	700

**Pendler**

Einpendler	230
Auspendler	1267

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Lutter am Barenberge liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 45

Im Bereich der Samtgemeinde Lutter am Barenberge fahren die folgenden Buslinien:

RBB Linie 650	Salzgitter Bad - Haverlah - Ringelheim - Alt Wallmoden - Neuwallmoden - Bodenstein - Lutter - Nauen - Hahausen - Neuekrug - Seesen
RBB Linie 834	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Neuwallmoden - Bodenstein - Neuwallmoden
RBB Linie 835	Goslar - Riechenberg - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Hahausen - Neuekrug - Klingenhagen - Seesen
RBB Linie 852	Goslar - Upen - Alt Wallmoden - Liebenburg

#### Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 650, 852

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

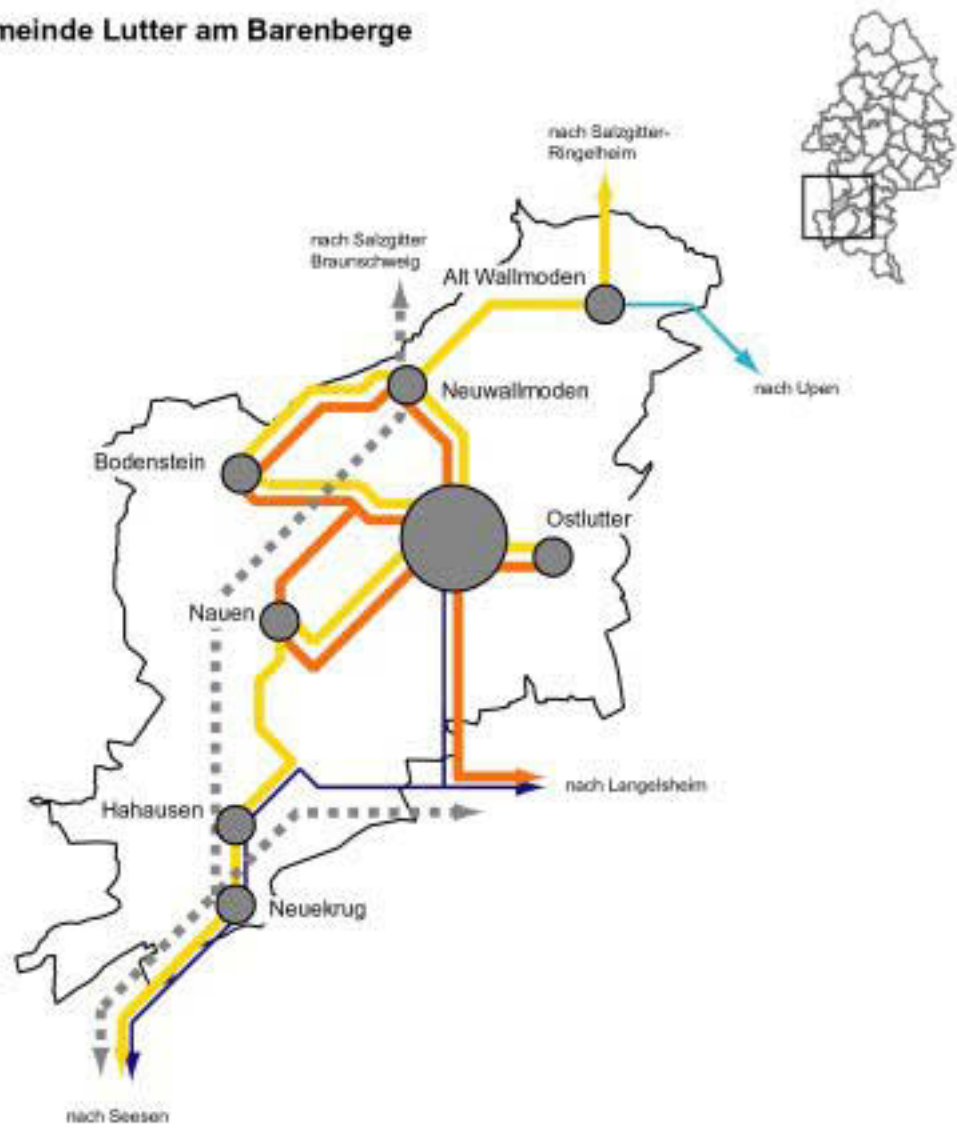
Es liegen keine Angaben über geplante Maßnahmen vor.

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Samtgemeinde Lutter am Barenberge



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Lutter am Barenberge)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	650
	834
	835
	852

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen



## Samtgemeinde Meinersen

### • Strukturdaten

#### Einwohnerzahl gesamt 20257

##### Ortsteile:

Ahnsen	1156	Hillerse	2263
Böckelse	192	Höfen	75
Bokelberge	30	Leiferde	3723
Brenneckenbrück	44	Meinersen	4209
Dalldorf	397	Müden-Dieckhorst	3151
Ettenbüttel	739	Ohof	768
Flettmar	989	Päse	474
Gerstenbüttel	215	Seershausen	1489
Gilde	81	Volkse	249
Hahnenhorn	173	Warmse	43
Hardesse	8		

##### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Gifhorn	4100
Braunschweig	2300
Wolfsburg	900

##### Pendler

Einpendler	875
Auspendler	4898

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Meinersen liegen die folgenden Bahnhöfe: Leiferde, Meinersen

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Meinersen führen die folgenden Kursbuchstrecken:  
KBS 300 I: (Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 137

Im Bereich der Samtgemeinde Meinersen fahren die folgenden Buslinien:

VLG Linie 111	Gifhorn - Ausbüttel - Ribbesbüttel - Vollbüttel - Leiferde - Hillerse - Rolfsbüttel - Didderse - Neubrück - Groß Schwülper - Walle - Lagesbüttel - Braunschweig Harxbüttel - Thune - Wenden
VLG Linie 140	(Uetze) - Böckelse - Hünenberg - Päse - Höfen - Warmse - Hardesse - Ahnsen - Ohof - Seershausen - Meinersen - Dalldorf - Leiferde (GF) - Brenneckenbrück - Gifhorn
VLG Linie 141	(Langlingen) - Flettmar - Meinersen - Müden - Gerstenbüttel - Ettenbüttel - Gilde - Brenneckenbrück - Gifhorn
VLG Linie 142	Flettmar - Hahnenhorn - Müden - Meinersen
VLG Linie 143	Hillerse - Volkse - Ohof - Seershausen - Dalldorf - Meinersen
VLG Linie 145	Dalldorf - Volkse - Leiferde (GF)

#### Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Im Bereich der Samtgemeinde sind noch ca. 17 Bushaltestellen einzurichten.

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

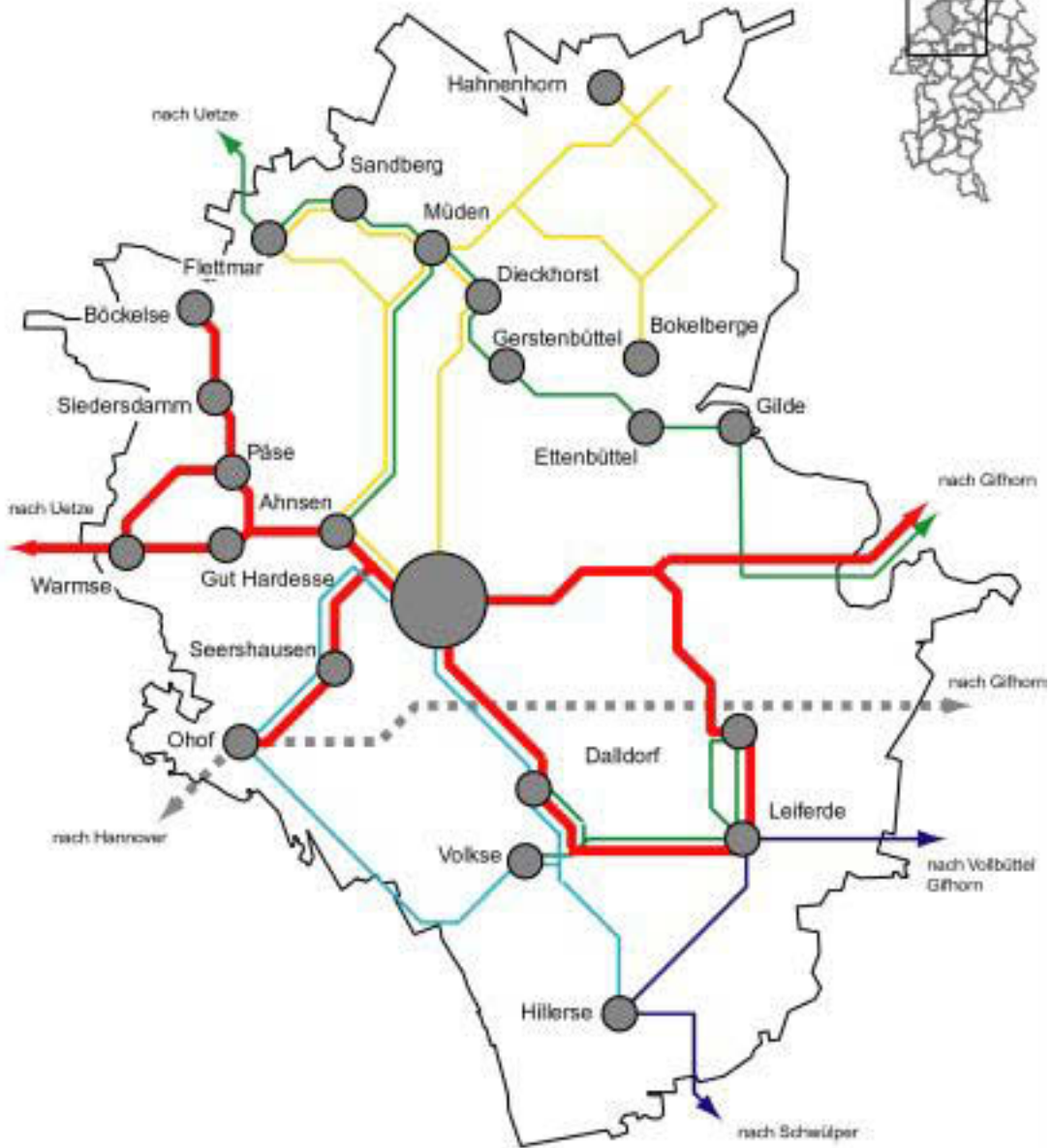
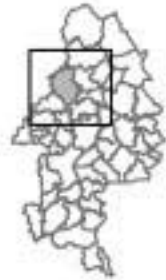
Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Leiferde und Meinersen geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Samtgemeinde Meinersen



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Meinersen)

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 111
- 140
- 141
- 142
- 143
- 145

## Samtgemeinde Nord-Elm

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 6327

#### Ortsteile:

Frellstedt	930	Süplingenburg	719
Räbke	638	Warberg	940
Süplingen	1974	Wolsdorf	1191

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Helmstedt	4600
Königslutter	2500
Schöningen	1400

#### Pendler

Einpendler	441
Auspendler	1798

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Nord-Elm liegen die folgenden Bahnhöfe: Frellstedt

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Nord-Elm führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 310: (Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 52

Im Bereich der Samtgemeinde Nord-Elm fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 390	Helmstedt Bahnhof - Süplingen - Frellstedt - Räbke - Lelm - Sunstedt - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB
KVG Linie 393	Helmstedt Bahnhof - Emmerstedt - Süplingenburg - Groß Steinum - Schickelsheim - Rottorf - Schoderstedt - Königslutter ZOB
KVG Linie 396	Helmstedt - Süplingen - Frellstedt - Räbke - Warberg - Wolsdorf - Esbeck - Schöningen - Kraftwerk Offleben
KVG Linie 398	Helmstedt Bahnhof - Wolsdorf - Warberg
KVG Linie 399	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Warberg - Langeleben - Reitlingstal (Saisonverkehr)

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 390, 393, 396, 398

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Maßnahmen zur Verknüpfung an der Station Frellstedt:

- Verlegung der Bushaltestellen (2) an den Bahnhof
- P+R-Plätze
- B+R-Plätze

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere geplante Infrastrukturmaßnahmen an der Station Frellstedt, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

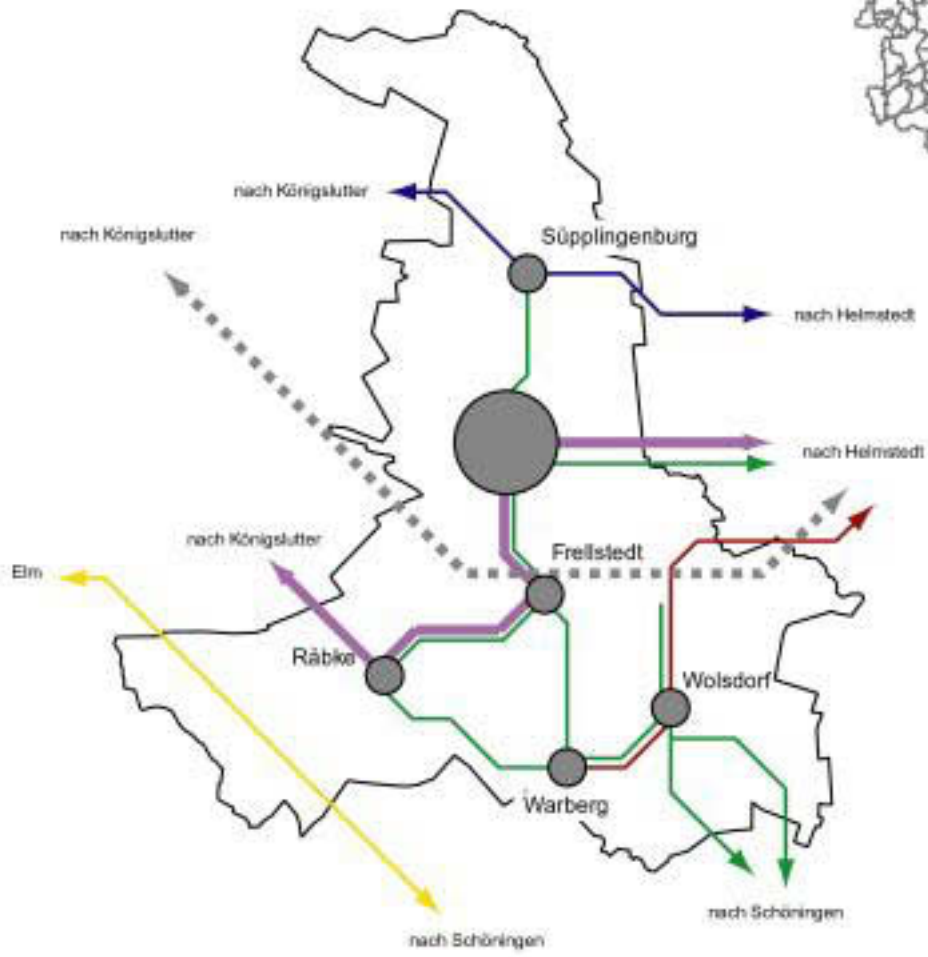
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Zu prüfen ist, ob eine Vorverlegung der Fahrt um 15:17 Uhr auf der KVG-Linie 396 in Richtung Helmstedt möglich ist, um den Zug der KBS 310 in Richtung Braunschweig zu erreichen. Die Änderung kann - wenn sie betrieblich möglich ist – im Rahmen der betrieblichen Ausgestaltung und Fahrplanpflege erfolgen.

# Samtgemeinde Nord-Elm



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Süplingen)

### Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 390
- 393
- 396
- 398
- 399

### Regionales Netz

- ..... Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Samtgemeinde Oberharz

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 19087

**Ortsteile:**

Altenau/Torfhaus	1986	Schulenberg	309
Clausthal/Buntenbock/Zellerfeld	13249	Wildemann	1152

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Goslar	3300
Langelsheim	900
Bad Harzburg	800
Sankt Andreasberg	800
Harz	700
Seesen	600
Braunlage	600

**Pendler**

Einpendler	1309
Auspendler	1986

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Oberharz liegen keine Bahnhöfe.

**Buslinien**

Anzahl der Bushaltestellen: 188

Im Bereich der Samtgemeinde Oberharz fahren die folgenden Buslinien:

RBB Linie 440	Clausthal-Zellerfeld - Flambacher Mühle - Buntenbock - (Lerbach) - (Freiheit) - (Osterode) - (Dorste) - (Berka) - (Kaltenburg) - (Hammenstedt) - (Northeim)
RBB/KVG Linie 820	Bad Harzburg - Gabbro-Steinbruch - Radau-Wasserfall - Marienteich-Baude - Torfhaus - St. Andreasberg - Braunlage
RBB Linie 830	Goslar - Bockswiese - Hahnenklee - Clausthal-Zellerfeld - (Bad Grund)
RBB Linie 831	Goslar - Astfeld - Langelsheim - Lautenthal - Wildemann - Clausthal-Zellerfeld - Altenau
RBB Linie 838	Clausthal-Zellerfeld - (Bad Grund) - (Stauffenburg) - Münchehof - Herrhausen - Seesen
RBB Linie 840	Clausthal-Zellerfeld - Altenau - St. Andreasberg
RBB Linie 841	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld
RBB Linie 842	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld
RBB/KVG Linie 861	Goslar ZOB - Oker - Romkerhall - Okertalsperre - Schulenberg - Altenau - Sonnenberg - St. Andreasberg
RBB Linie 879	Altenau - Torfhaus (Saisonverkehr)

**Differenzierte Bedienungsweisen**

ALT-Verkehr: Linie 838, 840, 861

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Maßnahmen an Haltestellen:

- Neugestaltung undurchsichtiger Bushaltestellen
- Ausbau von Bushaltestellen mit Warteeinrichtungen (Telefon, Beleuchtung)
- An zentralen Haltestellen Einrichtung von Fahrkartenautomaten und Info-Terminals
- Toilettenanlage im Bereich der Haltestelle Torhaus
- Clausthal-Zellerfeld: 2 Wartehäuschen im Bereich Altenauer Straße/Am Ostbahnhof, Ausbau Bushaltestelle Tannenhöhe mit Fahrspur und Fußgängerführung, Ausbau Bushaltestelle Thomas-Merten Platz

Weitere Maßnahmen:

- Verknüpfung ÖPNV Radverkehr (B&R) an 5 übergeordneten Haltestellen
- Ersatz und Neubeschaffung von Bürgerbussen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

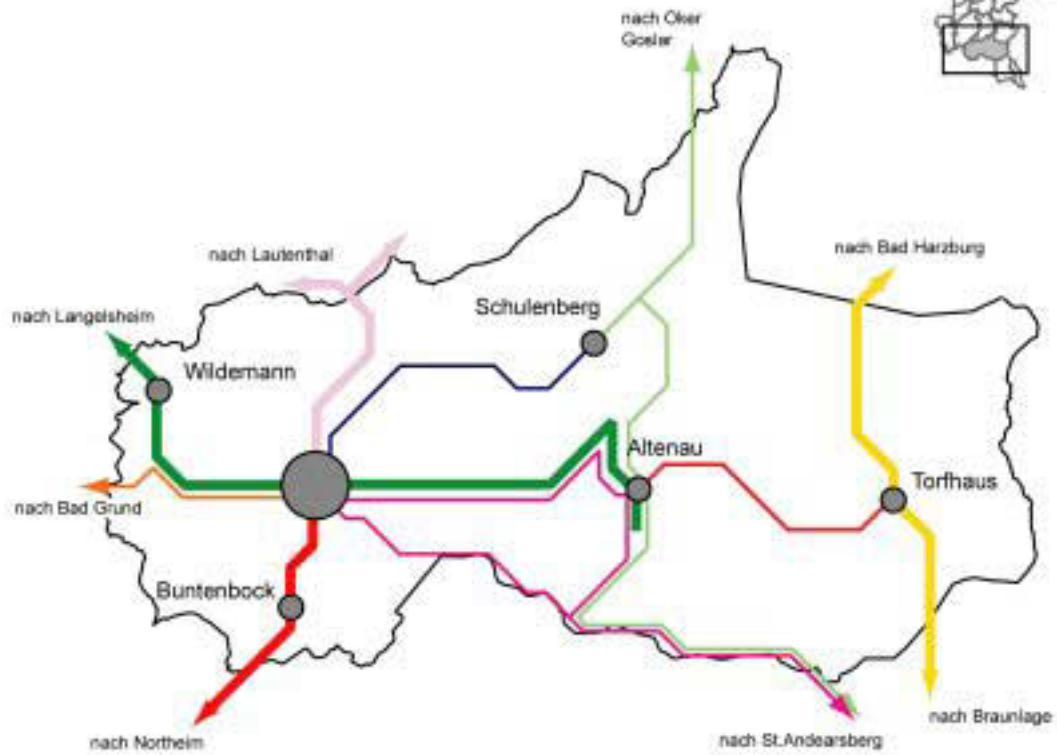
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Eine verbesserte Verknüpfung im Oberharz (Harzquerverbindung) ist im Rahmen der Ausgestaltung zu prüfen.



# Samtgemeinde Oberharz



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Clausthal-Zellerfeld)

## Regionales Netz

- ⋮ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 440
- 820
- 830
- 831
- 838
- 840
- 841
- 861

## Samtgemeinde Oderwald

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 7296

**Ortsteile:**

Achim	361	Heiningen	781
Bornum	504	Kalme	103
Börßum	1954	Klein Flöthe	359
Cramme	969	Ohrum	725
Dorstadt	747	Seinstedt	292
Groß Flöthe	856		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Schladen	3600
Wolfenbüttel	2800
Salzgitter	1900
Braunschweig	800

**Pendler**

Einpendler	392
Auspendler	2173

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Oderwald liegen die folgenden Bahnhöfe: Börßum  
 Durch das Gebiet der Samtgemeinde Oderwald führen die folgenden Kursbuchstrecken:  
 KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen -  
 (Kreiensen)

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 47

Im Bereich der Samtgemeinde Oderwald fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 607	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel Kornmarkt - Cramme - Flöthe
RBB Linie 655	Salzgitter Bad - Groß Mahner - Ohlendorf - Flachstockheim - Groß Flöthe - Klein Flöthe
VBB Linie 751	Wolfenbüttel - Halchter - Ohrum - Kissenbrück - Bornum - Börßum - Heiningen - Werlaburgdorf - Giede - Wehre - Beuchte - Schladen - Isingerode - Hornburg
VBB/RBB Linie 753	Hornburg - Isingerode - Schladen - Werlaburgdorf - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
VBB Linie 755	Schladen - Isingerode - Hornburg - Seinstedt - Achim - Kalme - Bornum - Börßum - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
VBB Linie 756	Remlingen - Klein Biewende - Timmern - Kalme - Groß Biewende - Kissenbrück - Neindorf - Klein Denkte - Wolfenbüttel

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 751, 755, 756

ALT-Verkehr: Linie 655

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Bushaltestellen in der Gemeinde Achim

- Kalme: Verlegung und Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestelle

Bushaltestellen in der Gemeinde Börßum

- Börßum: Neuaufstellung von 2 Haltestellen „Deutsches Haus“  
Umgestaltung Haltestelle „Sportplatz“ (südl. Straßenseite der L512) von einer Haltestellenbucht in eine Haltestelle am Fahrbahnrand mit Neuaufstellung einer Buswartehalle
- Bornum: Verlegung von 2 Haltestellen „Bornumer Hauptstraße“ mit Neuaufstellung von Buswarthallen

Neubau von 2 Bushaltestellen in der Gemeinde Flöthe

- Ortsmitte
- westliche Ortseinfahrt Richtung Salzgitter-Flachstöckheim

Neuaufstellung von 2 Bushaltestellen in der Gemeinde Dorstadt

- Harzstraße (Ostseite, Fahrtrichtung Wolfenbüttel)

Neuaufstellung von Bushaltestellen in der Gemeinde Heiningen

- Dorfmitte (Fahrtrichtung Wolfenbüttel)
- Am Wasserwerk (Fahrtrichtung Schladen)
- Börßumer Straße (Fahrtrichtung Börßum)

Neuaufstellung von 3 Bushaltestellen in der Gemeinde Ohrum

- Harzstraße (Fahrtrichtung Wolfenbüttel)
- Harzstraße (Fahrtrichtung Dorstadt)
- Schlesierstraße

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Börßum geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

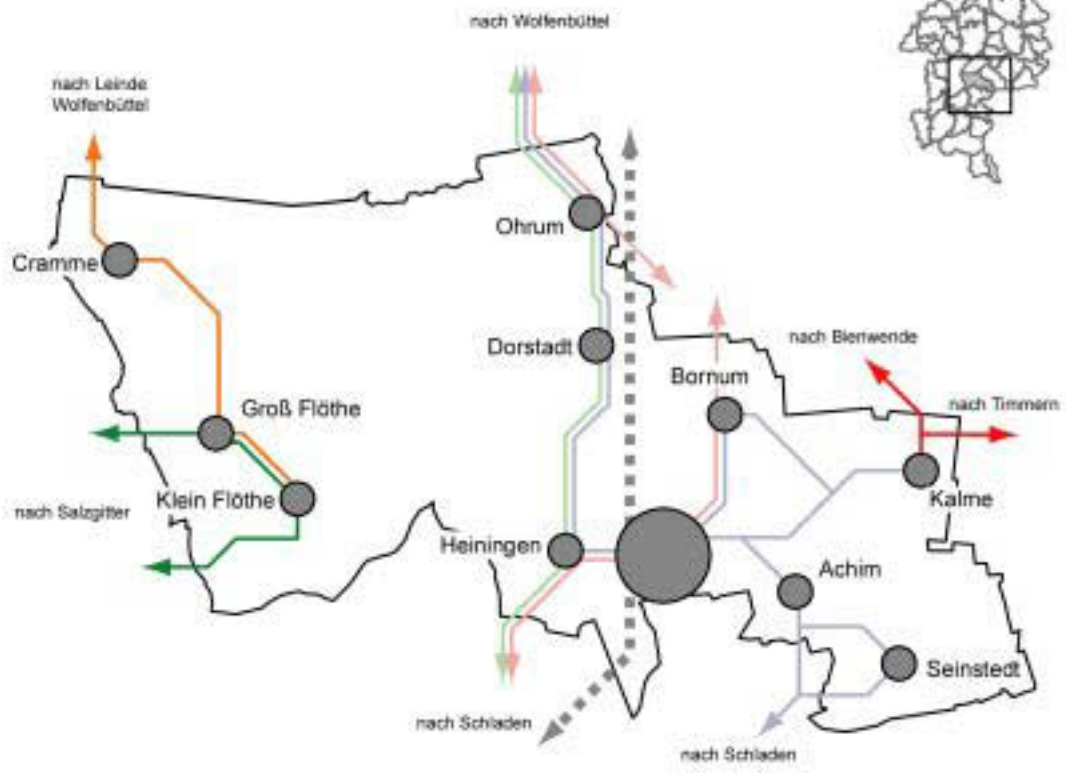
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die Einbindung des Bahnhofs Börßum durch die Buslinien 751 und 755 der Verkehrsbetriebe Bachstein ist zu verbessern.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn (Börßum) wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Oderwald



- Ortsteil
  - Gemeindezentrum (Börßum)
- Regionales Netz**
- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
  - RegioBusverbindungen
  - Busverbindungen

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	607
	655
	751
	753
	755
	758

## Samtgemeinde Papenteich

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 22361

**Ortsteile:**

Abbesbüttel	1189	Ohnhorst	92
Adenbüttel	1393	Rethen	1214
Bechtsbüttel/Meinholz	524	Rolfsbüttel	298
Didderse	1302	Rötgesbüttel	2013
Eickhorst	476	Rothemühle	981
Grassel	830	Vordorf	1579
Gravenhorst	255	Walle	1339
Groß Schwülper	2756	Wedelheine	806
Lagesbüttel	1375	Wedesbüttel	549
Meine	3523		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	14100
Wolfsburg	3100
Gifhorn	2300
Wendeburg	1100
Isenbüttel	900

**Pendler**

Einpendler	1439
Auspendler	6660

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Papenteich liegen die folgenden Bahnhöfe: Rötgesbüttel, Meine

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Papenteich führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 115: (Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 173

Im Bereich der Samtgemeinde Papenteich fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 424	Braunschweig Rühme - Wenden - Bienrode - Waggum - Bevenrode - Grassel - Essenrode
BSVAG Linie 434	Braunschweig Wenden - Thune - Harxbüttel - Lagesbüttel - Walle - Gewerbegebiet Hansestraße West Braunschweig Rühme
BSVAG Linie 480	Groß Schwülper - Klein Schwülper - Rothemühle - Braunschweig Watenbüttel - Europaplatz
BSVAG Linie 484	Groß Schwülper – Walle – Veltenhof – Rühme
VLG Linie 111	Gifhorn - Ausbüttel - Ribbesbüttel - Vollbüttel - Leiferde - Hillerse - Rolfsbüttel - Diddlese - Neubrück - Groß Schwülper - Walle - Lagesbüttel - Braunschweig Harxbüttel - Thune - Wenden
VLG Linie 112	Adenbüttel - Rethen - Vordorf - Eickhorst - Braunschweig Thune - Wenden
VLG Linie 191	Braunschweig Wenden - Bechtsbüttel - Abbesbüttel - Meine - Rötgesbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
VLG Linie 192	Grassel - Wedesbüttel - Wedelheine - Meine
VLG Linie 193	Meine - Rötgesbüttel - Gravenhorst - Ohnhorst - Wasbüttel - Isenbüttel
VLG Linie 194	Meine - Vordorf - Eickhorst - Rethen - Adenbüttel - Rolfsbüttel - Diddlese - Neubrück - Warxbüttel - Groß Schwülper
VLG Linie 195	Walle - Lagesbüttel - Eickhorst - Vordorf - Meine

## Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Neuaufstellung von 10 Wartehallen in der Gemeinde Schwülper

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Meine, Meine-Magdeburger Ring und Rötgesbüttel geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

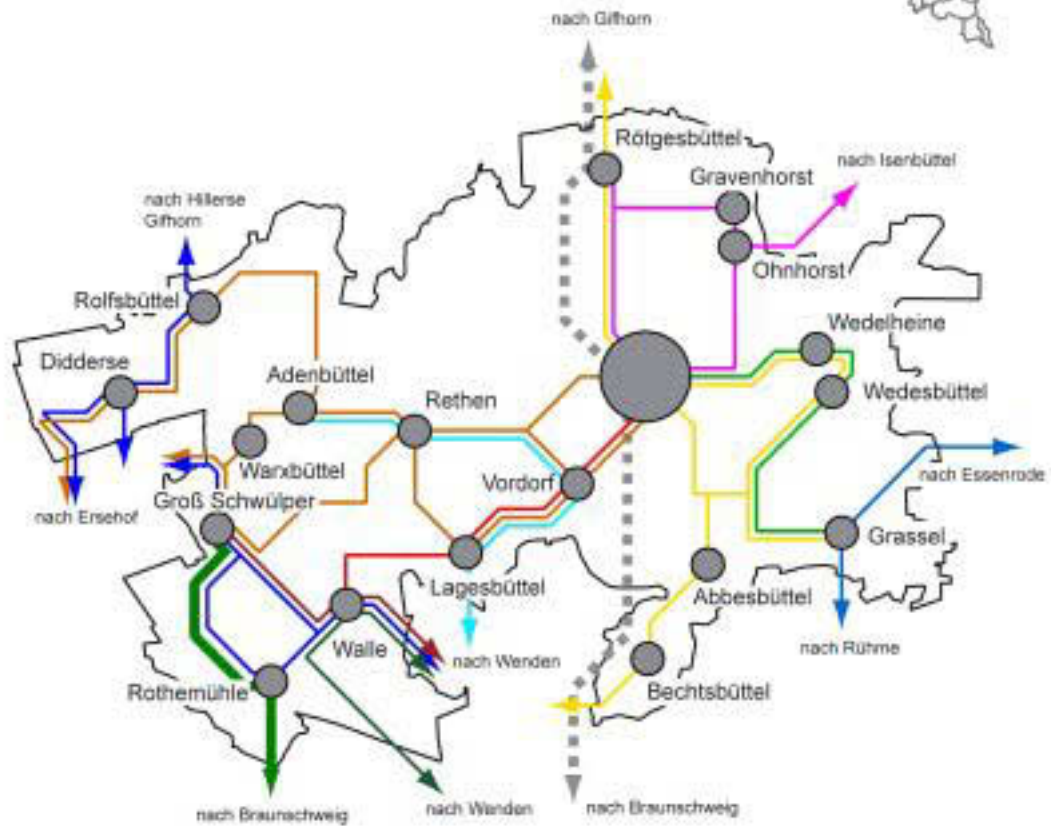
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn (Meine, Rötgesbüttel) wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Papenteich



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Meine)

## Regionales Netz

- Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

—	111
—	112
—	191
—	192
—	193
—	194
—	195
—	424
—	434
—	480
—	484



## Stadt Peine

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 49494

**Ortsteile:**

Berkum	332	Rosenthal	1097
Dungelbeck	1970	Schmedenstedt	1033
Duttonstedt	876	Schwicheldt	1417
Eixe	652	Stederdorf	5158
Essinghausen	1686	Vöhrum/Landwehr	7214
Handorf	887	Wendesse	143
Peine	25275	Woltorf	1983
Röhrse	241		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Ilsede	9900
Edemissen	7400
Braunschweig	4200
Lahstedt	3600
Hohenhameln	3200
Vechede	1800
Wendeburg	1400

**Pendler**

Einpendler	8842
Auspendler	7470

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Stadt Peine liegen die folgenden Bahnhöfe: Vöhrum, Peine

Durch das Gebiet der Stadt Peine führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 310: (Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 201

Im Bereich der Stadt Peine fahren die folgenden Buslinien:

VGP Linie 500	Edemissen - Oedesse - Oelheim - Wendesse - Stederdorf - Peine
VGP Linie 501	Peine Bahnhof - Handorf - Klein Bülten - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülten - Solschen - Adenstedt - Stedum - Bekum - Hohenhameln - Soßmar - Clauen - Bründeln
VGP Linie 501Ring	Peine - Ilsede - Peine
VGP Linie 502	Peine Bahnhof - Berkum - Rosenthal - Schwicheldt - Equord - Mehrum - Ohlum - Hohenhameln - Harber
VGP Linie 504	Groß Ilsede - Ölsburg - Groß Bülten - Handorf - Berkum - Rosenthal - Schwicheldt - Equord - Mehrum
VGP Linie 505	Peine - Vöhrum - Eixe - Abbensen - Oelerse - Röhrse
VGP Linie 506	Eickenrode - Plockhorst - Wehner Horst - Wehnsen - Eddesse - Berkhöpen - Edemissen - Oedesse - Oelheim - Wendesse - Stederdorf - Peine
VGP Linie 509	Peine Bahnhof - Essinghausen - Duttonstedt - Meerdorf - Rüper - Wense - Ersehof - Neubrück - Ersehof - Wipshausen
VGP Linie 512	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Schmedenstedt - Woltorf - Fürstenau - Sophiental - Zweidorf - Wendeburg - Wendezelle
VGP Linie 514	Peine Bahnhof - Woltorf - Fürstenau - Sierße - Bettmar - Wahle - Vechelade - Vechelde
VGP Linie 515	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Woltorf - Schmedenstedt - Münstedt - Oberg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Adenstedt
VGP Linie 522	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Telgte - Vöhrum - Krankenhaus - Bahnhof
VGP Linie 524	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Oststadt - Bahnhof
VGP Linie 525	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Stederdorf - Bahnhof
VGP Linie 530	Peine - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Handorf - Groß Bülten - Ölsburg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Groß Lafferde - Klein Lafferde - Lengede - Woltwiesche - Barbecke - Broistedt

## Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Stadtbussystem

Beschleunigung Busverkehr durch Lichtsignalanlagen

Maßnahmen am Nahverkehrsterminal:

- Erweiterung P+R um rd. 200 Plätze südlich des Bahnhofs im Bereich Braunschweiger Str./Osterstraße mit Erschließung über die Nord-Süd-Brücke
- Erweiterung B+R mit Fahrradboxen oder abschließbarer Gemeinschaftsanlage, Einrichtung einer Fahrradservicestation

Fahrradabstellanlagen an Haltestellen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Vöhrum geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

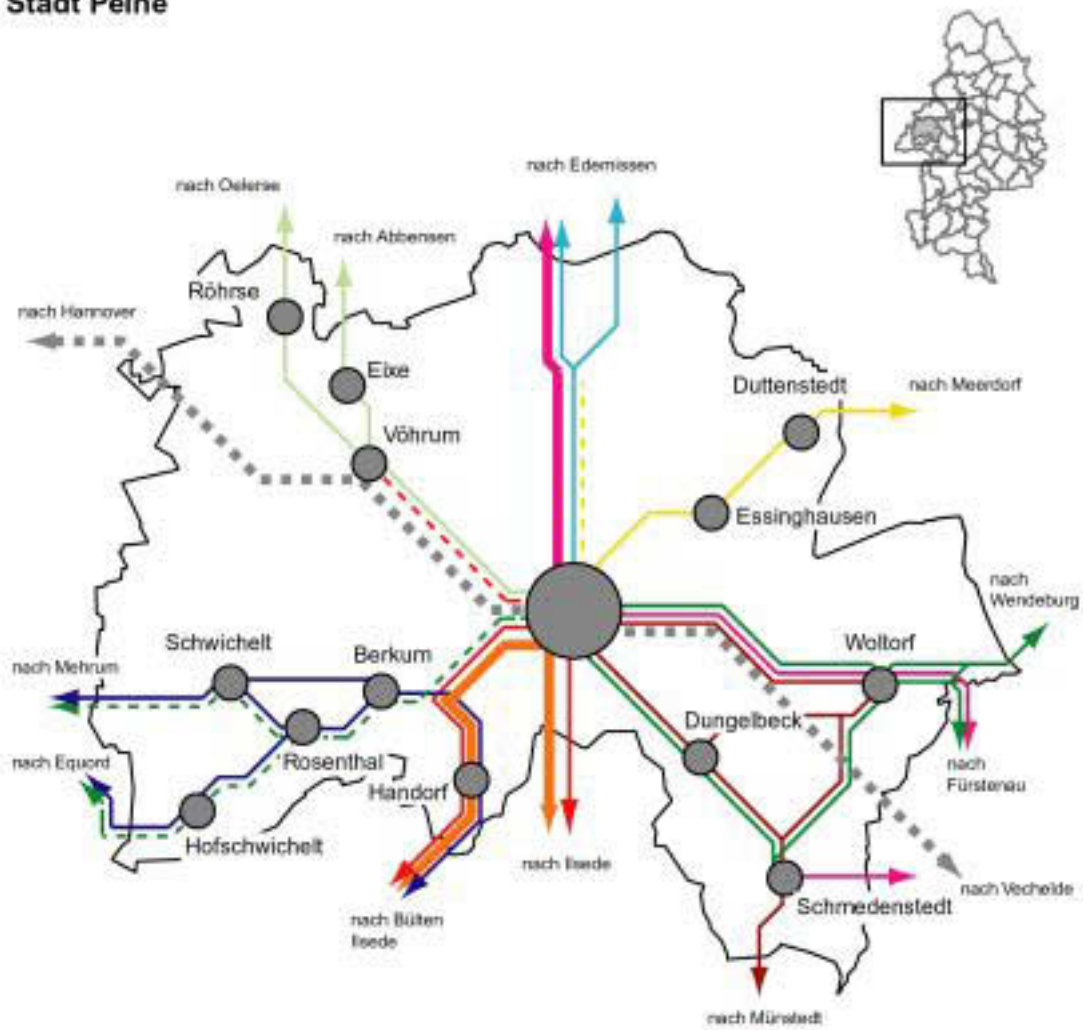
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr mindestens 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung. Der bestehende Stadtverkehr bietet für einige Stadtteile eine gute Bedienung, bezieht aber nicht alle Stadtteile ein.

Da ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Peine weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, strebt die Stadt Peine ein mit dem Regionalverkehr abgestimmtes Stadtbussystem, dadurch konsequenten Stundentakt für alle Ortsteile, Ergänzung durch flexible Bedienungsformen in der Schwachlastzeit sowie das Angebot eines Nachtbusverkehrs an. Die Verknüpfung am Bahnhof Peine soll zeitlich optimiert werden. Zur Umsetzung hält die Stadt Peine die Bildung eines Linienbündels für den Stadtverkehr Peine und die Koodinierung der Genehmigungslaufzeiten für erforderlich.

Für die Stadt Peine wird zurzeit ein Verkehrsentwicklungsplan erstellt. Er wird Hinweise und Anregungen enthalten für die Entwicklung des künftigen ÖPNV in der Stadt.

# Stadt Peine



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Peine)

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 500
- 501
- - - 502
- 504
- 505
- 506
- 509
- 512
- 514
- 515
- - - 522
- - - 525
- 530

**Stadt Salzgitter****Strukturdaten****Einwohnerzahl** gesamt 112302**Ortsteile:**

Barum	1001	Immendorf	479
Beddingen	500	Lebenstedt	45457
Beinum	602	Lesse	1243
Bleckenstedt	602	Lichtenberg	3004
Bruchmachtersen	818	Lobmachtersen	869
Calbecht	282	Ohlendorf	577
Drütte	452	Osterlinde	429
Engelstedt	810	Reppner	452
Engerode	263	Ringelheim	1986
Flachstöckheim	1179	Salder	1709
Gebhardshagen	8065	Salzgitter Bad	23226
Gitter	822	Sauingen	499
Groß Mahner	654	Thiede	10361
Hallendorf	1867	Üfingen	891
Heerte	1416	Watenstedt	629
Hohenrode	210		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	31500
Wolfenbüttel	10600
Baddeckenstedt	8500
Goslar	4700
Lengede	4700
Liebenburg	4300
Oderwald	1900
Lutter am Barenberge	1300
Seesen	1000
Vechede	700
Langelsheim	700

**Pendler**

Einpendler	22470
Auspendler	9931

**Derzeitiges ÖPNV-Angebot****Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Stadt Salzgitter liegen die folgenden Bahnhöfe: Salzgitter-Immendorf, Salzgitter-Watenstedt, Salzgitter-Ringelheim, Salzgitter-Lebenstedt, Salzgitter-Thiede, Salzgitter Bad

Durch das Gebiet der Stadt Salzgitter führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 320: (Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg

KBS 352: Braunschweig - Salzgitter-Bad - Seesen - (Kreiensen)

KBS 354: Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 480

Im Bereich der Stadt Salzgitter fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 601	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG Linie 603	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstößkheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Immendorf - Hallendorf - Watenstedt - Drütte - Beddingen - Thiede - Steterburg - Rünigen - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG Linie 604	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Bleckenstedt - Beddingen - Steterburg - Thiede - Groß Stößkheim - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG Linie 606	Salzgitter Lebenstedt - Bruchmachersen - Fredenberg - Lichtenberg - Altenhagen - Oelber Am Weissen Wege - Baddeckenstedt
KVG Linie 607	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel Kornmarkt - Cramme - Flöthe
KVG Linie 608	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Bruchmachersen - Fredenberg - Lichtenberg - Osterlinde - Hohenassel - Westerlinde - Hohenassel - Burgdorf - Nordassel - Berel - Lesse - Reppner - Lebenstedt ZOB
KVG Linie 609	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Reppner - Lesse - Berel - Burgdorf - Nordassel - Burgdorf - Hohenassel - Westerlinde - Hohenassel - Osterlinde - Lichtenberg - Fredenberg - Bruchmachersen - Lebenstedt ZOB
KVG Linie 610	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Gebhardshagen - Bad
KVG Linie 611	Salzgitter Bad - Gitter - Hohenrode - Othfresen - Dörnten - Jerstedt - Goslar
KVG Linie 612	Salzgitter Lebenstedt - Engelnstedt - Lebenstedt - Salder - Gebhardshagen - Calbecht / Engerode - Bad
KVG Linie 616	Salzgitter Lebenstedt - Bruchmachersen - Fredenberg
KVG Linie 618	Salzgitter Bad Waldfriedhof - Bahnhof - Thermalsolbad
KVG Linie 619	Salzgitter Lebenstedt - Engelnstedt - Lebenstedt - Bruchmachersen - Fredenberg - Lichtenberg
KVG Linie 620	Salzgitter Lebenstedt - Engelnstedt - Bleckenstedt - Sauingen - Üfingen - Beddingen - Steterburg - Thiede - Braunschweig Rünigen - Hauptbahnhof
KVG Linie 621	Salzgitter Lebenstedt - Salder - Lebenstedt - Hallendorf - Watenstedt - MAN - LHB
KVG Linie 626	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Salzgitter AG
KVG Linie 627	Salzgitter Lichtenberg - Fredenberg - Bruchmachersen - Lebenstedt - Salder - Hallendorf - Salzgitter AG
KVG Linie 628	Salzgitter Bad - Calbecht / Engerode - Gebhardshagen - Heerte - Salzgitter AG
KVG Linie 630	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Hallendorf - Watenstedt - Immendorf - Leinde - Adersheim - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG Linie 631	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstößkheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Thiede / Steterburg - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG Linie 640	Salzgitter Lebenstedt - Broistedt - Lengede
KVG Linie 790	Wolfenbüttel Okertalsiedlung - Kornmarkt - Groß Stößkheim - Salzgitter Thiede - Steterburg
RBB Linie 650	Salzgitter Bad - Haverlah - Ringelheim - Alt Wallmoden - Neuwallmoden - Bodenstein - Lutter - Nauen - Hahausen - Neuekrug - Seesen
RBB Linie 655	Salzgitter Bad - Groß Mahner - Ohlendorf - Flachstößkheim - Groß Flöthe - Klein Flöthe
RBB Linie 656	Salzgitter Bad - Gitter - Hohenrode - Haverlah - Ringelheim - Sehlde - Groß Heere - Klein Heere - Baddeckenstedt

RBB Linie 657	Baddeckenstedt - Oelber Am Weissen Wege - Baddeckenstedt - Klein Heere - Groß Heere - Klein Elbe - Groß Elbe - Gustedt - Steinlah - Haverlah - Salzgitter Bad
RBB Linie 658	Groß Elbe - Klein Elbe - Groß Heere - Klein Heere - Baddeckenstedt - Rhene - Binder - Wartjenstedt - Hohenassel - Westerlinde - Osterlinde - Hohenassel - Burgdorf - Nordassel - Berel
RBB Linie 851	Salzgitter Bad - Groß Mahner - Klein Mahner - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Liebenburg - Neuenkirchen - Gielde - Schladen
RBB Linie 860	Goslar - Jerstedt / Hahndorf - Dörnten - Heissum - Othfresen - Heimerode - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Klein Mahner - Groß Mahner - Salzgitter Bad Bahnhof

### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 606, 609

ALT-Verkehr: Linie 604, 606, 650, 655, 656, 657

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Bei den geplanten ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen handelt es sich um den Ausbau der Busbuchten an der Danziger Straße in Salzgitter-Thide im Zuge des Umbaus der Anschlussstelle A 39.

Des Weiteren Umbau von jährlich 6 Bushaltestellen (3 x 2 Paare) in Buscaphaltestellen.

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen SZ-Hallendorf, SZ-Immendorf, SZ-Lebenstedt, SZ-Ringelheim, SZ-Thiede und SZ-Watenstedt geplant, siehe Maßnahmen an Stationen und RSB-Stationen (Tabellen D3.3.1/1, D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt dabei den Verkehrsunternehmen vorbehalten.

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 Fahrmöglichkeiten 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. Allerdings übernehmen regionale Linien der KVG Braunschweig und der RBB Regionalbus GmbH auch lokale Bedienungsfunktionen.

Außerdem sollen die städtischen und regionalen Linien an den Bahnhöfen Salzgitter-Bad, -Lebenstedt, -Ringelheim und -Thiede Anschlüsse an die Züge der DB AG und an anderen wichtigen Haltestellen wie z. B. am ZOB/Bahnhof in Salzgitter-Bad oder am ZOB oder am Bahnhof Salzgitter-Lebenstedt Anschlüsse an andere regionale Buslinien herstellen. Zentrale Haltestelle ist der ZOB.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn und zu den regionalen Buslinien wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

## Bergstadt Sankt Andreasberg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 2339

**Ortsteile:**

Sankt Andreasberg 2293

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Oberharz 800

Braunlage 700

**Pendler**

Einpendler 361

Auspendler 305

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Gemeinde Sankt Andreasberg liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 52

Im Bereich der Gemeinde Sankt Andreasberg fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 850	St. Andreasberg - Braunlage
RBB Linie 450	St. Andreasberg - (Bad Lauterberg) - (Herzberg) - (Osterode)
RBB/KVG Linie 820	Bad Harzburg - Gabbro-Steinbruch - Radau-Wasserfall - Marienteich-Baude - Torfhaus - St. Andreasberg - Braunlage
RBB Linie 840	Clausthal-Zellerfeld - Altenau - St. Andreasberg
RBB/KVG Linie 861	Goslar ZOB - Oker - Romkerhall - Okertalsperre - Schulenberg - Altenau - Sonnenberg - St. Andreasberg

#### Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 850, 450, 840, 861

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

- Funktionsgerechter Umbau der Haltestelle am Kurhaus

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- Bau von Bushaltestellen am Matthias-Schmidt-Berg, an der Silberhütte, auf der Jordanshöhe und am Internationalen Haus Sonnenberg.

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- Renovierung bzw. Erneuerung bereits vorhandenen Wartehäuschen je nach Zustand

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

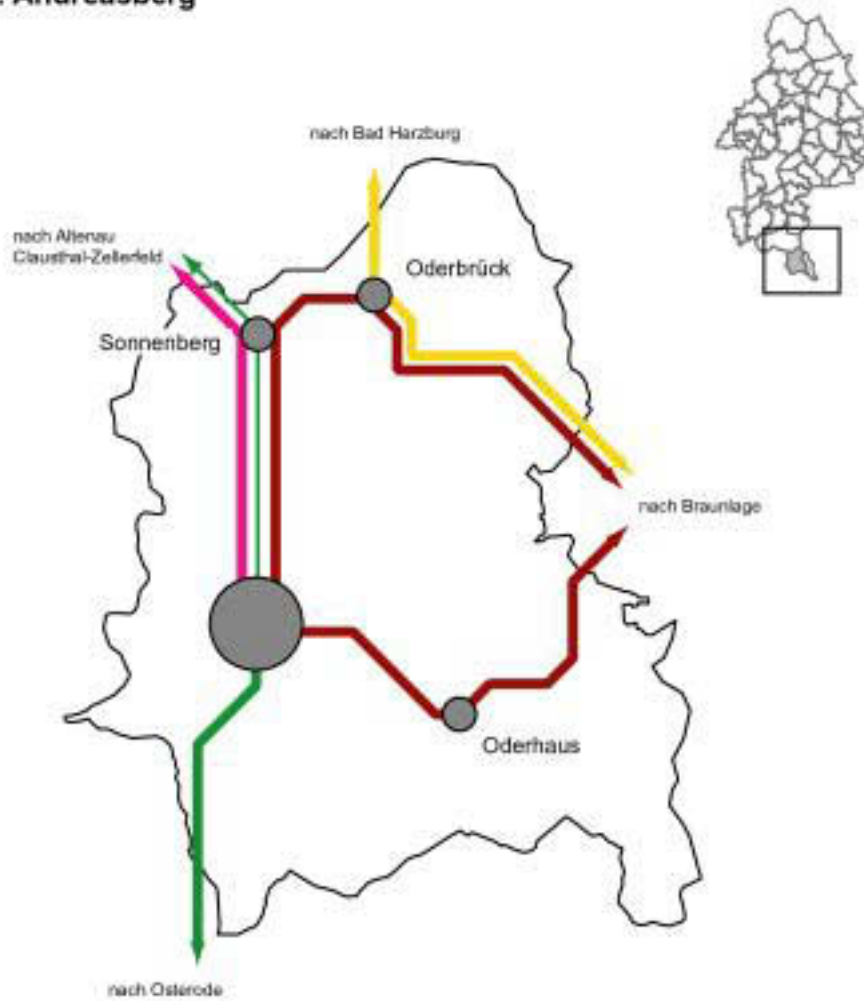


- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

# Bergstadt St. Andreasberg



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Sankt Andreasberg)

## Regionales Netz

- ◆◆◆◆ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

- Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:
- 820
  - 840
  - 850
  - 861
  - 450

## Gemeinde Sassenburg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 10520

**Ortsteile:**

Dämmstoffwerk	0	Stüde	687
Dannenbüttel	1491	Triangel	2052
Grußendorf	1754	Westerbeck	1821
Neudorf-Platendorf	2683		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Gifhorn	4600
Wolfsburg	1800
Brome	1000
Boldecker Land	700

**Pendler**

Einpendler	866
Auspendler	3027

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Gemeinde Sassenburg liegen die folgenden Bahnhöfe: Triangel, Neudorf-Platendorf

Durch das Gebiet der Gemeinde Sassenburg führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 115: (Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig

**Buslinien**

Anzahl der Bushaltestellen: 62

Im Bereich der Gemeinde Sassenburg fahren die folgenden Buslinien:

VLG Linie 164	Brome - Voitze - Tülau - Voitze - Ehra - Lessien - Grußendorf - Stüde - Westerbeck - Triangel - Platendorf - Gifhorn
VLG Linie 170	Wolfsburg Bahnhof - Kästorf - Warmenau - Weyhausen - Osloß - Dannenbüttel - Neuhaus - Gifhorn
VLG Linie 172	Weyhausen - Bokensdorf - Grußendorf - Stüde - Weyhausen
VLG Linie 173	Platendorf - Neuhaus - Triangel - Westerbeck - Dannenbüttel - Osloß - Weyhausen

**Differenzierte Bedienungsweisen**

nicht vorhanden

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Neudorf-Platendorf, Neudorf-Platendorf-Zentrum und Triangel geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

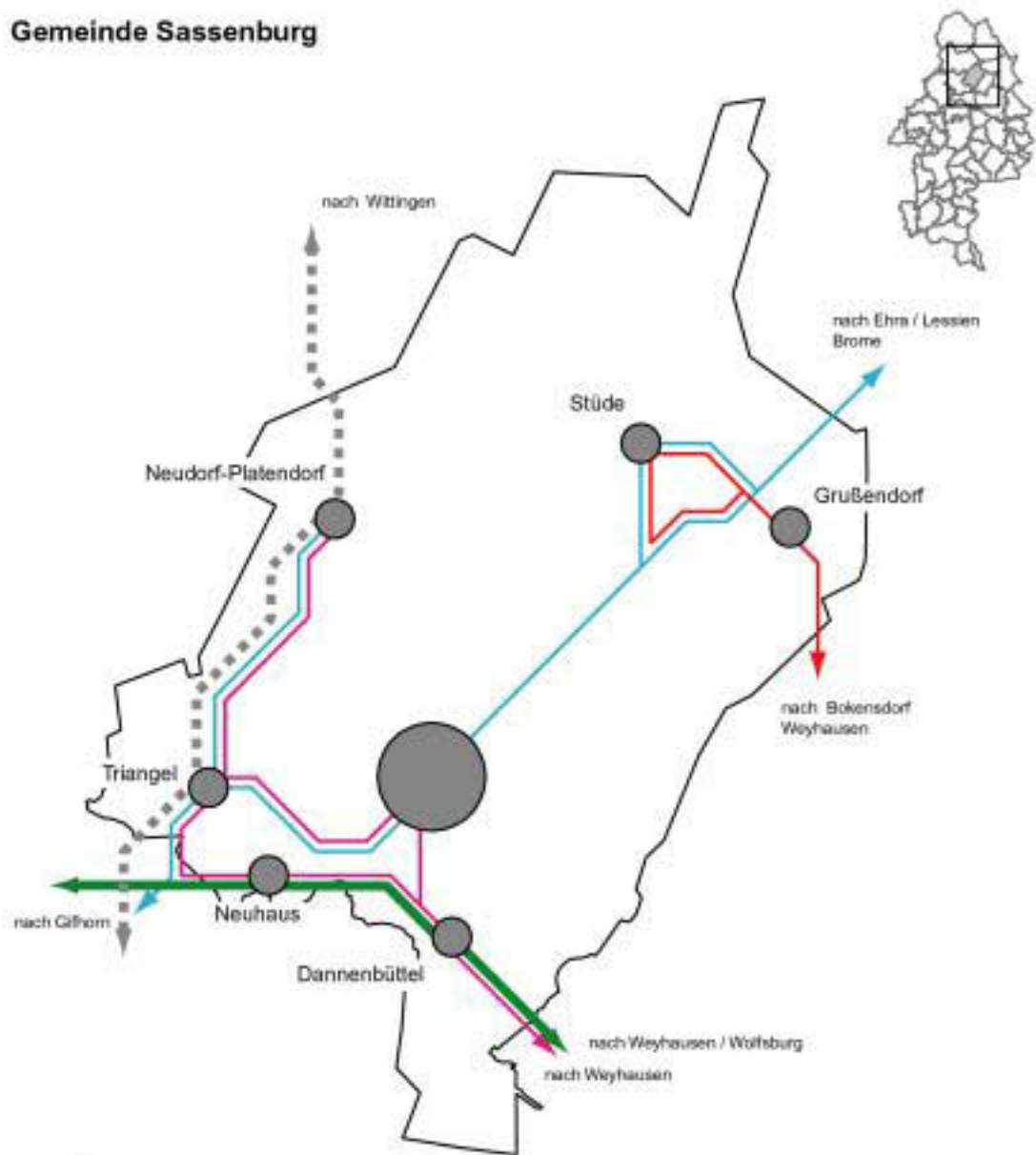
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Neudorf-Platendorf und Triangel), wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Gemeinde Sassenburg



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Westerbeck)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	164
	170
	172
	173

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Samtgemeinde Schladen

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 9847

**Ortsteile:**

Beuchte	387	Schladen	4436
Gielde	797	Wehre	263
Hornburg	2817	Werlaburgdorf	887
Isingerode	362		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Oderwald	3500
Vienenburg	2000
Wolfenbüttel	1400
Goslar	1400
Bad Harzburg	1100
Braunschweig	1000

**Pendler**

Einpendler	611
Auspendler	2474

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Schladen liegen die folgenden Bahnhöfe: Schladen (Harz)

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Schladen führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 41

Im Bereich der Samtgemeinde Schladen fahren die folgenden Buslinien:

HBB Linie 215	(Osterwieck) - (Göddeckenrode) - Schladen - (Osterwieck)
RBB Linie 822	Goslar - Immenrode - Weddingen - Wöltingerode - Vienenburg - Wiedelah - Lengde - Gielde - Schladen
RBB Linie 851	Salzgitter Bad - Groß Mahner - Klein Mahner - Liebenburg - Groß Döhren - Klein Döhren - Liebenburg - Neuenkirchen - Gielde - Schladen
VBB Linie 751	Wolfenbüttel - Halchter - Ohrum - Kissenbrück - Bornum - Börßum - Heiningen - Werlaburgdorf - Gielde - Wehre - Beuchte - Schladen - Isingerode - Hornburg
VBB/RBB Linie 753	Hornburg - Isingerode - Schladen - Werlaburgdorf - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
VBB Linie 754	Beuchte - Wehre - Gielde - Werlaburgdorf - Schladen - Isingerode - Hornburg
VBB Linie 755	Schladen - Isingerode - Hornburg - Seinstedt - Achim - Kalme - Bornum - Börßum - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 751, 754, 755

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Schladen geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

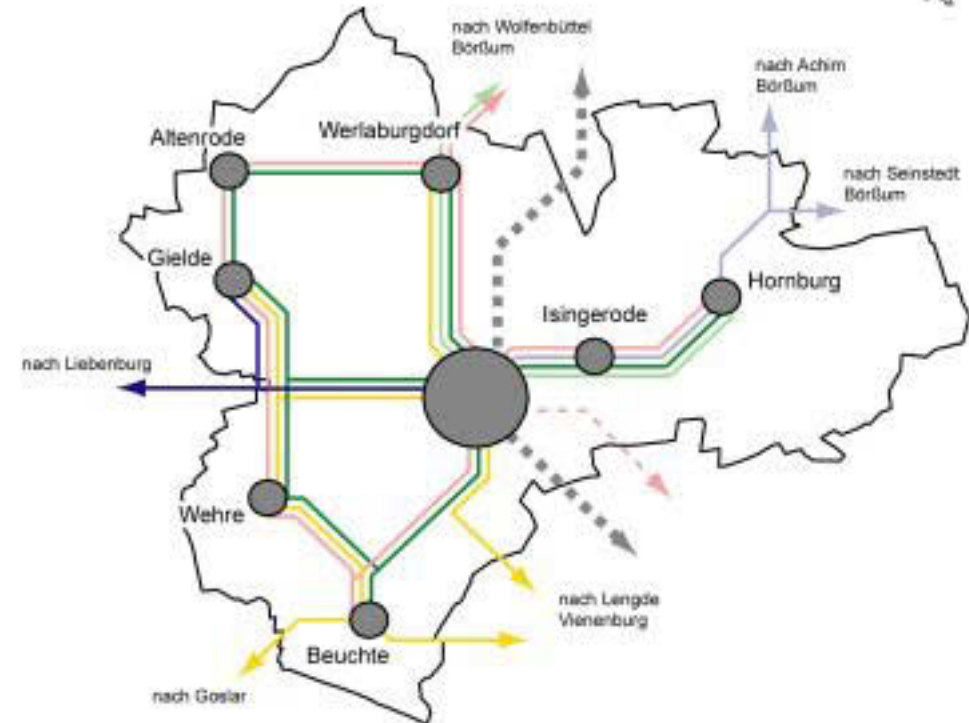
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die Einbindung des Bahnhofs Schladen ist zu verbessern. Mit den Buslinien 751, 753, 754 und 755 der Verkehrsbetriebe Bachstein sind am Bahnhof Schladen verbesserte Anschlüsse herzustellen, um insbesondere die Fahrgäste aus Hornburg, Isingerode, Wehre, Beuchte und Gielde mit attraktiven Übergangszeiten zur den Schienenverbindungen zu bringen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Schladen), wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Schladen



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Schladen)

## Regionales Netz

- ⋮⋮⋮⋮ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

<span style="color: red;">—</span>	751
<span style="color: green;">—</span>	753
<span style="color: blue;">—</span>	754
<span style="color: purple;">—</span>	755
<span style="color: yellow;">—</span>	822
<span style="color: darkblue;">—</span>	851

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- - - - -	215 HBB
-----------	---------



## Stadt Schöningen

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 14037

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Helmstedt	5700
Büddenstedt	5000
Heeseberg	3400
Schöppenstedt	2000
Nord-Elm	1200
Braunschweig	1000

#### Pendler

Einpendler	854
Auspendler	3069

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Schöningen liegen die folgenden Bahnhöfe: Schöningen

Durch das Gebiet der Stadt Schöningen führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 22

Im Bereich der Stadt Schöningen fahren die folgenden Buslinien:

Börde-Bus Linie 3	Schöningen - (Hötensleben) - (Hamersleben) - (Wulferstedt) - (Oschersleben)
KVG Linie 395	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck
KVG Linie 396	Helmstedt - Süpplingen - Frellstedt - Rübke - Warberg - Wolsdorf - Esbeck - Schöningen - Kraftwerk Offleben
KVG Linie 397	Helmstedt - Büddenstedt - Reinsdorf - Hohnsleben - Offleben - Esbeck - Schöningen - Hoiersdorf - Twieflingen - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Söllingen - Jerxheim - Beierstedt - Watenstedt - Gevensleben (sonn- und feiertags)
KVG Linie 399	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Warberg - Langeleben - Reitlingstal (Saisonverkehr)
RBB Linie 371	Gevensleben - Watenstedt - Beierstedt - Jerxheim-Bahnhof - Jerxheim - Söllingen - Dobbeln - Ingeleben - Wobeck - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen - Esbeck - Offleben - Reinsdorf - Neu Büddenstedt - Helmstedt Braunschweiger Tor
RBB Linie 373	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Offleben - Reinsdorf - Hohnsleben
RBB Linie 374	Schöppenstedt - Eitzum - Groß Dahlum - Klein Dahlum - Groß Dahlum - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 395, 396

ALT-Verkehr: Linie 371

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

Maßnahmen am Bahnhof:

- Um- und Ausbau des Bahnhofsgebäudes mit Grund- und Zusatzelementen, Toiletten, Überdachung der Bahnsteige, P&R, B&R, Taxistellplätze, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

Weitere Maßnahmen:

- Aus- und Umbau des ZOB (Schwerpunkthaltestelle)
- Errichtung von Haltestellen mit Grundausstattung

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

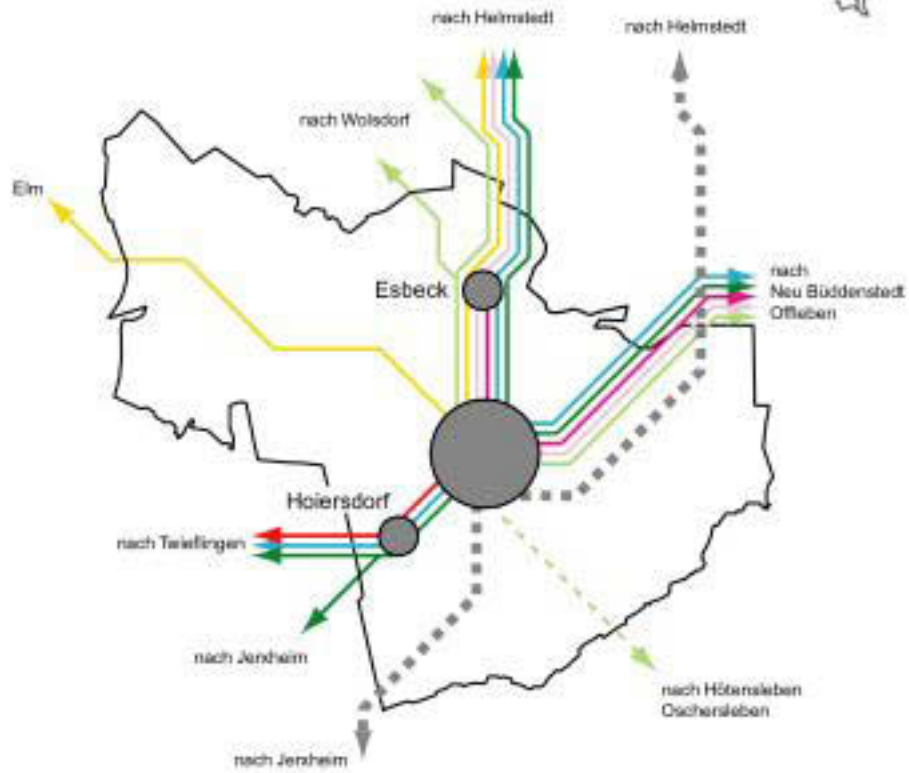
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Stadt Schöningen



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Schöningen)

## Regionales Netz

- ⋯⋯⋯ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

—	371
—	373
—	374
—	396
—	397
—	399

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

⋯⋯⋯	3 Börde-Bus
-----	-------------

## Samtgemeinde Schöppenstedt

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 10631

**Ortsteile:**

Ampleben	336	Klein Vahlberg	288
Bansleben	225	Kneitlingen	150
Barnstorf	332	Sambleben	509
Berklingen	208	Schliestedt	319
Eilum	230	Schöppenstedt	5049
Eitzum	424	Uehrde	320
Groß Dahlum	681	Warle	209
Groß Vahlberg	415	Watzum	257
Klein Dahlum	101	Winnigstedt	942

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	2300
Schöningen	2100
Asse	1400
Wolfenbüttel	1200
Heeseberg	1000
Sicke	900

**Pendler**

Einpendler	863
Auspendler	2420

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Schöppenstedt liegen die folgenden Bahnhöfe:  
Schöppenstedt

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Schöppenstedt führen die folgenden Kursbuchstrecken:  
KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 64

Im Bereich der Samtgemeinde Schöppenstedt fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 710	Wolfenbüttel Bahnhof - Linden - Wendessen - Groß Denkte - Wittmar - Remlingen - Semmenstedt - Timmern - Hedeper - Wetzleben - Roklum - Mattierzoll - Winnigstedt
RBB Linie 374	Schöppenstedt - Eitzum - Groß Dahlum - Klein Dahlum - Groß Dahlum - Wobeck - Ingeleben - Dobbeln - Twieflingen - Hoiersdorf - Schöningen
RBB Linie 730	Schöppenstedt - Samleben - Kneitlingen - Ampleben - Eilum - Volzum - Hachum - Gilzum - Evessen - Erkerode - Lucklum - Veltheim - Neuerkerode - Apelnstedt - Sickte - Hötzum - Braunschweig
RBB Linie 731	Schöppenstedt - Bansleben - Eilum - Weferlingen - Dettum - Sickte - Apelnstedt - Ahlum - Wolfenbüttel Bahnhof
RBS Linie 732	Hachum - Gilzum - Evessen - Bansleben - Eilum - Ampleben - Kneitlingen - Samleben - Eitzum - Schliestedt - Schöppenstedt
RBS Linie 733	Dettum - Mönchevahlberg - Weferlingen - Groß Vahlberg - Klein Vahlberg - Berklingen - Schöppenstedt
RBS Linie 746	Winnigstedt - Barnstorf - Watzum - Schöppenstedt
RBS Linie 747	Winnigstedt - Barnstorf - Uehrde - Watzum - Warle - Schliestedt - Klein Dahlum - Groß Dahlum - Eitzum - Schöppenstedt

## Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 730, 731

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Erneuerung von min. 1 Haltestelle pro Gemeinde

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

P+R und weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Schöppenstedt geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

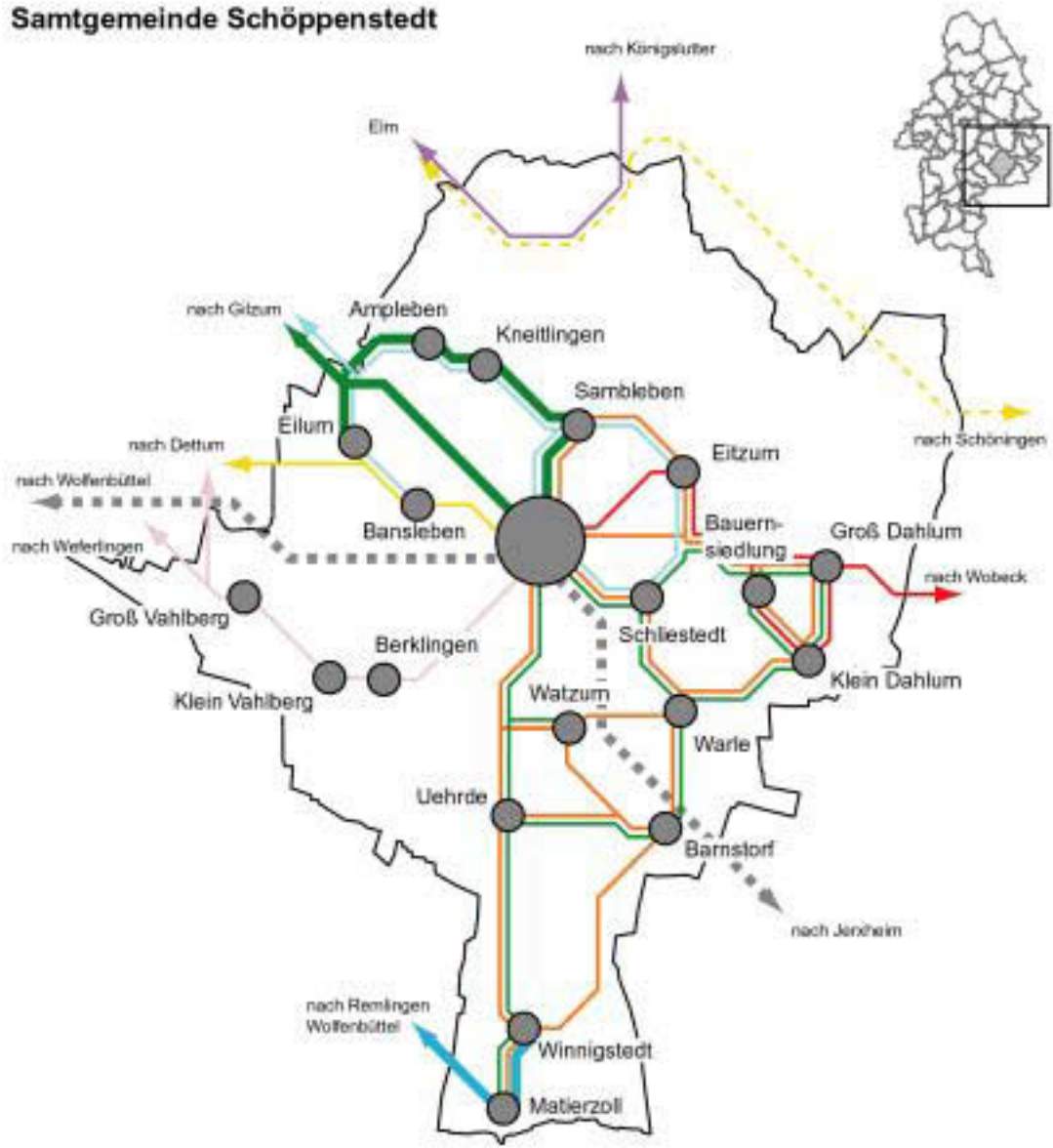
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienvläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die Einbindung des Bahnhofs Schöppenstedt ist zu verbessern. Der bestehende AST-Verkehr als Zubringer zu den Zügen der KBS 312 Helmstedt – Schöppenstedt – Wolfenbüttel – Braunschweig soll Anschlüsse an alle Züge außerhalb der Fahrzeiten der regulären Linienbusse herstellen. Dabei könne nur AST-Fahrten entfallen, wenn die Busfahrt die Haltestelle Schöppenstedt, Bahnhof bedient und die Übergangszeit maximal 15 Minuten beträgt.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Schöppenstedt), wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Schöppenstedt



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Schöppenstedt)

## Regionales Netz

- ◆◆◆◆ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	374
	399
	499
	710
	730
	731
	732
	733
	746
	747

## Stadt Seesen

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 22499

#### Ortsteile:

Bilderlahe	544	Ildehausen	817
Bornhausen	1163	Kirchberg	609
Engelade	706	Mechtshausen	465
Groß Rhüden/Klein Rhüden	3150	Münchehof	1663
Herrhausen	882	Seesen	12473

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Goslar	1500
Lutter am Barenberge	1500
Langelsheim	1200
Salzgitter	900
Oberharz	600

#### Pendler

Einpendler	2304
Auspendler	3196

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Seesen liegen die folgenden Bahnhöfe: Münchehof (Harz), Seesen

Durch das Gebiet der Stadt Seesen führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 352: Braunschweig - Salzgitter-Bad - Seesen - (Kreiensen)

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)

KBS 358: Seesen - (Herzberg)

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 109

Im Bereich der Stadt Seesen fahren die folgenden Buslinien:

Pülm Linie 836	Seesen - Mechtshausen - Engelade - Bilderlahe - Rhüden - Seesen
Pülm Linie 837	Ildehausen - Kirchberg - Münchehof - Herrhausen - Seesen Bahnhof
RBB Linie 461	Seesen - Bornhausen - Rhüden - (Bockenem) - (Derneburg)
RBB Linie 650	Salzgitter Bad - Haverlah - Ringelheim - Alt Wallmoden - Neuwallmoden - Bodenstein - Lutter - Nauen - Hahausen - Neuekrug - Seesen
RBB Linie 835	Goslar - Riechenberg - Astfeld - Langelsheim - Lutter - Hahausen - Neuekrug - Klingenhagen - Seesen
RBB Linie 838	Clausthal-Zellerfeld - (Bad Grund) - (Stauffenburg) - Münchehof - Herrhausen - Seesen
RBB Linie 859	Seesen Bahnhof - Hochstraße - Sehusa-Therme - Bahnhof

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 837

ALT-Verkehr: Linie 836, 461, 650, 838, 859



- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Einrichtung von 5 Wartehallen an Bushaltestellen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Münchehof und Seesen geplant, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Der über das beschriebene Bedienungsgrundangebot hinausgehende Stadtverkehr soll erhalten bleiben.

# Stadt Seesen



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Seesen)

## Regionales Netz

- Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- |      |     |
|------|-----|
| ———— | 461 |
| ———— | 650 |
| ———— | 835 |
| ———— | 836 |
| ———— | 837 |
| ———— | 838 |
| ———— | 859 |

## Samtgemeinde Sickte

- **Strukturdaten**

**Einwohnerzahl** gesamt 10505

**Ortsteile:**

Apelstedt	493	Lucklum	327
Dettum	1058	Mönchevahlberg	194
Erkerode	600	Neuerkerode	755
Evessen	872	Sickte	3091
Gilzum	221	Veltheim	1042
Hachum	230	Volzum	411
Hötzum	882	Weferlingen	122

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	6600
Wolfenbüttel	2000
Cremlingen	1600
Schöppenstedt	1000

**Pendler**

Einpendler	1164
Auspendler	2584

- **Derzeitiges ÖPNV-Angebot**

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Sickte liegen die folgenden Bahnhöfe: Dettum

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Sickte führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 76

Im Bereich der Samtgemeinde Sickte fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 462	Braunschweig Krematorium - Klein Schöppenstedt - Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Destedt - Gardessen - Abbenrode - Bornum am Elm
BSVAG Linie 499	Braunschweig Rathaus - Sickte - Neuerkerode - Lucklum - Erkerode - Elm - Königslutter Bahnhof (Saisonverkehr Sonn- und feiertags)
KVG Linie 399	Helmstedt - Esbeck - Schöningen - Warberg - Langeleben - Reitlingstal (Saisonverkehr)
RBB Linie 730	Schöppenstedt - Samleben - Kneitlingen - Ampleben - Eilum - Volzum - Hachum - Gilzum - Evessen - Erkerode - Lucklum - Veltheim - Neuerkerode - Apelnstedt - Sickte - Hötzum - Braunschweig
RBB Linie 731	Schöppenstedt - Bansleben - Eilum - Weferlingen - Dettum - Sickte - Apelnstedt - Ahlum - Wolfenbüttel Bahnhof
RBS Linie 732	Hachum - Gilzum - Evessen - Bansleben - Eilum - Ampleben - Kneitlingen - Samleben - Eitzum - Schliestedt - Schöppenstedt
RBS Linie 733	Dettum - Mönchevahlberg - Weferlingen - Groß Vahlberg - Klein Vahlberg - Berklingen - Schöppenstedt
RBS Linie 739	Dettum - Hachum - Gilzum - Evessen - Erkerode - Lucklum - Sickte - Neuerkerode - Sickte
RBS Linie 741	Weferlingen - Mönchevahlberg - Dettum - Volzum - Apelnstedt - Hötzum - Sickte
RBS Linie 742	Weddel - Hordorf - Schandelah - Gardessen - Abbenrode - Hemkenrode - Destedt - Veltheim - Schulenrode - Cremlingen - Sickte
RBS Linie 743	Cremlingen - Schulenrode - Veltheim - Hemkenrode - Erkerode - Lucklum - Destedt
RBS Linie 744	Sickte - Neuerkerode - Hötzum - Sickte - Apelnstedt - Volzum - Evessen - Gilzum - Hachum - Weferlingen - Mönchevahlberg - Dettum

## Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 730, 731

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Ausbau eines Buswendegebietes in Neuerkerode

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Infrastrukturmaßnahmen sind an der Station Dettum geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

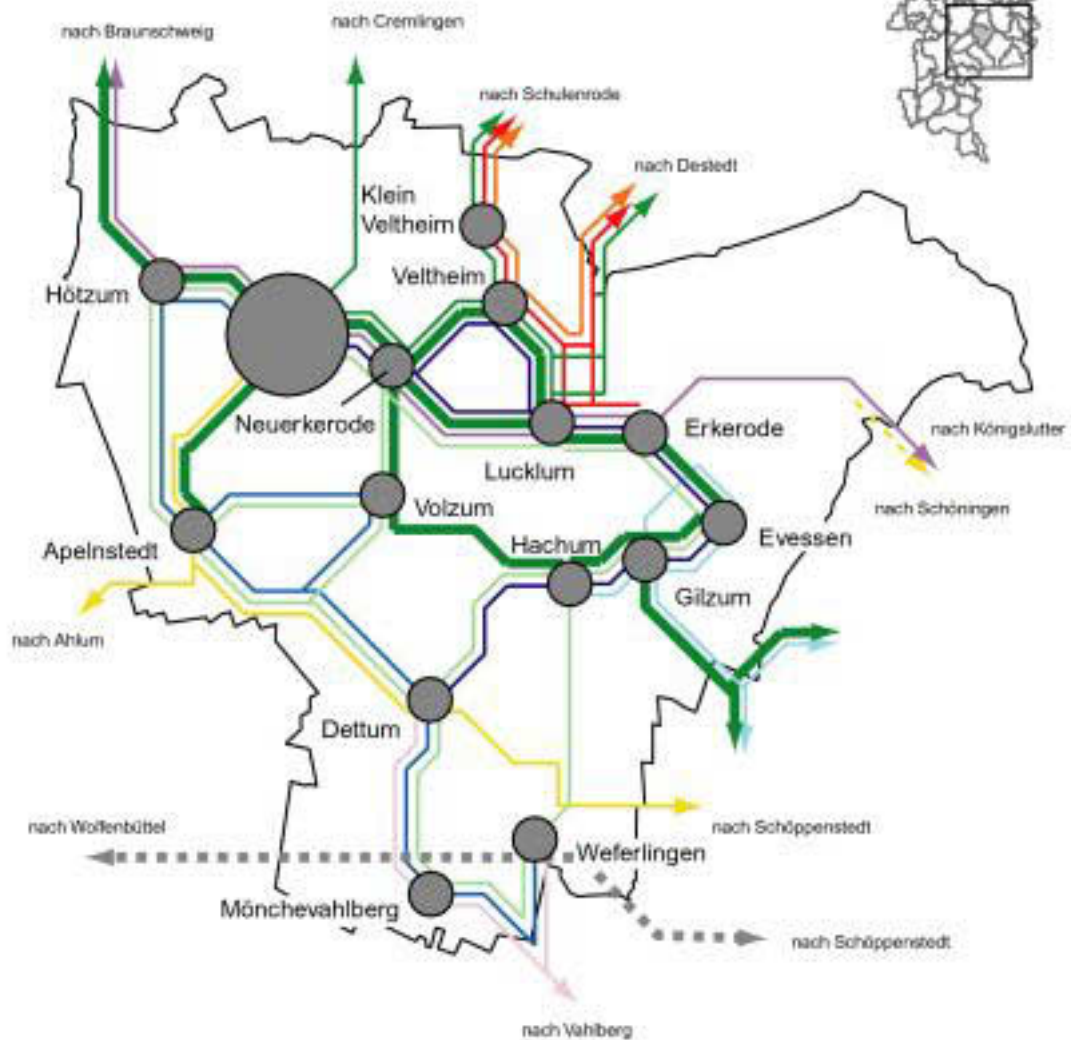
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienvläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die bessere Einbindung der Orte Gilzum und Hachum entsprechend der Qualität der Bedienung von Evessen in die lokale Bedienung durch die Linie 730 der RBB Regionalbus ist zu prüfen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn (Dettum) wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Sickte



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Sickte)

## Regionales Netz

- ▬▬▬ Schienenverbindung
- ▬▬▬ RegioBusverbindungen
- ▬▬▬ Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- ▬▬▬ 399
- ▬▬▬ 462
- ▬▬▬ 499
- ▬▬▬ 730
- ▬▬▬ 731
- ▬▬▬ 732
- ▬▬▬ 733
- ▬▬▬ 739
- ▬▬▬ 741
- ▬▬▬ 742
- ▬▬▬ 744

## Gemeinde Vechelde

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 16095

**Ortsteile:**

Alvesse	296	Sierße	871
Bettmar	961	Sonnenberg	581
Bodenstedt	754	Vallstedt	1458
Denstorf	728	Vechelade	531
Fürstenau	92	Vechelde	5160
Groß Gleidingen	717	Wahle	1132
Klein Gleidingen	358	Wedtlenstedt	1619
Köchingen	258	Wierthe	302
Liedingen	450		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	14100
Peine	1900
Wendeburg	1100
Salzgitter	900
Lengede	700
Lahstedt	600

**Pendler**

Einpendler	825
Auspendler	4445

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Gemeinde Vechelde liegen die folgenden Bahnhöfe: Vechelde  
Durch das Gebiet der Gemeinde Vechelde führen die folgenden Kursbuchstrecken:  
KBS 310: (Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 95

Im Bereich der Gemeinde Vechelde fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 445	Lengede - Bodenstedt - Liedingen - Köchingen - Vallstedt - Alvesse - Wierthe - Sonnenberg - Groß Gleidingen - Braunschweig Timmerlah - Weststadt Donaustraße
BSVAG Linie 450	Sierße - Bettmar - Vechelde - Vechelade - Wedtlenstedt - Denstorf - Klein Gleidingen - Braunschweig Lehndorf - Europaplatz
Mundstock Linie 566	Braunschweig Europaplatz - Watenbüttel - Völkenrode - Bortfeld - Vechelade - Vechelde - Wahle - Fürstenau - Sophiental - Zweidorf
VGP Linie 511	Vechelde - Vechelade - Wedtlenstedt - Denstorf - Klein Gleidingen
VGP Linie 512	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Schmedenstedt - Woltorf - Fürstenau - Sophiental - Zweidorf - Wendeburg - Wendezelle
VGP Linie 513	Vechelde - Wahle - Vechelade - Denstorf - Klein Gleidingen - Wedtlenstedt - Bortfeld - Wendezelle - Wendeburg - Zweidorf - Harvesse - Ersehof - Neubrück - Wense - Rüper - Meerdorf
VGP Linie 514	Peine Bahnhof - Woltorf - Fürstenau - Sierße - Bettmar - Wahle - Vechelade - Vechelde
VGP Linie 516	Vechelde - Köchingen - Liedingen - Bodenstedt - Vallstedt - Alvesse - Wierthe - Sonnenberg - Groß Gleidingen
VGP Linie 530	Peine - Klein Ilsede - Groß Ilsede - Handorf - Groß Bülten - Ölsburg - Groß Ilsede - Gadenstedt - Groß Lafferde - Klein Lafferde - Lengede - Woltwiesche - Barbecke - Broistedt

## Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Funktionsgerechter Ausbau von 15 Haltestellen im gesamten Gemeindegebiet
- Einrichtung eines Verknüpfungspunkts am Bahnhof Vechelde
- Erweiterung der vorhandenen überdachten Fahrradestellanlage am Bahnhof um weitere 30 Fahrradständer
- Erweiterung P&R Bahnhof Vechelde
- Erweiterung P&R Bahnhof Vechelde West einschließlich Buswendeschleife
- Tunnel unter Bahn für Fußgänger und Busse zur Verkürzung der Fahrzeiten
- Weitere geplante Infrastrukturmaßnahmen an der Station Vechelde, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).

Realisierungszeitraum bis 31.12.2007



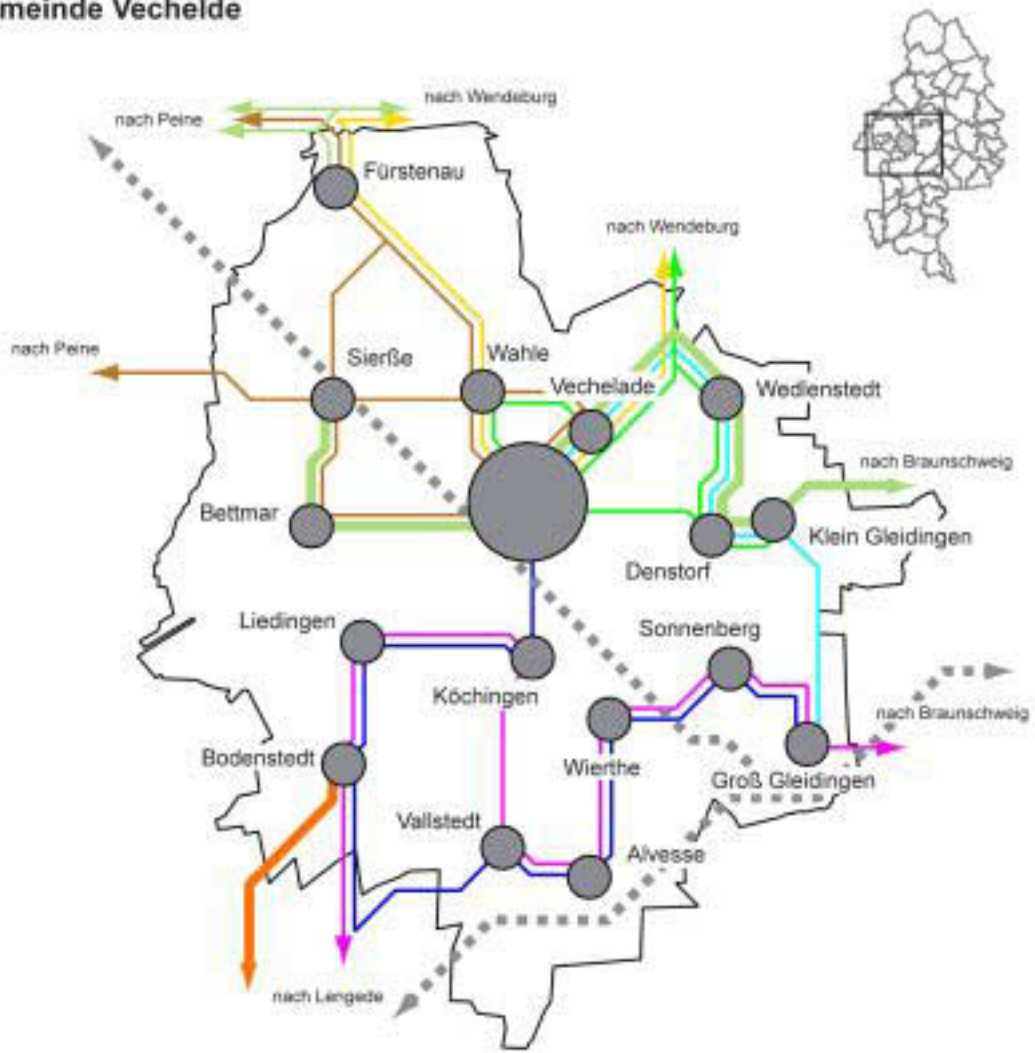
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die Entwicklung der lokalen Bedienung in Richtung auf das angestrebte Bedienungsgrundangebot würde vor allem für die südlichen Gemeindeteile eine bessere Anbindung an Vechelde bedeuten. Die südliche Orte in der Gemeinde Vechelde sind heute durch die Linie 445 nur mit Braunschweig und Lengede in gutem Bedienungsumfang verbunden.

# Gemeinde Vechelde



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Vechelde)

## Regionales Netz

- Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	445
	450
	511
	512
	513
	514
	516
	530
	566

## Samtgemeinde Velpke

### Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 12415

#### Ortsteile:

Bahrdorf	1164	Meinkot	473
Danndorf	2062	Papenrode	338
Grafhorst	1021	Rickensdorf	251
Groß Sisbeck	297	Rümmer	420
Groß Twülpstedt	520	Saalsdorf	320
Klein Sisbeck	339	Velpke	3531
Klein Twülpstedt	365	Volkmarsdorf	423
Mackendorf	374	Wahrstedt	468

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Wolfsburg	7800
Grasleben	1100
Helmstedt	600

#### Pendler

Einpendler	519
Auspendler	3749

### Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Velpke liegen keine Bahnhöfe.

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 105

Im Bereich der Samtgemeinde Velpke fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 380	Helmstedt Bahnhof - Mariental - Mariental-Horst - Grasleben - Heidwinkel - Querenhorst - Groß Sisbeck - Groß Twülpstedt - Klein Twülpstedt - Rickensdorf - Papenrode - Mackendorf - Bahrdorf - Meinkot - Wahrstedt - Velpke - Grafhorst - Danndorf - Wolfsburg Bahnhof
KVG Linie 381	Velpke - Grafhorst - Wahrstedt - Meinkot - Bahrdorf - Saalsdorf - Mackendorf - Rickensdorf - Papenrode - Groß Sisbeck
KVG Linie 382	Papenrode - Rickensdorf - Mackendorf - Bahrdorf - Wahrstedt - Meinkot - Groß Sisbeck - Volkmarsdorf - Rümmer - Groß Twülpstedt - Danndorf - Grafhorst - Velpke
KVG Linie 383	Volkmarsdorf - Rümmer - Hehlingen - Nordsteimke - Wolfsburg Bahnhof
KVG Linie 394	Helmstedt Bahnhof - Emmerstedt - Barmke - Mariental - Grasleben - Rottorf - Rennau - Ahmstorf - Rhode - Bisdorf - Klein Sisbeck - Groß Sisbeck - Volkmarsdorf
VBB Linie 335	(Mieste) - (Oebisfelde) - Velpke - Grafhorst - Danndorf - Neuhaus - Wolfsburg

#### Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 383, 394

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

In folgenden Gemeinden sollen Maßnahmen durchgeführt werden:

- Gemeinde Bahrdorf: 4 Haltestellen mit Wetterschutz und Grundausrüstung
- Gemeinde Danndorf: 2 Haltestellen mit Wetterschutz und Grundausrüstung
- Gemeinde Grafhorst: 2 Haltestellen mit Wetterschutz und Grundausrüstung
- Gemeinde Groß Twülpstedt: 1 Haltestelle mit Wetterschutz und Grundausrüstung
- Gemeinde Velpke: Einrichtung/Fertigstellung Verknüpfungshaltestelle

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

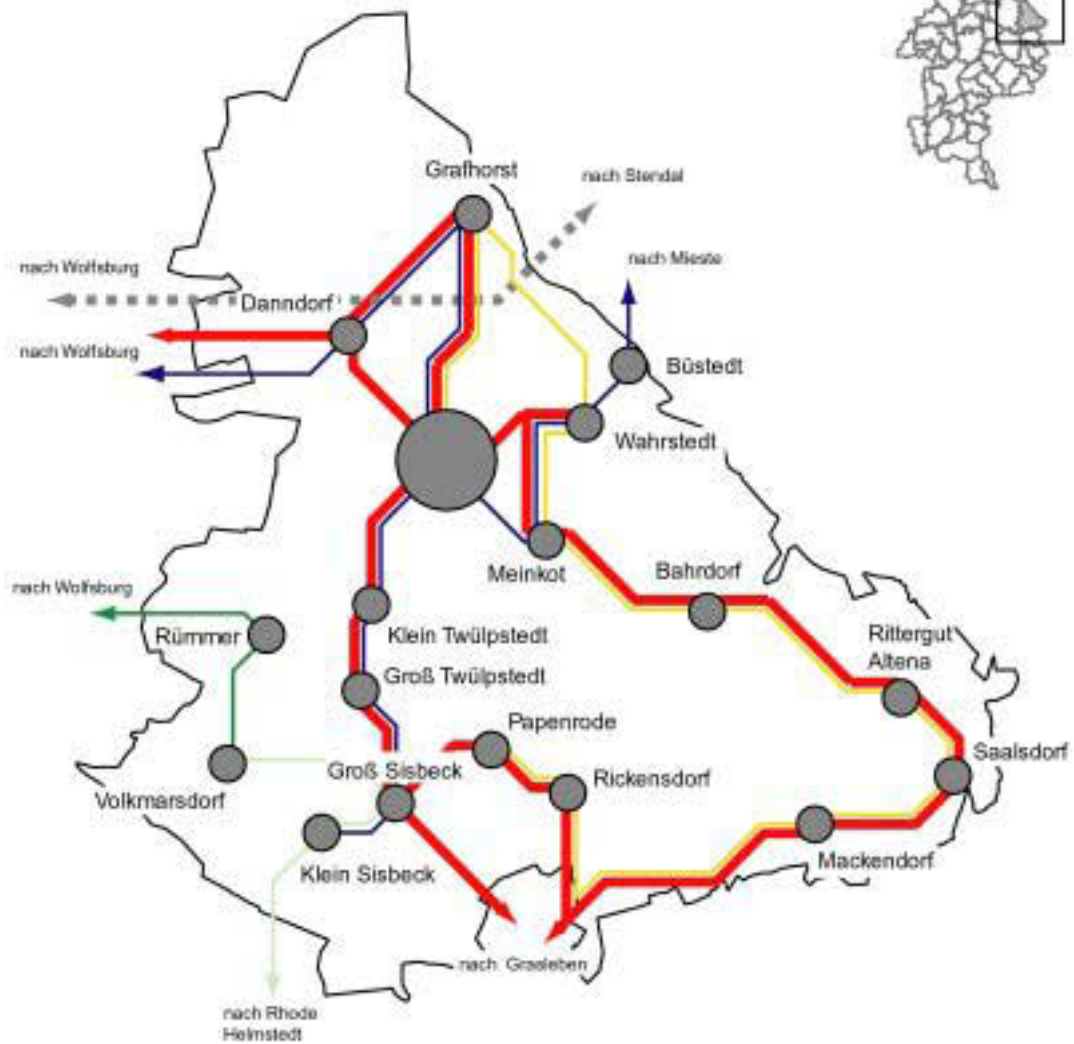
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Durch eine Entwicklung der lokalen Bedienung in Richtung auf das angestrebte Bedienungsgrundangebot könnte auch die Einbindung der Orte Klein Sisbeck, Rümmer und Volkmarsdorf in das Busnetz verbessert werden.

# Samtgemeinde Velpke



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Velpke)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	335
	380
	381
	383
	394

## Regionales Netz

- ..... Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Stadt Vienenburg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 11563

**Ortsteile:**

Immenrode	1717	Vienenburg	6021
Lengde	705	Weddingen	698
Lochtum	746	Wiedelah	1597

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Goslar	5100
Bad Harzburg	2100
Schladen	1800
Braunschweig	1000

**Pendler**

Einpendler	1233
Auspendler	2877

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Vienenburg liegen die folgenden Bahnhöfe: Vienenburg

Durch das Gebiet der Stadt Vienenburg führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 330: Goslar / Bad Harzburg - Vienenburg - (Halberstadt)

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 42

Im Bereich der Stadt Vienenburg fahren die folgenden Buslinien:

HBB Linie 203	Goslar - Vienenburg - (Osterwieck) - (Dardesheim) - (Zilly) - (Halberstadt)
RBB Linie 821	Bad Harzburg - Bündheim - Schlewecke - Westerode - Bettingerode - Lochtum - Vienenburg
RBB Linie 822	Goslar - Immenrode - Weddingen - Wöltingerode - Vienenburg - Wiedelah - Lengde - Giede - Schladen

#### Differenzierte Bedienungsweisen

ALT-Verkehr: Linie 821

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Wetterschutz an den Haltestellen in Vienenburg Saarstraße, Kirchweg, Rathaus und Postamt
- Funktionsgerechter Ausbau von Haltestellen in den Ortschaften Immenrode, Lengde, Weddingen, Wiedelah
- Wetterschutz und Fahrradständer am Bahnhof Vienenburg
- Ausweisung des Bahnhofs Vienenburg als Verknüpfungspunkt erfordert zwingend seinen Ausbau zu einer behindertengerechten Erreichbarkeit aller Gleise (Bahnsteige)
- Weitere Infrastrukturmaßnahmen am Bahnhof Vienenburg, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

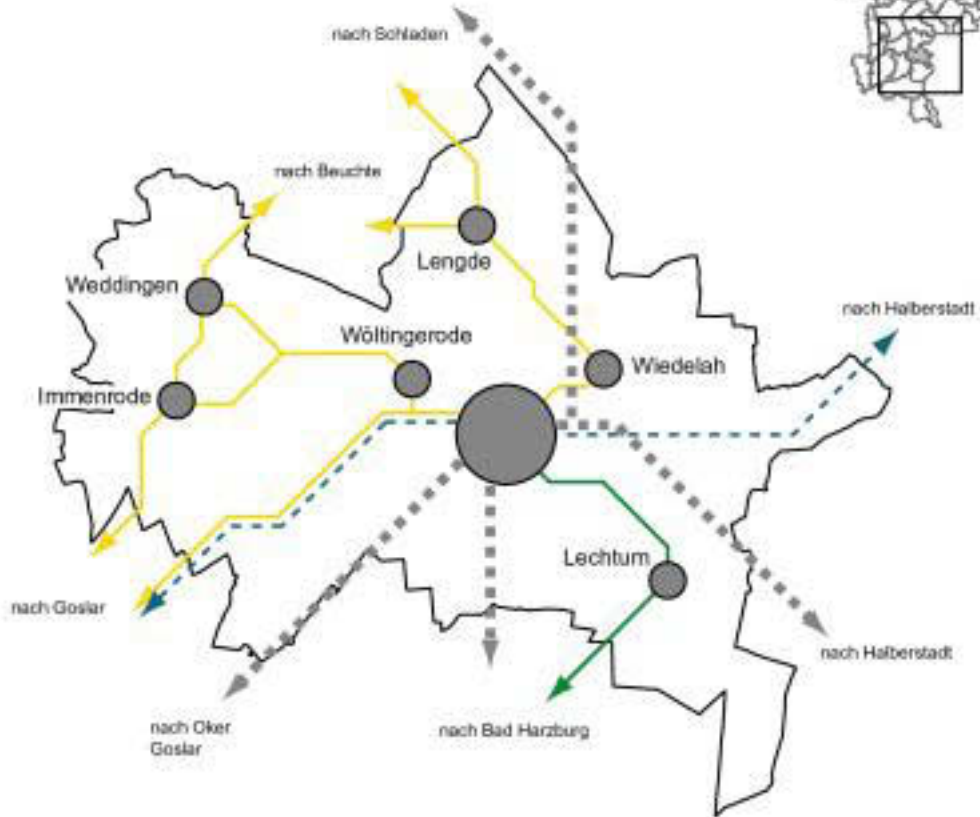
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.


Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die Einbindung des Bahnhofs Vienenburg ist zu verbessern. Mit den Buslinien 821 und 822 der RBB Regionalbus GmbH sind am Bahnhof Vienenburg verbesserte Anschlüsse herzustellen, um insbesondere die Fahrgäste mit attraktiven Übergangszeiten zur den Schienenverbindungen zu bringen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Stadt Vienenburg



-  Ortsteil
-  Gemeindezentrum (Vienenburg)

Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

-  821
-  822

## Regionales Netz

-  Schienenverbindung
-  RegioBusverbindungen
-  Busverbindungen

Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

-  203 HBB



## Gemeinde Wendeburg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 9515

**Ortsteile:**

Bortfeld	2377	Rüper	210
Harvesse	381	Sophiental	513
Meerdorf	1021	Wendeburg/Wendezelle/Zweidorf	3875
Neubrück	1265	Wense	308

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	6400
Peine	1700
Vechelde	1300
Papenteich	1000
Edemissen	600

**Pendler**

Einpendler	725
Auspendler	2756

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Gemeinde Wendeburg liegen keine Bahnhöfe.

**Buslinien**

Anzahl der Bushaltstellen: 54

Im Bereich der Gemeinde Wendeburg fahren die folgenden Buslinien:

Mundstock Linie 560	Braunschweig Europaplatz - Völkenrode - Wendeburg - Harvesse - Wipshausen
Mundstock Linie 566	Braunschweig Europaplatz - Watenbüttel - Völkenrode - Bortfeld - Vechelade - Vechelde - Wahle - Fürstenau - Sophiental - Zweidorf
VGP Linie 509	Peine Bahnhof - Essinghausen - Duttonstedt - Meerdorf - Rüper - Wense - Ersehof - Neubrück - Ersehof - Wipshausen
VGP Linie 512	Peine Bahnhof - Dungenbeck - Schmedenstedt - Woltorf - Fürstenau - Sophiental - Zweidorf - Wendeburg - Wendezelle
VGP Linie 513	Vechelde - Wahle - Vechelade - Denstorf - Klein Gleidingen - Wedtlenstedt - Bortfeld - Wendezelle - Wendeburg - Zweidorf - Harvesse - Ersehof - Neubrück - Wense - Rüper - Meerdorf
VLG Linie 111	Gifhorn - Ausbüttel - Ribbesbüttel - Vollbüttel - Leiferde - Hillerse - Rolfsbüttel - Didderse - Neubrück - Groß Schwülper - Walle - Lagesbüttel - Braunschweig Harxbüttel - Thune - Wenden
VLG Linie 194	Meine - Vordorf - Eickhorst - Rethen - Adenbüttel - Rolfsbüttel - Didderse - Neubrück - Warxbüttel - Groß Schwülper

**Differenzierte Bedienungsweisen**

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Einrichtung von 2 Haltestellen an der L 475 bzw. L 475a
- Funktionsgerechter Ausbau von 30 Haltestellen im gesamten Gemeindegebiet
- Bei einer Realisierung des schienengebundenen RegioStadtBahnbetriebes ist es unumgänglich, zentrale Umsteigepunkte in den Ortschaften Wendeburg und Harvesse mit allen Einrichtungen zu schaffen, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

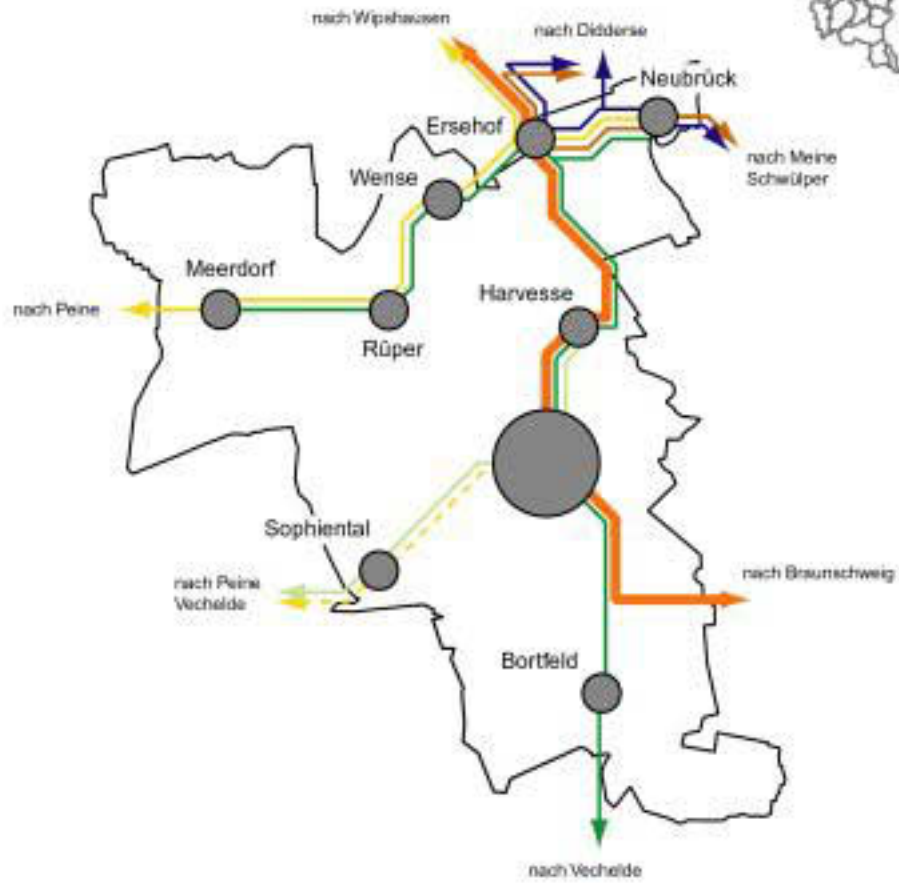
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der Linienverkehr an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Harvesse und Wendezelle), wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Gemeinde Wendeburg



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Wendeburg)

## Regionales Netz

- ▬ Schienenverbindung
- ▬ RegioBusverbindungen
- ▬ Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

▬	111
▬	194
▬	509
▬	512
▬	513
▬	560
▬	566

## Samtgemeinde Wesendorf

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 14066

**Ortsteile:**

Betzhorn	523	Wagenhoff	1102
Groß Oesingen	2009	Wahrenholz	3701
Klein Oesingen	118	Weißberge	530
Mahrenholz	97	Weisses Moor	119
Pollhöfen	225	Wesendorf	4891
Schönewörde	937	Westerholz	496
Teichgut	159	Zahrenholz	281
Ummern	1550		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Gifhorn	3000
Hankensbüttel	1600
Wittingen	1100
Braunschweig	600

**Pendler**

Einpendler	938
Auspendler	3391

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienerstrecke**

Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Wesendorf liegen die folgenden Bahnhöfe: Wahrenholz, Schönewörde

Durch das Gebiet der Samtgemeinde Wesendorf führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 115: (Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 108

Im Bereich der Samtgemeinde Wesendorf fahren die folgenden Buslinien:

KVC Linie 1	Ummern - (Lachendorf) - (Celle)
VLG Linie 100	Gifhorn - Gamsen - Kästorf - Wagenhoff - Wesendorf
VLG Linie 123	Groß Oesingen - Mahrenholz - Klein Oesingen - Lingwedel - Langwedel - Oerrel - Hankensbüttel
VLG Linie 126	Hankensbüttel - Repke - Dedelstorf - Lingwedel - Klein Oesingen - Groß Oesingen - Steinhorst - Räderloh - Lüsche - Auermühle - Hankensbüttel
VLG Linie 131	Knesebeck - Transvaal - Wießes Moor - Schönewörde - Wahrenholz
VLG Linie 132	Wesendorf - Teichgut - Westerholz - Weißenberge - Betzhorn - Wahrenholz - Schönewörde
VLG Linie 133	Wesendorf - Ummern - Pollhöfen - Wichelnförth - Groß Oesingen - Teichgut - Wesendorf
VLG Linie 134	Texas - Schmarloh - Zahrenholz - Groß Oesingen
VLG Linie 135	Wesendorf - Teichgut - Westerholz - Weißenberge - Wahrenholz - Betzhorn - Oerrel - Hankensbüttel
VLG Linie 136	Bokel - Behren - Sprakensehl - Auermühle - Lüsche - Räderloh - Steinhorst - Groß Oesingen / Weddersehl - Masel - Allersehl - Repke - Dedelstorf - Groß Oesingen - Mahrenholz - Groß Oesingen
VLG Linie 137	Wesendorf - Westerholz - Wahrenholz - Schönewörde - Vorhop - Knesebeck - Hagen - Mahnborg - Kakerbeck - Wittingen

## Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

### • Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Geplante Maßnahmen in der Gemeinde Ummern:

- 2 Wartehallen im Gifhorner Weg
- 1 Wartehalle im Ortsteil Pollhöfen

Geplante Maßnahmen in der Gemeinde Wesendorf

- 1 Wartehalle am Hasenberg
- 1 Wartehalle an der Einfahrt Hammerstein-Siedlung
- 4 Wartehallen Alte Heerstraße
- Ausbau einer Bushaltebucht Alte Heerstraße

Geplante Maßnahmen in der Gemeinde Schönewörde

- 3 Wartehallen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Schönewörde und Wahrenholz geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

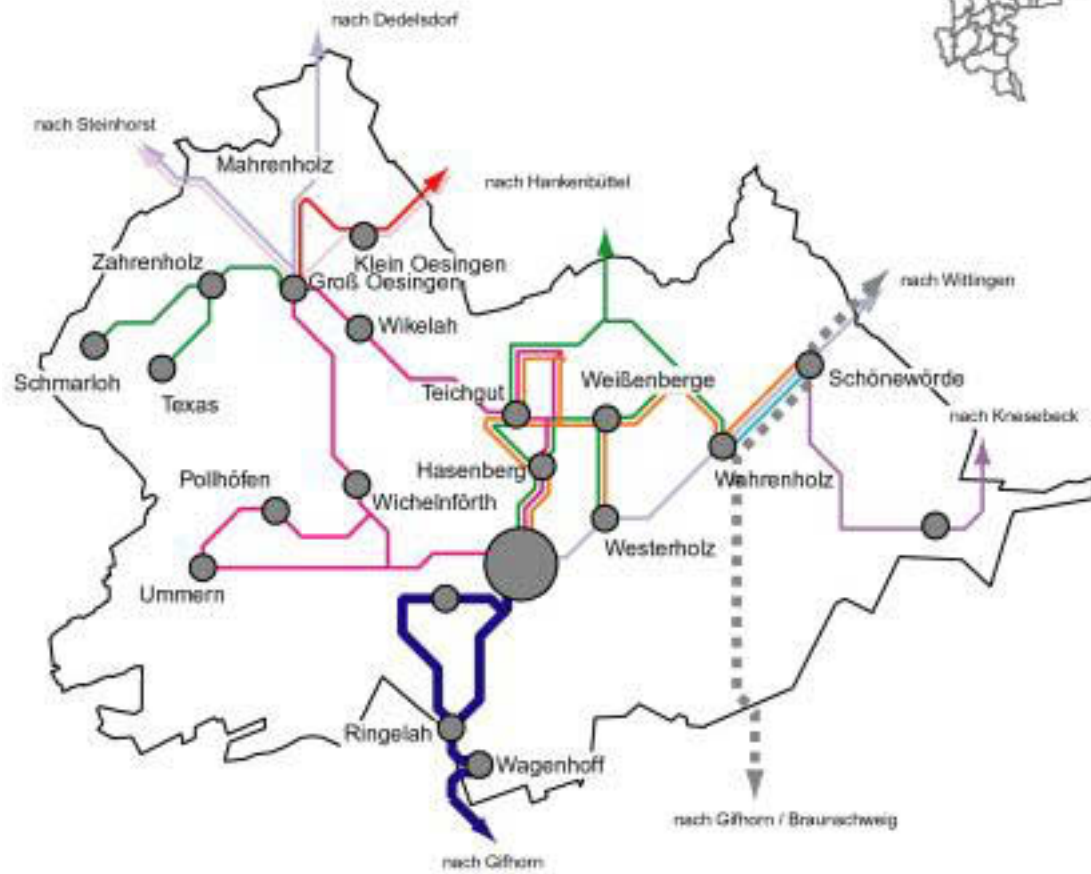
- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Studentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Schönewörde und Wahrenholz), wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Samtgemeinde Wesendorf



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Wesendorf)

## Regionales Netz

- ◆◆◆◆ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- |  |     |
|--|-----|
|  | 100 |
|  | 123 |
|  | 126 |
|  | 131 |
|  | 133 |
|  | 134 |
|  | 135 |
|  | 136 |
|  | 137 |

## Stadt Wittingen

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 12381

#### Ortsteile:

Boitzenhagen	228	Plastau	53
Darrigsdorf	256	Rade	156
Erpensen	213	Radenbeck	652
Eutzen	107	Schneflingen	141
Gannerwinkel	128	Stöcken	267
Glüsing	231	Sudewittingen	151
Hagen	127	Teschendorf	105
Kakerbeck	103	Vorhop	560
Knesebeck	2834	Wittingen	4967
Küstorf	85	Wollerstorf	30
Lüben	106	Wunderbüttel	121
Mahnburg	117	Zasenbeck	363
Ohrdorf	466		

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung

(Anzahl der Fahrten)

Hankensbüttel	6300
Wesendorf	1200
Brome	1100

#### Pendler

Einpendler	1736
Auspendler	2005

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

#### Schienenstrecke

Auf dem Gebiet der Stadt Wittingen liegen die folgenden Bahnhöfe: Knesebeck, Vorhop, Wittingen

Durch das Gebiet der Stadt Wittingen führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 115: (Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig

#### Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 113

Im Bereich der Stadt Wittingen fahren die folgenden Buslinien:

RBB Linie 1971	Wittingen - Stöcken - (Bodenteich) - (Uelzen)
VLG Linie 120	Hankensbüttel - Alt Isenhagen - Glüsing - Wittingen
VLG Linie 121	Wittingen - Stöcken - Gannerwinkel - Wollerstorf - Darrigsdorf - Glüsing - Wittingen
VLG Linie 122	Knesebeck - Eutzen - Wunderbüttel - Emmen - Hankensbüttel
VLG Linie 125	Lessien - Ehra - Radenbeck - Plastau - Zasenbeck - Boitzenhagen - Schneflingen - Teschendorf - Küstorf - Ohrdorf - Mahnburg - Hagen - Kakerbeck - Wittingen
VLG Linie 131	Knesebeck - Transvaal - Weißes Moor - Schönewörde - Wahrenholz
VLG Linie 137	Wesendorf - Westerholz - Wahrenholz - Schönewörde - Vorhop - Knesebeck - Hagen - Mahnburg - Kakerbeck - Wittingen
VLG Linie 163	Wittingen - Kakerbeck - Sudewittingen - Ohrdorf - Zasenbeck - Plastau - Radenbeck - Wiswedel - Benitz - Altendorf - Brome - Zicherie - Voitze



## Differenzierte Bedienungsweisen

nicht vorhanden

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Anpassung des Bahnhofs Wittingen (mit ZOB) und der Haltepunkte Vorhop und Knesebeck an die Anforderungen der RegioStadtBahn.

Realisierungszeitraum: bis 2006

- Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Knesebeck, Vorhop und Wittingen geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).
- Sanierung und Erneuerung von 15 Haltestellen im Stadtgebiet

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

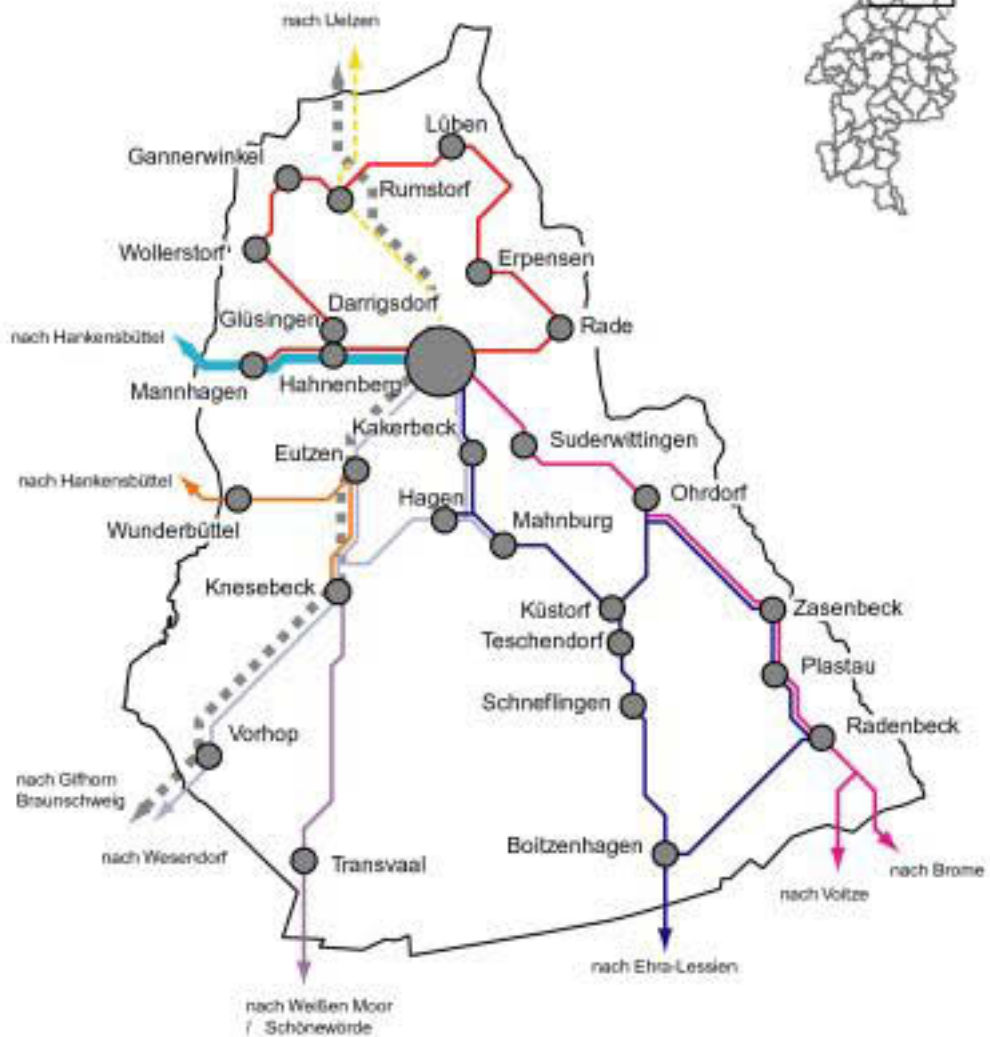
Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt den Verkehrsunternehmen vorbehalten. Fahrtenangebote in den Schulferien und in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden können durch differenzierte Bedienungsweisen wie z. B. Anrufbus, Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxen sichergestellt werden.

Für das lokale Netz werden als Grundangebot Mo - Fr 12 Fahrten je Richtung angestrebt, ohne eine Unterscheidung zwischen Schultagen und schulfreien Tagen vorzunehmen, da auch ein ÖPNV-Angebot für Personengruppen außer Schülern angeboten werden soll. An Samstagen werden ebenfalls 12 Fahrten, mit einer anderen Verteilung in den Stundengruppen angestrebt. An Sonn- und Feiertagen soll in der Zeit von 9 - 19 Uhr ein 2-Stundentakt eingerichtet werden, d.h. 6 Fahrten je Richtung.

Die Einbindung des Bahnhofs Wittingen durch die lokalen Buslinien ist zu verbessern, um den Fahrgästen mit attraktiven Übergangszeiten zur den Schienenverbindungen zu bringen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn (Knesebeck, Vorhop, Wittingen) wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

# Stadt Wittingen



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Wittingen)

## Regionales Netz

- Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

- 120
- 121
- 122
- 125
- 131
- 137
- 163

## Derzeitige Fahrtenwege der Linien auswärtiger Unternehmen:

- - - 1971 RBB

## Stadt Wolfenbüttel

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 54690

**Ortsteile:**

Adersheim	924	Leinde	667
Ahlum	1270	Linden	3799
Atzum	246	Salzdahlum	1644
Fümmelse	2481	Wendessen	762
Groß Stöckheim	1461	Wolfenbüttel	39040
Halchter	1363		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	27600
Salzgitter	10800
Asse	5400
Oderwald	2700
Sicke	1700
Schladen	1400
Schöppenstedt	1100

**Pendler**

Einpendler	6485
Auspendler	10286

### • Derzeitiges ÖPNV-Angebot

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Stadt Wolfenbüttel liegen die folgenden Bahnhöfe: Wolfenbüttel

Durch das Gebiet der Stadt Wolfenbüttel führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 312: Braunschweig - Wolfenbüttel - Jerxheim - Helmstedt

KBS 353: Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)

## Buslinien

Anzahl der Bushaltestellen: 278

Im Bereich der Stadt Wolfenbüttel fahren die folgenden Buslinien:

BSVAG Linie 420	Braunschweig Rathaus - Hauptbahnhof - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG Linie 421	Braunschweig Rathaus - Hauptbahnhof - Melverode - Stöckheim - Wolfenbüttel Bahnhof
BSVAG/KVG Linie 798	Braunschweig Leiferde - Rünigen - Stöckheim - Heidberg - Mascherode - Salzdahlum - Ahlum - Wendessen - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG Linie 603	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstöckheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Immendorf - Hallendorf - Watenstedt - Drütte - Beddingen - Thiede - Steterburg - Rünigen - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG Linie 604	Salzgitter Lebenstedt - Hallendorf - Bleckenstedt - Beddingen - Steterburg - Thiede - Groß Stöckheim - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG Linie 607	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel Kornmarkt - Cramme - Flöthe
KVG Linie 630	Salzgitter Lebenstedt ZOB - Hallendorf - Watenstedt - Immendorf - Leinde - Adersheim - Wolfenbüttel Kornmarkt
KVG Linie 631	Salzgitter Bad - Beinum - Flachstöckheim - Lobmachersen - Barum - Leinde - Immendorf - Drütte - Thiede / Steterburg - Braunschweig Hauptbahnhof
KVG Linie 710	Wolfenbüttel Bahnhof - Linden - Wendessen - Groß Denkte - Wittmar - Remlingen - Semmenstedt - Timmern - Hedeper - Wetzleben - Roklum - Mattierzoll - Winnigstedt
KVG Linie 790	Wolfenbüttel Okertalsiedlung - Kornmarkt - Groß Stöckheim - Salzgitter Thiede - Steterburg
KVG Linie 791	Wolfenbüttel Lebenshilfe - Atzum - Kornmarkt - Westring
KVG Linie 792	Wolfenbüttel Atzum - Kornmarkt - Westring
KVG Linie 793	Wolfenbüttel Krankenhaus - Kornmarkt - Stadtwerke
KVG Linie 794	Wolfenbüttel Linden - Kornmarkt - Westring
KVG Linie 795	Wolfenbüttel Salzdahlumer Straße - Kornmarkt - Adersheimer Straße
KVG Linie 796	Wolfenbüttel Linden - Kornmarkt - Adersheimer Straße
KVG Linie 797	Wolfenbüttel Halchter - Kornmarkt - Fummelse - Halchter
KVG Linie 799	Wolfenbüttel Linden Süd - Kornmarkt - Westring
RBB Linie 731	Schöppenstedt - Bansleben - Eilum - Weferlingen - Dettum - Sichte - Apelnstedt - Ahlum - Wolfenbüttel Bahnhof
VBB Linie 751	Wolfenbüttel - Halchter - Ohrum - Kissenbrück - Bornum - Börßum - Heiningen - Werlaburgdorf - Gielde - Wehre - Beuchte - Schladen - Isingerode - Hornburg
VBB/RBB Linie 752	Klein Biewende - Sottmar - Groß Denkte - Neindorf - Klein Denkte - Wolfenbüttel
VBB/RBB Linie 753	Hornburg - Isingerode - Schladen - Werlaburgdorf - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
VBB Linie 755	Schladen - Isingerode - Hornburg - Seinstedt - Achim - Kalme - Bornum - Börßum - Heiningen - Dorstadt - Ohrum - Halchter - Wolfenbüttel
VBB Linie 756	Remlingen - Klein Biewende - Timmern - Kalme - Groß Biewende - Kissenbrück - Neindorf - Klein Denkte - Wolfenbüttel

## Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 751, 752, 755, 756

ALT-Verkehr: Linie 604, 731

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Um- und Ausbau des Kornmarktes als Buslinienhauptknotenpunkt
- Um- und Ausbau von ca. 60 Bushaltestellen für Niederflurfahrzeuge und ca. 30 Wartehallen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

Bis 31.12.2004 sollen 15 Haltestellenum-/ausbauten realisiert werden:

Ludwig-Richter Straße, Cranachstraße, Jahnstraße, Braunschweiger Straße.

Bis 31.12.2005 sollen weitere 15 Haltestellenum-/ausbauten realisiert werden:

Im Kalten Tal, Hopfengarten, Wilhelm Brandes Straße, An der weißen Schanze, Anton Ulrich Straße, H.- v. Fallersleben- Str., Adersheimer Straße, Ernst- Moritz- Arndt- Str.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind an den Stationen Groß Stöckheim, Linden, Wendessen und Wolfenbüttel geplant, siehe Maßnahmen an RSB-Stationen (Tabelle D3.3.1/2).

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt dabei den Verkehrsunternehmen vorbehalten.

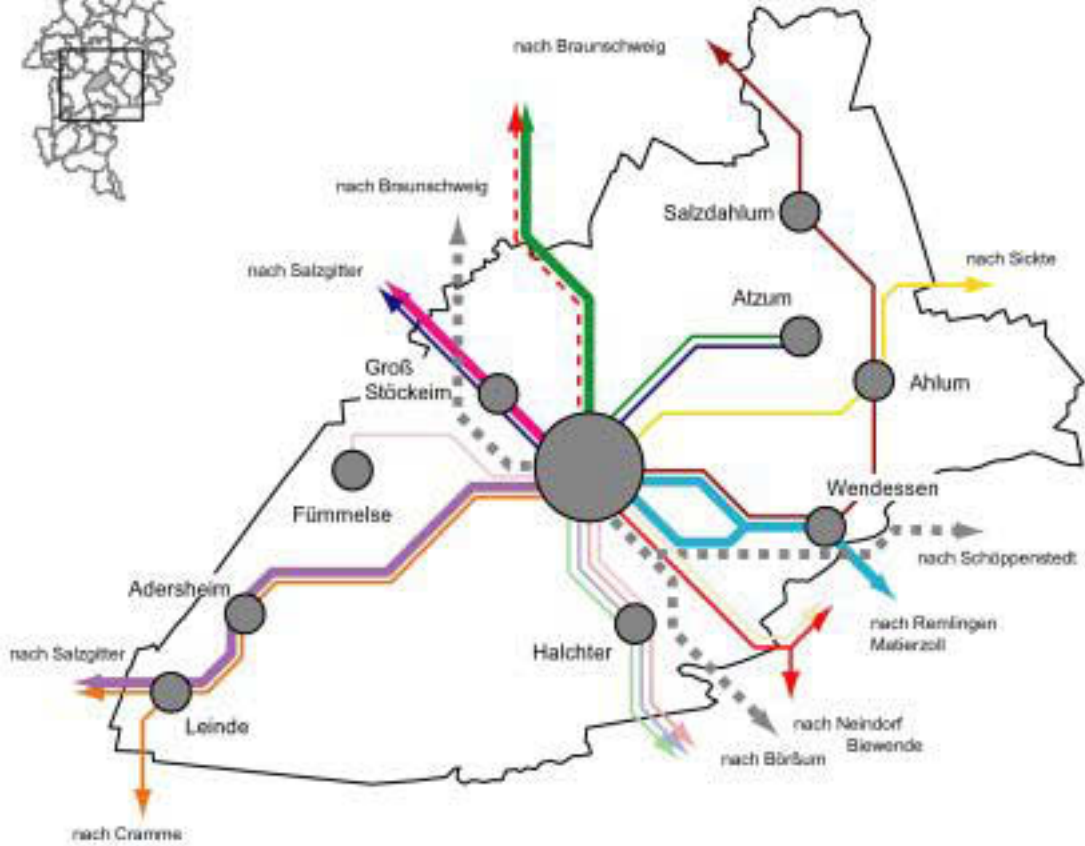
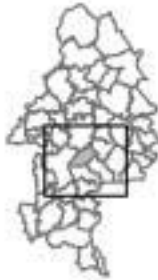
Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Wolfenbüttels weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Wolfenbüttel ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Wolfenbüttel nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Auch wenn das Angebot des bestehenden Stadtverkehrs organisch gewachsen ist, ist doch festzustellen, dass die Linien z. T. unübersichtlich und für gelegentliche Fahrgäste schwer zu verstehen sind. Der bestehende Stadtverkehr sollte deshalb gründlich überarbeitet und neu konzipiert werden. Ein moderner Stadtverkehr mit einem übersichtlichen Liniennetz, dichtem Takt und einem flächendeckenden Angebot wäre für die Fahrgäste wesentlich attraktiver. Für die Anbindung des Wolfenbütteler Nordens spielen die Buslinien 420 und 421 eine wesentliche Rolle und sollten bei der Überarbeitung des Stadtverkehrs entsprechend mitberücksichtigt werden.

Die Einbindung des Bahnhofs Wolfenbüttel durch die Linien des Stadtverkehrs Wolfenbüttel ist zu verbessern. Während an der Haltestelle Wolfenbüttel, Kornmarkt gute Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 421 und R420 der Braunschweiger Verkehrs-AG nach Braunschweig gibt, ist die Verknüpfung mit den Zügen der Kursbuchstrecken 312 und 353 nach Braunschweig, Schöppenstedt, Bad Harzburg und Goslar verbesserungswürdig. Besonders das Stadtgebiet westlich der Schienenstrecke und der Stadtteil Groß Stöckheim müssen mit attraktiven Übergangszeiten an den ÖPNV angebunden werden, weil von dort sehr gute und schnelle Verbindungen zur A395 nach Braunschweig bestehen. Die Verknüpfungen mit den regionalen Schienen- und Busverbindungen müssen durch Anschlussleisten in den Fahrplänen verdeutlicht werden.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der Stadtverkehr an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Groß Stöckheim, Linden, Wendessen, Wolfenbüttel), wird noch ausgeprägter sein. Die in Richtung Braunschweig orientierten Buslinien sind auch innerhalb von Wolfenbüttel sinnvoll auf die Haltepunkte der RegioStadtBahn auszurichten, um eine gute Vernetzung der Systeme zu erreichen und Zubringerfunktionen zu optimieren. Direkte Fahrten mit Buslinien nach Braunschweig können weiterhin erforderlich sein.

# Stadt Wolfenbüttel



- Ortsteil
- Gemeindezentrum (Wolfenbüttel)

## Regionales Netz

- ⋮⋮⋮⋮ Schienenverbindung
- RegioBusverbindungen
- - - Busverbindungen

## Derzeitige Fahrtenwege der lokalen Linien:

	420
	421
	604
	607
	630
	710
	731
	751
	752
	753
	755
	758
	790
	791
	792
	797
	798

## Stadt Wolfsburg

### • Strukturdaten

**Einwohnerzahl** gesamt 121805

**Ortsteile:**

Almke	787	Neindorf	1337
Alt-Wolfsburg/Allerpark	475	Neuhaus	1691
Barnstorf	1017	Nordsteimke	1694
Brackstedt	716	Rabenberg	2594
Detmerode	9221	Reislingen	6466
Ehmen	4588	Rothenfelde	556
Eichelkamp	1927	Sandkamp	680
Fallersleben	12334	Schillerteich	2413
Hageberg	833	Stadtmitte	5455
Hattorf	1515	Steimker Berg	1518
Hehlingen	1633	Sülfeld	2610
Heiligendorf	1945	Teichbreite	3916
Hellwinkel	4071	Tiergartenbreite	4717
Hesslingen	578	Velstove	771
Hohenstein	3358	Vorsfelde	12509
Kästorf	1044	VW-Werk	0
Klieversberg	1085	Warmenau	504
Köhlerberg	1565	Wendschott	2126
Kreuzheide	1658	Westhagen	9813
Laagberg	5947	Wohlthberg	3423
Mörse	2448		

**Hauptmobilitätsströme in Richtung**

(Anzahl der Fahrten)

Braunschweig	17200
Velpke	7800
Brome	6700
Boldecker Land	6500
Gifhorn	5500
Isenbüttel	5200
Lehre	5000
Papenteich	3100
Königslutter	2600
Sassenburg	1800
Helmstedt	1800
Meinersen	900

**Pendler**

Einpendler	41832
Auspendler	5404

• **Derzeitiges ÖPNV-Angebot**

**Schienenstrecke**

Auf dem Gebiet der Stadt Wolfsburg liegen die folgenden Bahnhöfe: Fallersleben, Wolfsburg

Durch das Gebiet der Stadt Wolfsburg führen die folgenden Kursbuchstrecken:

KBS 300 I: (Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg

KBS 300 II: Braunschweig - Weddel - Wolfsburg - (Stendal)

**Buslinien**

Anzahl der Bushaltestellen: 286

Im Bereich der Stadt Wolfsburg fahren die folgenden Buslinien:

KVG Linie 380	Helmstedt Bahnhof - Mariental - Mariental-Horst - Grasleben – Heidwinkel - Querenhorst - Groß Sisbeck - Groß Twülpstedt - Klein Twülpstedt - Rickensdorf - Papenrode - Mackendorf - Bahrdorf - Meinkot - Wahrstedt - Velpke - Grafhorst - Danndorf - Wolfsburg Bahnhof
KVG Linie 383	Volkmarsdorf - Rümmer - Hehlingen - Nordsteimke - Wolfsburg Bahnhof
KVG Linie 384	Königslutter - Lauingen - Rieseberg - Ochsendorf - Klein Steimke – Neindorf - Glentorf - Boimstorf - Rotenkamp - Scheppau - Bornum - Königslutter
KVG Linie 385	Königslutter ZOB - Beienrode - Uhry - Bisdorf - Rhode - Neindorf - Almke - Klein Steimke - Ochsendorf - Königslutter ZOB
KVG Linie 386	Lehre - Groß Brunsrode - Klein Brunsrode - Essenrode
VBB Linie 335	(Mieste) - (Oebisfelde) - Velpke - Grafhorst - Danndorf - Neuhaus - Wolfsburg
VLG Linie 160	Wolfsburg Bahnhof - Teichbreite - Vorsfelde - Wendschott - Brechtorf - Rühren - Parsau - Ahnebeck - Croya - Tülau - Voitze - Brome
VLG Linie 161	Brome - Zicherie - Kaiserwinkel - Benitz - Wiswedel - Voitze - Tülau - Croya - Ahnebeck - Parsau - Bergfeld - Tiddische - Hoitlingen - Rühren - Brechtorf - Eischott - Wolfsburg Kreuzheide
VLG Linie 170	Wolfsburg Bahnhof - Kästorf - Warmenau - Weyhausen - Osloß - Dannenbüttel - Neuhaus - Gifhorn
VLG Linie 171	Tiddische - Barwedel - Jembke - Tappenbeck - Weyhausen - Wolfsburg Fallersleben
VLG Linie 181	Wolfsburg Detmerode - Westhagen - Fallersleben - Sülfeld – Wettmershagen - Jelpke - Allenbüttel - Edesbüttel - Calberlah - Allerbüttel - Isenbüttel - Ausbüttel - Gifhorn
WVG Linie 201	Wolfsburg Kästorf - Nordstadt - Stadtmitte - Laagberg - Westhagen - Detmerode
WVG Linie 202	Wolfsburg Wendschott - Vorsfelde - Teichbreite - Stadtmitte - Detmerode
WVG Linie 203	Wolfsburg Sülfeld - Fallersleben - Bahnhof / ZOB
WVG Linie 204	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Ehmen - Mörse - Westhagen - Stadtmitte
WVG Linie 205	Wolfsburg Wendschott - Vorsfelde - Reislingen - Stadtmitte - Eichelkamp
WVG Linie 206	Wolfsburg Sülfeld - Fallersleben - Westhagen - Detmerode
WVG Linie 207	Wolfsburg Reislingen - Reislingen-Süd - Stadtmitte - Laagberg - Hageberg
WVG Linie 208	Wolfsburg Neuhaus - Reislingen - Stadtmitte - Badeland
WVG Linie 209	Wolfsburg Stadtmitte - Nordsteimke - Neindorf - Nordsteimke - Stadtmitte
WVG Linie 211	Wolfsburg Neuhaus - Vorsfelde - Nordstadt
WVG Linie 212	Wolfsburg Vorsfelde - Velstove - Brackstadt - Warmenau - Kästorf - Stadtmitte
WVG Linie 213	Wolfsburg Stadtmitte - VW-Werk / Sandkamp
WVG Linie 218	Wolfsburg Stadtmitte - Hattorf - Heiligendorf - Neindorf - Almke - Lehre
WVG Linie 230	Wolfsburg - Flechtorf - Lehre - Wendhausen - Braunschweig Rathaus
WVG Linie 241	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Mörse / Sülfeld - Ehmen



## Differenzierte Bedienungsweisen

AST-Verkehr: Linie 383, 384, 385

ALT-Verkehr: Linie 386

- **Verbesserung des ÖPNV mit gemeindlichen Infrastrukturmaßnahmen**

- Umbau und Ausbau von Haltestellen unter den Aspekten behindertengerecht, verkehrssicher, frauenfreundlich und unter dem Aspekt "Soziale Kontrolle"
- Verlegung des ZOB
- P&R
- B&R
- Ausstattung des Haltepunktes Fallersleben mit Aufzügen zu den Gleisen, siehe Maßnahmen an Stationen (Tabelle D3.3.1/1).
- Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, Lichtsignalanlagen

Realisierungszeitraum: bis 31.12.2007

- **Bedienungsangebot lokales Netz**

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot im Kapitel D2.4. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt dabei den Verkehrsunternehmen vorbehalten.

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Wolfsburgs weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Wolfsburg ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Wolfsburg nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen. Der bestehende Stadtverkehr Wolfsburg bietet für die meisten Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Außerdem soll der Stadtverkehr an den Bahnhöfen Wolfsburg und Fallersleben Anschlüsse an die Züge der DB AG und am ZOB oder an anderen wichtigen Haltestellen an regionale Buslinien herstellen. Zentrale Haltestelle ist der ZOB.

Seit dem 25.01.2002 betreibt die WVG einen AnrufBus, der freitags von 21:00 Uhr bis 1:00 Uhr und sonnabends zwischen 17:00 Uhr und 3:00 Uhr fährt und in dieser Zeit das bestehende Linienangebot ergänzt. Der AnrufBus fährt nach telefonischer Voranmeldung und ermöglicht eine Bedienung unabhängig von den Linienfahrten.