

### C3.4 Genehmigungswettbewerb

Aktuelle Entwicklungen führen auch im Bereich des Personenbeförderungsrechts zu einer am Wettbewerb ausgerichteten Entscheidungspraxis bei der Erteilung neuer oder bei der Verlängerung bestehender Konzessionen. Den Einstieg bildet dabei der Genehmigungswettbewerb, der von den Genehmigungsbehörden und nicht von den Aufgabenträgern durchgeführt wird.

Die Genehmigungsbehörde muss sich bei diesem Genehmigungswettbewerb an die Vorgaben des PBefG halten. Ansatzpunkt ist § 13 Abs. 2 und 2a PBefG. Diese Vorschrift enthält zwar keine Regelungen, wie man sie aus den Vergabevorschriften kennt. Aber die dort genannten Kriterien erlauben eine Abwägung konkurrierender Angebote im Rahmen von Prognoseentscheidungen. § 13 Abs. 2a PBefG erweitert die Abwägungsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörde mit Hilfe der Festsetzungen von Nahverkehrsplänen. Die Regelung beschränkt sich vordergründig auf den Versagungsgrund mangelnder Übereinstimmung mit einem Nahverkehrsplan. Da es jedoch selten ein absolutes Maß an Übereinstimmung oder Nichtübereinstimmung geben dürfte, lässt sich umgekehrt aus dieser Vorschrift ein Gradmesser für Qualitäten im Genehmigungswettbewerb ableiten. Bei konkurrierenden Angeboten ist die Konzession demjenigen Antragssteller zu erteilen, der die Festsetzungen eines Nahverkehrsplans am besten erfüllt.

Der Nahverkehrsplan stellt Ziele und Eckpunkte für die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde auf und ist daher das Instrument, das die für eine sachgerechte Abwägung erforderlichen Gesichtspunkte darstellt und gewichtet. Daraus folgt die zentrale Funktion des Nahverkehrsplans für die Entwicklung des ÖPNV und damit für Sachkriterien im Genehmigungswettbewerb.

Auch wenn ein Nahverkehrsplan kaum so konkret sein kann und darf, dass er Grundlage für eine Ausschreibung von Verkehrsleistungen sein könnte, setzt er den Rahmen für die Vergleichbarkeit, die Bewertung und die Auswahl des besten Angebots im Sinne einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsangeboten.

Dies gilt unabhängig davon, ob einzelne Linien oder Teilnetze im Genehmigungswettbewerb vergeben werden. Daraus folgt als Agenda für den Genehmigungswettbewerb:

1. Die Angebote müssen grundsätzlich das im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Bedienungsangebot erfüllen. Eine Bewerbung mit einem geringeren Bedienungsangebots ist im weiteren Verfahren nur zu berücksichtigen, wenn auch das umfangreichste eigenwirtschaftliche Angebot hinter dem ausreichenden Bedienungsangebot zurück bleibt.

Für eine wettbewerbsgerechte Vergleichbarkeit sind in einer Anlage zum Genehmigungsantrag durch den Antragsteller Details für die einzelnen Linien zu erläutern und die Besonderheiten gegenüber dem bestehenden Angebot darzustellen, z. B. eine größere Zahl von Fahrten, neue Verknüpfungen, ein geändertes Bedienungskonzept mit neuer Liniengestaltung, Gründe für eine besondere Eignung der einzusetzenden Fahrzeuge u. s. w.

Da die Unternehmen Gestaltungsmöglichkeiten haben, erscheint ein festes Bewertungsraster wenig sachgerecht, denn unterschiedliche Bedienungskonzepte mit abweichender Liniengestaltung können nicht mit einem Raster bewertet werden. Hier ist eine Gesamtbewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren erforderlich. Dazu gehören

- Bedienungskonzept
- Angebotsumfang (Fahrtenzahl an allen Verkehrstagen)
- Bedienungszeiten (zeitliche Verteilung der Fahrten, Takt)
- Berücksichtigung der im Nahverkehrsplan vorgegebenen Verknüpfungspunkte einschließlich der Herstellung angemessener Verknüpfungszeiten

- Qualität der einzusetzenden Fahrzeuge (s. Kap C2.1.2: barrierefreier Zugang durch NF-Fahrzeuge, Alter, Schadstoffnorm, Stellflächen für Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder etc., Ausstattung z. B. mit Klimaanlage, Kommunikationseinrichtungen, Fahrgastinformation)
  - das einzusetzende Personal
  - sowie mögliche weitere im Genehmigungsverfahren bekannt zu gebende Gesichtspunkte
2. Von Bedeutung ist weiterhin der Zuschussbedarf für zusätzliche Verkehrsleistungen. Er ist zu kalkulieren und als Betrag pro km für die Verkehrstage
- Montag – Freitag an Schultagen
  - Montag – Freitag an Ferientagen
  - Sonnabend
  - Sonn- und Feiertage

mitzuteilen.

Nur so lässt sich für den Fall einer Umsetzung weitergehender Angebote, die zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs erforderlich sein können, deren Zuschussbedarf berechnen und bewerten. Wenn z. B. alle eigenwirtschaftlichen Angebote unterhalb des ausreichenden Bedienungsangebotes bleiben und deshalb die Auferlegung/Vereinbarung zusätzlicher Verkehrsleistungen erforderlich wird, können anhand der Angaben die geringsten Kosten für die Allgemeinheit ermittelt werden, die jedes Angebot verursacht. Dieser Zuschuss würde bei der Auferlegung oder Vereinbarung zusätzlicher Verkehrsleistungen als Entgelt pro km gezahlt.

Die Einnahmen auf zusätzlich auferlegten oder vereinbarten Fahrten werden nach einem gesonderten Verfahren erhoben und vermindern den Zuschussbedarf. Gründe für die Berücksichtigung der Einnahmen sind das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 24.07.2003, durch das die Anwendung transparenter Parameter bei der ÖPNV-Finanzierung vorgegeben wird, und die VO (EWG) 1191/69 des Rates in der Fassung der VO (EWG) 1893/91 des Rates. Unter anderem darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.

Verfahrensmäßig bewährt haben sich Einsteigerzählungen als Grundlage für die Erhebung der Fahrgastzahlen. Maßgebend dafür ist ein gemeinsam mit dem Antragsteller festgelegtes Jahr (Basisjahr) nach der Betriebsaufnahme (z. B. Arbeitstage 250; Sonnabende 54; Sonn- und Feiertage 61). Anhand der Verkehrstage werden die durchschnittlichen Fahrgastzahlen ein ganzes Jahr hochgerechnet.

Die so ermittelten Fahrgastzahlen werden mit dem Durchschnittssatz der Einnahmen pro Fahrgast für das jeweilige Jahr über alle Preisstufen und Fahrkartenarten multipliziert und dann um 5 % vermindert. Der Abzug von 5 % erfolgt, um dem erheblich geringeren Aufkommen der Preisstufe 4 auf den auferlegten Fahrten Rechnung zu tragen.

Die für das Basisjahr (s. oben) ermittelten und der Berechnung zu Grunde gelegten Fahrgastzahlen werden als Konstante auch für die Folgejahre berücksichtigt. Der für das Basisjahr ermittelte Einnahmebetrag kann für jedes Jahr um die gewichtete prozentuale Tarifierhöhung im VRB zum 01.01. eines Jahres fortgeschrieben werden. Für die Folgejahre bleiben die zu Grunde gelegten Fahrgastzahlen konstant, und es wird jeweils um den gewichteten prozentualen Erhöhungssatz der Tarifierhöhung fortgeschrieben.

Die Fahrgeldeinnahmen auf den auferlegten Fahrten der Linie/des Teilnetzes sind zu ermitteln und für jedes Jahr bis zum 31.01. des Folgejahres mitzuteilen. Die Einnahmen für das laufende Jahr werden auf die Quartale verteilt und jeweils von den Quartalszahlungen für die auferlegten Fahrten abgezogen.

3. Änderungen des Fahrplans sind vor der Antragstellung bei der Genehmigungsbehörde mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Fahrplanänderungen können außerdem aus verkehrlichen Gründen erforderlich werden, wenn sie z. B. Anschlüsse zu anderen RegioBus-Verbindungen oder zu Nahverkehrszügen sicherstellen sollen.

Entsprechende Änderungen des Fahrplans können von der Genehmigungsbehörde gem. § 40 Abs. 3 PBefG verlangt werden. Dabei ist es sinnvoll, diese Änderungen vorher gemeinsam mit dem Aufgabenträger zu erarbeiten.

4. Die Anwendung der Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und Beförderungsentgelte des Verbundtarifs Region Braunschweig ist vom Antragsteller zu gewährleisten. Unter Anwendung des Verbundtarifs ist dabei keinesfalls nur das Vorhalten eines preis- und inhaltsgleichen Fahrscheinsortiments zu verstehen. Da Verbundfahrtscheine bei allen Verbundpartnern Geltung haben, muss sichergestellt sein, dass diese auch jeweils gegenseitig anerkannt und dass Einnahmen und Ausgaben ausgeglichen werden. Im Genehmigungswettbewerb sollte dafür eine von der Verbundgeschäftsführung erteilte Aufnahmeoption der Antragsteller vorliegen.

## **C4 Verknüpfungen**

### **C4.1 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 möglichst zu erhalten und auszubauen. (vgl. Karte C4.1 und Tabelle C4.1)

**Tabelle C4.1 Verknüpfungspunkte**

Verknüpfung				Zwischen			
Nr.	Verbandsmitglied	Haltestelle / Bahnhof	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 (Mo-Sa)	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
7	LK Gifhorn	Gifhorn, Steinweg	Bus-Bus	R 100	Wesendorf	Bus 191	Braunschweig
8	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Uelzen
9	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Braunschweig
10	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 140	Meinersen	KBS 115	Braunschweig
11	LK Gifhorn	Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bus	R 140	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
12	LK Gifhorn	Groß Schwülper, Schule	Bus-Bus	Bus 111	Gifhorn	R 480	Braunschweig
13	LK Gifhorn	Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Braunschweig
14	LK Gifhorn	Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Uelzen
15	LK Goslar	Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 353	Braunschweig
16	LK Goslar	Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 320	Hannover
17	LK Goslar	Bad Harzburg, Bf	Bus-Bus	R 820	Braunlage	R 810	Goslar
18	LK Goslar	Braunlage	Bus-Bus	R 820	Bad Harzburg	R 850	St. Andreasberg
19	LK Goslar	Braunlage	Bus-Bus	R 820	Bad Harzburg	Bus 455	Walkenried
20	LK Goslar	Braunlage	Bus-Bus	R 850	St. Andreasberg	Bus 455	Walkenried
21	LK Goslar	Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	R 830	Goslar
22	LK Goslar	Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	Bus 838	Seesen
23	LK Goslar	Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 830	Goslar	Bus 838	Seesen
24	LK Goslar	Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 830	Goslar	Bus 440	Osterode a. H.
25	LK Goslar	Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Hahnenklee	KBS 353	Braunschweig
26	LK Goslar	Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 353	Braunschweig
27	LK Goslar	Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 320	Hannover
28	LK Goslar	Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Salzgitter-Bad	Bus 834	Langelsheim
29	LK Goslar	Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Seesen	Bus 834	Langelsheim
30	LK Goslar	Seesen	Bahn-Bahn	KBS 354	Kreiensen	KBS 358	Braunschweig
31	LK Goslar	St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	R 840	Clausthal-Zellerfeld
32	LK Goslar	St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	Bus 450	Bad Lauterberg
33	LK Goslar	St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	Bus 450	Bad Lauterberg
34	LK Goslar	Vienenburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 353	Braunschweig	KBS 330	Bad Harzburg
35	LK Goslar	Vienenburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 353	Braunschweig	KBS 330	Halberstadt
36	LK Helmstedt	Helmstedt, Bf	Bus-Bahn	R 380	Wolfsburg	KBS 310	Braunschweig
37	LK Helmstedt	Helmstedt, Bf	Bus-Bus	R 380	Wolfsburg	R 390	Süplingen
38	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Braunschweig
39	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Braunschweig
40	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Hildesheim
41	LK Peine	Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bus	R 640	SZ-Lebenstedt	R 530	Peine

Fortsetzung Tabelle C4.1

Verknüpfung				Zwischen			
Nr.	Verbandsglied	Haltestelle/Bahnhof	Art	Linie/KBS	in/aus Richtung	Linie/KBS	in/aus Richtung
42	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 500	Edemissen	KBS 310	Hannover
43	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 500	Edemissen	KBS 310	Braunschweig
44	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 530	Lengede/Broistedt	KBS 310	Braunschweig
45	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 530	Lengede/Broistedt	KBS 310	Hannover
46	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 502	Hohenhameln	KBS 310	Braunschweig
47	LK Peine	Peine, Bf	Bus-Bahn	R 502	Hohenhameln	KBS 310	Hannover
48	LK Peine	Vechede, Bf	Bus-Bahn	R 450	Klein Gleidingen	KBS 310	Hannover
49	LK Peine	Vechede, Bf	Bus-Bahn	R 450	Sierße	KBS 310	Braunschweig
50	LK Peine	Vechede, Bf	Bus-Bahn	R 450	Klein Gleidingen	KBS 310	Braunschweig
51	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Hildesheim
52	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Braunschweig
53	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Broistedt	KBS 313	Hildesheim
54	LK Peine	Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Broistedt	KBS 313	Braunschweig
55	LK Wolfenbüttel	Schöppenstedt, Bf	Bus-Bahn	R 370	Helmstedt/ Schöningen	KBS 312	Wolfenbüttel Braunschweig
56	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Bf	Bus-Bahn	R 710	Winnigstedt	KBS 353	Braunschweig
57	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Bf	Bus-Bahn	R 710	Winnigstedt	KBS 353	Vienenburg
58	LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel, Kornmarkt	Bus-Bus	R 710	Winnigstedt	R 420	Braunschweig
59	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 358	Seesen
60	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 313	Hildesheim
61	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 310	Magdeburg
62	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 310	Helmstedt	KBS 310	Hannover
63	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 358	Seesen	KBS 301	Berlin
64	Stadt Braunschweig	Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 358	Seesen	KBS 310	Magdeburg
65	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 610	Lebenstedt	KBS 358	Braunschweig
66	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 650	Lutter	KBS 358	Braunschweig
67	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 860	Goslar	KBS 358	Braunschweig
68	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bus	R 610	SZ-Lebenstedt	R 860	Goslar
69	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Ringelheim, Bf	Bahn-Bahn	KBS 358	Braunschweig	KBS 320	Goslar
70	Stadt Salzgitter	Salzgitter-Ringelheim, Bf	Bus-Bahn	R 650	Seesen	KBS 320	Hannover
71	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 300	Hannover	KBS 301	Stendal
72	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 300	Gifhorn	KBS 301	Berlin
73	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bahn	R 160	Rühen/Brome	KBS 300	Hannover
74	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bahn	R 160	Rühen/Brome	KBS 301	Braunschweig
75	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bahn	R 170	Osloß/Weyhausen	KBS 300	Hannover
76	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bahn	R 170	Osloß/Weyhausen	KBS 301	Braunschweig
77	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bahn	R 380	Helmstedt	KBS 301	Braunschweig
78	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf oder ZOB	Bus-Bus	R 160	Rühen/Brome	R 230	Braunschweig
79	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf oder ZOB	Bus-Bus	R 160	Rühen/Brome	R 380	Helmstedt
80	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bus	R 170	Osloß/Weyhausen	R 230	Braunschweig
81	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bus	R 170	Osloß/Weyhausen	R 380	Helmstedt
82	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg, Hbf	Bus-Bus	R 380	Helmstedt	R 230	Braunschweig



## **C4.2 Verknüpfung mit dem Individualverkehr**

### **C4.2.1 P+R**

Zusätzliche P+R-Standorte soll es vor allem dort geben, wo der Übergang auf die schienen- gebundenen Verkehrsmittel möglich ist. P+R-Plätze sind an Bahnhöfen, Stadtbahndaltestellen und RegioStadtBahn-Stationen mit großem Einzugsbereich vorzusehen. Bei starker Nachfrage sind die vorhandenen Flächen zu erweitern.

Für die Nutzer der P+R-Plätze ist es wichtig, einen Stellplatz in der unmittelbaren Nähe zum öffentli- chen Verkehrsmittel angeboten zu bekommen. 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 bei- der Verkehrsmittel zu verdeutlichen. Ein Problem ergibt sich auf öffentlich gewidmeten Flächen, da eine Bevorzugung von einzelnen Nutzergruppen dort rechtlich nicht möglich ist.

Die Planungen für die Ausstattung mit P+R-Plätzen an den Stationen des konventionellen Netzes sind in Tabelle C4.2.1 dargestellt. Die Maßnahmen an den RegioStadtBahnen Stationen sind in Tabelle C4.2.2 dokumentiert. Zusätzlich plant die Stadt Braunschweig die Einrichtung von P+R-Plätzen an der Gifhorner Straße (ca. 215 Stellplätze) und in Volkmarode-Nord (ca. 630 Stellplätze).

### **C4.2.2 B+R**

Mit der Zielsetzung der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Fahr- rad, ÖPNV) wird die Förderung von Bike+Ride immer wichtiger. In Verbindung des ÖPNV mit Bi- ke+Ride kann das Fahrrad vor allem für eine bessere Feinverteilung und einen höheren Erschlie- ßungsgrad durch größere Einzugsbereiche für den ÖPNV sorgen. Radfahrer können andererseits ihre Reichweite vergrößern, wenn sie das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV benutzen.

Ziel muss es sein, 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 die verstärkte Nutzung von Bike+Ride auch die Fahrpläne transparenter machen, da Stichfahrten, die eine direkte Linienführung verhindern, vermieden werden können. Bei einer höheren Nutzung des Fahrrads für Zubringerfahrten zu einer ÖPNV-Zugangsstelle wäre ein eindeutiger Linienweg und eine Fahrzeitverkürzung für Buslinien zu er- reichen. Die Nutzung des ÖPNV könnte dadurch 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 Mo- dernisierung von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel statt Felgenbrecher) kann von einer Zunahme des Bike+Ride-Aufkommens ausgegangen werden. Um in einem ersten Schritt überhaupt ein Angebot von Bike+Ride bereitzustellen, 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 Regi- oStadtBahn-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 einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für Bike+Ride-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradabstellbügeln lohnt sich überall. Gerade in ländlichen Bereichen und in Klein- und Mittelstädten besteht ein erheblicher Nachholbedarf bei der Bike+Ride-Förderung. Der Bau von Bike+Ride-Anlagen sollte also nicht nur an größeren Stationen, sondern vor allem auch mit kleineren Maßnahmen und Abstellanlagen auf dem Lande und in den Klein- und Mittelstädten forciert werden.

Insbesondere sollte hier an diebstahlsichere Fahrradboxen gedacht werden. Die Installation solcher Boxen ist neben einer Aufstellung an Bahnhöfen auch an wichtigen Stadtbahndaltestellen bzw. End- haltestellen zu fördern. Als Alternative zu den Fahrradboxen können auch Fahrradkäfige als ab- schließbare 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 dagegen 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.

Die Planungen für die Ausstattung mit B+R-Plätzen an den Stationen des konventionellen Netzes sind in Tabelle C4.2.1 dargestellt. Die Maßnahmen an den RegioStadtBahnen Stationen sind in Tabelle C4.2.2 dokumentiert.

**Tabelle C4.2.1 P+R und B+R Maßnahmen an Stationen im konventionellen Netz**

Gemeinde/Stadt	Station	B+R	P+R	Bemerkung
Baddeckenstedt	Baddeckenstedt		23	
Gifhorn	Gifhorn		33	Nordseite - Förderantrag für 2008 wurde bereits gestellt
Gifhorn	Gifhorn	20	40-60	Südseite
Isenbüttel	Calberlah	20	10	
Langelsheim	Langelsheim	17		
Liebenburg	Othfresen	x	x	in Zusammenhang mit der Neueinrichtung des Haltepunkts
Meinersen	Leiferde		30	
Meinersen	Meinersen	26	70	Erweiterung für 2008 geplant – Förderantrag wurde bereits gestellt
Nord-Elm	Frellstedt		50	
Peine	Peine	60		Förderantrag wurde für 2008 bereits gestellt
Peine	Peine		200	Südseite
Peine	Vöhrum	60		Förderantrag wurde für 2008 bereits gestellt
Peine	Vöhrum		x	Südseite
Seesen	Münchehof		10	
Seesen	Seesen		32	Erweiterung u. Überdachung der vorhandenen B+R-Plätze
Vechlede	Vechelde	30	70	Förderantrag wurde für 2008 bereits gestellt
Wolfsburg	Wolfsburg	200	60-80	Überdachte B+R-Plätze für 2007 vorgesehen
Wolfsburg	Fallersleben	x	x	evt. Erweiterung der vorhandenen Anlage

X = Maßnahme vorgesehen bzw. Plätze vorgesehen, Anzahl liegt nicht vor

**Tabelle C4.2.2 P+R und B+R Maßnahmen an RegioStadtBahn-Stationen**

Gemeinde/ Stadt	Station	B+R	P+R	Bemerkung
Bad Harzburg	Bad Harzburg	Bestand		
Braunschweig	Beethovenstraße	10 Boxen 20 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Bienrode	10 Boxen 20 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Kralenriede	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Leiferde-West	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Leiferde-Ost			keine P+R-Plätze vorgesehen keine B+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Nordbahnhof	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Querum- Forststraße	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Querum- Peppersteg	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Rüningen	10 Boxen 30 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Braunschweig	Wenden	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Gifhorn	Bahnhof	30	30	
Gifhorn	Stadt	60	30	
Gifhorn	Calberlaher Damm	20	36	
Gifhorn	Eyßelheideweg	20	18	
Gifhorn	Imkerstraße	10		keine P+R-Plätze vorgesehen
Gifhorn	Sandstraße	10	20	
Goslar	Goslar	Bestand	Bestand	
Goslar	Oker	15	30	
Isenbüttel	Isenbüttel	30	15	
Oderwald	Börßum	20	20	
Papenteich	Meine	40	50	
Papenteich	Meine- Magdeburger Ring	30		keine P+R-Plätze vorgesehen
Papenteich	Rötgesbüttel	30	20	
Salzgitter	Immendorf	10	5	
Salzgitter	Thiede	40	30	
Salzgitter	Watenstedt	20	10	
Sassenburg	Neudorf-Platendorf	10	5	
Sassenburg	Neudorf-Platendorf Mittelpunkt	10	5	
Sassenburg	Triangel	20	10	

Fortsetzung **Tabelle C4.2.2**

Gemeinde/Stadt	Station	B+R	P+R	Bemerkung
Schladen	Schladen	Bestand	Bestand	
Schöppenstedt	Schöppenstedt	90	50	
Sickte	Dettum	20	10	
Vienenburg	Vienenburg	Bestand	Bestand	
Wesendorf	Schönewörde	10		Keine P+R-Anlage geplant, einige Parkflächen stehen zur Verfügung
Wesendorf	Wahrenholz	20	10	
Wittingen	Knesebeck	20	15	
Wittingen	Vorhop	10		Keine P+R-Anlage geplant, einige Parkflächen stehen zur Verfügung
Wittingen	Wittingen	30	20	
Wolfenbüttel	Groß Stöckheim	20		keine P+R-Plätze vorgesehen
Wolfenbüttel	Linden	30	35	
Wolfenbüttel	Wendessen	30	25	
Wolfenbüttel	Wolfenbüttel	160	Bestand	

## C5 Infrastruktur Strecken

### C5.1 Konventionelles Netz

Das Streckennetz der DB Netz AG soll für das zukünftige Verkehrsangebot ausgebaut werden. Die Hauptstrecken Hannover – Wolfsburg – Stendal – Berlin und Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin sind mindestens in der heutigen Qualität zu erhalten und bei Bedarf kurzfristig auszubauen. Die Hauptstrecke Kassel – Göttingen – Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg – Stendal – Berlin ist im Bereich Hildesheim – Groß Gleidingen (- Braunschweig) und Braunschweig – Wolfsburg (Weddeler Schleife) zweigleisig und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen, um das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können, eine hohe Fahrplanteue zu gewährleisten und im Nahverkehr eine Reisezeit zu ermöglichen, die im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig ist.

Die Strecke Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg – Vienenburg – Halberstadt – Halle ist für den NeiTech-Betrieb ausgebaut worden und ist in ihrer heutigen Qualität zu erhalten.

Die verbleibenden Strecken südlich von Braunschweig gehören zum Regionalnetz Harz-Weser. Die Strecken nördlich von Braunschweig sind dem Regionalnetz Elbe-Weser-Heide zugeordnet. Hier wird eine Gleisplanoptimierung durch die DB Netz AG vorgenommen. Bei der Gleisplanoptimierung sind die Anforderungen der RegioStadtBahn zu berücksichtigen. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Betriebskonzept, das in Kapitel C2.2.2.2 aufgeführt ist. Niedergelegt sind die Detailplanungen in den Streckenbändern (Stand März 2007), die von der DB Netz AG bestätigt wurden und der DB Netz AG vorliegen.

Beim Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Goslar sind zusätzlich die Anforderungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig für einen Linienbetrieb zu berücksichtigen, damit ein Umsteigen am selben Bahnsteig und damit kundenfreundlich möglich ist.

## **C5.2 RegioStadtBahn**

### **C5.2.1 Grundlagen**

Das Betriebskonzept der RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, ist im Kapitel C2.2.2.2 beschrieben. Dieses Betriebskonzept kann auf der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht gefahren werden. Daher sind umfangreiche Um- und Ausbaumaßnahmen auf Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken erforderlich, die im Folgenden aufgeführt sind.

Für die Um- und Neubaumaßnahmen wurden Entwurfsplanungen erstellt. Integraler Bestandteil waren UVS-Prüfberichte, Umweltverträglichkeitsprüfungen, FFH-Vorprüfungen und Landschaftspflegerische Begleitplanungen.

### **C5.2.2 Eisenbahnstrecken**

Auf folgenden Streckenabschnitten sind Neu- und Ausbaumaßnahmen erforderlich:

#### **Streckenabschnitt Braunschweig – Wieren – Uelzen**

- Systemwechselstelle: BS-Hamburger Straße
- Herstellung zweigleisiger Abschnitte: BS-Hamburger Straße – BS-Beethovenstraße, BS-Forststraße – BS Kralenriede, Abzweig Vordorf – Meine, Rötgesbüttel – Abzweigung Ausbüttel, Gifhorn-Stadt – GF-Imkerstraße, Abzweig Wahrenholz – Wahrenholz
- Herstellung Abstellanlage: Wittingen, Triangel, BS-Nordbahnhof
- Herstellung Tankanlage: Triangel, BS-Nordbahnhof
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen BS-Nordbahnhof und Isenbüttel
- Auflassung und Erneuerung zahlreicher Bahnübergänge
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im gesamten Streckenabschnitt

#### **Streckenabschnitt Braunschweig – Leiferde – Wolfenbüttel – Schöppenstedt**

- Systemwechselstelle: BS-Hauptbahnhof
- Herstellung zweigleisiger Abschnitt: zwischen WF-Wendessen und Dettum
- Anpassung Abzweig: Wolfenbüttel
- Herstellung Abstellanlage: Schöppenstedt
- Ergänzung der für das Regionalnetz Harz-Weser vorhandenen/geplanten Leit- und Sicherungstechnik

(Inbetriebnahmezeitpunkt des ESTW Harz-Weser vsl. 2013)

#### **Streckenabschnitt Wolfenbüttel – Bad Harzburg/Goslar**

- Ergänzung der für das Regionalnetz Harz-Weser vorhandenen/geplanten Leit- und Sicherungstechnik

(Inbetriebnahmezeitpunkt des ESTW Harz-Weser vsl. 2013)

#### **Streckenabschnitt Leiferde – Salzgitter-Watenstedt**

- Anpassung Abzweig: Drütte
- Systemwechselstelle: Salzgitter-Watenstedt
- Ergänzung der für das Regionalnetz Harz-Weser vorhandenen/geplanten Leit- und Sicherungstechnik

(Inbetriebnahmezeitpunkt des ESTW Harz-Weser vsl. 2013)

Neben diesen größeren Maßnahmen erfolgen noch zahlreiche kleinere Maßnahmen wie das Versetzen von Signalen, die Beseitigung von lokalen Geschwindigkeitseinbrüchen und die Sanierung von Durchlässen.

### C5.2.3 Stadtbahnstrecken

Auf folgenden Streckenabschnitten sind Neu- und Ausbaumaßnahmen erforderlich:

#### Streckenabschnitt Stadtgebiet Braunschweig

- Systemwechselstelle: BS-Hauptbahnhof
- Neubau von Dreischienengleisen: Vom Nahverkehrsbahnhof entlang der Streckengleise der Braunschweiger Verkehrs-AG in der Kurt-Schumacher-Straße, Auguststraße, Stobenstraße, Bohlweg, Wendenstraße, Am Wendentor, Mühlenpfordtstraße, Lampestraße, Hamburger Straße
- Systemwechselstelle: BS-Hamburger Straße

#### Streckenabschnitt Stadtgebiet Salzgitter

- Systemwechselstelle: Salzgitter-Watenstedt
- Neubau von Stadtbahngleisen (eingleisig): von Watenstedt über die heutigen Eisenbahngleise, dann weiter entlang der Konrad-Adenauer-Straße, Willi-Brandt-Straße, Bruchmachtersen Straße, Theodor-Heuss-Straße, Hüttenring, Gaußstraße, Kurt-Schumacher-Ring
- Neubau zweigleisiger Abschnitt: Haltestelle Citytor
- Abstell- und Tankanlage: Salzgitter-Fredenber

### C5.2.4 Betriebshof, Abstell- und Tankanlagen

Neben diesen Maßnahmen ist ein zentraler Betriebshof mit Betriebswerkstätte zu erstellen. Der Ort und die Anlagen sind vom Betreiber der RegioStadtBahn zu entwickeln. Weiter sind dezentrale Abstell- und Tankanlagen zu erstellen. Diese Maßnahmen sind bei den Stationen und Haltestellen aufgeführt (Tabelle C6.2.2).

### C5.3 Stadtbahn

Geplante Maßnahmen für die Stadtbahn Braunschweig sind in Tabelle C5.3 aufgeführt.

**Tabelle C5.3 Stadtbahn Braunschweig Maßnahmen**

Kommune	Geplante Maßnahmen
Stadt Braunschweig	Gliesmaroder Straße, 2. BA (inkl. Brücke) rd. 11,6 Mio. € Stadtbahnverlängerung Kanzlerfeld rd. 44,7 Mio. € Stadtbahnverlängerung Volkmarode Nord rd. 9,8 Mio. €

Aussagen zum Infrastrukturausbau einer Stadtbahn in Wolfsburg werden nach Vorlage von Untersuchungsergebnissen und Beschlüssen übernommen.

### C5.4 Straßen

Zur planmäßigen Durchführung der Buslinienfahrten und der differenzierten Bedienungen sind die genutzten Straßen von den Straßenbauverantwortlichen in einem ordnungsmäßigen Zustand zu erhalten. Bei Neubauten von Straßen und Knotenpunkten (auch Kreisverkehrsplätzen) sind die Belange des ÖPNV angemessen zu berücksichtigen.

## **C6 Infrastruktur Zugangsstellen**

### **C6.1 Stationen**

Unter Stationen werden hier Bahnhöfe und Haltepunkte nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verstanden. Die Zielvorstellungen für die Entwicklung dieser Stationen im Verbandsgebiet orientieren sich neben einer Verbesserung der sog. "Infrastruktur" an einer verbesserten und intensivierte 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. Hier kommt der Ausweisung von neuen Baugebieten im näheren Umfeld der Zugangsstellen 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

Die Kombination von Mobilitätsabläufen und Zieleinrichtungen (gastronomischen Betrieben, Tagungsräume, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Unterhaltung) führt zu einer Belebung der Stationen 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 Fußweg zur Einstiegsstelle angeboten werden. Bei der Planung von Bushaltestellen und Pkw- und Fahrradstellplätzen im Umfeld von Stationen 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 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 Stationen ist eine B+R-Analyse vorzunehmen, um Potenziale von Kunden, die mit dem Fahrrad zur Station kommen, herauszuarbeiten. In der Detailplanung ist darauf zu achten, dass diese 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.

Für Personen, die den SPNV mit dem Fahrrad erreichen, muss die Möglichkeit bestehen, das mitgeführte Fahrrad überdacht und gesichert abzustellen. Ebenso sollte ein hindernisfreier Zugang zu den Bahnsteigen für die 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.

An den Zugangsstellen des Schienenpersonennahverkehrs sind auch Möglichkeiten zu schaffen, um vom motorisierten Individualverkehr in den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Für die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs sind soweit möglich und erforderlich Park+Ride-Anlagen einzurichten, die eine Verknüpfung mit dem Schienenverkehr unterstützen. Jede P+R-Anlage ist mit behindertengerechten Parkplätzen auszustatten.

Für die Ausstattung der Haltepunkte und Bahnhöfe im Verbandsgebiet werden folgende Standards vorgesehen:

### **Allgemein gültige Festlegungen**

- Bahnsteighöhe 55 cm bzw. 76 cm entsprechend der Abstimmung mit dem Fahrzeugeinsatz
- Bahnsteighöhe 38 cm für neu- oder umzubauende Stationen mit ausschließlichem RegioStadtBahn-Verkehr, RSB-Stationen mit Bahnsteighöhe 55 cm bleiben vorerst unverändert
- 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 (aufgestellt oder vorgerüstet)
- optische und akustische Kommunikation mit Stationsbetreiber
- Fahrgastinformationen (beleuchtete Vitrine): Fahrpläne, Tarifhinweise, Umgebungspläne
- Notrufmelder
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- überdachter Fahrradständer
- Abfallbehälter

### **Kategorie 2 - Stärker frequentierte Stationen - Ausstattungsmerkmale der 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 (Fahradboxen oder -käfig)
- Sitzbänke im Freien
- Briefkasten
- Warenautomat

### **Kategorie 3 - Verknüpfungspunkte - Ausstattungsmerkmale der Kategorie 2 plus**

- klimatisierter Warteraum
- überdachte Verbindung zwischen Bahnsteiganlagen und ZOB
- optisch auffällige Abfahrtsanzeige, evtl. dynamische Fahrgastinformation
- öffentliche Toiletten
- Gepäckschließfächer
- Taxistellplätze
- Geldautomat
- Kiosk, Café/Bistro

Die DB Station&Service AG hat alle Stationen in Bahnhofskategorien (1 = Fernverkehrsknoten bis 6 = Nahverkehrshalt) eingestuft. Jeder Bahnhofskategorie sind bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Diese Ausstattungsmerkmale stehen teilweise im Widerspruch zu den hier aufgeführten Standards der Stationen. Daher sind im Einzelfall weitergehende Abstimmungen erforderlich. Bei den RegioStadtBahn-Stationen (Kap. C6.2) wurde eine solche Abstimmung vorgenommen.

Die Maßnahmen an Stationen - Konventionelles Netz sind in Tabelle C6.1 aufgeführt.

Der Umbau der Station Schöppenstedt zu einer zentralen Umsteigestation Bahn/Bus soll umgehend begonnen werden, unabhängig von der Inbetriebnahme der RSB, da schon ab Dezember 2007 ein Bahn/Bus-Anschlusskonzept umgesetzt wird.

Die Ausstattungsmerkmale der Bahnhofskategorie 6 der DB Station&Service AG sind im Kapitel C6.2 RegioStadtBahn-Stationen aufgelistet.

**Tabelle C6.1 Maßnahmen an Stationen – Konventionelles Netz**

Gemeinde/Stadt	Station	Infrastruktur	Ausstattung	Aufzüge	Bemerkung
Baddeckenstedt	Baddeckenstedt				Verlängerung des vorhandenen Tunnels in Richtung Neubaugebiet
Braunschweig	Braunschweig Hbf			4	evt. Stilllegung nördlicher Bahnsteig
Braunschweig	Braunschweig-West	Neubau 2 Außenbahnsteige	DB S&S Kat. 6 + Wetterschutz	1	Neueinrichtung Haltepunkt
Goslar	Goslar		Bahnhofsvorplatz		BA zur Ausstattung des Bahnhofsvorplatzes Verlängerung des Bahnsteigtunnels in Richtung Nordost (Güterbahnhof)
Langelsheim	Langelsheim	Bahnsteigdach			Verlegung prüfen
Liebenburg	Othfresen	Neubau 2 Außenbahnsteige	DB S&S Kat. 6 + Wetterschutz		Neueinrichtung Haltepunkt
Nord-Elm	Frellstedt	Neubau Bahnsteige			
Oderwald	Börßum				Verlegung im Rahmen des Projekts RSB
Salzgitter	Salzgitter-Lebenstedt				Umwidmung und Verlegung im Rahmen des Projekts RSB
Salzgitter	Salzgitter-Ringelheim	Neubau Bahnsteige			
Salzgitter	Thiede				Verlegung im Rahmen des Projekts RSB
Schöppenstedt	Schöppenstedt				Umbau zu einer zentralen Umsteigestation Bus/Bahn
Sassenburg	Triangel				Verlegung im Rahmen des Projekts RSB
Seesen	Münchehof	Neubau Bahnsteige			
Vienenburg	Vienenburg	Neubau Bahnsteige			
Wolfsburg	Allerpark				Neueinrichtung prüfen
Wolfsburg	Fallersleben	Neubau Bahnsteige		1	Einrichtung Notrufanlage
Wolfsburg	Sülfeld				Neueinrichtung prüfen
Wolfsburg	Vorsfelde				Neueinrichtung prüfen
Wolfsburg	Wolfsburg Hbf	Neubau Bahnsteig Gleis 8			Prüfung zur Schaffung direkter Ab- und Zugänge von allen Bahnsteigen zu Tor 17 des VW-Werkes (Schachtweg) Einrichtung Notrufanlage

## **C6.2 RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen**

### **C6.2.1 Grundlagen**

Die Zugangsstellen der RegioStadtBahn werden im Eisenbahnbereich (Bereich der EBO) von der DB Station & Service AG bereitgestellt; in den Stadtgebieten Braunschweig und Salzgitter (Bereich der BOStrab) von der Braunschweiger Verkehrs-AG.

Alle Bahnsteige werden für Doppeltraktionen ausgelegt. Im Eisenbahnbereich werden die Bahnsteige 80 m lang, im Stadtbahnbereich 75 m. Sie werden mit einer Mindestbreite von 2,50 m hergestellt und haben im Regelfall eine Höhe von 38 cm ü SO. Die Wartefläche ist befestigt und beleuchtet.

Die Bahnsteige in den Bahnhöfen Uelzen, Wolfenbüttel, Schladen und Goslar haben eine Höhe von 55 cm ü SO und bleiben erhalten.

Bei Mischverkehr RegioStadtBahn/Stadtbahn, sowie RegioStadtBahn/Bus in Braunschweig und Salzgitter sind Bahnsteighöhen von 20 cm vorgesehen. In Ausnahmefällen ist auch der Ausstieg bei einer Höhe von 0 cm ü SO (Straßenniveau) möglich.

Die Ausstattung entspricht im Bereich der EBO der der DB Station & Service AG und im Bereich der BOStrab der der Braunschweiger Verkehrs-AG. Alle RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen werden behindertengerecht umgebaut. Hierzu gehört neben der barrierefreien Erreichbarkeit auch die Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem auf den Bahnsteigen.

### **C6.2.2 RegioStadtBahn-Stationen**

Für die RSB, 1. Ausbaustufe, werden 20 Stationen neu oder wieder eingerichtet, 3 Stationen an einem anderen Standort errichtet, 17 Stationen dem RSB-Standard angepasst und 3 Stationen bleiben unverändert.

Die RSB-Stationen sind bzw. gehen in das Eigentum der DB Station & Service AG über. Neu angelegte Stationen werden entsprechend der Festlegung der DB Station & Service AG in die Bahnhofskategorie 6 (Nahverkehrshalt) eingestuft.

In der Bahnhofskategorie 6 werden von der DB Station&Service AG folgende Ausstattungen und Leistungen vorgehalten:

- Bahnhofsnamensschild
- Fahrplanaushang
- Informationsflächen für das Eisenbahnunternehmen (EVU) für Tarifübersicht, Liniennetz- und Umgebungsplan
- Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter
- Wegeleitsystem, Beschilderung
- Reinigung
- Abfallbehälter
- Koordinierung durch 3-S-Zentrale (zentrale Koordination der Bereiche Service, Sicherheit und Sauberkeit durch das Bahnhofmanagement)

Zusätzlich zu den Ausstattungsmerkmalen der Bahnhofskategorie 6 sind für die RSB-Stationen vorgesehen:

- Bahnhofsuhr
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz

Die Summe der Ausstattungsmerkmale der Bahnhofskategorie 6 und die zusätzlichen Ausstattungsmerkmale für die RSB-Stationen werden hier als RSB-Standard bezeichnet. Behindertengerechte Zugänge werden, soweit erforderlich, über Rampen hergestellt. Aufzüge sind im Bahnhof Goslar und im Bahnhof Oker vorgesehen.

Die Ausstattung des Bahnhofes Vienenburg mit einem Aufzug ist gewünscht und wird wegen der dortigen Besonderheiten als eigenständiges Projekt von der DB Station&Service AG vorangetrieben.

Der Umbau der RSB-Station Schöppenstedt zu einer zentralen Umsteigestation Bahn/Bus soll schon vor Inbetriebnahme der RSB abgeschlossen sein, da schon ab Dezember 2007 ein Bahn/Bus-Anschlusskonzept umgesetzt wird.

Eine Übersicht über die Maßnahmen an RSB-Stationen gibt die Tabelle C6.2.2. Die Namen der RSB-Stationen sind teilweise noch Arbeitstitel. Die endgültigen Namen werden rechtzeitig vor Betriebsaufnahme festgelegt.

### **C6.2.3 RegioStadtBahn-Haltestellen**

Für die RSB, 1. Ausbaustufe, werden 10 Haltestellen in Braunschweig für den Betrieb mit RegioStadtBahn-Fahrzeugen hergerichtet. Es gelten die Standards der Braunschweiger Verkehrs-AG, die im Kapitel C6.3 aufgeführt sind. Die Haltestellen Hamburger Straße und Rathaus sind bereits vollständig hergestellt, an den Haltestellen Mühlenpfordtstraße und Schloss sind kleinere Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Die anderen Haltestellen sind neu bzw. angepasst an die neue Situation herzustellen.

In Salzgitter werden 7 RegioStadtBahn-Haltestellen neu hergestellt. Die Haltestelle SZ-Citytor bekommt die Funktion einer zentralen Umsteigehaltestelle und wird sowohl von RegioStadtBahnen als auch von Bussen angefahren.

Eine Übersicht über die Maßnahmen an RSB-Haltestellen gibt die Tabelle C6.2.3. Die Namen der RSB-Haltestellen sind teilweise noch Arbeitstitel. Die endgültigen Namen werden rechtzeitig vor Betriebsaufnahme festgelegt.

### **C6.2.4 Umsteigemöglichkeiten an RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen**

In Tabelle C6.2.4 sind die Umsteigemöglichkeiten zwischen RegioStadtBahnen und Angeboten des konventionellen Eisenbahnverkehrs sowie von Stadtbahnen, RegioBusse und anderer Busse oder bedarfsorientierter Fahrten nach derzeitigem Diskussionsstand aufgelistet. Weitere Möglichkeiten können sich bei der Feinabstimmung mit den Verkehrsunternehmen ergeben.

**Tabelle C6.2.2 Maßnahmen an RegioStadtBahn-Stationen**

Gemeinde/ Stadt	Station	Infrastruktur	Ausstattung	Bemerkung
Bad Harzburg	Bad Harzburg	Anheben Gleis 6	Bestand	Anpassen Gleisoberkante auf 38 cm über SO
Braunschweig	Beethovenstraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Braunschweig	Bienrode	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Braunschweig	Kralenriede	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Braunschweig	Leiferde-West	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
Braunschweig	Leiferde-Ost	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
Braunschweig	Nordbahnhof	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen, Neubau Abstell- und Tankanlage
Braunschweig	Querum-Forststraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Braunschweig	Querum-Pepperstieg	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Braunschweig	Rünigen	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
Braunschweig	Wenden	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Gifhorn	Bahnhof	Umbau Mittelbahnsteig	Bestand	
Gifhorn	Stadt	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Gifhorn	Calberlaher Damm	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Gifhorn	Eyßelheideweg	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Gifhorn	Imkerstraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Gifhorn	Sandstraße	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Goslar	Goslar	Bestand	Bestand	Neubau Aufzüge (3), Neubau Abstell- und Tankanlage
Goslar	Oker	Bestand	Bestand	Neubau Rampe und Aufzug (1)
Isenbüttel	Isenbüttel	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Neubau Fußgänger- und Fahrradbrücke
Oderwald	Börßum	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	Verlegung der vorhandenen Station
Papenteich	Meine	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Papenteich	Meine-Magdeburger Ring	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Papenteich	Rötgesbüttel	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
Salzgitter	Immendorf	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Salzgitter	Thiede	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	Verlegung der vorhandenen Station
Salzgitter	Watenstedt	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Neubau Rampe
Sassenburg	Neudorf-Platendorf	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Sassenburg	Neudorf-Platendorf Mittelpunkt	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Sassenburg	Triangel	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Verlegen der vorhandenen Station, Neubau Abstell- und Tankanlage

Fortsetzung **Tabelle C6.2.2**

Gemeinde/Stadt	Station	Bahnsteig-Infrastruktur	Ausstattung	Bemerkung
Schladen	Schladen	Bestand	Bestand	Keine Anpassung erforderlich
Schöppenstedt	Schöppenstedt	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Bau einer zentralen Bahn/Bus-Umsteiganlage
Sickte	Dettum	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Vienenburg	Vienenburg	Bestand	RSB-Standard	Anpassung Bahnsteigausstattung
Wesendorf	Schönewörde	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Wesendorf	Wahrenholz	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
Wittingen	Knesebeck	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Wittingen	Vorhop	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Wittingen	Wittingen	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	Neubau Abstellanlage
Wolfenbüttel	Groß Stöckheim	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
Wolfenbüttel	Linden	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Wolfenbüttel	Wendessen	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
Wolfenbüttel	Wolfenbüttel	Bestand	Bestand	

**Tabelle C6.2.3 Maßnahmen an RegioStadtBahn-Haltestellen**

Stadt	Haltestelle	Bahnsteig Infrastruktur	Ausstattung	Bemerkung
Braunschweig	Hamburger Straße	Bestand	Standard Verkehrs-AG	
Braunschweig	Mühlenpfordtstraße	Bestand	Standard Verkehrs-AG	Anpassung an Doppeltraktion
Braunschweig	Kaiserstraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	Standard Verkehrs-AG	
Braunschweig	Hagenmarkt	Neubau zwei Außenbahnsteige	Standard Verkehrs-AG	
Braunschweig	Rathaus	Bestand	Standard Verkehrs-AG	
Braunschweig	Schloss	Bestand	Standard Verkehrs-AG	Anpassung an Doppeltraktion
Braunschweig	John.-F.-Kennedy-Platz	Neubau zwei Außenbahnsteige	Standard Verkehrs-AG	Kompletter Umbau des Platzes mit Neubau von Straßenbahn- und Bushaltestellen
Braunschweig	Campestraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	Standard Verkehrs-AG	
Braunschweig	Hauptbahnhof	Bestand	Standard Verkehrs-AG	Bahnsteig vorhanden Neubau von 2 Gleisen mit Weichenanlagen
Salzgitter	Hallendorf	Neubau ein Außenbahnsteig	Standard Verkehrs-AG	
Salzgitter	Swindonstraße	Neubau ein Außenbahnsteig	Standard Verkehrs-AG	
Salzgitter	Citytor	Neubau ein Mittelbahnsteig	Standard Verkehrs-AG	Zentrale Bahn/Bus-Umsteigeanlage mit 2 Gleisen und 2 Busspuren mit entsprechender Haltestellenanlage
Salzgitter	Kattowitzer Straße	Neubau ein Außenbahnsteig	Standard Verkehrs-AG	
Salzgitter	Hüttenring	Neubau ein Außenbahnsteig	Standard Verkehrs-AG	
Salzgitter	Fredenbergs-Zentrum	Neubau zwei Außenbahnsteige	Standard Verkehrs-AG	ein Außenbahnsteig kombiniert mit Bushaltestelle
Salzgitter	Hans-Böckler-Ring	Neubau ein Außenbahnsteig	Standard Verkehrs-AG	Abstell- und Tankanlage

**Tabelle C6.2.4 Umsteigemöglichkeiten an RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen**

Gemeinde/Stadt	Station	Umsteigemöglichkeiten	Bemerkung
Bad Harzburg	Bad Harzburg	Bahn/RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt
Braunschweig	Beethovenstraße		
Braunschweig	Bienrode	Bus	
Braunschweig	Campestraße	Stadtbahn, Bus	
Braunschweig	Hagenmarkt	Stadtbahn	
Braunschweig	Hamburger Straße	Stadtbahn, Bus	
Braunschweig	Hauptbahnhof	Bahn, Stadtbahn, RegioBus, Bus	
Braunschweig	John.-F.-Kennedy-Platz	Stadtbahn, RegioBus, Bus	
Braunschweig	Kaiserstraße	Stadtbahn	
Braunschweig	Kralenriede		
Braunschweig	Leiferde-West		
Braunschweig	Leiferde-Ost		
Braunschweig	Mühlenpfordtstraße	Stadtbahn	
Braunschweig	Nordbahnhof		RSB-Endpunkt
Braunschweig	Querum-Forststraße	Bus	Zugangsstellen Höhe Steinriedendamm
Braunschweig	Querum-Pepperstieg		
Braunschweig	Rathaus	Stadtbahn, RegioBus, Bus	
Braunschweig	Rünigen	Bus	
Braunschweig	Schloss	Stadtbahn, RegioBus, Bus	
Braunschweig	Wenden	Bus	
Gifhorn	Bahnhof	Bahn/RegioBus/Bus	
Gifhorn	Stadt	RegioBus/Bus	
Gifhorn	Caiberlaher Damm		
Gifhorn	Eßelheideweg	Bus	
Gifhorn	Imkerstraße		
Gifhorn	Sandstraße		
Goslar	Goslar	Bahn/RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt
Goslar	Oker	Bahn/RegioBus/Bus	
Isenbüttel	Isenbüttel	Bus	
Oderwald	Börßum	Bus	
Papenteich	Meine	Bus	
Papenteich	Meine-Mageburger Ring		
Papenteich	Rötgesbüttel		
Salzgitter	Citytor	RegioBus, Bus	
Salzgitter	Fredenberg, Hans-Böckler-Ring	Bus	RSB-Endpunkt
Salzgitter	Fredenberg-Zentrum	Bus	
Salzgitter	Hallendorf		
Salzgitter	Hüttenring	Bus	
Salzgitter	Immendorf	Bus	
Salzgitter	Kattowitzer Straße	Bus	
Salzgitter	Swindonstraße		
Salzgitter	Thiede	RegioBus/Bus	
Salzgitter	Watenstedt		
Sassenburg	Neudorf-Platendorf		
Sassenburg	Neudorf-Platendorf Mittel-punkt		
Sassenburg	Triangel	Bus	RSB-Endpunkt
Schladen	Schladen	Bus	
Schöppenstedt	Schöppenstedt	RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt Integrierte Bahn/Bus-Umsteigeanlage geplant
Sicke	Dettum	Bus	
Vienenburg	Vienenburg	Bahn/Bus	
Wesendorf	Schönewörde		
Wesendorf	Wahrenholz		
Wittingen	Knesebeck		
Wittingen	Vorhop		
Wittingen	Wittingen	RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt
Wolfenbüttel	Groß Stöckheim		
Wolfenbüttel	Linden	Bus	
Wolfenbüttel	Wendessen	RegioBus/Bus	
Wolfenbüttel	Wolfenbüttel	RegioBus/Bus	

### **C6.3 Stadtbahn-Haltestellen**

Die Maßnahmen an den Stadtbahn-Haltestellen werden entsprechend der Standards der Braunschweiger Verkehrs-AG umgesetzt. Dazu gehören:

- Niederflurgerechte Gestaltung
- Befestigte Oberfläche
- hindernisfreier Zugang für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen
- Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem
- Beleuchtung
- Haltestellenschild
- Fahrplanaushang
- Informationsflächen (für Tarifübersicht, Liniennetz- und Umgebungsplan)
- Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter
- Abfallbehälter
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz

Wichtige Stadtbahnstationen (z. B. Endhaltestellen, Stationen mit ableitbaren B+R-Potenzial) sind mit abschließbaren Fahrradabstellanlagen auszustatten.

Zur Verbesserung der Zugangssituation an Stadtbahnhaltestellen werden auch weiterhin im Rahmen von Ausbaumaßnahmen bestehende Stadtbahnhaltestellen umgebaut.

### **C6.4 Bushaltestellen**

Die Zielvorstellung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig umfasst eine funktional einheitliche Ausstattung 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 (in der aktuellsten Version) 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 Vorzügen 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. Nachteilig ist bei einer Haltestelle am Fahrbahnrand, dass An- und Abfahrten der Busse häufig durch parkende Fahrzeuge davor und dahinter behindert werden. Die Entwicklungslänge der Haltestelle beträgt so 30 – 50 Meter. In der Praxis werden an diesen Haltestellen Fahrbahnmarkierungen BUS- und Z-Profil zur Freihaltung der Flächen notwendig.

#### **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 in der Mobilität eingeschränkten Personen 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 (Kneeling) 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.

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.

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 Fachwerkbaustil 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.

Für jede Haltestelle werden je nach Funktion und Fahrgastaufkommen differenzierte Ausstattungen vorgesehen. Daraus ergeben sich folgende Kategorien:

#### **Kategorie 0 „Aussteigehaltestelle“**

Für Haltestellen, die lediglich Aussteigehaltestellen sind, ist nur eine Minimalausstattung erforderlich:

- befestigte Wartefläche
- 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

### **Kategorie 1 - "Normalhaltestelle"**

mit folgender Grundausstattung :

- befestigte Wartefläche
- transparenter 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 Fahrplanvitrinen erforderlich.

Für wichtige Haltestellen in städtischen Gebieten ist in Abhängigkeit vom Vorhandensein eines RBL auch die Ausstattung mit einer dynamischen Information anzustreben.

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 Verkehrsverhältnissen 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 transparente Fahrgastunterstände
- überdachte Fahrradabstellanlagen (B + R)
- ansprechende Gestaltung des Haltestellenumfelds (z. B. durch Bepflanzung, Bänke)
- Schutz- bzw. Lehngitter zur Abgrenzung der Wartefläche
- dynamische Abfahrtsanzeige
- optionale ist die Ausstattung mit Notrufmeldern vorzusehen

Für Schwerpunkthaltestellen und Haltestellen in dicht besiedelten Gebieten sind zusätzlich ein Haltestellenübersichtsplan und ein Umgebungsplan mit den wichtigsten Zielen im Einzugsbereich vorzuhalten.

### **Förderung**

Fördermittel für den Ausbau von ÖPNV-Haltestellen stehen nur noch für Maßnahmen, deren Gesamtkosten 35.000 € übersteigen, zur Verfügung. Für geplante Maßnahmen kann ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG mit den erforderlichen Unterlagen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen gestellt werden. Die Anträge müssen bei der LNVG zum 31. Mai jedes Jahres für das Folgejahr gestellt werden. Den erforderlichen Planungsunterlagen sind auch die Stellungnahmen eines Behindertenverbandes und des Aufgabenträgers beizufügen.

**Tabelle C6.4 Bushaltestellen Maßnahmen**

Kommune	Geplante Maßnahmen
Stadt Braunschweig	40 - 50 Haltestellen (8-10 Haltestellen pro Jahr) Kosten variieren nach Randbedingungen - keine belastbare Kostenschätzung möglich
Stadt Salzgitter	Keine Angaben
Stadt Wolfsburg	80 Haltestellen ca. 1,24 Mio. € (über WVG)
<b>Landkreis Gifhorn</b>	
Samtgemeinde Boldecker Land	Keine Angaben
Samtgemeinde Brome	Keine Angaben
Stadt Gifhorn	Umbau von 2-4 Haltestellen pro Jahr Umbau des ZOB mit Busvorrangschaltung Erweiterung des Wetterschutzes zwischen ÖPNV und SPNV am Bahnhof Gifhorn
Samtgemeinde Hankensbüttel	Keine Angaben
Samtgemeinde Isenbüttel	Keine Angaben
Samtgemeinde Meinersen	2 Haltestellen in Hillerse, 2 Haltestellen in Leiferde
Samtgemeinde Papenteich	keine Maßnahmen geplant
Gemeinde Sassenburg	Keine Angaben
Samtgemeinde Wesendorf	Neue Haltestellen beim Neubau der Straße im Moordamm und Berliner Straße Kosten: noch unbekannt Bushaltestelle am Bahnhof Wahrenholz soll im Zuge der RSB verlegt und neu angelegt werden 2 Haltestellen im Bereich Hammersteinpark
Stadt Wittingen	Neuordnung des Busbahnhofs in Hankensbüttel
<b>Landkreis Helmstedt</b>	
Gemeinde Büddenstedt	Konkrete Maßnahmen noch nicht geplant
Samtgemeinde Grasleben	13 Wartehallen Kosten: 195.000€
Samtgemeinde Heeseberg	Keine Angaben
Stadt Helmstedt	Keine Angaben
Stadt Königslutter am Elm	3 Haltestellen in Rotenkamp und Rieseberg und Glentorf je 12.000 € Gesamtkosten: 36.000 €
Gemeinde Lehre	Keine Angaben
Samtgemeinde Nord-Elm	2 Haltestellen (Warberg und Rábke) Kosten: 95.000 €
Stadt Schöningen	Haltestellenstandorte und -ausstattung werden im Rahmen des Busersatzkonzepts für die KBS 312 festgelegt
Samtgemeinde Velpke	Maßnahmen vorgesehen
<b>Landkreis Peine</b>	keine
Gemeinde Edemissen	Befestigung & Errichtung von Entwässerungseinrichtungen für den Buswendeplatz Mühlenstraße Kosten: 46.000 €
Gemeinde Hohenhameln	12 Haltestellen Gesamtkosten: 300.000 €
Gemeinde Ilsede	Keine Angaben
Gemeinde Lahstedt	Keine Angaben
Gemeinde Lengede	4 Wartehallen in der Ortschaft Lengede - Woltwiescher Weg - An der Realschule 2x Lafferder Straße/Einkaufszentrum
Stadt Peine	10 - 12 neue Haltestellen durch Ausweisung neuer Siedlungsgebiete notwendig
Gemeinde Vechelde	Ausbau von 20 Bushaltestellen Kosten: 255.000 €
Gemeinde Wendeburg	Ausbau von 20 Haltestellen (je 15.000 €) Gesamtkosten 200.000 €

Fortsetzung **Tabelle C6.4**

Kommune	Geplante Maßnahmen
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>	
Samtgemeinde Asse	Keine Angaben
Samtgemeinde Baddeckenstedt	36 Haltestellen in Burgdorf, Elbe, Haverlah, Heere und Sehlde Kosten ca. 466.000 €
Gemeinde Cremlingen	Keine Angaben
Samtgemeinde Oderwald	Keine Angaben
Samtgemeinde Schladen	evt. 2008 1 Haltestelle in Isingerode, wenn keine Förderung in 2007 erfolgt
Samtgemeinde Schöppenstedt	keine Maßnahmen geplant
Samtgemeinde Sickinge	Haltestelle in Gilzum soll verkehrssicherer gestaltet werden
Stadt Wolfenbüttel	75 Haltestellen (15 Haltestellen pro Jahr) Kosten: 400.000 €/a Gesamtkosten: 2.000.000 € Umgestaltung Kornmarkt vorgesehen
<b>Landkreis Goslar</b>	
Stadt Bad Harzburg	P+R-Parkplatz "Badestraße" Kosten ca. 284.000 €
Stadt Braunlage	Keine Angaben
Stadt Goslar	10 Haltestellen (über SWGS) 4 Busplätze am ZOB
Stadt Langelsheim	16 Haltestellen Kosten : 280.000 €
Gemeinde Liebenburg	Keine Angaben
Bergstadt St. Andreasberg	keine
Stadt Seesen	15 Haltestellen Kosten: 180.000 €
Stadt Vienenburg	Keine Angaben
Lutter am Barenberge	Keine Angaben
Samtgemeinde Oberharz	Keine Angaben

**C7 Fahrzeuge**

**C7.1 Regionalzüge**

Allein durch den Einsatz neuer Fahrzeuge ist nach einer Studie aus dem Jahr 2005 eine Steigerung der Fahrgastzahlen von 10 Prozent zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist dem Einsatz neuer Fahrzeuge eine große Bedeutung beizumessen. Bei der Fahrzeugbeschaffung sind insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit angemessen zu berücksichtigen. Bei der Gestaltung der Fahrzeuge ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen. Der Einsatz neuer Fahrzeuge muss eine deutliche Absenkung des Energieverbrauches bewirken.

Durch den Start der RSB wird der Fahrzeugpark im Dieselnetz 1 vollkommen erneuert (siehe Kapitel D2.3). Bei allen anderen SPNV-Leistungen sind möglichst neue Fahrzeuge einzusetzen. Als neue Fahrzeuge gelten auch Fahrzeuge, welche im Jahr 2008 nicht länger als zehn Jahre im Einsatz sind, oder eine vergleichbare Erneuerungsinvestition aufweisen.

Danach sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans neue Fahrzeuge in den folgenden Relationen erforderlich:

- KBS 300 Hannover - Gifhorn - Wolfsburg  
(DB Regio - Region Niedersachsen / Bremen)
- KBS 301 Braunschweig - Wolfsburg  
(DB Regio - Region Niedersachsen / Bremen)
- KBS 310 Braunschweig - Helmstedt  
(DB Regio - Region Niedersachsen / Bremen)
- KBS 313 Hildesheim - Braunschweig  
(DB Regio - Region Niedersachsen / Bremen)
- KBS 320 Hannover - Hildesheim - Goslar - Bad Harzburg  
(DB Regio - Region Niedersachsen / Bremen)

Von der Elbe-Saale-Bahn GmbH und der Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH werden im Großraum Braunschweig grundsätzlich neue Fahrzeuge eingesetzt.

**Tabelle C7.1 Fahrzeugbedarf im SPNV (ab Fahrplan 2008)**

KBS	Verkehrsunternehmen	Linie	Fahrplan 2008 - 2012
115	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Uelzen	VT 614/628 / RSB
300	DB Regio Region Nord	Hannover Hbf - Wolfsburg	ET
301	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Wolfsburg	ET
301	Elbe Saale GmbH	Wolfsburg - Stendal	VT 642
301	Elbe Saale GmbH	Braunschweig Hbf - Stendal	VT 642
310	DB Regio Region Nord	Bielefeld - Braunschweig Hbf	1 DAB, 3 DB, 1 DBpbzfa
310	DB Regio Region Nord	Rheine - Braunschweig Hbf	1 DAB, 3 DB, 1 DBpbzfa
310	DB Regio Region Südost	Braunschweig Hbf - Magdeburg	ET oder 1 DAB, 1 DB, 1 DBpbzfa
310	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Helmstedt	ET
312	DB Regio Region Nord	Schöppenstedt - Helmstedt	entfällt
312	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Schöppenstedt	VT 614/628 / RSB
313	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Hildesheim Hbf	ET
320	DB Regio Region Nord	Bad Harzburg - Hannover Hbf	VT oder 1 DAB, 1 DB, 1 DBpbzfa
320	DB Regio Region Südost	Bad Harzburg - Hannover Hbf	VT 612
330	DB Regio Region Südost	Halle(Saale) Hbf - Bad Harzburg	VT 612
330	HEX	Halberstadt - Vienenburg	VT 648
352	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Salzgitter-Lebenstedt	VT 628 / RSB
353	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Goslar	VT 614/628 / RSB
353	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Bad Harzburg	VT 614/628 / RSB
354	DB Regio Region Nord	Bad Harzburg - Kreiensen	VT 648
358	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Herzberg (Harz)	VT 648

## C7.2 RegioStadtBahn

Für die RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig sind besondere Fahrzeuge erforderlich, die ihre Energie über einen Dieselgenerator beziehen oder 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 m. Die Fahrzeuge haben ca. 230 Sitz- und Stehplätze. Folgende Grundanforderungen sollen erfüllt werden:

### Betriebliche Grundanforderungen

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, Fahrscheinautomat)	
Fahrgastinformation (Haltestellenanzeige und -ansage im Fahrzeuginnenen, Linienverlaufsanzeigen innen, Linien- und Zielbeschriftung außen sowie Außen- und Innenlautsprecher)	

### Technische Grundanforderungen

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 (im Regelbetrieb)	25 m
Zweirichtungsfahrzeug	
Zugbildung mit bis zu 4 Fahrzeugen	

Bei den zu beschaffenden Fahrzeugen ist auf hohe Umweltstandards und geringen Energieverbrauch zu achten, auch in Hinblick auf die zukünftig geltenden Normen zum Umweltschutz.

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.

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. Ebenso ist wegen der teilweise größeren Reiseweiten eine Toilette im Fahrzeug vorzusehen.

Die Beschaffung erfolgt direkt durch den Betreiber. Das Land Niedersachsen fördert die Beschaffung im Rahmen des ÖPNV-Förderprogrammes.

### C7.3 Stadtbahn

Für die Ausstattung von Stadtbahnfahrzeugen gelten sinngemäß die Aussagen des Kapitels C7.4.

**Tabelle C7.3 Fahrzeugbeschaffung - Stadtbahn**

Verkehrsunternehmen	Fahrzeugbeschaffung
BSVAG	12 Niederflurstadtbahnen bis 2015

### C7.4 Busse

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

Alle im Großraum Braunschweig eingesetzten Busse sollten mit Motoren der jeweils gültigen Euro-Norm ausgestattet sein. Anzustreben ist der Einsatz besonders schadstoffarmer Fahrzeuge, wenn die Technik im Betrieb zuverlässig und wirtschaftlich sinnvoll ist. Der Einsatz von alternativen Brennstoffen sollte forciert werden. Um einen einheitlichen Qualitätsstandard zu erreichen, sollten die Fahrzeuge folgende Ausstattungsmerkmale haben:

- Niederflertechnik
- 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. Diese Ausstattung sollte auch gewählt werden, wenn der Einstieg nur an der vorderen Tür erfolgt.
- ausreichende Anzahl von Haltewunsch-Drückern
- Elektronische Fahrscheindrucker und Entwerter
- Vorrüstung zur Ausstattung mit einem RBL sowie die Ausstattung mit Kommunikationseinrichtungen, die auch die technische Möglichkeit einer unternehmensübergreifenden Kommunikation bieten.
- Fahrgastinformation im Innenraum, durch digitale Haltestellenanzeige und -ansage
- ausreichende Anzahl von gepolsterten Sitzplätzen, wünschenswert ist die Ausstattung einiger Plätze mit Sicherheitsgurten 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 durch den Ausbau von Sitzen sicherzustellen.
- Abstellflächen für Taschen
- Info-Kästchen zur Aufnahme von Fahrgastinformationen

Die Neubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Das Land Niedersachsen fördert zurzeit nicht die Busbeschaffung im Rahmen von Förderprogrammen.

**Tabelle C7.4 Fahrzeugbeschaffung Bus**

Verkehrsunternehmen	Fahrzeugbeschaffung
BSVAG	10 Solobusse 40 Gelenkbusse 2008-2010 jährlich 10 Gelenkbusse 2011-2012 jährlich 5 Solo- und 5 Gelenkbusse
Haller	Keine Angabe
Hülsmann	Keine Angabe
KVG	68 Solobusse je 210.000 € 7 Gelenkbusse je 320.000 € (jährlich 15 Busse)
KVM	6 Solobusse, 1 Gelenkbus
Pülm	5 Solobusse (jährlich 1 Fahrzeug)
RBB	25 Niederflur-Busse inkl. Klimaanlage (je 230.000,00 €) (jährlich 5 Fahrzeuge)
RBS	3 Fahrzeuge (2008-2012)
SWGS	7 Solobusse
VB Bachstein	20 Solobusse (jährlich 4 Fahrzeuge)
PVG	10 Solobusse 4 Gelenkbusse
VLG	5 Niederflur-Solobusse, 5 Niederflur-Gelenkbusse inkl. Klapprampe und Klimaanlage (jährlich ein Fahrzeug)
WVG	11 Niederflur-Solobusse 14 Niederflur-Gelenkbusse (gesamt 7,4 Mio. €)

## C8 Vertrieb

Die Vertriebswege von Fahrscheinen sollten für den Kunden nachvollziehbar strukturiert sein.

Neben dem Netz der Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen in Ober- und Mittelzentren ist auch der Vorverkauf über Vorverkaufsstellen (z. B. in Kooperation mit Einzelhandelsgeschäften) in allen Grundzentren zu gewährleisten. Der Verkauf in den Fahrzeugen sollte sich am Vertriebskonzept des Konzessionsinhabers ausrichten und nicht am System des eingesetzten Subunternehmers. Ziel muss es sein, das ganze Sortiment (ohne die Abo-Karte) des Verbundtarifs Region Braunschweig in jedem Bus und an jeder Station des schienengebundenen Verkehrs erhalten zu können.

Auch in den Mobilitätszentralen in Braunschweig und Wolfsburg muss das komplette Fahrscheinsortiment vorgehalten werden.

Zusätzlich zu den Fahrscheinautomaten an den DB-Stationen ist auch Verkauf über personenbesetzte 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, freie Agenturen oder ServiceStores).

Ein Vertriebskonzept für die RegioStadtBahn wird derzeit erarbeitet.

## **C9 Kundeninformation und -service**

Eines der Haupthindernisse für die Benutzung 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 zu planen und ausführen zu können. Neben den Mobilitätszentralen als zentralen Anlaufpunkt für personenbediente Auskünfte, 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. 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.

### **Fahrgastbeirat**

Ein anderer Schritt in Richtung Kundenservice ist die Einrichtung von Fahrgastbeiräten / Fahrgastgesprächen bei den Verkehrsunternehmen. Ein Fahrgastbeirat vertritt die Fahrgastinteressen, weist auf Problembereiche und Schwachstellen im Nahverkehr hin und schlägt Maßnahmen zur Verbesserung vor. Bürgerinnen und Bürger können über dieses Gremium auf direktem Wege Anregungen mitteilen, sei es die Einrichtung und Ausstattung von Haltestellen, die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs, kritische Fragen zu Takten und Linienwegen oder zur Ausstattung neuer Fahrzeuge. Der Fahrgastbeirat ist ein Bindeglied zwischen den Fahrgästen und den Verkehrsunternehmen sein.

### **C9.1 Ortsunabhängige Information**

#### **Printmedien**

Für den Bereich des Großraums Braunschweig muss das einheitliche Fahrplanlayout weiterentwickelt werden. Die Veröffentlichung der Fahrpläne soll über Linienflyer erfolgen. Hierbei ist eine Zusammenfassung von Verkehrsteilräumen als Buch denkbar. 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 weiter zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ist neben der Unterstützung des niedersächsischen Systems efa-Connect auch die Eingliederung der Daten in das bundesweite Systems DELFI sicherzustellen. Auch haltestellenbezogene Fahrpläne sind erforderlich. Des Weiteren ist es sinnvoll, linienbezogene Fahrpläne über das Internet bereitzustellen. Hierdurch können sich Kunden die Fahrpläne ihrer Linie direkt herunterladen und ausdrucken. Bei einer kontinuierlichen Aktualisierung ist die Gefahr für den Kunden einen veralteten Fahrplan zu erhalten gering.

Die Fahrtauskunft sollte auch mit Fahrtunterbrechungen 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.

## **C9.2 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 sind besonders ein eindeutiges Wegeleitsystem und ein örtlicher Übersichtsplan wichtig. Auch die Ausstattung der Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen ist weiter auszubauen. Echtzeitinformationen über Verkehrsbehinderungen und die aktualisierte Abfahrtsanzeige sind über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) sicherzustellen bzw. weiter auszubauen. Die Ausdehnung der Leitsysteme über die Grenzen der großen Städte hinaus ist ein wichtiger Aspekt für einen attraktiven ÖPNV in der gesamten Region. Gerade bei seltenen Verbindungen bietet die Information über Verspätungen eine verlässliche Aussage über das Angebot.

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 dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen sollte die Information aller an dieser Zugangsstelle verkehrenden ÖPNV-Linien anzeigen. Dies bedingt eine flächendeckende Einführung eines RBL im Großraum Braunschweig, z. B. durch den Ausbau der bereits bestehenden Systeme.

## **C9.3 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 bis drei folgenden Haltestellen anzeigen. Schienenfahrzeugen sollten auch Verspätungen und sonstige Abweichungen angezeigt werden.

## **C9.4 Werbende Fahrgastinformation des Zweckverbandes**

Die werbende Fahrgastinformation wird von den Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig und dem Tarifverbund Braunschweig in sehr unterschiedlicher Qualität betrieben. Die Fahrgäste erhalten Informationen über Fahrpreise und unternehmensbezogene Fahrpläne.

Regionale und übergreifende Informationen über die guten Angebote von Bus und Bahn sind mitentscheidend für die Bereitschaft, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Ziel war und ist es, das Image des Nahverkehrs aufzubauen, vorhandene Informationsdefizite abzubauen und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs selbstverständlich zu machen.

Die derzeitige Fahrgastinformation reicht in vielen Bereichen nicht aus, um den Bürger umfassend zu informieren. Die Fahrgastinformation soll daher kontinuierlich weiter geführt und intensiviert werden. Weitergehende Informationen (z. B. alle Bus- und Bahnlinien der Region oder innerhalb des direkten Umfelds, Ansprechpartner, Umsteigemöglichkeiten, Tourenvorschläge mit Fahrpreisen) sind für die individuelle Gestaltung des Fahrweges zur Arbeit, zur Schule oder für die Freizeit erforderlich, damit die vorhandenen Kunden gehalten bzw. neue Kunden hinzugewonnen werden.

Zielgruppen- und produktbezogene Konzepte mit Maßnahmen wie verschiedene Printmedien mit regionalen und übergreifenden Themen sowie Haushaltsverteilungen können die Fahrgastinformation unterstützen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass z. B. die Broschüre „Touren in der Region“ sehr stark nachgefragt wird. Dies ist ein Weg, umfassende Informationen an interessierte Personen weiterzugeben.

## **C9.5 Mobilitätszentralen**

Für eine weitergehende Information zu Linien, Fahrweggestaltung, Ansprechpartnern, Umsteigemöglichkeiten und Tourenvorschlägen ist die Einrichtung zusätzlicher Mobilitätszentralen anzustreben. Die Umsetzung ist jedoch nicht ohne eine aktive Beteiligung der Kommunen und Verkehrsunternehmen möglich. Aktivitäten zur Einrichtung von Mobilitätszentralen in Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine, Salzgitter und Wolfenbüttel werden auch weiterhin unterstützt.