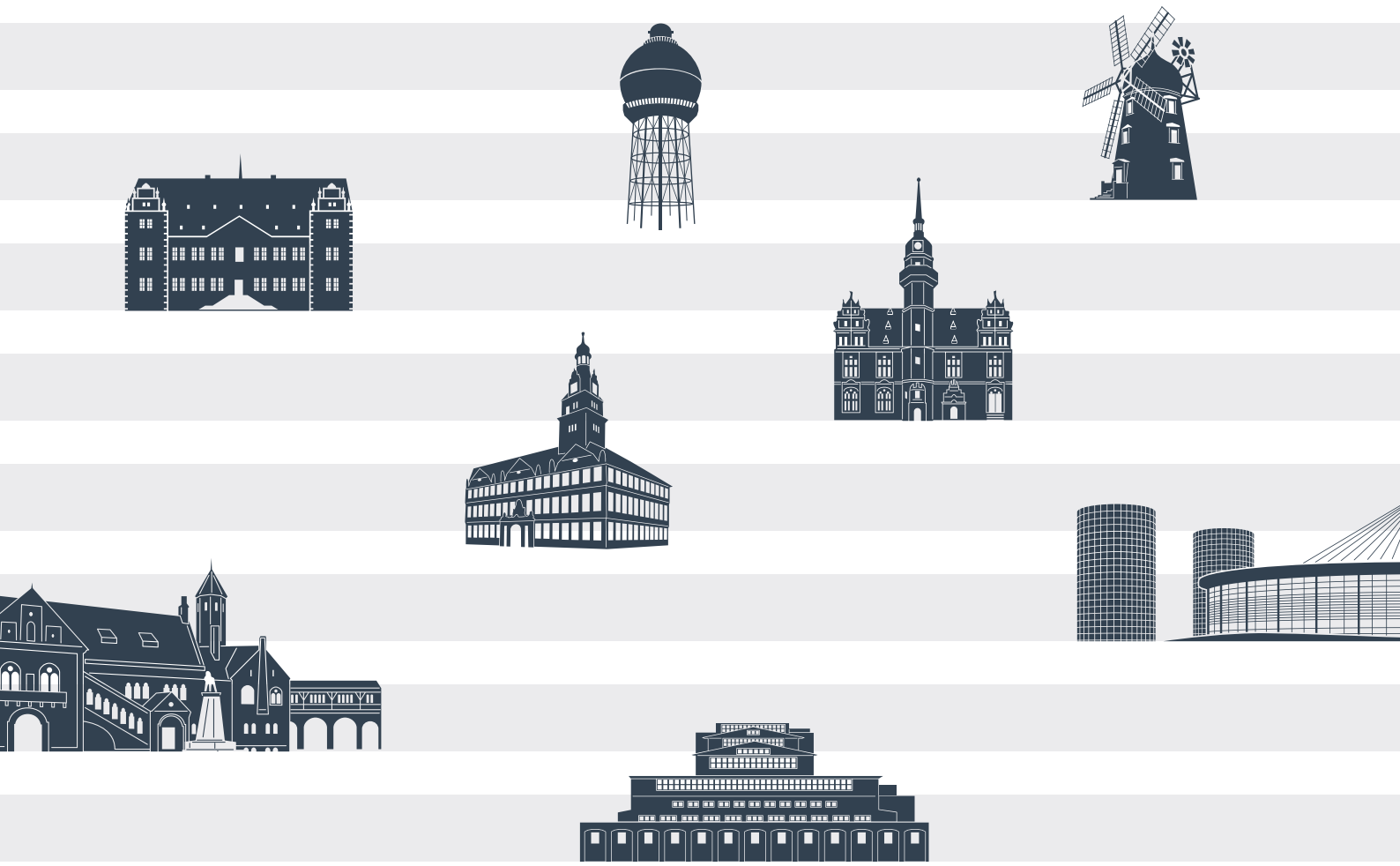
PLANEN
ENTWICKELN
VERBINDEN



Nahverkehrsplan 2025

Großraum Braunschweig





Herausgeber

Regionalverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2 | 38122 Braunschweig
Telefon: 0531 24262-0
info@regionalverband-braunschweig.de
www.regionalverband-braunschweig.de



Nahverkehrsplan 2025

Großraum Braunschweig

Miteinander Menschen verbinden: Der sechste Nahverkehrsplan liegt vor

Im September 2025 ist der Nahverkehrsplan 2025 für den Großraum Braunschweig in Kraft getreten. Dieser dient als Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV auf Schiene und Straße.

Der Plan definiert Vorgaben und Standards des ÖPNV und legt entsprechende Maßnahmen fest. Ziel ist es, den Personennahverkehr im Großraum Braunschweig in den nächsten Jahren, trotz angespannter finanzieller Lage, weiterhin attraktiv, kundenfreundlich und verlässlich zu gestalten.

Im Nahverkehrsplan 2025 für den Großraum Braunschweig werden alle Teilbereiche des ÖPNV betrachtet und hierfür jeweils individuelle Vorgaben gemacht.

Neben den Angeboten auf der Straße und auf der Schiene soll die Infrastruktur weiter ausgebaut und modernisiert werden. Zur Infrastruktur zählen neben Haltestellen für den Bus- und Bahnverkehr auch die Gleisanlagen. Haltepunkte sollen weitestgehend barrierefrei gestaltet werden und einen komfortablen und sicheren Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen. Hinzu kommen Modernisierungen von Fahrgastinformationen, der Stationsumfelder oder auch die Entwicklung von mobiSTATIONEN.

Weitere Themen im vorliegenden Nahverkehrsplan sind u. a. die Fahrzeuge auf Schiene und Straße, Vertrieb, das Marketing und der Tarif.

Auch in Zeiten unklarer und unsicherer Finanzierung ist es unser priorisiertes Ziel, gemeinsam mit dem Land, den Kommunen und Verkehrsunternehmen den ÖPNV bedarfsgerecht und zukunftsorientiert zu gestalten. Der vorliegende Nahverkehrsplan soll hierfür eine entsprechende Basis bieten. Gemeinsam können wir so unsere Region gestalten und Erfolge erzielen.

Hinweis zum Gendern:
Der vorliegende Nahverkehrsplan 2025 trifft Aussagen für alle Geschlechter. Sollte an manchen Stellen nur die maskuline Sprachform verwendet worden sein, gilt diese selbstverständlich gleichermaßen für alle Geschlechter.

A Leitbild und langfristige Planungen 24
B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren 28
C Planungsgebiet 36
D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung 58
E Bestand, Analyse und Maßnahmen 92
F Finanzierung und Förderung 348

Abbildungsverzeichnis 12
Kartenverzeichnis 13
Tabellenverzeichnis 15
Abkürzungsverzeichnis 19

A Leitbild und langfristige Planungen 24

A1 Leitbild für eine zukunftssichere Mobilität in Braunschweig (RROP 3.0) 24
A2 Leitbild für den Großraum Braunschweig als Klimaschutzregion (Masterplan) 25

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren 28

B1 Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/ rechtliche Rahmenbedingungen 28
B1.1 Europäische Gesetzgebung 28
B1.1 Bundes- und Landesgesetzgebung 28
B1.3 Verfahrensablauf 30
B2 Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet 30
B2.1 Verkehrsunternehmen im SPNV (Stand: 31.12.2024) 30
B2.2 Konzessionierte Verkehrsunternehmen im ÖSPV (Stand: 31.12.2024) 33

C Planungsgebiet 36

C1 Administrative Gliederung 36
C2 Räumliche Struktur 39
C2.1 Zentralörtliche Gliederung 39
C2.2 Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung 43
C3 Verkehrswege 45
C4 Mobilitäts- und Potenzialanalysen 46
C4.1 Regionale Verkehrsverflechtungen 46
C4.2 Überregionale Verkehrsverflechtungen 48
C4.3 Berufspendler 50
C4.4 Mobilitätsverhalten 52
C4.5 Verkehrliche Grundannahmen und demografische Entwicklung 53
C4.6 Potenziale für den Umweltverbund 55

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung 58

D1 Bedienungsebenen – Das Grundgerüst für den ÖPNV 59
D2 Regionales ÖPNV-Angebot 60
D2.1 Bedienungsebene 1 (Schienenverkehr und Landesbuslinien) 62
D2.2 Bedienungsebene 2 (RegioBus) 67
D3 Lokales ÖPNV-Angebot (Stadt- und Gemeindeverkehre) 69
D3.1 Bedienungsebene 3 (städtische Verkehre) 70
D3.2 Bedienungsebene 4 (lokale Verkehre im ländlichen Raum) 74
D4 Soziale Nachhaltigkeit im ÖPNV 78
D4.1 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV 78
D4.2 Gendergerechte Gestaltung des ÖPNV 79
D5 Fahrweg, Verkehrssteuerung 79
D6 Zugangsstellen 80
D6.1 Verkehrsstationen 80
D6.2 Stadtbahnhaltestellen 81
D6.3 Bushaltestellen 81
D7 Fahrzeuge, Werkstätten 81
D7.1 Schienenfahrzeuge 81
D7.2 Stadtbahnen 82
D7.3 Busse 82
D7.3.1 Ausstattung Busse 82
D7.3.2 Dekarbonisierung der Busverkehre 84
D8 Fahrgastinformation und Mobilitätsdaten 85
D8.1 Serviceorientierte Fahrgastinformation 85
D8.2 Mobilitätsdaten 86
D8.3 Open Data 86
D9 Marketing 86
D10 Tarif 86
D11 Vertrieb 87
D12 Betrieb, Service 88
D13 Innovationen 88
D14 Finanzierung, Förderung 89

E Bestand, Analyse und Maßnahmen 92

E1 Bedienungsebenen – Das Grundgerüst für den ÖPNV ... 92
E2 Regionales ÖPNV-Angebot ... 93
E2.1 Bedienungsebene 1 ... 93
E2.1.1 Schienenverkehr ... 93
E2.1.1.1 Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr ... 94
E2.1.1.2 Qualitätsanforderungen im Schienenverkehr ... 99
E2.1.1.3 Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1" ... 102
E2.1.1.4 Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2" ... 113
E2.1.1.5 Dieselnetz Sachsen-Anhalt „DISA II" ... 121
E2.1.1.6 Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „Mittelland" ... 129
E2.1.1.7 Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO 2" ... 133
E2.1.1.8 Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM" ... 139
E2.1.2 Landesbuslinien ... 142
E2.2 Bedienungsebene 2 (RegioBus) ... 142
E2.3 Verknüpfungen ... 144
E3 ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen ... 144
E3.1 Teilnetz 10 Gifhorn ... 148
E3.2 Teilnetz 11 Wesendorf ... 151
E3.3 Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel ... 154
E3.4 Teilnetz 13 Meinersen ... 158
E3.5 Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg ... 161
E3.6 Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper ... 165
E3.7 Teilnetz 16 Meine– Isenbüttel ... 168
E3.8 Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land ... 171
E3.9 VW-Werksverkehre ... 173
E3.10 Teilnetz 20 Wolfsburg ... 174
E3.11 Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg ... 181
E3.12 Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke ... 186
E3.13 Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre ... 190
E3.14 Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus ... 195
E3.15 Teilnetz 50 Peine – Ilsede ... 212
E3.16 Teilnetz 51 Edemissen ... 218

E3.17 Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg ... 221
E3.18 Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede ... 225
E3.19 Teilnetz 60 Salzgitter ... 229
E3.20 Teilnetz 61 Baddeckenstedt ... 234
E3.21 Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel ... 237
E3.22 Teilnetz 70 Wolfenbüttel ... 240
E3.23 Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse ... 245
E3.24 Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla ... 253
E3.25 Teilnetz 80 Goslar ... 258
E3.26 Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim ... 262
E3.27 Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter ... 267
E3.28 Teilnetz 83 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg ... 272
E4 Soziale Nachhaltigkeit ... 276
E5 Fahrweg, Verkehrssteuerung ... 277
E5.1 Schienenverkehr ... 277
E5.2 Stadtbahn ... 278
E5.3 Bus ... 278
E6 Zugangsstellen ... 279
E6.1 Verkehrsstationen ... 281
E6.2 Stadtbahnhaltestellen ... 299
E6.3 Bushaltestellen ... 300
E6.4 Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride ... 307
E7 Fahrzeuge, Werkstätten ... 310
E7.1 Regionalzüge ... 310
E7.1.1 DINSO 1 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 1) ... 312
E7.1.2 DINSO 2 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 2) ... 314
E7.1.3 DISA II – Dieselnetz Sachsen-Anhalt-Lose A und B ... 316
E7.1.4 EMIL – Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland ... 318
E7.1.5 enno – Elektro-Netz Niedersachsen Ost ... 320
E7.1.6 ENORM – Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord ... 322
E7.1.7 Festlegung zukünftiger Fahrzeugkonzepte ... 324
E7.1.8 Sicherung Werkstattstandorte ... 325
E7.2 Stadtbahnen ... 326

E7.3 Busse ... 326
E8 Fahrgastinformation ... 328
E8.1 Ortsunabhängige Information ... 329
E8.2 Fahrgastinformation an Zugangsstellen ... 331
E8.3 Serviceorientierte Fahrgastinformation ... 332
E9 Marketing ... 334
E10 Tarif ... 336
E10.1 Verkehrsverbund Region Braunschweig ... 336
E10.2 Niedersachsentarif ... 338
E10.3 Deutschlandtarif ... 338
E10.4 Fernverkehrstarife ... 339
E10.5 Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen ... 339
E11 Vertrieb ... 341
E11.1 Personenbedienter Vertrieb ... 342
E11.2 Vertrieb über Fahrausweisautomaten ... 343
E11.3 Digitaler Vertrieb ... 343
E12 Betrieb, Service ... 344
E13 Innovationen ... 345
E14 Flankierende Maßnahmen ... 345
E14.1 Fahrradverkehr ... 345
E14.2 Ergänzende Dienstleistungen ... 346

F Finanzierung und Förderung 348

F1 Finanzierungsquellen ... 348
F1.1 Finanzmittel von den Verbandsgliedern ... 348
F1.2 Finanzmittel von Bund und Land ... 348
F1.3 Nutzerfinanzierung, weitere Finanzierungsquellen ... 350
F2 Kosten für Betriebsleistungen ... 350
F2.1 Kosten für den SPNV-Betrieb ... 350
F2.2 Kosten für den ÖSPV-Betrieb ... 351
F3 Kosten für Investitionen ... 352
F3.1 Kosten für SPNV-Streckenaus-/neubau ... 352
F3.2 Kosten für den SPNV-Stationsaus-/neubau ... 353

F3.3 Kosten für ÖSPV-Haltestellen und Umfeld ... 355
F3.4 Kosten für Digitale Vorhaben ... 355
F3.5 Busbeschaffung ... 355
F3.6 Stadtbahnbeschaffung ... 356
F4 Kosten für Tarif, Vertrieb, Erhebungen und Marketing ... 356
F4.1 Finanzbedarf für Tarif, Vertrieb, Erhebungen und Marketing ... 356
F4.2 Finanzbedarf für verbandsübergreifende Tarife ... 357
F5 Förderprogramme ... 358
F5.1 Kofinanzierung ... 358
F5.2 Förderungen von Echtzeitinformationen im Verbandsgebiet ... 358
F5.3 Förderung „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen" ... 358
F5.4 Umfeldaufwertung an Zugangsstellen ... 359
F5.5 Planungskostenzuschuss für Umfeldplanungen ... 359
F5.6 Förderung von automatischen Fahrgastzählsystemen in ÖSPV-Fahrzeugen ... 359
F5.7 Förderprogramm Standarderhöhung ... 359

Abbildungsverzeichnis

C

Abbildung C4.4/1 Tagesganglinien für den MIV und ÖV über alle Wegezwecke ... 52

Abbildung C4.4/2 Modal-Split Anteil an allen Wegen innerhalb des Regionalverbandes ... 52

Abbildung C4.4/3 Entfernungsabhängiger Modal-Split über alle Wege und Verkehrszwecke ... 53

Abbildung C4.6 Darstellung der mittleren Reiseweite und Reisezeit für den Großraum Braunschweig ... 55

D

Abbildung D1 Struktur der Ebenen und Linienzuordnung ... 59

E

Abbildung E3/1 Teilnetzlaufzeiten und Vergabezeitpunkte, inkl. Bediengebiete der Verkehrsunternehmen ... 147

Abbildung E3/2 Legende zu den Teilnetzen ... 147

Abbildung E6.1/1 Fahrgastinformationsanzeige (FIA) ... 298

Abbildung E6.1/2 Digitaler Stationsanzeiger (DSA) ... 298

Abbildung E6.1/3 Digitaler Stationsanzeiger (DSAplus) ... 298

Abbildung E6.1/4 Zuginformationsmonitor (ZIM) ... 298

Abbildung E6.1/5 mobiSTATION ... 299

Abbildung E6.3 Musterhaltestellen für den Regionalverband (Quelle: Stadt Gifhorn) ... 303

Abbildung E6.4 Beispiel eines Anlehnbügels aus dem Verbandsgebiet (1.000 Bügel-Programm) ... 308

Abbildung E7.1.1 DINSO 1 – Alstom Coradia Lint 27 Dieseltriebwagen der DB Regio in Salzgitter-Watenstedt ... 313

Abbildung E7.1.2 DINSO 2 – Alstom Coradia Lint 54 Dieseltriebzug der erixx in Vienenburg ... 315

Abbildung E7.1.3 DISA II – Alstom Coradia Lint 41 Dieseltriebzug der Abellio ... 317

Abbildung E7.1.4 EMIL Stadtler KISS 6 EMU Elektrotriebzug der Westfalenbahn in Stadthagen ... 319

Abbildung E7.1.5 enno – Alstom Coradia Continental Elektrotriebzug der metronom in Gifhorn ... 320

Abbildung E7.1.6 ENORM – Doppelstockzug der Elbe-Saale-Bahn in Braunschweig Hbf ... 323

Abbildung E7.1.7 Bemu 63 – Grobe Prinzipskizze ... 325

Abbildung E8 Piktogramme (Landesbus, RegioBus, Bus, ALT, AST) ... 329

Kartenverzeichnis

Karte B2.1	Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig	32
Karte C1	Kreisfreie Städte, Einheits- und Samtgemeinden im Verbandsgebiet (Stand: 31.12.2024)	37
Karte C2.1/1	Zentrale Orte (RROP 2008)	41
Karte C2.1/2	Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm) (Stand: 31.12.2023)	42
Karte C3	regional bedeutsame Verkehrswege (Stand: 2024)	45
Karte C4.1	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (Gemeindegrenzen Stand: 2019)	47
Karte C4.2	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze	49
Karte C4.3	Berufspendler (Stand: 2023)	51
Karte C4.5	Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021–2040	54
Karte D2	Zielnetz der regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 1 und 2 (Stand: 2024)	61
Karte D2.1/1	Entwicklung des Verkehrsangebotes im SPNV-Konzept 2030+	62
Karte D2.1/2	Entwicklung der Verkehrsstationen im SPNV-Konzept 2030+	63
Karte D2.1/3	Entwicklung der Streckeninfrastruktur im SPNV-Konzept 2030+	64
Karte E2.1.1	Vom SPNV bediente Strecken	94
Karte E2.1.1.1/1	Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 (Montag–Freitag)	96
Karte E2.1.1.1/2	Fahrgastnachfrage im SPNV 2023 (Montag–Freitag)	97
Karte E2.1.1.1/3	Veränderungen Fahrgastnachfrage im SPNV 2023 zu 2017 (Montag–Freitag)	98
Karte E2.1.1.3/1	Streckenband RB44/48	104
Karte E2.1.1.3/2	Streckenband RB45	106
Karte E2.1.1.3/3	Streckenband RB46	108
Karte E2.1.3/4	Streckenband RB82	110
Karte E2.1.1.4/1	Streckenband RE10	114
Karte E2.1.1.4/2	Streckenband RB42/43	116
Karte E2.1.1.4/3	Streckenband RB47	118
Karte E2.1.1.5/1	Streckenband RE4/RB21/HBX	122
Karte E2.1.1.5/2	Streckenband RB35	124
Karte E2.1.1.5/3	Streckenband RB36/RB6	126
Karte E2.1.1.6	Streckenband RE60/70	130
Karte E2.1.1.7	Streckenband RE30	134

Karte E2.1.1.7/2	Streckenband RE50	136
Karte E2.1.1.8	Streckenband RB40	140
Karte E3.1	Teilnetz 10 Gifhorn	148
Karte E3.2	Teilnetz 11 Wesendorf	151
Karte E3.3	Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel	154
Karte E3.4	Teilnetz 13 Meinersen	158
Karte E3.5	Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg	161
Karte E3.6	Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper	165
Karte E3.7	Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel	168
Karte E3.8	Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land	171
Karte E3.9	VW-Werksverkehre	173
Karte E3.10	Teilnetz 20 Wolfsburg	174
Karte E3.11	Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg	181
Karte E3.12	Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke	186
Karte E3.13	Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre	190
Karte E3.14/1	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbus und Stadtbahn	195
Karte E3.14/2	Stadtbahn Zielnetz	203
Karte E3.15	Teilnetz 50 Peine – Ilsede	212
Karte E3.16	Teilnetz 51 Edemissen	218
Karte E3.17	Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg	221
Karte E3.18	Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede	225
Karte E3.19	Teilnetz 60 Salzgitter	229
Karte E3.20	Teilnetz 61 Baddeckenstedt	234
Karte E3.21	Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel	237
Karte E3.22	Teilnetz 70 Wolfenbüttel	240
Karte E3.23	Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse	245
Karte E3.24	Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla	253
Karte E3.25	Teilnetz 80 Goslar	258
Karte E3.26	Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim	262
Karte E3.27	Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter	267
Karte E3.28	Teilnetz Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg	272
Karte E10.1	Tarifzonenschema VRB	

Tabellenverzeichnis

Tabelle C1	Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden	38
Tabelle D2.1/1	Bedienungsebene 1, Mindestbedienungszeitraum für 60-Min-Takt	66
Tabelle D2.1/2	Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für durchgängigen Halbstundentakt	67
Tabelle D2.1/3	Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für zusätzliche Fahrten in den HVZ	67
Tabelle D2.2	Bedienungsebene 2, Bedienungszeiträume für RegioBus-Linien	69
Tabelle D3.1/1	Stadt Braunschweig, Verkehrszeiten der Braunschweiger Verkehrs-GmbH	71
Tabelle D3.1/2	Stadt Wolfsburg, Taktmodell	72
Tabelle D3.1/3	Bedienungsebene 3, Stadtbusse Mittelzentren, Kernangebot 60-Min-Takt	73
Tabelle D3.2	Bedienungsebene 3, ländlicher Raum, Mindestbedienungsangebot in der Kernzeit	74
Tabelle D7.3.1	Busausstattung	82
Tabelle E2.1.1.3	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1	102
Tabelle E2.1.1.3/1	Prüfaufträge DINSO 1	112
Tabelle E2.1.1.3/2	Maßnahmen DINSO 1	112
Tabelle E2.1.1.4	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2	113
Tabelle E2.1.1.4/1	Prüfaufträge DINSO 2	120
Tabelle E2.1.1.4/2	Maßnahmen DINSO 2	120
Tabelle E2.1.1.5	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA II	121
Tabelle E2.1.1.5/1	Prüfaufträge DISA II	128
Tabelle E2.1.1.6	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes Mittelland	129
Tabelle E2.1.1.6/1	Prüfaufträge Mittelland	132
Tabelle E2.1.1.6/2	Maßnahmen Mittelland	132
Tabelle E2.1.1.7	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO 2	133
Tabelle E2.1.1.7/1	Prüfaufträge ENNO	138
Tabelle E2.1.1.7/2	Maßnahmen ENNO	138
Tabelle E2.1.1.8	Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM	139
Tabelle E2.1.1.8/1	Prüfaufträge ENORM	142
Tabelle E2.1.1.8/2	Maßnahmen ENORM	142
Tabelle E2.1.2	Aktuelle Landesbuslinien	142
Tabelle E2.2	RegioBus-Linien	143

Tabelle E3.1/1	Genehmigte Linien Teilnetz 10	149
Tabelle E3.1/2	Einwohnerzahl Teilnetz 10	150
Tabelle E3.1/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 10	150
Tabelle E3.2/1	Genehmigte Linien Teilnetz 11	152
Tabelle E3.2/2	Einwohnerzahlen Teilnetz 11	153
Tabelle E3.2/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 11	153
Tabelle E3.3/1	Genehmigte Linien Teilnetz 12	155
Tabelle E3.3/2	Einwohnerzahl Teilnetz 12	156
Tabelle E3.3/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 12	157
Tabelle E3.4/1	Genehmigte Linien Teilnetz 13	159
Tabelle E3.4/2	Einwohnerzahl Teilnetz 13	160
Tabelle E3.4/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 13	160
Tabelle E3.5/1	Genehmigte Linien Teilnetz 14	162
Tabelle E3.5/2	Einwohnerzahl Teilnetz 14	164
Tabelle E3.5/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 14	164
Tabelle E3.6/1	Genehmigte Linien Teilnetz 15	166
Tabelle E3.6/2	Einwohnerzahl Teilnetz 15	167
Tabelle E3.6/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 15	167
Tabelle E3.7/1	Genehmigte Linien Teilnetz 16	169
Tabelle E3.7/2	Einwohnerzahl Teilnetz 16	170
Tabelle E3.7/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 16	170
Tabelle E3.8/1	Genehmigte Linien Teilnetz 17	171
Tabelle E3.8/2	Einwohnerzahl Teilnetz 17	172
Tabelle E3.8/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 17	172
Tabelle E3.9	Genehmigte Linien Teilnetz VW-Werksverkehre	173
Tabelle E3.10/1	Genehmigte Linien Teilnetz 20	175
Tabelle E3.10/2	Einwohnerzahl Teilnetz 20	179
Tabelle E3.10/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 20	180
Tabelle E3.11/1	Genehmigte Linien Teilnetz 30	181
Tabelle E3.11/2	Einwohnerzahl Teilnetz 30	184
Tabelle E3.11/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 30	185
Tabelle E3.12/1	Genehmigte Linien Teilnetz 31	186
Tabelle E3.12/2	Einwohnerzahl Teilnetz 31	189

Tabelle E3.12/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 31	189
Tabelle E3.13/1	Genehmigte Linien Teilnetz 32	191
Tabelle E3.13/2	Einwohnerzahl Teilnetz 32	193
Tabelle E3.13/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 32	194
Tabelle E3.14/1	Genehmigte Linien Teilnetz 40	196
Tabelle E3.14/2	Einwohnerzahl Teilnetz 40	210
Tabelle E3.14/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40	210
Tabelle E3.15/1	Genehmigte Linien Teilnetz 50	213
Tabelle E3.15/2	Einwohnerzahl Teilnetz 50	216
Tabelle E3.15/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 50	217
Tabelle E3.16/1	Genehmigte Linien Teilnetz 51	218
Tabelle E3.16/2	Einwohnerzahl Teilnetz 51	220
Tabelle E3.16/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 51	220
Tabelle E3.17/1	Genehmigte Linien Teilnetz 52	221
Tabelle E3.17/2	Einwohnerzahl Teilnetz 52	224
Tabelle E3.17/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 52	224
Tabelle E3.18/1	Genehmigte Linien Teilnetz 53	225
Tabelle E3.18/2	Einwohnerzahl Teilnetz 53	228
Tabelle E3.18/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 53	228
Tabelle E3.19/1	Genehmigte Linien Teilnetz 60	230
Tabelle E3.19/2	Einwohnerzahl Teilnetz 60	233
Tabelle E3.19/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 60	233
Tabelle E3.20/1	Genehmigte Linien Teilnetz 61	234
Tabelle E3.20/2	Einwohnerzahlen Teilnetz 61	235
Tabelle E3.20/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 61	236
Tabelle E3.21/1	Genehmigte Linien Teilnetz 62	238
Tabelle E3.22/1	Genehmigte Linien Teilnetz 70	240
Tabelle E3.22/2	Einwohnerzahl Teilnetz 70	244
Tabelle E3.22/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 70	244
Tabelle E3.23/1	Genehmigte Linien Teilnetz 71	246
Tabelle E3.23/2	Einwohnerzahl Teilnetz 71	250
Tabelle E3.23/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 71	251
Tabelle E3.24/1	Genehmigte Teilnetz 72	253

Tabelle E3.24/2	Einwohnerzahl Teilnetz 72	257
Tabelle E3.24/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 72	257
Tabelle E3.25/1	Genehmigte Linien Teilnetz 80	259
Tabelle E3.25/2	Einwohnerzahl Teilnetz 80	260
Tabelle E3.25/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 80	260
Tabelle E3.26/1	Genehmigte Linien Teilnetz 81	263
Tabelle E3.26/2	Einwohnerzahl Teilnetz 81	266
Tabelle E3.26/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 81	266
Tabelle E3.27/1	Genehmigte Linien Teilnetz 82	267
Tabelle E3.27/2	Einwohnerzahl Teilnetz 82	270
Tabelle E3.27/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 82	271
Tabelle E3.28/1	Genehmigte Linien Teilnetz 83	273
Tabelle E3.28/2	Einwohnerzahl Teilnetz 83	275
Tabelle E3.28/3	Verkehrsbeziehungen Teilnetz 83	275
Tabelle E6	Stand barrierefreier Haltestellenausbau	280
Tabelle E6.1/1	Ausstattung an den Verkehrsstationen	282
Tabelle E6.1/2	Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen	290
Tabelle E7.1.1	DINSO 1 Fahrzeugdaten	312
Tabelle E7.1.2	DINSO 2 Fahrzeugdaten	314
Tabelle E7.1.3	DISA II Fahrzeugdaten	316
Tabelle E7.1.4	Mittelland Fahrzeugdaten	318
Tabelle E7.1.5	enno Fahrzeugdaten	321
Tabelle E7.1.6	ENORM Fahrzeugdaten	322
Tabelle E7.3	Fahrzeugbestand Bus und Antriebsarten (Stand: Mitte 2023)	327
Tabelle F1.1	Finanzierungsquellen der RegioBus-Leistungen	348
Tabelle F1.2/1	Finanzmittel vom Bund/Land Niedersachsen	349
Tabelle F1.2/2	RegG-Mittel des Regionalverbandes	349
Tabelle F2.1	SPNV-Finanzierung	351
Tabelle F2.2	ÖSPV-Finanzierung	352
Tabelle F3.2	Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete	354
Tabelle F4.1	Finanzierung Tarif, Vertrieb, Erhebungen und Marketing	356

F

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ALT	Anruf-Linientaxi
AST	Anruf-Sammeltaxi
aV	Allgemeine Vorschrift
B+R	Bike + Ride (Fahrradabstellung an der Zugangsstelle)
BBG	Bischof-Brauner GbR
BEMU	Battery Electric Multiple Units
BFSG	Barrierefreiheitsstärkungsgesetz
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BNV	Busnotverkehr
BSVG	Braunschweiger Verkehrs-GmbH
CVD	Clean vehicle directive
D-Ticket	Deutschland-Ticket
dB	Dezibel
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DHID	Deutschlandweite Haltestellen-ID
DINSO 1	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1
DINSO 2	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2
DISA II	Dieselnetz Sachsen-Anhalt
DSA	Digitale Stationsanzeiger
DSTW	Digitales Stellwerk
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EG-Richtlinie	Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft
EMIL	Expresslinie Mittelland
ENNO	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost
ENORM	Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen

EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FIA	Fahrgastinformationsanzeiger
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
GG	Grundgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWB	Gleiswechselbetrieb
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HBX	Harz-Berlin-Express
HEX	Harz-Elbe-Express
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
ITCS	Intermodal Transport Control System
K+R	Kiss + Ride (Kurzzeitparken)
Kfz	Kraftfahrzeug
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSA	Lichtsignalanlage
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NiaZ	landesweites Programm „Niedersachsen ist am Zug"
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NT	Niedersachsenticket
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
Obus	Oberleitungsbus
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

ONS	Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (SPNV + ÖSPV)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
P+R	Park + Ride (Abstellung Pkw an der Zugangsstelle)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PVG	Peiner Verkehrsgesellschaft mbH
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel
QDL	Quer-durchs-Land-Ticket
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RBS	Reisebüro Schmidt GmbH
RE	Regionalexpress
Regionalverband	Regionalverband Großraum Braunschweig
RegG	Regionalisierungsgesetz
RGB GmbH	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RH	Region Hannover
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RVHI	Regionalverkehr Hildesheim GmbH
RVM	Regionales Verkehrsmodell
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-BeschaffungsGesetz
SEV	Schienenersatzverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
ÜSTRA	ÜSTRA Verkehrsverbund
ÜT Harz	Übergangstarif Harz
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
VO	Verordnung

VRB	Verkehrsverbund Region Braunschweig
VRB-Tarif	Verbundtarif der Region Braunschweig
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH
VU	Unternehmen im Sinne des PBefG
WVG	Wolfsburger Verkehrs-GmbH
ZDD	Landesweite zentrale Datendrehscheibe
ZIM	Zuginformationsmonitore
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
ZZD	Landesweite zentrale Datendrehscheibe





A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung

E Bestand, Analyse und Maßnahmen

F Finanzierung und Förderung

A Leitbild und langfristige Planungen

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

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

Mit den dargestellten Leitbildern wird die gewünschte Entwicklungsrichtung des ÖPNV in der Region auch über die fünfjährige Laufzeit des NVP hinaus beschrieben. Aus den Leitbildern werden sowohl die Ziele und Maßnahmen des NVP 2025 abgeleitet als auch Ziele und Maßnahmen, die über die Laufzeit des NVP 2025 hinauswirken.

A 1 Leitbild für eine zukunftssichere Mobilität in Braunschweig (RROP 3.0)

Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes hat am 06.07.2023 das Leitbild für die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) beschlossen. Dieses Leitbild formuliert u. a. folgende Anforderungen für eine zukunftssichere Mobilität im Großraum Braunschweig:

- Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollen optimiert abgestimmt und verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen gefördert werden.
- Die gute Erreichbarkeit ist ein wichtiger Faktor für die Teilhabe aller Bewohner*innen an den vielfältigen regionalen Angeboten. Die innere Erschließung des Großraums erfolgt durch ein breites Angebot im ÖPNV.
- Die nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystems soll sich am Menschen und seinen Anforderungen ausrichten.
- Die Mobilität soll sozial gerecht, ökologisch verträglich und ökonomisch effizient organisiert werden.
- Entwicklungspotenziale des Umweltverbundes sollen gezielt unterstützt werden. Der ÖPNV trägt im Rahmen der Mobilitätswende zur Entlastung von den Folgen des motorisierten Individualverkehrs bei. Verlagerungen sollen intensiviert werden, weswegen der ÖPNV verstärkt zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden soll.
- Die Entwicklung der Verkehrssysteme erfolgt integriert und aufeinander abgestimmt. Über Verknüpfungspunkte werden die Vorteile der einzelnen Verkehrssysteme optimiert.
- Das „Regionale Netz" bildet das Rückgrat des ÖPNV. Dazu gehören großräumige bzw. überregionale Verbindungen mit Regionalzügen (und Landesbussen) sowie regionale Verbindungen mit RegioBussen. Die Flächenerschließung erfolgt über lokale Verkehrsangebote in den Städten und Gemeinden. Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienformen tragen Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage Rechnung.
- Moderne Standards der Fahrzeugtechnik und der Digitalisierung sollen angewandt und künftige Möglichkeiten wie autonomes Fahren und verschiedene Formen von „Smart Mobility" genutzt werden.

Der NVP 2025 bzw. die zukünftigen Nahverkehrspläne orientieren sich an dem Leitbild und sollen zu einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung beitragen.

Leitbild für den Großraum Braunschweig als Klimaschutzregion (Masterplan)

A 2

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

Für den Nahverkehrsplan ist das Leitbild „Mobilität" maßgebend:

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

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

Der NVP 2025 bzw. zukünftige Nahverkehrspläne orientieren sich am Leitbild „Mobilität" und sollen dazu beitragen, die Ziele des Masterplan 100 % Klimaschutz im Großraum Braunschweig zu erreichen.



A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung

E Bestand, Analyse und Maßnahmen

F Finanzierung und Förderung

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

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

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

B 1 Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/rechtliche Rahmenbedingungen

Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere die im Folgenden erläuterten rechtlichen Rahmenbedingungen und Grundlagen zu berücksichtigen:

B 1.1 Europäische Gesetzgebung

EG- Verordnung Nr. 1370/2007

Die EG-Verordnung Nr. 1370/2007 ist seit dem 03.12.2009 unmittelbar geltendes Recht für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland.

Sie legt den verbindlichen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste fest. Ziel der Verordnung ist die Schaffung eines Binnenmarktes für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste. Dies geschieht durch die Ergänzung der allgemeinen Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge. Ferner wird in der Verordnung festgelegt unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen, die in Verträgen und Konzessionen für öffentliche Personenverkehrsdienste festgelegt sind, als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten und von der vorherigen Anmeldung staatlicher Beihilfen bei der Kommission ausgenommen sind.

B 1.2 Bundes- und Landesgesetzgebung

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

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

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

Allgemeines Eisenbahngesetz

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

Personenbeförderungsgesetz

Das PBefG regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen (KFZ). Zudem enthält das Gesetz weitreichende Aussagen hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit sowie Aussagen zur Beteiligung im Rahmen der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes.

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

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

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Seit August 2021 ist das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) in Kraft, es enthält Aussagen für die Umsetzung der EU-Clean-Vehicles-Directive (CVD). Zudem setzt es Mindestquoten an die Beschaffung bzw. den Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben. Die Umsetzung der CVD ist in zwei Phasen untergliedert: In der ersten Phase (August 2021–2025) sollen mehr als 45 % der Fahrzeuge emissionsfrei beschafft sein, die zweite Phase (2026–2030) sieht darauf aufbauend eine Quote von 65 % vor.

Klimaschutzgesetz

Das Ziel des Klimaschutzgesetzes ist es, die Treibhausgasemissionen in Deutschland zu mindern. Bis 2030 sollen die Emissionen um 65 % sinken, bis 2040 um 88 %, sodass im Jahr 2045 eine Treibhausgasneutralität erreicht werden kann. Dies hat auch Auswirkungen auf die Inhalte des Nahverkehrsplanes: Er muss zukunftsweisende Aussagen für die Erreichung der Klimaschutzziele enthalten.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Das BGG regelt die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Es enthält dabei auch Aussagen für den Bereich des ÖPNV, u. a. sollen die Fahrgastinformationen für alle Fahrgäste verständlich sein. Zudem soll ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen und den Fahrzeugen des ÖPNV ermöglicht werden.

Auswirkungen des Nahverkehrsplans

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

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

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

B 1.3 Verfahrensablauf

Das Verfahren zur Aufstellung des NVP orientiert sich an den Vorgaben des § 6 NNVG. Der NVP wurde durch die Verbandsversammlung am 18.09.2025 beschlossen. Der Beschluss wurde vorbereitet durch Beratungen des Ausschusses für Regionalverkehr und des Verbandsausschusses. Im Beteiligungsverfahren wurden alle erforderlichen Einrichtungen, Behörden, Verbände und angrenzenden Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 4 NNVG beteiligt.

B 2 Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet

B 2.1 Verkehrsunternehmen im SPNV (Stand: 31.12.2024)

Im Großraum Braunschweig bieten folgende Verkehrsunternehmen Leistungen im SPNV an (siehe Karte B2.1):

DB Regio AG (Region Nord, Marktgebiet Niedersachsen)

Im Großraum Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 1" (DINSO 1) von der DB Regio AG (Region Nord) betrieben. Dieses umfasst in der Region die Strecken von Braunschweig nach Salzgitter-Lebenstedt (RB44/48), Schöppenstedt (RB45) und Herzberg (RB46) sowie die Strecke Bad Harzburg – Kreiensen – Göttingen (RB82). Darüber hinaus betreibt DB Regio Nord einige Verstärkerfahrten von Braunschweig über Königslutter nach Helmstedt. Das Netz wird unter dem Namen „Harz-Weser-Netz" vermarktet.

erixx GmbH

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

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

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

metronom Eisenbahngesellschaft mbH

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

WestfalenBahn GmbH

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

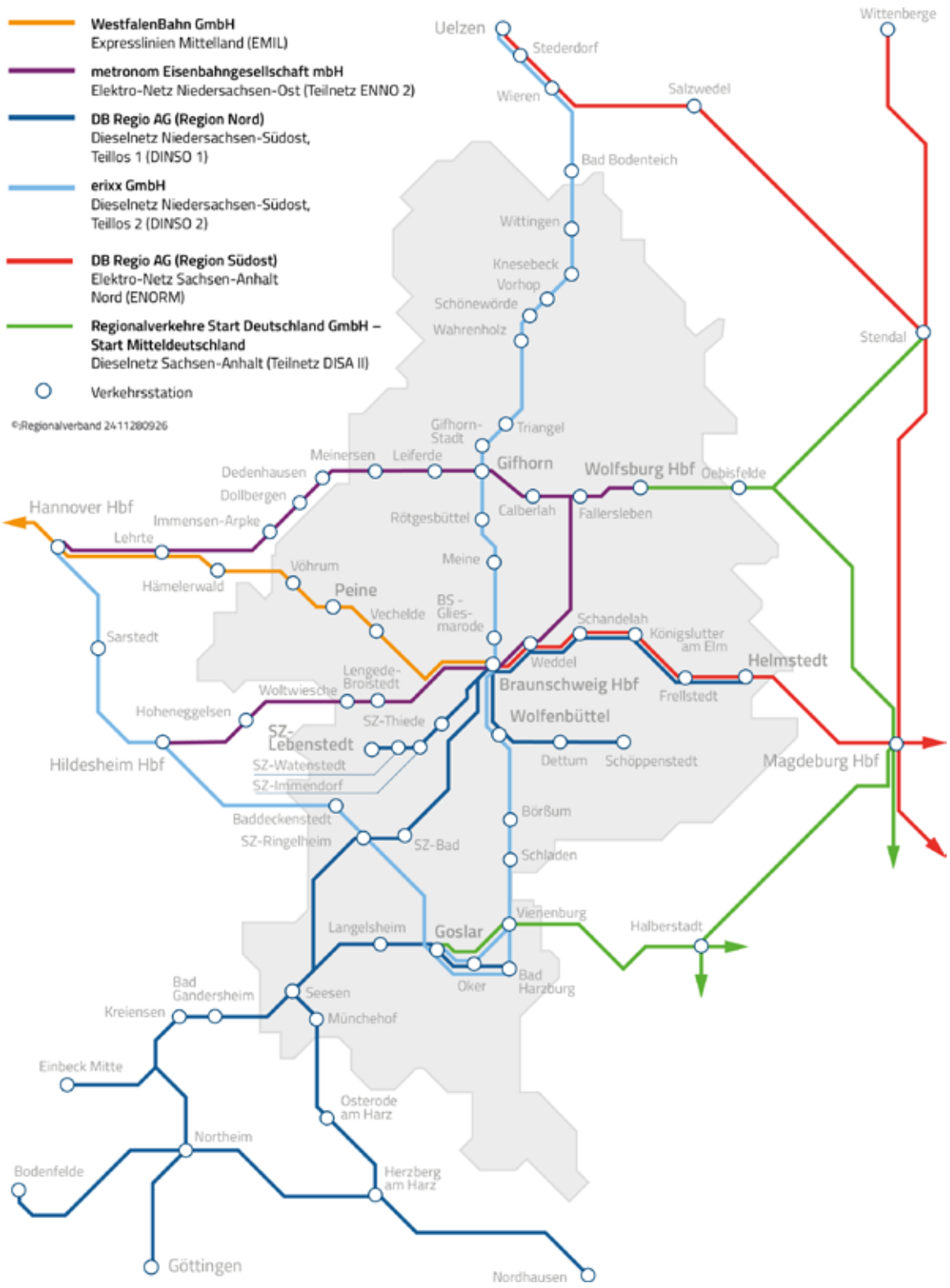
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH

Im Großraum Braunschweig wird das SPNV-Wettbewerbsnetz „Dieselnetz Sachsen-Anhalt“ (DISA II) von der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH betrieben. Zum Netz gehören in der Region die Linien von Wolfsburg nach Stendal (RB35) und Magdeburg (RB36, RE6), sowie von Goslar nach Halle/Saale (RE4), Magdeburg (RE21) und Berlin (HBX).



B 2.1
Karte

Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig



Konzessionierte Verkehrsunternehmen im ÖSPV (Stand: 31.12.2024)

B 2.2

Im 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:

Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

Die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG) betreibt die Stadtverkehre in Salzgitter, Wolfenbüttel, Helmstedt und Bad Harzburg. Linienverkehr wird zwischen Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt bzw. Salzgitter-Thiede und Braunschweig geleistet. Des Weiteren werden umfassende Gebiete des Landkreises Helmstedt mit Verbindungen in Richtung Wolfsburg sowie verschiedene Relationen in den Landkreisen Wolfenbüttel und Goslar durch das Verkehrsunternehmen im Linienverkehr bedient.

Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH

Die Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH (VB) betreiben im südwestlichen Teil des Landkreises Wolfenbüttel verschiedene Linien sowie die Linie 335 Wolfsburg – Velpke – Oebisfelde, die von Wolfsburg über die im Norden des Landkreises Helmstedt gelegenen Ortschaften bis nach Oebisfelde führt. Außerdem sind diese Betreiber der Linien des Teilnetzes 14 (Brome – Boldecker Land – Sassenburg) im Landkreis Gifhorn.

Verkehrsgesellschaft Südniedersachsen mbH

Im Verbandsgebiet führt das Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Südniedersachsen mbH den Linienverkehr von Braunlage über Hohegeiß und Bad Sachsa nach Bad Lauterberg durch.

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

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

Wolfsburger Verkehrs-GmbH

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

Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH

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

Reisebüro Schmidt GmbH

Die Reisebüro Schmidt GmbH führt Linienverkehr im Bereich des östlichen Landkreises Wolfenbüttel, in den Samtgemeinden Elm-Asse, Sickte und in der Gemeinde Cremlingen durch und betreibt u. a. die RegioBus-Linien 730 und 740.

Peiner Verkehrsgesellschaft mbH

Das Verkehrsgebiet der Peiner Verkehrsgesellschaft mbH (PVG) erstreckt sich über die östlichen Gebiete des Landkreises Peine sowie den Stadtverkehr Peine.

Stadtbus Goslar GmbH

Die Stadtbus Goslar GmbH führt den Linienverkehr im Stadtgebiet Goslar ohne Jerstedt, Hahnenklee-Bockswiese und ohne das frühere Gebiet der Stadt Vienenburg durch.

Bischof-Brauner GbR

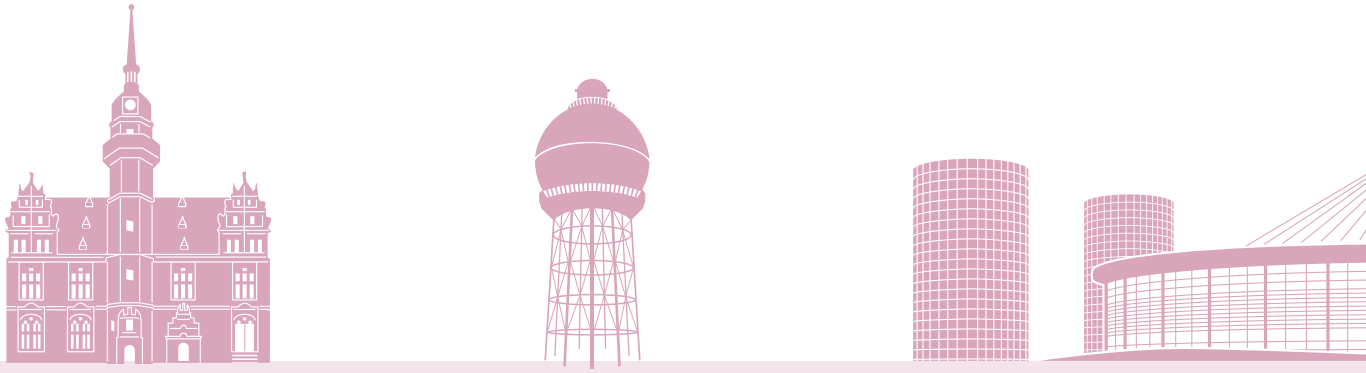
Im Landkreis Gifhorn führt die Bischof Brauner GbR (BBG) den Linienverkehr in der Stadt Wittingen und der Samtgemeinde Hankensbüttel sowie in der Samtgemeinde Meinersen bis nach Gifhorn durch.

Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH

Die Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH (ONS) betreibt den Verkehr in den Teilnetzen 51 (Edemissen) und 53 (Hohenhameln – Ilsede – Lengede) im Landkreis Peine.

HarzBus GmbH & Co. eGbR

Die HarzBus GmbH & Co. eGbR betreibt die Verkehre in den Teilnetzen 81 (Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim) und 82 (Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Luther) im Landkreis Goslar. Das Unternehmen ist ein Konsortium der drei Verkehrsunternehmen Pülm-Reisen GmbH, Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH und Reisebüro Schmidt.



A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung

E Bestand, Analyse und Maßnahmen

F Finanzierung und Förderung

C Planungsgebiet

C 1 Administrative Gliederung

Zum Regionalverband zählen die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel einschließlich deren Einheits-, Samt- und Mitgliedsgemeinden (vgl. Karte C1, Stand 31.12.2024). Zur besseren Übersicht sind die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinden in Tabelle C1 aufgelistet.

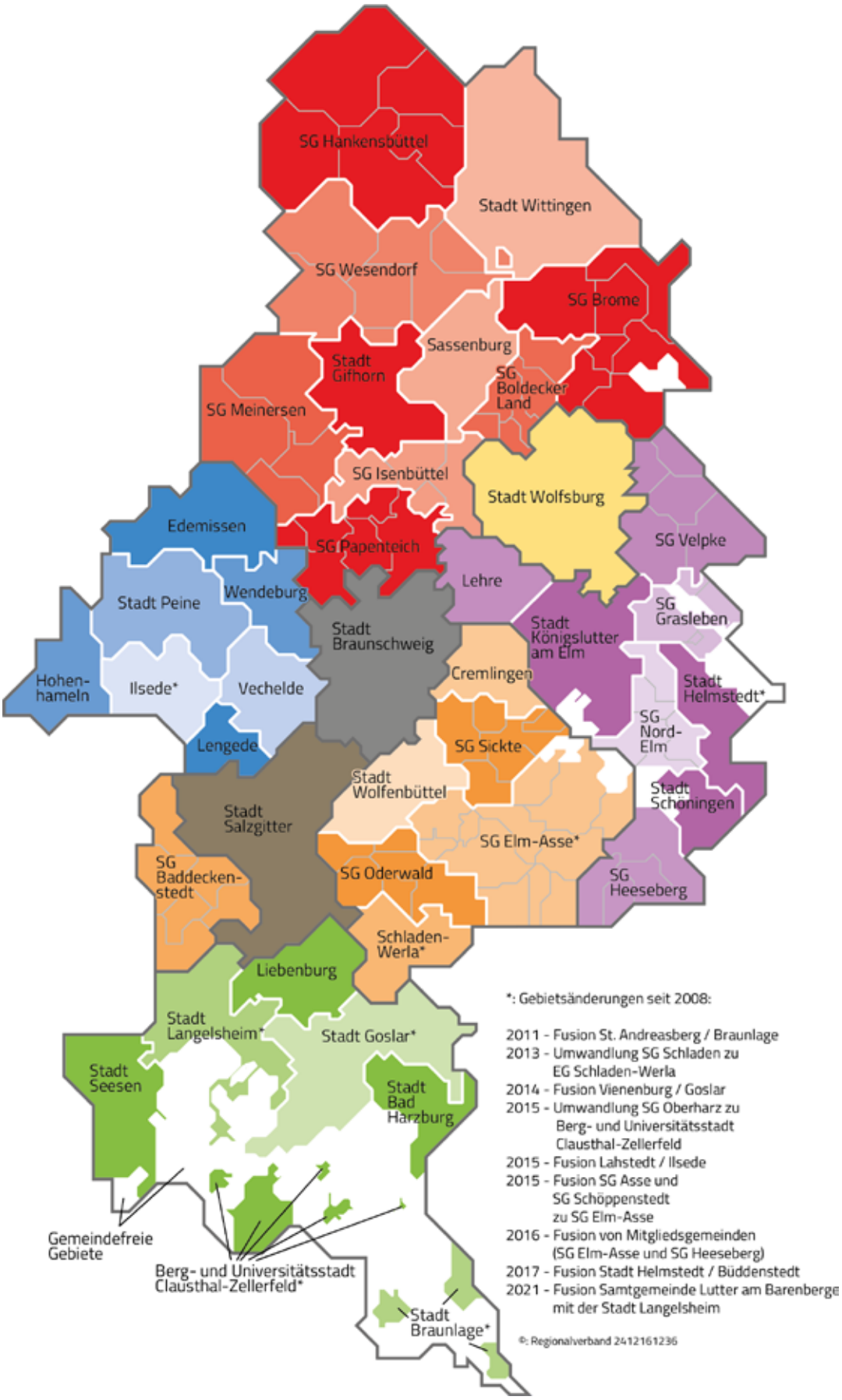
An den Regionalverband grenzt im Osten das Land Sachsen-Anhalt mit den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, dem Landkreis Börde sowie dem Landkreis Harz. Im Südosten grenzt das Land Thüringen mit dem Kreis Nordhausen an den Regionalverband.

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



C 1
Karte

Kreisfreie Städte, Einheits- und Samtgemeinden im Verbandsgebiet (Stand: 31.12.2024)



C 1
Tabelle

Samtgemeinden und ihre Mitgliedsgemeinden

LK GF
SG Boldecker Land
Barwedel
Bokensdorf
Jembke
Osloß
Tappenbeck
Weyhausen
SG Brome
Bergfeld
Brome
Ehra-Lessien
Parsau
Rühen
Tiddische
Tülau
SG Hankensbüttel
Dedelstorf
Hankensbüttel
Obernholz
Sprakensehl
Steinhorst
SG Isenbüttel
Calberlah
Isenbüttel
Ribbesbüttel
Wasbüttel
SG Meinersen
Hillerse
Leiferde
Meinersen
Müden/Aller
SG Papenteich
Adenbüttel
Meine
Rötgesbüttel
Schwülper
Vordorf
Didderse
SG Wesendorf
Groß Oesingen
Schönewörde
Ummern
Wagenhoff
Wahrenholz
Wesendorf

LK HE
SG Grasleben
Grasleben
Mariental
Querenhorst
Rennau
SG Heeseberg
Beierstedt
Gevensleben
Jerxheim
Söllingen
SG Nord-Elm
Frellstedt
Räbke
Süpplingen
Süpplingenburg
Warberg
Wolsdorf
SG Velpke
Bahrdorf
Danndorf
Grafhorst
Groß Twülpstedt
Velpke

LK WF
SG Sickte
Dettum
Erkerode
Evessen
Sickte
Veltheim (Ohe)
SG Baddeckenstedt
Baddeckenstedt
Burgdorf
Elbe
Haverlah
Hedeper
Heere
Sehlde
SG Elm-Asse
Dahlum
Denkte
Hedeper
Kissenbrück
Kneitlingen
Semmenstedt
Remlingen
Roklum
Schöppenstedt
Uehrde
Vahlberg
Winnigstedt
Wittmar
SG Oderwald
Cramme
Dorstadt
Flöthe
Heiningen
Ohrum
Börßum

Räumliche Struktur

C 2

Zentralörtliche Gliederung

C 2.1

Aufgrund des Konzeptes der Zentralen Orte geht eine auf die zentralörtlichen Bereiche ausgerichtete Funktions-, Arbeits- und Wohnstättenkonzentration einher. In den Zentralen Orten, festgelegt im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2022 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 des ZGB (heute Regionalverband) (siehe Karte C2.1/1) sollen soziale, kulturelle, administrative Versorgungseinrichtungen vorhanden sein, damit die Bevölkerung diese Einrichtungen mit relativ geringem Zeit- und Wegeaufwand in Anspruch nehmen kann, die Einrichtungen selbst von der Nähe anderer zentraler Einrichtungen profitieren und das überörtliche Verkehrsnetz zur Anbindung zentraler Einrichtungen, insbesondere das Netz des ÖPNV, nicht auf sämtliche Gemeindeteile im gleichen Umfang ausgerichtet werden muss. Außerdem ist mit diesem Konzept eine langfristige Infrastruktursicherung verbunden.

Mit dem zentralörtlichen System sind folgende Funktionszuweisungen verbunden:

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

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

Im Großraum Braunschweig bilden die Oberzentren in Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg in enger räumlicher Verflechtung zum Mittelzentrum in Wolfenbüttel einen oberzentralen Verbund (LROP 2022). Die Mittelzentren in Goslar, Bad Harzburg, Clausthal-Zellerfeld und Seesen bilden einen mittelzentralen Verbund mit oberzentralen Teilfunktionen.

Das RROP für den Großraum Braunschweig wird derzeit überarbeitet und die Grundzentren entsprechend hinsichtlich ihrer Ausweisung überprüft. Für die Ausweisung von Zentralen Orten ist das jeweils rechtkräftige LROP bzw. RROP verbindlich. Die oben gemachten grundsätzlichen Aussagen zum System der Zentralen Orte haben dabei weiterhin Bestand.

Stadtumlandbereiche

Insbesondere der oberzentrale Verbund und die Mittelzentren sind die Dienstleistungs- und Arbeitsmarktorte der Region, während die Umlandgemeinden vorrangig Wohnfunktionen wahrnehmen. Gemäß der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Großraum Braunschweig (2023) wird die vorausgeschätzte Einwohnerzahl nach zwischenzeitlichen Einwohnerzugewinnen mittel- und langfristig relativ stabil bleiben. In den einzelnen Teilräumen werden die demografischen Entwicklungen jedoch in unterschiedlicher Tendenz, Geschwindigkeit und Intensität verlaufen. Schrumpfende und wachsende Orte können in der Region nebeneinanderliegen. Die Bevölkerungsentwicklung wird durch

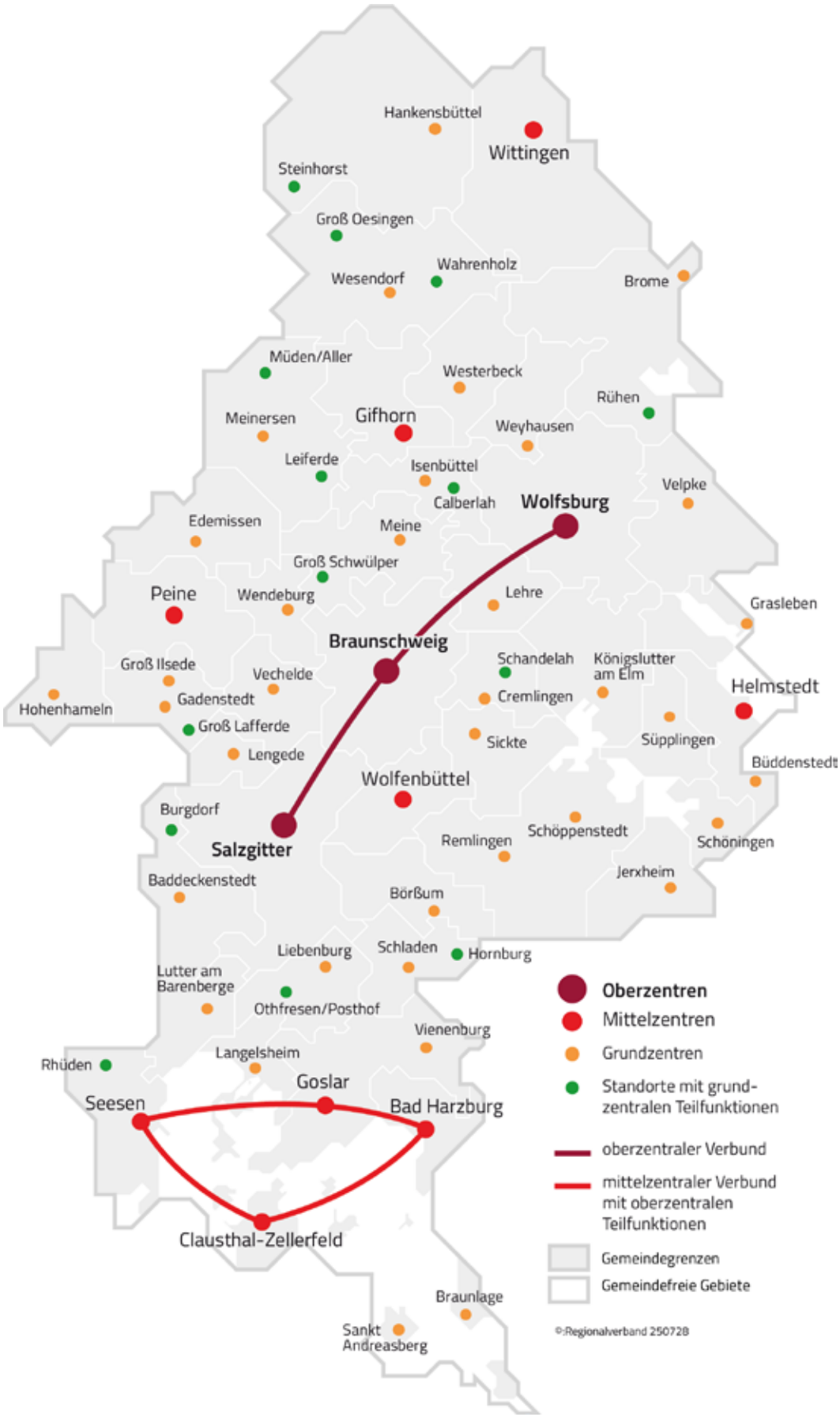
eine Veränderung der Altersstrukturen geprägt sein. Die Zahl der 65-Jährigen und Älteren wird künftig deutlich anwachsen.

Neben dem Städtenetz 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. Dies zeigt sich auch in der Bevölkerungsdichte (Karte C2.1/2). Die hohe Anzahl der Quellorte trägt zu dispersen Verkehrsströmen bei. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehres (MIV) auf den ÖPNV ist im Großraum Braunschweig durch die Vielzahl an Quell- und Zielorten um ein Vielfaches schwieriger als in monozentrischen Regionen.



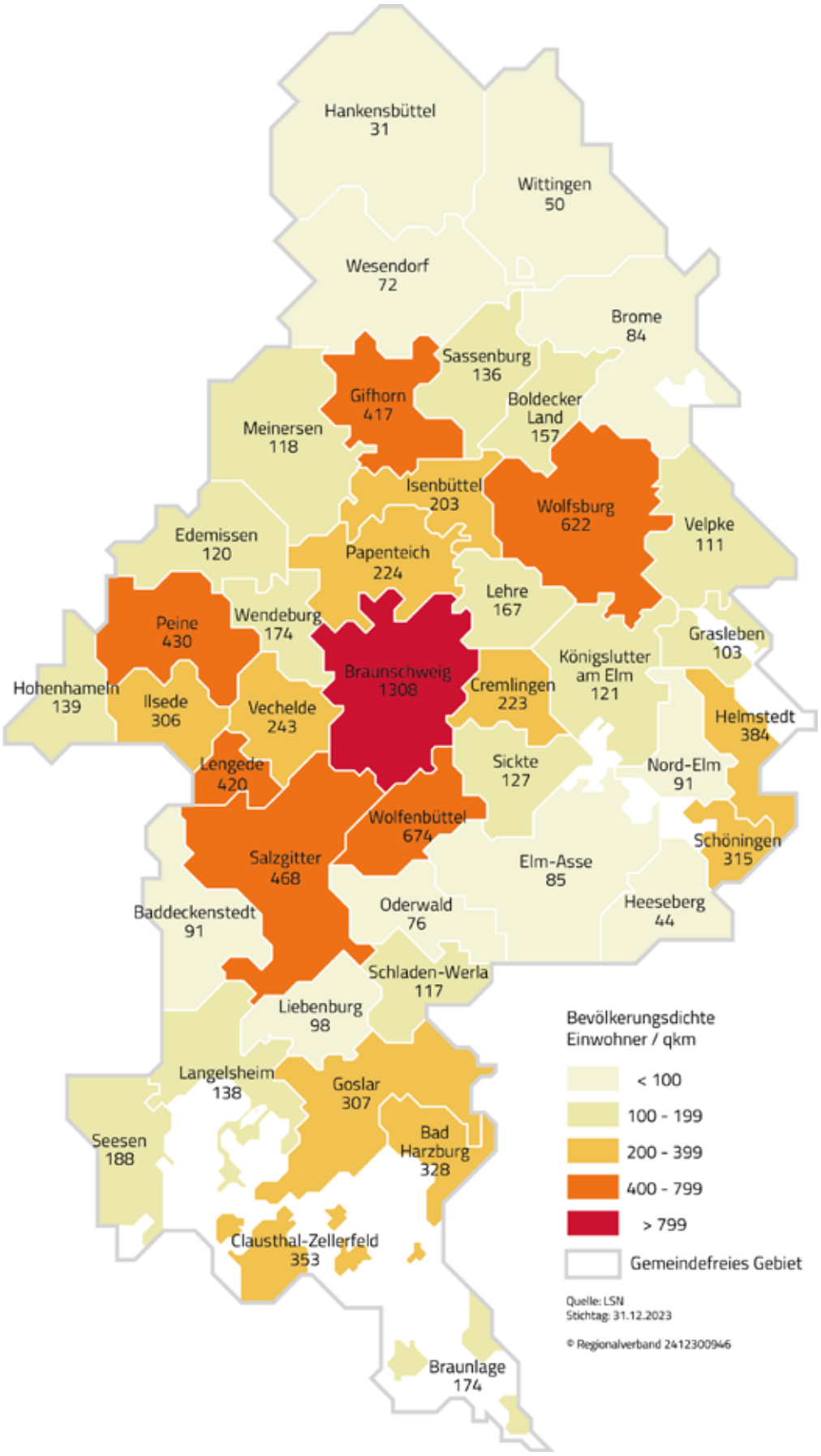
Zentrale Orte (RROP 2008)

C 2.1/1
Karte



C 2.1/2
Karte

Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm) (Stand: 31.12.2023)



Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung

C 2.2

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

Im Großraum Braunschweig haben sich teilräumliche Siedlungsachsen mit einer unterschiedlich dichten Abfolge von Siedlungskonzentrationen herausgebildet. Im Rahmen der Neuaufstellung des RROP werden die Siedlungsachsen identifiziert und überprüft. Dabei sind die nachfolgenden punktaxialen Siedlungsachsen vorgesehen. Die Ausweisungen im rechtskräftigen RROP sind entscheidend:

- Braunschweig – Meine – Rötgesbüttel – Isenbüttel – Gifhorn – Wagenhoff – Wesendorf – Wahrenholz
- Wolfsburg – Brechtorf – Rühen
- Wolfsburg – Allerbüttel – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn
- Wolfsburg – Danndorf – Velpke
- Braunschweig – Wendhausen – Lehre – Flechtorf – Wolfsburg
- Braunschweig – Klein Gleidingen – Denstorf – (Wedtlenstedt) – Vechelde
- Braunschweig – Klein Schöppenstedt – Cremlingen
- Braunschweig – Hülperode – Rothemühle – Klein Schwülper – Groß Schwülper
- Salzgitter-Lebenstedt – Lengede – Klein Lafferde – Groß Lafferde – Gadenstedt – Groß Ilsede – Klein Ilsede – Peine
- Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bleckenstedt – Salzgitter-Beddingen – Salzgitter-Sauingen – Salzgitter-Üfingen – Salzgitter-Thiede – Braunschweig
- Braunschweig – Hötzum – Sickte
- Bad Harzburg – Göttingerode – Goslar – Astfeld – Langelsheim

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

Siedlungsentwicklungen abseits der ÖPNV-Bedienungsachsen benötigen eine kostenintensive Verkehrserschließung, um attraktive ÖPNV-Verbindungen anzubieten. Der ÖPNV ist in diesen Fällen meistens nicht wirtschaftlich zu betreiben. Aus Sicht des ÖPNV sind diese Siedlungsentwicklungen zu vermeiden und etwaige Kostendeckungsfehlbeträge für ein gewünschtes Bedienungsangebot bei der erschließenden Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Die Belange des ÖPNV sind im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen (vgl. BauGB § 1 Abs. 6 (9)). Neue Bauflächen (Flächennutzungsplan), Baugebiete (Bebauungsplan) und weitere Vorhaben (Vorhaben- und Erschließungsplan), die Verkehr

erzeugen, sollen aus Sicht des ÖPNV dort entstehen, wo vorhandene oder geplante Eisenbahn-, Stadtbahn- oder Buslinien mindestens im ganztägigen Stundentakt verkehren und vorhandene oder geplante Stationen bzw. Haltestellen die Gebiete erschließen. Dadurch erhöht sich der Anreiz, den ÖPNV zu nutzen, die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV sowie die Teilhabechancen der Bevölkerung. Einher geht eine Verringerung des Verkehrs. Die Erfahrung zeigt, dass für Stadtbahn- und Bushaltestellen Erschließungsradien von 300–500 m und für Verkehrsstationen des Schienenverkehrs bis zu 1.000 m anzusetzen sind, da dies als zumutbare Länge eines Fußweges akzeptiert wird. Längere Wege zu Haltestelle werden vielfach mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt und sollten mit Bike+Ride und Park+Ride unterstützt werden.



Verkehrswege

C 3

Die hier relevanten Verkehrswege umfassen die Schieneninfrastruktur für den SPNV sowie die Stadtbahnstrecken in der Stadt Braunschweig und die Straßen, auf denen die Angebote im ÖSPV abgewickelt werden. Die Verkehrsangebote der Regionalbahnzüge, die auf der Schieneninfrastruktur erbracht werden, stehen in fast allen Relationen in Konkurrenz zu Autobahnen oder Bundesstraßen, die eine schnelle und direkte Erreichbarkeit der Zentren ermöglichen (Karte C3).

regional bedeutsame Verkehrswege (Stand: 2024)

C 3
Karte



C 4 Mobilitäts- und Potenzialanalysen

C 4.1 Regionale Verkehrsverflechtungen

In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen auf der Basis der Einheits- und Samtgemeinden für die Regionsbewohner des Großraum Braunschweigs dargestellt.

Für den NVP 2025 wurden Auswertungen mit dem Verkehrsmodell für den Großraum Braunschweig für das Bezugsjahr 2018 durchgeführt. Das Verkehrsmodell basiert auf den Strukturdaten (z. B. Bevölkerungsdaten) des Bezugsjahres 2018 und dem Mobilitätsverhalten auf Grundlage der Mobilitätsbefragung „MiD – Mobilität in Deutschland 2017". Das Modell bildet die Verkehrsnachfrage an normalen Werktagen (Mo.–Fr. an Schultagen) ab.

Die Verkehrsströme des Gesamtverkehrs im Großraum Braunschweig sind als Summe über alle Verkehrszwecke (Beruf/Arbeit, dienstliche Erledigung, Bildung, Einkauf, Freizeit, Sonstiges) ausgewertet. Auf die besondere Entwicklung der Pendlerzahlen wird in Kapitel C4.3 vertieft eingegangen. Für die Darstellung und Analyse der Gesamtverkehrsströme wird die aktuell gültige administrative Gliederung benutzt. Die ausgeprägten Verkehrsbeziehungen sind für alle Verkehrsarten und Wegezwecke in Karte C4.1 abgebildet.

Die werktäglichen Verkehrsbeziehungen (Montag–Freitag) sind klassifiziert in:

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

Stark = 20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

Bedeutend = 10.000 bis 19.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

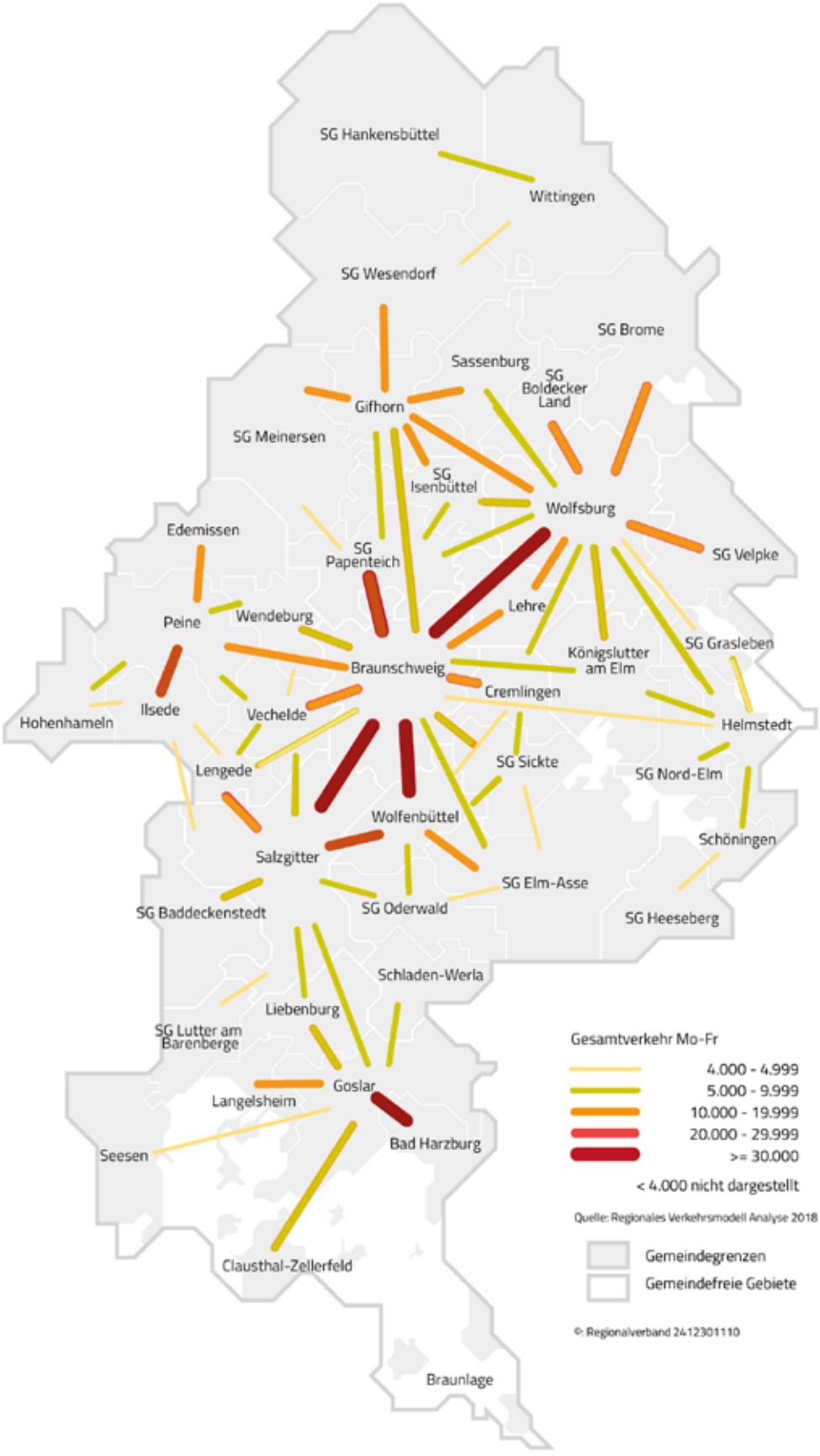
Bemerkenswert = 5.000 bis 9.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

Die Klasse 4.000–4.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen ist zusätzlich als Schwellenbereich dargestellt.

Neben den ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen den Kommunen gibt es innerhalb der Städte und (Samt-)Gemeinden ein Verkehrsaufkommen (sogenannter Binnenverkehr), das häufig höher ist, als die Verkehre über die kommunalen Grenzen hinweg.

Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Einheits- und Samtgemeinden (Gemeindegrenzen Stand: 2019)

C 4.1
Karte



C 4.2 Überregionale Verkehrsverflechtungen

In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenzen hinweg zu den benachbarten kreisfreien Städten und Landkreisen dargestellt. Die Basis bilden auch hier die Auswertungen aus dem regionalen Verkehrsmodell für den Analysefall 2018.

Die Verkehrsströme sind als Summe des Gesamtverkehrs über alle Verkehrszwecke (zur Arbeit, dienstliche Erledigung, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, private Erledigung, Begleitung) ermittelt und in Karte C4.2 abgebildet.

Die werktäglichen Verkehrsbeziehungen (Montag–Freitag) sind klassifiziert in:

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

Stark = 20.000 bis 29.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

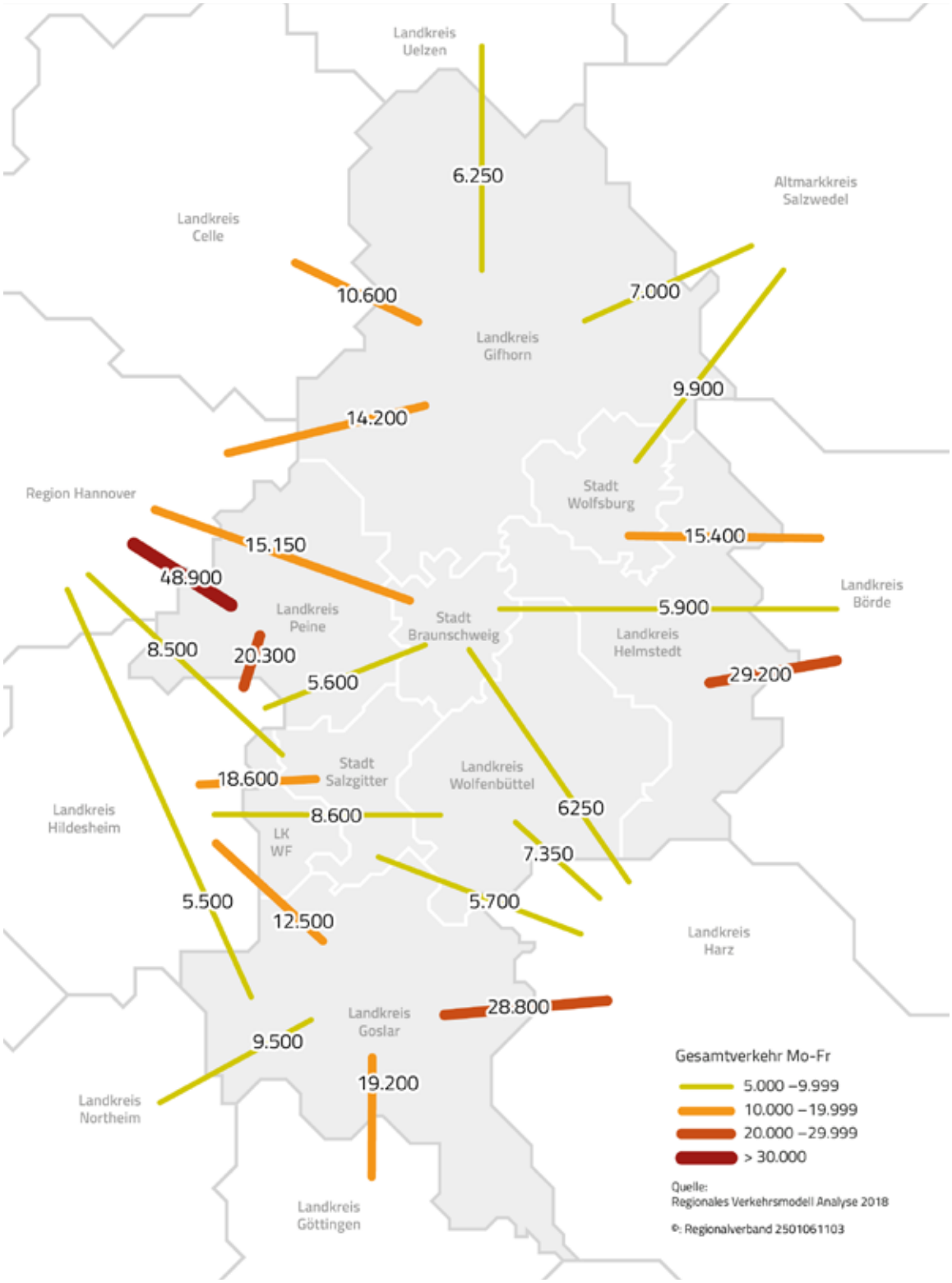
Bedeutend = 10.000 bis 19.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

Bemerkenswert = 5.000 bis 9.999 Personenfahrten pro Tag in beide Richtungen

Die Analyse der Verkehrsströme zeigt deutliche Verkehrsverflechtungen über die Regionsgrenzen hinaus. Damit wird deutlich, dass die Gestaltung grenzüberschreitender Angebote und die Abstimmung mit benachbarten Regionen eine maßgebliche Rolle im Zuge einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung einnimmt.

Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen über die Regionsgrenze

C 4.2
Karte



C 4.3 Berufspendler

Das Verkehrsaufkommen der Berufspendler ist ein Teil des Gesamtverkehrsaufkommens und wird in Karte C4.3 gesondert dargestellt (Datenbasis: Bundesagentur für Arbeit, 2023).

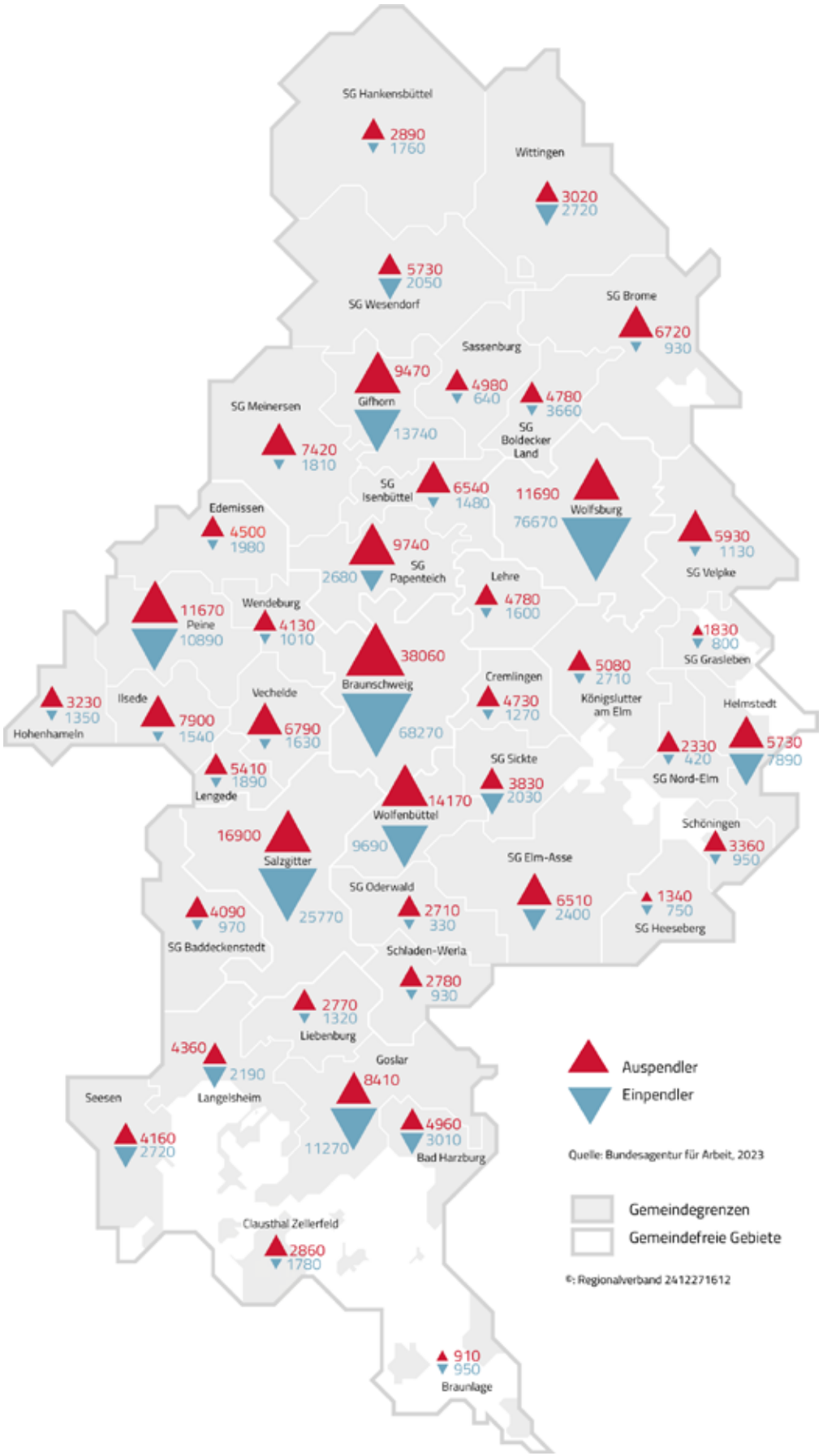
Einen sehr hohen Anteil an Einpendlern hat die Stadt Wolfsburg mit dem Hauptziel VW-Werk, gefolgt von der Stadt Braunschweig und mit etwas Abstand der Stadt Salzgitter. Vor allem die Zahlen der Einpendler in die Städte Braunschweig und Wolfsburg sind in den letzten Jahren weiter angestiegen.

Zu den Pendlern innerhalb der Region kommen noch die Pendler aus den Gebieten außerhalb des Großraum Braunschweigs hinzu. So sind z. B. die Pendlerzahlen aus Hannover nach Wolfsburg wie auch auf den Relationen Sachsen-Anhalt wie Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg und Magdeburg – Oebisfelde – Wolfsburg in den letzten Jahren stetig gestiegen. Infolgedessen hat sich auch die Nutzung der Schienenverbindungen deutlich erhöht.

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

Berufspendler (Stand: 2023)

C 4.3
Karte



C 4.4 Mobilitätsverhalten

Das regionale Verkehrsmodell 2018 weist für die Werktage von Montag bis Freitag eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,16 Fahrten bzw. Wege pro Person und Werktag (über alle Wegezwecke) aus.

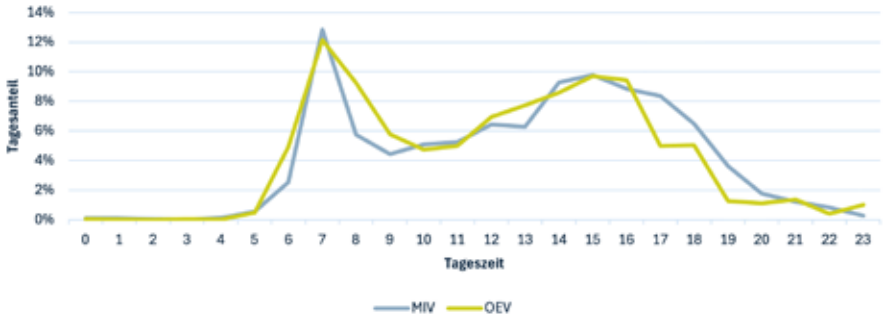
Der Anteil des Wegezwecks Arbeit ist mit 0,73 Fahrten bzw. Wegen pro Person und Werktag ausgeprägt. Mit der breiten Einführung von Home-Office ergibt sich die Chance, dass sich der Anteil für den Wegezweck Arbeit branchenspezifisch reduzieren kann. Ausgehend von der Verkehrsentwicklungsprognose des Bundes (Basisprognose 2040)[1] wird sich der Anteil des überregionalen (bundesweiten) Berufsverkehrs zukünftig in einem Spektrum von 3 %–10 % bis 2040 reduzieren. Vor diesem Hintergrund wird der Wegezweck Arbeit an Bedeutung verlieren und die Wegezwecke Freizeit, Einkauf, Bildung und Sonstiges das Mobilitätsverhalten stärker prägen.

Dies führt zukünftig auch zu einer Harmonisierung der Tagesganglinien im Verkehr. Die bislang ausgeprägte Spitzenstunde am Vormittag (Arbeits- und Schulbeginn) wird abgeschwächt, wodurch sich die Mobilitätsnachfrage vormittags gleichmäßiger verteilen wird. Am Nachmittag bis zum frühen Abend ist die Verkehrsnachfrage über einen längeren Zeitraum konstant hoch. Dieses ist vor allem durch den Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie die beruflich bedingten (Rück-)Wege gekennzeichnet. Im Zeitraum zwischen diesen Spitzen dominieren die Wegezwecke Einkauf, Ausbildung (Rückwege), Freizeit und private Erledigungen. In der nachfolgenden Abbildung C4.4/1 sind die Tagesganglinien für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Personenverkehr dargestellt.

[1] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose Prognosefall 1 „Basisprognose 2040" (Ergebnisse); 2024

C 4.4/1 Abbildung

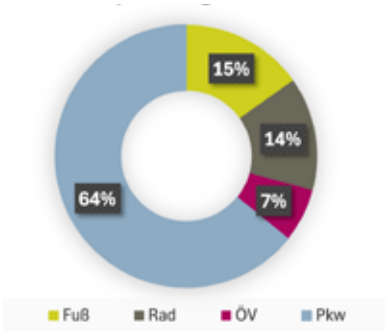
Tagesganglinien für den MIV und ÖV über alle Wegezwecke



Der in der nachfolgenden Abbildung C4.4/2 dargestellte Modal-Split für das gesamte Gebiet des Regionalverbandes wurde mit Hilfe des regionalen Verkehrsmodells ermittelt. Es wird deutlich, dass der MIV-Anteil einen hohen Stellenwert (64 % aller Wege) einnimmt.

C 4.4/2 Abbildung

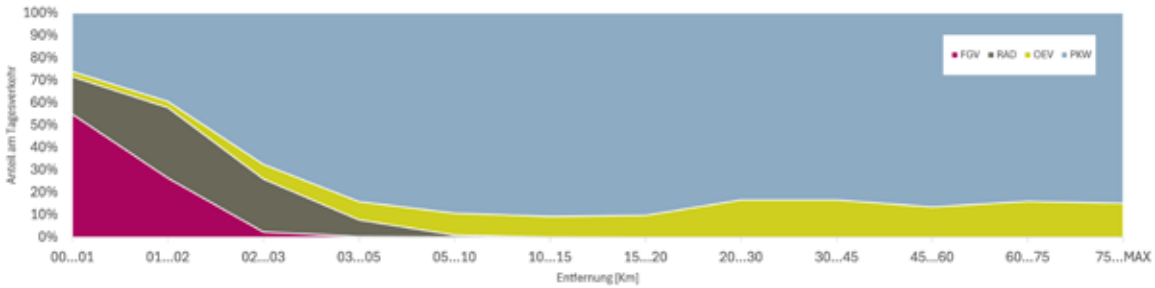
Modal-Split Anteil an allen Wegen innerhalb des Regionalverbandes



Bei der Auswertung des entfernungsabhängigen Modal-Split Anteils wird deutlich, dass vor allem bei kurzen Wegen zwischen einem und zwei Kilometern das zu Fuß gehen und das Fahrradfahren dominieren. Bereits ab einer Entfernung von etwa drei Kilometern setzt die Dominanz des PKW-Verkehrs als Hauptverkehrsmittel ein. Der ÖPNV gewinnt bei Entfernungen ab drei Kilometern eine Relevanz und behält auch in höheren Entfernungsklassen konstant seinen Marktanteil.

Entfernungsabhängiger Modal-Split über alle Wege und Verkehrszwecke

C 4.4/3
Abbildung



Verkehrliche Grundannahmen und demografische Entwicklung

C 4.5

Eine Auswertung des Statistischen Landesamtes Niedersachsen zu der Verkehrsmittelnutzung bei Pendlern in Niedersachsen (2018) zeigt, dass in Niedersachsen der Trend in den letzten Jahren hin zur Pkw-Nutzung verläuft. Der Pkw stellt im täglichen Pendlerverkehr nach wie vor das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel dar.

Der Bestand an Pkw und Krafträdern im Großraum Braunschweig ist gegenüber dem Stichtag 01.01.2016 (Gültigkeitsbeginn des NVP 2016) weiter angestiegen: Im Vergleich zu 768.500 Pkw und Krafträdern zu Beginn des Jahres 2016 hat die Zahl bis zum Stichtag 01.01.2023 auf rund 806.850 Pkw und Krafträder Anfang 2023 (01.01.2023) zugenommen. Dies entspricht einer Zunahme des Pkw-Bestandes (inklusive Krafträder) um etwa 5 Prozent. Die Bevölkerung im Großraum Braunschweig ist zwischen 2016 und 2023 (Stichtag jeweils der 1. Januar) um etwa 1,5 Prozent angewachsen. Dies bedeutet, dass der Fahrzeugbestand in Gegenüberstellung zur Bevölkerungsentwicklung überproportional zugenommen hat.

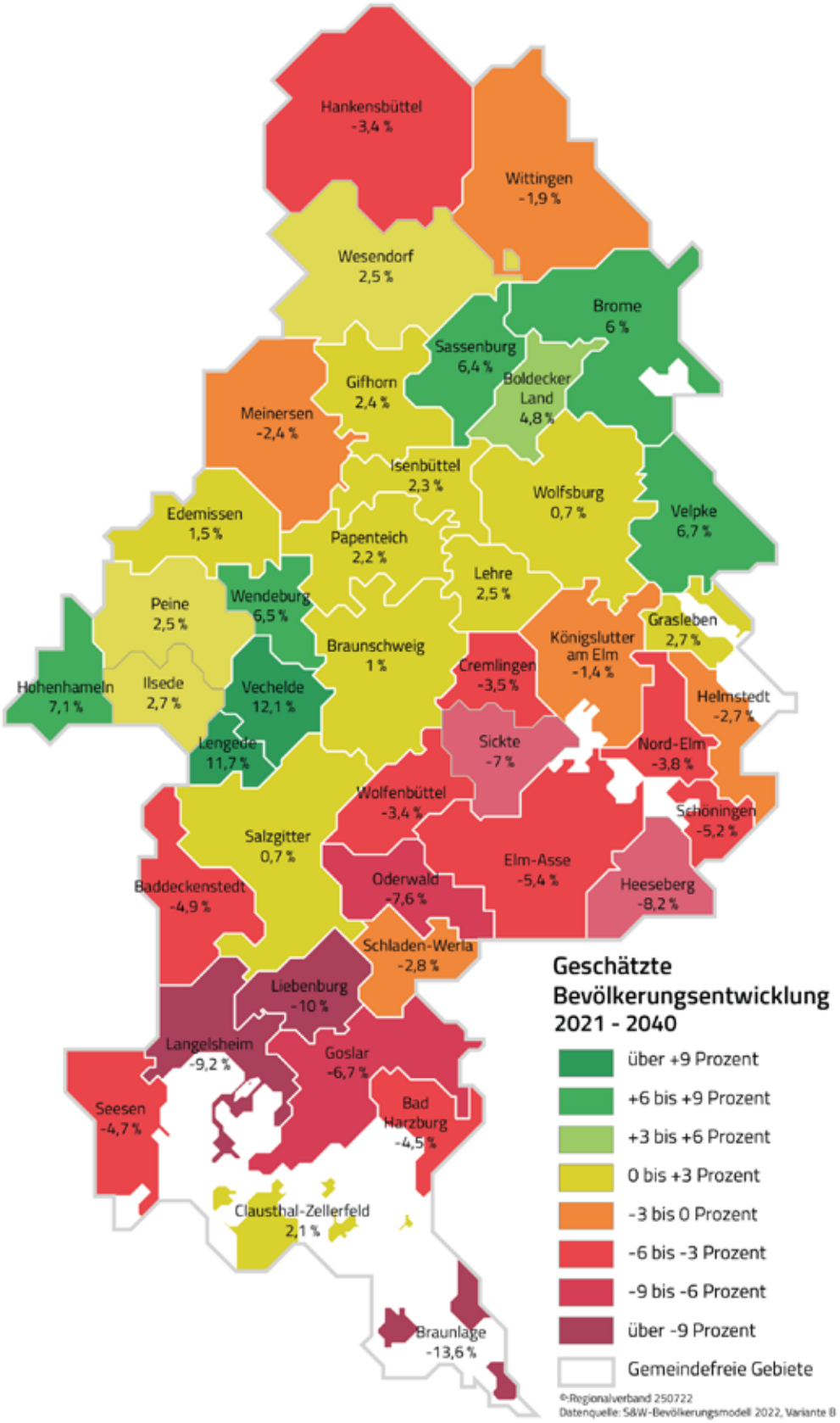
Auf Grundlage der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Großraum Braunschweig wird die vorausgeschätzte Einwohnerzahl nach zwischenzeitlichen Einwohnerzugewinnen mittel- und langfristig relativ stabil bleiben (Variante B). Die relative Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zur Ausgangslage in 2021 beträgt bis 2040 ±0 Prozent.

Ein wesentliches Merkmal der demografischen Entwicklung ist die fortlaufende Veränderung der Altersstrukturen. In den kommenden Jahren werden die geburtenstarken Jahrgänge das Rentenalter erreichen. Dies bedeutet einen Einschnitt bei der Anzahl an Personen im erwerbsfähigen Alter. Die Zahl der 20- bis 65-Jährigen geht in der Variante B um 63.990 Personen (–9,6 Prozent) zurück. Die Zahl der 65-Jährigen und Älteren wird künftig weiter zunehmen. Bis 2040 beträgt der vorausgeschätzte Bevölkerungszuwachs der 65-Jährigen und Älteren insgesamt 36.700 Personen (+14,1 Prozent). Für die Altersgruppe der unter 20-Jährigen werden Bevölkerungszuwächse erwartet. Die Zahl der Kinder im Schulalter wird ansteigen. Insgesamt werden für die unter 20-Jährigen zwischen 2021 und 2040 Zuwächse von 8.620 Personen (+4,1 Prozent) vorausgeschätzt.

Weitere Ergebnisse und Daten können der Bevölkerungsprognose des Regionalverbandes entnommen werden.

C 4.5
Karte

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021–2040



Potenziale für den Umweltverbund

C 4.6

Für die Förderung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung sind die Verlagerungspotenziale vom Pkw-Verkehr auf den Umweltverbund zu unterstützen. Für eine Potenzialanalyse wurde das regionale Verkehrsmodell des Regionalverbandes hinsichtlich der Reiseweiten und -zeiten für den privaten Pkw-Verkehr (über alle Verkehrszwecke) ausgewertet. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Abbildung C4.6 dargestellt.

Darstellung der mittleren Reiseweite und Reisezeit für den Großraum Braunschweig

C 4.6
Abbildung



Es zeigt sich, dass etwa 50 % aller Kfz-Fahrten innerhalb des Großraum Braunschweigs (privater Binnenverkehr) unter einer Reiseweiten von 5 km liegen. Für die Hälfte aller stattfinden Kfz-Fahrten wird demnach der eigene oder zur Verfügung stehende Pkw genutzt. Bei kurzen Entfernungen bis 5 km ist das Fahrrad jedoch meist das schnellste, effektivste und kostengünstigste Verkehrsmittel. Darüber hinaus dauern etwa 39 % aller Kfz-Fahrten weniger als 10 Minuten. In ländlich geprägten Bereichen sind die Wege häufig länger, während in städtischen Bereichen bei gleichen Reisezeiten die Wege aufgrund der örtlichen Widerstände (hohe Auslastung der Infrastruktur, Stau, Wartezeiten) meist kürzer sind. Dennoch kann festgestellt werden, dass vor allem bei kurzen Wegen bzw. kurze Reisezeiten im Kfz-Verkehr ein großes Verlagerungspotenzial zum Umweltverbund liegt.

Neben objektiven Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl wie Reisezeit und Kosten beeinflussen insbesondere Gewohnheiten und subjektive Gründe und Wahrnehmungen die Entscheidung für bzw. gegen das Zufußgehen, Fahrradfahren, den ÖPNV oder Pkw.

Die Reisezeitvorteile des Pkw im Stadtverkehr werden häufig überschätzt. Bis zu einer Distanz von 1,5 km kann das Zufußgehen, bis 5 km das Fahrradfahren und bis 10 km die Pedelec-Nutzung oder ÖV-Nutzung schneller sein als die Fahrt mit dem Pkw. Grund sind die vergleichsweise lange Parksuchdauer und die langen Wege vom Parkplatz zum Ziel. Da die Reisezeit des Rad- und Fußverkehrs von Nicht-Nutzern signifikant überschätzt und andere Kriterien wie Komfort in der Verkehrsmittelwahl priorisiert werden, kommt es dennoch zu einer starken Nutzung des MIV, auch auf sehr kurzen Distanzen.

Nicht unmittelbar für den ÖPNV zu gewinnen sind Wege, die entweder aus Sachzwängen an das genutzte Verkehrsmittel gebunden sind (z. B. Pkw wird beruflich benötigt, Pkw-Nutzung innerhalb einer längeren Wegekette etc.) oder für die keine (ausreichende) Alternative im Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zur Verfügung steht (kein ÖPNV-Angebot vorhanden oder Dauer des ÖPNV-Weges deutlich länger als mit alternativen Verkehrsmitteln).

Potenziale liegen bei Wegen, die aus subjektiven Gründen nicht mit dem ÖV zurückgelegt werden. Hierzu zählen die negative subjektive Bewertung/mangelnde Akzeptanz des ÖV sowie fehlende Kompetenzen/Informationen. Hier können sowohl „weiche Maßnahmen" wie Werbung, Mobilitätsberatung, Fahrtrainings, Informationsbereitstellung etc. diesen subjektiven Wahlentscheid im Sinne des ÖPNV beeinflussen als auch Maßnahmen zur Verbesserung des Komforts, Verlässlichkeit, Benutzerfreundlichkeit und Fahrgastinformation. Darüber müssen auch Maßnahmen zur Optimierung der Infrastruktur ergriffen werden, um die Qualität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs weiter zu fördern.

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

- verstärkte Umsetzung von Intermodalität (Vernetzung der Verkehrsmittel) und Multimodalität (Nutzung des jeweils geeigneten Verkehrsmittels),
- steigende Energiepreise und dem gegenüber attraktive ÖPNV-Tarife,
- Renaissance der Großstädte und weitere Abschwächung der Suburbanisierung
- höhere Flexibilität im Berufsleben und
- zunehmendes Umweltbewusstsein.

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

Auf den Relationen zwischen den Ober- und Mittelzentren innerhalb des Großraum Braunschweigs und über die Region hinaus (insbesondere von/nach Hannover und Sachsen-Anhalt) bestehen hohe Verkehrsbedürfnisse, um durch Angebotsverbesserungen, Anschlusssicherung, Verlässlichkeit des Angebotes, dichtere Takte und Geschwindigkeitserhöhungen und zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Den SPNV-Verbindungen kommen hier eine zentrale Bedeutung zu.

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

Die Relationen Gifhorn – Braunschweig, Gifhorn – Wolfsburg, Wolfenbüttel – Braunschweig und Wolfenbüttel – Salzgitter sowie Peine – Vechelde – Braunschweig zeigen noch großes Potenzial, um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen.

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

In den verbleibenden Räumen können je nach Erfordernis und Wirtschaftlichkeit weitere ergänzende Linienverkehre oder differenzierte Bedienungsweisen eingesetzt werden. Da in vielen dieser Räume das Verkehrsaufkommen rückläufig sein wird, sind hier Fahrgastzunahmen nur in Einzelfällen zu erwarten. Umso wichtiger wird es hier sein, durch sogenannte Flexible Bedienformen an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtete Angebote bereit zu stellen, die auch Erfordernisse an die Wirtschaftlichkeit berücksichtigen.



A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung

E Bestand, Analyse und Maßnahmen

F Finanzierung und Förderung

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung

Entsprechend der Grundsätze und Ziele des NNVG § 2 Abs. 1: „Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen" ist die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal-Split im Großraum Braunschweig oberstes Ziel bei der Ausgestaltung des ÖPNV.

Die Kommunen können als freiwillige Aufgabe einen Verkehrsentwicklungsplan aufstellen. Der Regionalverband hat die verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung als gesetzliche Aufgabe übertragen bekommen. Auf dieser Ebene sind in den nächsten Jahren Modal-Split-Betrachtungen durchzuführen, die es ermöglichen, spezifische Zielwerte für den ÖPNV für einzelne Städte, Landkreise und Gemeinden abzuleiten. Grundlage dafür sind die Ergebnisse zweier Mobilitätsbefragungen: Der MiD (Mobilität in Deutschland) und der SrV der TU Dresden.

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

Damit die Bürgerinnen und Bürger, die im Großraum Braunschweig leben oder sich dort aufhalten, Leistungen des ÖPNV in Anspruch nehmen können, wird angestrebt:

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger mit ÖPNV-Leistungen unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten

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

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

Der Regionalverband setzt sich für ein umfassendes Angebot attraktiver, verlässlicher Wegeketten im ÖPNV, einschließlich der ergänzenden Verkehrsangebote wie B+R sowie P+R, ein und berücksichtigt gleichrangig die Bedürfnisse aller Nutzergruppen. Der ÖPNV im Großraum Braunschweig und die ergänzenden Verkehrsangebote sollen als ein gesamtheitliches Angebotssystem von den Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen werden. Dafür werden in diesem NVP Festlegungen getroffen. Um dieses ganzheitliche Angebotssystem zum Erfolg zu führen, müssen sich alle Beteiligte diesem Ziel verpflichtet fühlen und in ihrem Zuständigkeitsbereich ihren Beitrag leisten.

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

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

- zur Einhaltung der Vorgabe des ÖPNV als Daseinsvorsorge Mindestbedienungsstandards eingehalten und
- zur Verlagerung vom MIV zum ÖPNV marktgerechte Angebote vorgesehen werden.

Bedienungsebenen – Das Grundgerüst für den ÖPNV

D 1

Das Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig wird vier Bedienungsebenen zugeordnet.

Struktur der Ebenen und Linienzuordnung

D 1
Abbildung



Dem Kundenwunsch nach schnellen Verbindungen wird durch ein attraktives regionales ÖPNV-Angebot mit direktgeführten, umsteigefreien Verbindungen entsprochen. Adäquate Reisezeiten im ÖPNV bieten eine wettbewerbsgerechte Alternative gegenüber dem MIV. Diese Funktion erfüllen vorrangig die Linien auf den Schienenstrecken und als landesbedeutsam eingestufte Buslinien der **Bedienungsebene 1**.

In der **Bedienungsebenen 2** erfüllen RegioBus-Linien die Verbindungsfunktion im regionalen Maßstab zwischen GZ und MZ sowie OZ und zwar zumeist dort, wo fehlender Schienenverkehr diese Aufgabe nicht erfüllen kann.

Auf der lokalen Ebene wird zwischen den Bedienungsebenen 3 und 4 unterschieden. Auf der lokalen Ebene kommt der Erschließungsfunktion zentrale Bedeutung zu.

Der **Bedienungsebene 3** werden alle städtischen Verkehre (3a, 3b, 3c) sowohl in den Oberzentren als auch in den Mittelstädten mit lokalen Stadtverkehren zugeordnet.

Die **Bedienungsebene 4** umfasst die lokalen Linienverkehre im ländlichen Raum (4a, 4b) sowie alle lokalen flexiblen Bedienungsformen (4c). Die Bedarfsverkehre ermöglichen Verkehrsangebote dort, wo wirtschaftlich keine Bündelung im Linienverkehr geboten ist.

Die generellen Aussagen zum Bedienungsangebot im Buslinienverkehr legen die angestrebte Mindestbedienung fest.

Im Interesse eines transparenten und an den Fahrgastinteressen orientierten Verkehrsangebotes ist vor allem eine Vernetzung und Vertaktung der Angebote im ÖPNV anzustreben.

D 2 Regionales ÖPNV-Angebot

Die Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das „Regionale ÖPNV-Angebot“ (auch als „Regionales Netz“ bezeichnet) und sind das Rückgrat des ÖPNV im Großraum Braunschweig mit eng vertakteten Verkehren und marktgerechten Reisezeiten. Sie erfüllen vorrangig Verbindungsfunktionen und stützen das Zentrale-Orte-Konzept.

Ziele zur Gestaltung des regionalen ÖPNV-Angebotes sind:

- direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen Oberzentren (OZ) sowie zwischen OZ und den ihnen verkehrlich zugeordneten Mittelzentren (MZ)
- direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen verkehrlich zugeordneten Grundzentren (GZ) und MZ/OZ
- zusätzliche potenzialangepasste direkt geführte, umsteigefreie, vertaktete Verbindungen zwischen regional bedeutsamen Aufkommensschwerpunkten

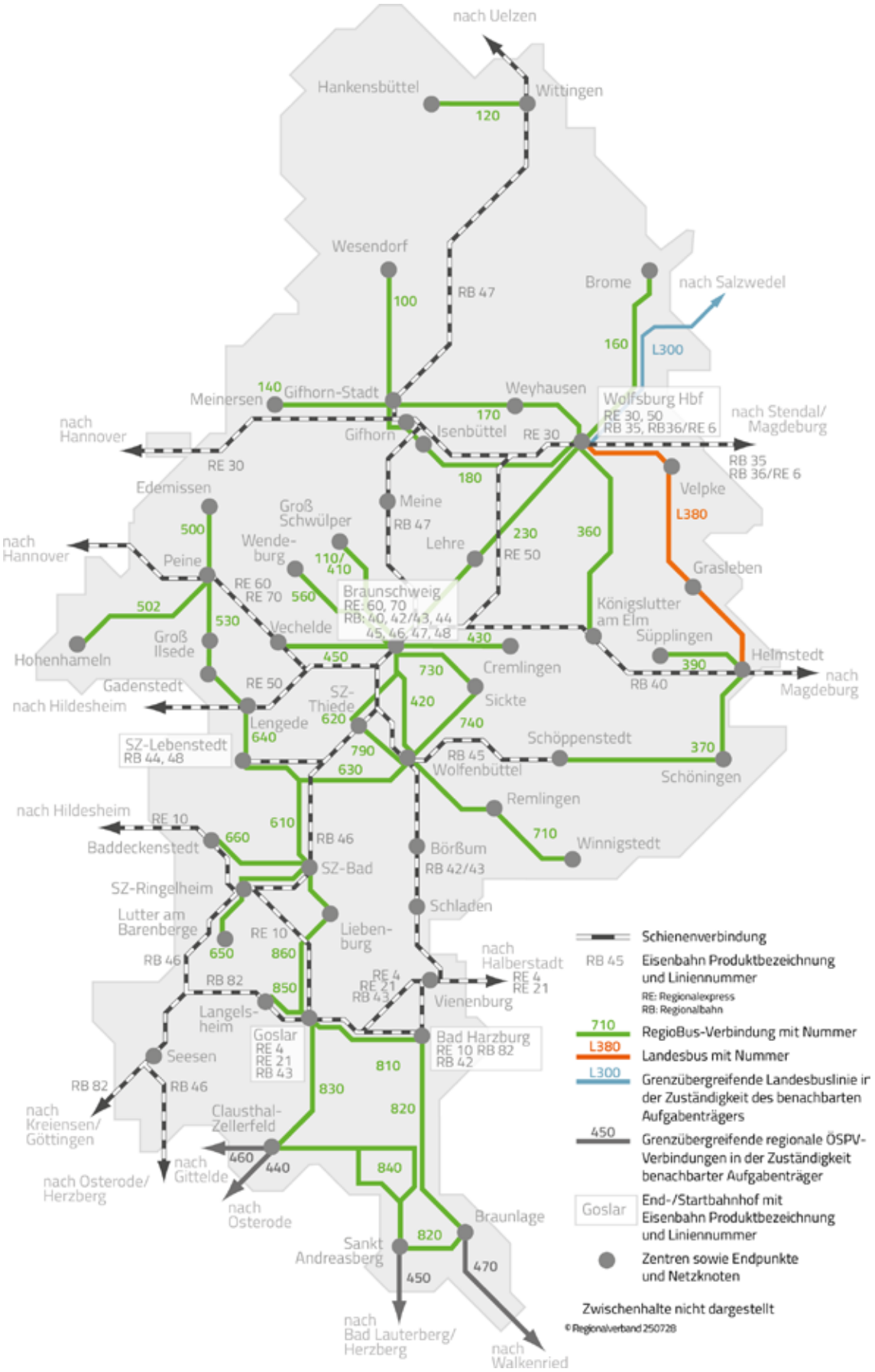
Gerade Schienenverkehrsmittel werden als sehr attraktive ÖPNV-Angebote empfunden. Folgendes sollte daher auf der Grundlage einer Aufgabenzuweisung zwischen Schienenverkehrs- und Busangeboten berücksichtigt werden:

- Optionale Nutzung von für den SPNV verfügbaren Schienenstrecken



Zielnetz der regionalen ÖPNV-Verbindungen der Bedienungsebene 1 und 2 (Stand: 2024)

D 2
Karte



D 2.1 Bedienungsebene 1 (Schienenverkehr und Landesbuslinien)

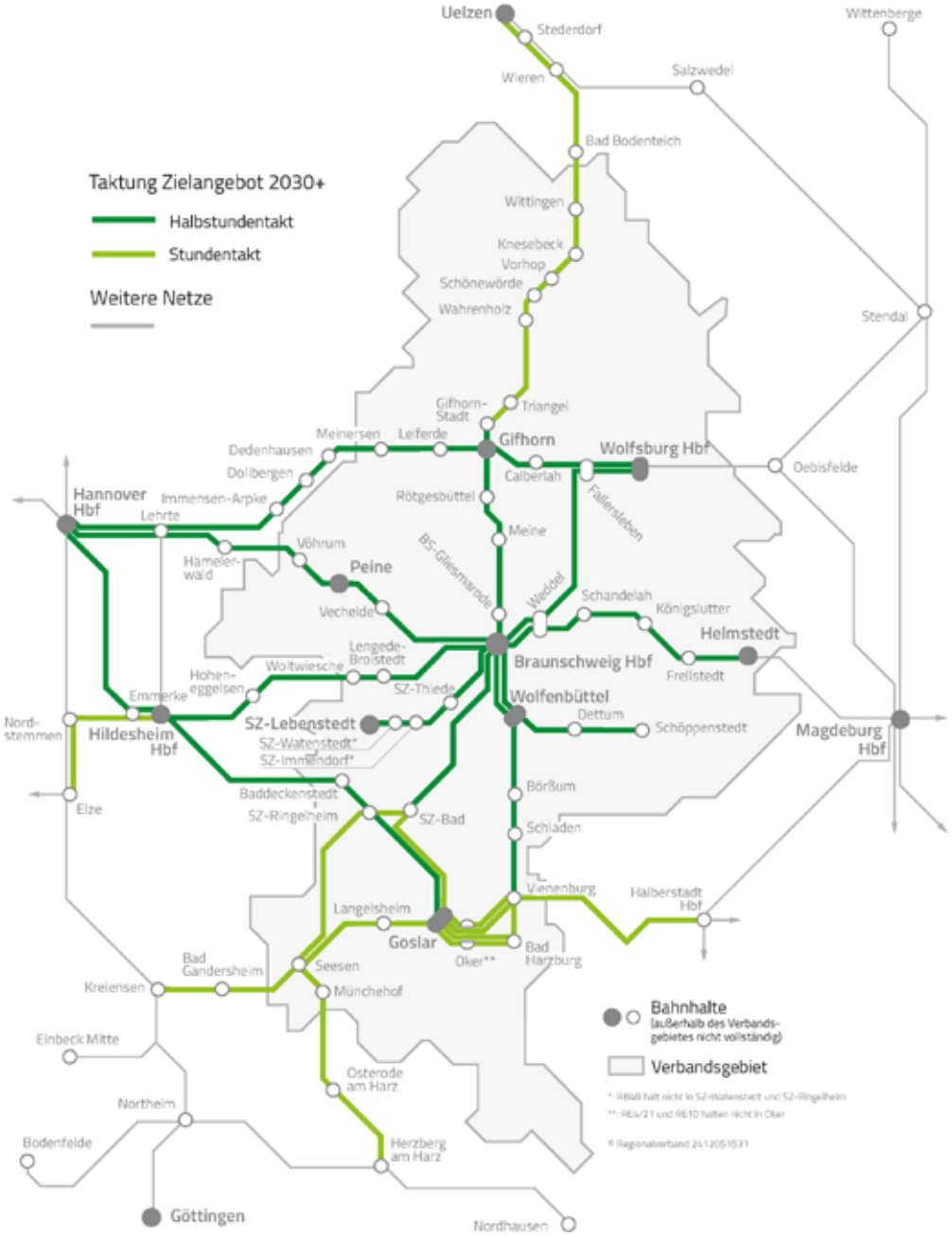
SPNV-Konzept 2030+

Da die Planungs-, Finanzierungs- und Realisierungshorizonte bei Eisenbahnprojekten deutlich größer sind als der Gültigkeitszeitraum von Nahverkehrsplänen, hat der Regionalverband das SPNV-Konzept 2030+ aufgestellt und politisch beschließen lassen. In diesem Konzept ist festgelegt, wie der SPNV bis etwa Mitte der 2030er Jahre entwickelt werden soll. Es umfasst die Themen Verkehrsangebot, Verkehrsstationen, Entwicklung der Streckeninfrastruktur und klimaneutrale Fahrzeugtechnik.

Die Inhalte des SPNV-Konzeptes 2030+ sind in den nachfolgend dargestellten Karten zusammengefasst:

D 2.1/1
Karte

Entwicklung des Verkehrsangebotes im SPNV-Konzept 2030+



Entwicklung der Verkehrsstationen im SPNV-Konzept 2030+

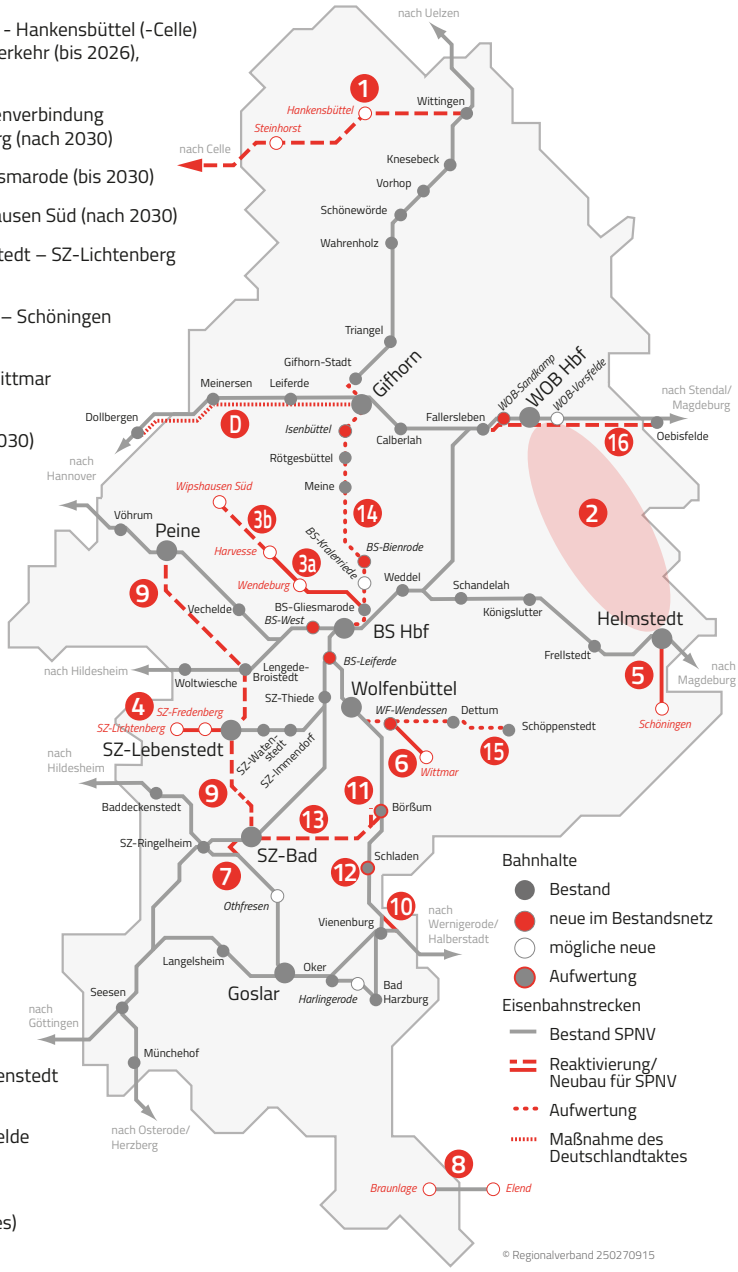
D 2.1/2
Karte



D 2.1/3
Karte

Entwicklung der Streckeninfrastruktur im SPNV-Konzept 2030+

1. Herrichtung der Strecke Wittingen - Hankensbüttel (-Celle) für Tourismus- und Gelegenheitsverkehr (bis 2026), perspektivisch SPNV
2. Untersuchungsraum einer Schienenverbindung zwischen Helmstedt und Wolfsburg (nach 2030)
3a. Reaktivierung Harvesse – BS-Gliesmarode (bis 2030)
3b. Potentialerhalt Harvesse - Wipshausen Süd (nach 2030)
4. Reaktivierung/Neubau SZ-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg (bis 2030)
5. Reaktivierung/Neubau Helmstedt – Schöningen (Anfang der 2030er)
6. Nutzbarmachung Wendessen – Wittmar für den SPNV (bis 2040)
7. Neubau Ringelheimer Kurve (bis 2030)
8. Reaktivierung/Neubau Braunlage – Elend; Anschluss Braunlage an das Netz der Harzer Schmalspurbahnen (nach 2030)
9. Potentialerhalt SPNV SZ-Bad - SZ Lebenstedt - Peine (nach 2030)
10. Neubau Vienenburger Kurve (bis 2040)
11. Erweiterung Haltepunkt Börßum zum Bahnhof mit Verbindungsgleis zur Warnetalbahn (bis 2030)
12. Erweiterung Haltepunkt Schladen zum Bahnhof (bis 2030)
13. Nutzung Warnetalbahn für neue RB-Linie Hildesheim - SZ Bad - Wolfenbüttel (bis 2040)
14. Herrichtung BS - GF Stadt für Halbstundentakt (bis 2030)
15. Herrichtung Wendessen - Schöppenstedt für Halbstundentakt (bis 2030)
16. Viertes Gleis Fallersleben - Oebisfelde (nach 2030)
D. Viertes Gleis Gifhorn - Dollbergen (Maßnahme des Deutschlandtaktes)



Hinweis zu Nr. 6 in der oben dargestellten Karte des SPNV-Konzepts 2030+:
Die Nutzbarmachung der Strecke Wendessen – Wittmar für den SPNV wird derzeit zugunsten eines Halbstundentaktes Braunschweig-Wolfenbüttel-Schöppenstedt nicht weiterverfolgt.

Entwicklung der klimaneutralen Antriebstechnik im SPNV im SPNV-Konzept 2030+

Der Regionalverband hat auf der Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beschlossen, mit Auslaufen der Verkehrsverträge DINSO 1 und 2 Ende 2029 auch den Einsatz von Dieseltriebwagen zu beenden und stattdessen BEMU (Battery Electric Multiple Units = mehrteilige batterieelektrische Triebwagen) zu beschaffen. 2024 wurde festgelegt, diese Fahrzeuge gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) auszuschreiben, um niedersachsenweit identische und kompatible Fahrzeuge einsetzen zu können. Das Ausschreibungsverfahren wurde 2024 gestartet und die Zuschlagserteilung ist für Ende 2025 vorgesehen.

Die BEMUs beziehen den Strom für das Aufladen der Batterien aus der elektrischen Oberleitung. Unter einer Oberleitung können sie fahren und gleichzeitig ihre Batterien laden. Da die Reichweite der Batterien auf etwa 100 km begrenzt ist und man Störszenarien (Verspätungen, gestörte Bahnübergänge, o. ä.) berücksichtigen muss, ist für den BEMU-Betrieb eine teilweise Elektrifizierung von Strecken notwendig. Der Regionalverband betrachtet die BEMU-Technik als Übergangstechnologie und plant eine Vollelektrifizierung bis ca. 2060. Folglich werden die für den BEMU-Betrieb ab 2030 notwendigen Elektrifizierungen als Teilnetz-Elektrifizierungen bezeichnet.

Angebot auf der Bedienungsebene 1

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

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

Die Bedienung erfolgt mit Regionalzügen, je nach Strecke differenziert nach RE oder RB, da diese gegenüber Bussen höhere Beförderungskapazitäten aufweisen, höhere Reisegeschwindigkeiten und einen höheren Komfort für die oft weiten Entfernungen bieten. Zudem stellen Schienenangebote bei hohen Verkehrsstärken ein wirtschaftlicheres Angebot dar.

Für künftige Angebotserweiterung auf Relationen ohne Schienenanbindung werden Regionalschnellbusse, z. B. im Rahmen des Landesbusnetzes, mit mindestens denselben Angebotsmerkmalen wie für den Schienenverkehr einzusetzen sein.

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

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN))

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

Angebotsmerkmale

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

Verkehrsmittel

- Regionalexpresszüge
- Regionalbahnzüge
- Landesbusse

Grundlage des angestrebten Bedienungsangebotes sind:

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

Die nachfolgenden Tabellen stellen die Mindestbedienungszeiträume dar.

D 2.1/1
Tabelle

Bedienungsebene 1, Mindestbedienungszeitraum für 60-Min-Takt

	Verkehrstage			
	Mo–Do	Fr (Fr/Sa)	Sa (Sa/So)	So
Früheste Zugankunft				
in den OZ	05:00 – 06:00 Uhr	05:00 – 06:00 Uhr	05:00 – 06:00 Uhr	06:00 – 07:00 Uhr
in den MZ	06:00 – 07:00 Uhr	06:00 – 07:00 Uhr	06:00 – 07:00 Uhr	07:00 – 08:00 Uhr
Späteste Zugabfahrt				
aus den OZ in das verkehrlich usgerichtete OZ	24:00 – 01:00 Uhr	24:00 – 01:00 Uhr	24:00 – 01:00 Uhr	24:00 – 01:00 Uhr
aus den OZ in das verkehrlich ausgerichtete MZ	23:00 – 24:00 Uhr	24:00 – 01:00 Uhr	24:00 – 01:00 Uhr	23:00 – 24:00 Uhr
aus den MZ in das verkehrlich ausgerichtete OZ/MZ	23:00 – 24:00 Uhr	23:00 – 24:00 Uhr	23:00 – 24:00 Uhr	23:00 – 24:00 Uhr

Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für durchgängigen Halbstundentakt

D 2.1/2 Tabelle

	Verkehrstage			
	Mo–Do	Fr	Sa	So
Früheste Zugankunft in den OZ	06:00 – 07:00 Uhr	06:00 – 07:00 Uhr	08:00 – 09:00 Uhr	09:00 – 10:00 Uhr
Späteste Zugabfahrt aus den OZ	20:00 – 21:00 Uhr	20:00 – 21:00 Uhr	20:00 – 21:00 Uhr	20:00 – 21:00 Uhr

Bedienungsebene 1, Bedienungszeiträume für zusätzliche Fahrten in den HVZ

D 2.1/3 Tabelle

	Verkehrstage			
	Mo–Do	Fr	Sa	So
HVZ morgens				
Früheste Zugankunft in den OZ	06:00 – 07:00 Uhr	06:00 – 07:00 Uhr		
Späteste Zugankunft in den OZ	08:00 – 09:00 Uhr	08:00 – 09:00 Uhr		
HVZ nachmittags				
Früheste Zugabfahrt aus den OZ	13:00 – 14:00 Uhr	13:00 – 14:00 Uhr		
Späteste Zugabfahrt aus den OZ	18:00 – 19:00 Uhr	18:00 – 19:00 Uhr		

Bedienungsebene 2 (RegioBus)

D 2.2

Die ÖPNV-Angebote der Bedienungsebene 2 stellen die RegioBus-Linien dar. Sie bedienen die Korridore zwischen den OZ bzw. MZ und den auf sie verkehrlich ausgerichteten GZ, einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet mit möglichst gestreckter Linienführung. Dabei können die Linien auch über den Standort des festgelegten GZ hinausgehen, wenn dies aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen angemessen ist. Sie sind vorwiegend ein Nahverkehrsangebot für Pendler und Gelegenheitsverkehre und bieten ein marktgerechtes Angebot mit schnellen Verbindungen. Die verkehrliche Funktion „Verbinden" steht im Vordergrund, die ergänzende Funktion „Erschließen" ergibt sich über die Linienführung.

Um günstige und im Vergleich zum MIV möglichst konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu ermöglichen, wird ein Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV von kleiner 1,5 angestrebt.

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

Eine Führung von RegioBussen der Ebene 2 und den ÖPNV-Angeboten der Ebene 1 im selben Erschließungskorridor kann wegen der unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen sachgerecht sein.

Räumlich/verkehrliche Funktion (nach RIN)

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

Angebotsmerkmale

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

Verkehrsmittel

- RegioBus, ggf. ergänzend auch als Anruflinienverkehr

Grundlage des Bedienungsangebotes sind:

- Bedienungszeitraum
  - Beginn morgens definiert durch die früheste Ankunftszeit in den OZ bzw. MZ
  - Ende abends definiert durch die späteste Abfahrtzeit aus den OZ bzw. MZ
  - Erweiterung des Bedienungszeitraumes in Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung der betrachteten Relation, abgeleitet aus den Mobilitätsbedürfnissen der Regionsbevölkerung
- Bedienungshäufigkeit
  - An Werktagen in der Kernzeit 06:00–19:00 Uhr mindestens 60-Min-Takt für alle Linien
  - An Samstagen in der Kernzeit 09:00–19:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen in der Kernzeit 10:00–19:00 Uhr mindestens 120-Min-Takt für alle Linien
  - Im Tagesverlauf sind zusätzliche Fahrten in Abhängigkeit zur verkehrlichen und räumlichen Bedeutung der betrachteten Relation und den Mobilitätsbedürfnissen der Regionsbevölkerung im 15-, 30 oder 60-Min-Takt möglich

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

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

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

Bedienungsebene 2, Bedienungszeiträume für RegioBus-Linien

D 2.2
Tabelle

	Verkehrstage		
	Mo–Fr	Sa	So
Schwachverkehrszeit 1	04:00 – 06:00 Uhr	05:00 – 09:00 Uhr	08:00 – 10:00 Uhr
Hauptverkehrszeit 1	06:00 – 09:00 Uhr	–	–
Nebenverkehrszeit 1	09:00 – 13:00 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr	10:00 – 19:00 Uhr
Hauptverkehrszeit 2	13:00 – 19:00 Uhr	–	–
Nebenverkehrszeit 2	19:00 – 21:00 Uhr	–	–
Schwachverkehrszeit 2	21:00 – 24:00 Uhr	19:00 – 24:00 Uhr	19:00 – 23:00 Uhr

Lokales ÖPNV-Angebot (Stadt- und Gemeindeverkehre)

D 3

Das Regionale ÖPNV-Angebot wird durch die Verkehrsangebote auf der lokalen Ebene (Städte und Gemeinden) ergänzt. Das Lokale ÖPNV-Angebot in den Städten und Gemeinden ermöglicht die flächenhafte Erschließung aller Kommunen. Dieses Angebot ist z. T. auch Zubringerverkehr zu den regionalen ÖPNV-Angeboten. Die Verknüpfung der lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote soll in den Zentren bzw. an den Verkehrsstationen oder zentralen Umsteigehaltestellen erfolgen. Die lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote sollen sich gegenseitig sinnvoll ergänzen.

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

Eine weitere Attraktivitätssteigerung bieten direkt geführte, umsteigefreie Verbindungen. Nur so sind adäquate Reisezeiten gegenüber dem MIV und damit eine wettbewerbsgerechte Alternative zu erwarten und wird dem Kundenwunsch nach schnellen Verbindungen entsprochen. Die Gestaltung des Verkehrsangebots verfolgt daher das folgende Ziel:

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

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

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

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

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

Die ÖPNV-Angebote sind zwischen den einzelnen Bedienungsebenen räumlich und zeitlich eng aufeinander abzustimmen sowie mit gesicherten Anschlüssen vor allem auch zu den Angeboten der Bedienungsebenen 1 und 2 anzubieten, damit das System ÖPNV eine flächenhafte Wirkung erzeugen kann und Wegeketten verlässlich werden.

D 3.1 Bedienungsebene 3 (städtische Verkehre)

Die Linien des lokalen ÖPNV-Angebotes in den städtischen Räumen umfassen die Buslinienverkehre in den drei Oberzentren einschließlich der Stadtbahnlinien in Braunschweig sowie die Busverkehre in den Mittelzentren Bad Harzburg, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine, Seesen und Wolfenbüttel. Sie bilden das Grundgerüst für die ÖPNV-Erschließung der Städte. Sie können unterschieden werden in

- Hauptlinien und
- Ergänzungslinien.

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

Ergänzende Linien sollen bei räumlich und zeitlich stark eingrenzbarer Nachfrage (z. B. für Fahrten in der Schulzeit) den nachfragespezifischen ÖPNV-Mobilitätsbedarf erfüllen. Sie stehen nicht täglich oder nicht ganztägig zur Verfügung.

Räumlich/verkehrliche Funktion

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

Angebotsmerkmale

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

Verkehrsmittel

- Stadtbahnen
- Stadtbus
- Regionalbus

»

- Gemeindebus
- Bedarfsverkehre

Um den unterschiedlichen Anforderungen der Städte zu entsprechen, wird im Folgenden unterschieden zwischen

- den OZ Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg mit ausgeprägten Stadtverkehren und
- den MZ mit Stadtbusverkehren.

Stadt Braunschweig

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

Mit Einführung des Stadttakts Braunschweig wurden die Fahrpläne aller Linien auf eine einheitliche Taktfamilie gebracht. Auf allen Stadtbahnlinien sowie den Bushauptlinien besteht ein verlässlicher 15-Min-Grundtakt. Die Fahrten im Grundtakt verkehren montags bis samstags an Schul- und Ferientagen bis 20:30 Uhr zu den gleichen Abfahrtszeiten.

Die Hauptlinien verkehren im 15-Min-Takt, die Ergänzungslinien im 30- oder 60-Min-Takt. Auf Abschnitten, die von mehreren Linien befahren werden, ist durch Linienüberlagerung ein 30-, 15-, 5/10-, 7/8- oder ein 5/5/5-Min-Takt möglich. Einzelne Linien können auf ausgewählten Linienabschnitten innerhalb der angegebenen Taktfolgen verdichtet werden.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nimmt eine leichte Verschiebung der Hauptverkehrszeiten vor. Die Verkehrs-GmbH beschreibt diesen leicht verzögert im Braunschweiger Stadtgebiet im Zeitraum zwischen 06:30 Uhr und 08:30 Uhr. Die Frühspitze mit dem höchsten Beförderungsaufkommen liegt weiterhin zwischen 07:00 Uhr und kurz vor 08:00 Uhr. In diesem Zeitraum überlagern sich der Berufs- und der Ausbildungsverkehr.

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

Stadt Braunschweig, Verkehrszeiten der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

D 3.1/1
Tabelle

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

Stadt Salzgitter

Die Angebotsgestaltung in der Stadt Salzgitter orientiert sich an den Festlegungen im „Masterplan Mobilität der Stadt Salzgitter".

Die Mindestbedienung an Werktagen wird

- in den zentralen Stadtteilen Lebenstedt und Salzgitter-Bad in einem 15-Minuten-Takt,
- von den Stadtteilen Salzgitter-Bad, Thiede/Steterburg, Gebhardshagen und Lichtenberg in das Hauptzentrum Lebenstedt in einem 30-Minuten–Takt,
- von den einzelnen dezentral gelegenen Stadtteilen entsprechend ihrer räumlichen Lage zu den beiden Hauptstadtteilen Lebenstedt und Salzgitter-Bad im 60- bis 120-Minuten-Takt

angestrebt.

Das Angebot am Wochenende orientiert sich entsprechend der räumlichen Verflechtung und Verkehrsnachfrage an einen 60–120 Minuten-Grundtakt.

Dort, wo ein 120-Min-Takt vorgesehen ist, sollte, um gleichwertige Angebotsstrukturen in der Region zu erhalten, das angestrebte Mindestbedienungsangebot der lokalen ländlichen Verkehre – siehe Tabelle D3.1/4 – angesetzt werden.

Die Stadt Salzgitter beabsichtigt den „Masterplan Mobilität" mittelfristig fortzuschreiben.

Stadt Wolfsburg

Das städtische Busnetz gliedert sich in 3 Grund- und mehrere Ergänzungslinien. Es wird angestrebt, aus jedem Ortsteil die Innenstadt umsteigefrei zu erreichen. Die ÖPNV-Bedienung soll durchgängig von 05:00–24:00 Uhr sowie in den Nächten zu Samstag und Sonntag bis 01:00 Uhr erfolgen. Das Angebot orientiert sich an folgende Bedienungs- und Taktzeiten.

Für den Stadtverkehr in Wolfsburg werden folgende Nahverkehrsstandards angestrebt:

D 3.1/2
Tabelle

Stadt Wolfsburg, Taktmodell

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

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/2:
- In den nicht beschriebenen Zeiten können ggf. alternative Angebote zum Einsatz kommen
- Obere Angabe: Takt im Grundnetz, untere Angabe: Takt im Ergänzungsnetz

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

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

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

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

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

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

Mittelzentren mit Stadtbusverkehr

Als Stadtbusverkehr gelten hier Verkehre, die nur zur Erschließung des jeweiligen Stadtgebietes dienen. Für die Stadtbusverkehre in den MZ Bad Harzburg, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine, Seesen und Wolfenbüttel gelten die Anforderungen der Tabelle D3.1/3. Die MZ Clausthal-Zellerfeld und Wittingen sind durch regionale ÖPNV-Angebote erschlossen. Für weitere Verbindungen werden für sie, wegen ihrer Größe und Struktur, die Angaben für den ländlichen Raum angesetzt.

D 3.1/3
Tabelle

Bedienungsebene 3, Stadtbusse Mittelzentren, Kernangebot 60-Min-Takt

	Verkehrstage		
	Mo–Fr	**Sa**	**So**
	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt
Früheste Fahrt	06:00 Uhr	09:00 Uhr	10:00 Uhr
Späteste Fahrt	20:00 Uhr	16:00 Uhr	16:00 Uhr

Ergänzungen zur Tabelle D3.1/3:
- Ergänzend zum dargestellten Mindeststandard sind frühere, spätere oder ergänzende Fahrten je nach Anforderung zusätzlich vorzusehen
- Hauptlinien sollen werktags und samstags mindestens im 60-Min-Takt bedient werden
- Regionale und lokale Linien können sich gegenseitig ergänzen oder zu einer Verdichtung des Angebotes führen
- Stadtverkehre sollen möglichst im Linienverkehr betrieben werden, der Einsatz von Anruflinienverkehren ist möglich

D 3.2 Bedienungsebene 4 (lokale Verkehre im ländlichen Raum)

Die Bedienungsebene 4 ist den lokalen Verkehren im ländlichen Raum vorbehalten. Die Buslinien des lokalen ÖPNV-Angebotes außerhalb der Städte dienen der räumlichen Erschließung der ländlichen Räume. Sie können unterschieden werden in

- lokale Hauptlinien
- lokale Ergänzungslinien
- flexible Bedienungsformen.

Lokale Hauptlinien im ländlichen Raum

Hauptlinien sollen auf Relationen stärkerer Verkehrsnachfrage die ÖPNV-Erschließung übernehmen.

Räumlich/verkehrliche Funktion

- Versorgungsfunktion von Mittel- und Grundzentren für verkehrlich zugeordnete Gemeinden oder Gemeindeteile als zwischengemeindliche Verbindung
- Versorgungsfunktion als innergemeindliche Verbindung
- Ggf. Austauschfunktion von Gemeinden oder Gemeinde- bzw. Ortsteilen untereinander

Angebotsmerkmale

- möglichst direkte korridorerschließende Verbindung
- Halt an allen Haltestellen
- Systematische Linienführung und Bedienung der Halte
- Angebotsorientierter Fahrplan auf Hauptlinien mit Taktraster

Verkehrsmittel

- Linienbus
- Bedarfsverkehre

Das Mindestangebot bei der Erschließung des ländlichen Raumes wird an Werktagen in der Kernzeit von 06:00–20:00 Uhr und an Samstagen in der Kernzeit von 09:00–16:00 Uhr durch einen 120-Minuten-Takt erfüllt. Dort, wo die organisatorischen, betrieblichen und finanziellen Randbedingungen vorliegen, wird angestrebt, das Mindestangebot gemäß Tabelle D3.1/4 durch weitere Fahrten zu ergänzen. Der Einsatz von Anruflinienverkehren ist möglich.

D 3.2 Tabelle

Bedienungsebene 3, ländlicher Raum, Mindestbedienungsangebot in der Kernzeit

	Verkehrstage	
	Mo–Fr	Sa
	120-Min-Takt	120-Min-Takt
Früheste Fahrt	06:00 Uhr	09:00 Uhr
Späteste Fahrt	20:00 Uhr	16:00 Uhr

Lokale Ergänzungslinien

Ergänzende Linien sollen bei räumlich und zeitlich stark eingrenzbarer Nachfrage (z. B. für Fahrten in der Schulzeit oder Werksverkehre) den Mobilitätsbedarf erfüllen. Sie sind an den Bedarf der Nutzergruppen für spezielle Verkehrszwecke (Schulbesuch, Schichtbetrieb, Vorlesungszeiten, touristische Anlässe) ausgeprägt, und nicht oder weniger auf den Alltagsverkehr aller Personengruppen. Sie stehen nicht täglich oder nicht ganztägig zur Verfügung. Die lokalen Ergänzungslinien können aber durch weitere Fahrtenpaare im Linien- oder Bedarfsverkehr bei Erfordernis für den Alltagsverkehr aller Personengruppen ergänzt werden.

Schülerbeförderung

Der ÖPNV im Großraum Braunschweig ist stark von der Schülerbeförderung geprägt. Besonders im ländlichen Raum ist das Fahrtenangebot auf zahlreichen Buslinien meist stark auf die Schulstandorte und die Anfangs- und Endzeiten des Unterrichts ausgerichtet. Aber auch in den verdichteten Stadtgebieten sind Taktverdichtungen oder gesonderte Schülerverkehrsfahrten, vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, notwendig.

Die Trägerschaft für die Schülerbeförderung liegt im Großraum Braunschweig bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Sie haben sich nach § 109 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) „unabhängig von ihrer Aufgabe als Schulträger darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen". Absatz 2 Satz 1 schreibt fest, dass die Träger der Schülerbeförderung über die Mindestentfernung zwischen Wohnung und Schule bestimmen, von der ab die Beförderungs- oder Erstattungspflicht besteht. Nach Satz 2 haben sie „dabei die Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler und die Sicherheit des Schulweges zu berücksichtigen". Auf dieser Grundlage erlassen die Landkreise und kreisfreien Städte Satzungen über die Schülerbeförderung, welche u. a. die Anspruchsberechtigungen, Mindestentfernungen, zumutbare Schulwegzeiten und Wartezeiten bestimmen.

Weitere Einzelheiten regelt der Runderlass des Kultusministeriums des Landes Niedersachsen in der jeweils aktuell gültigen Fassung.

Die Schülerbeförderung wird zwischen dem jeweiligen Träger der Schülerbeförderung, dem Schulträger und den Schulen abgestimmt sowie mit den örtlichen Verkehrsunternehmen koordiniert und geplant. Auf Entwicklungen in den Schulstrukturen und bei den Schulanfangs- und -endzeiten können Träger der Schülerbeförderung und Schulträger/Schulen direkter reagieren und Auswirkungen auf die Schülerbeförderung bei Änderungen im Verkehrsangebot besser beurteilen. Der Regionalverband ist an diesen Abstimmungen und Planungen beteiligt und wirkt auf diese ein, sofern sich Fahrplanänderungen auf die Vernetzung und/oder Gesamtstruktur des öffentlichen Verkehrsangebotes auswirken.

Flexible Bedienformen

Flexible Bedienformen bieten die Möglichkeit, in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten ein angepasstes Nahverkehrsangebot anzubieten. Sie dienen der lokalen ÖPNV-Erschließung in den kleineren Städten und Gemeinden. Neben den etablierten Angeboten der Differenzierten Bedienungsweisen, die sich an Linien- oder Richtungsbandbestimmten Fahrtrouten orientieren (z. B. Rufbus, Anruflinien-Taxi, Anrufsammel-Taxi), bieten auch Bedarfsangebote im Flächenverkehr attraktive Mobilitätsangebote, die Fahrten auf direktem Wege vom Quell- zum Zielort ermöglichen.

Die flexiblen Bedienangebote sind integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes im Verbandsgebiet sowie im Tarifsystem des Verkehrsverbundes VRB. Sie ergänzen das bestehende lokale Busliniennetz und sind zugleich Zubringer zum Schienen- und regionalen Buslinienverkehr.

Bedarfsangebote im Richtungsband- und Sektorenbetrieb

Räumlich/verkehrliche Funktion

- Versorgungsfunktion für verkehrlich zugeordnete Gemeinden oder Gemeindeteile als zwischengemeindliche Verbindung oder
- Versorgungsfunktion innergemeindlicher Zentralitäten (Haupt-, Stadtteil- oder Ortszentren, Ortsteilzentren) als innergemeindliche Verbindung
- Ggf. Austauschfunktion von Gemeinden oder Gemeindeteile untereinander
- Zubringerfunktion zum Schienen- und regionalen Buslinienverkehr

Angebotsmerkmale

- Richtungsband- oder Sektorenerschließendes Angebot auf Bedienungsachsen in Ergänzung zum Linienverkehr
- Halt je nach verkehrlicher Funktion und nach Anforderung durch Fahrgäste an allen oder ausgewählten Haltestellen bzw. neu zu definierenden Halteorten
- Vernetzung an den Verknüpfungs- und Umsteigepunkten zum regionalen Angebot und zu den Bedienungsachsen des Linienverkehrs
- Nachfrageorientierter Fahrplan bzw. nachfrageorientierte Nutzung
- Möglichst vertaktete Verkehre bzw. nutzerorientierte Bereitstellung des Fahrtangebotes

Verkehrsmittel

- Bedarfsangebote im Linien- oder Richtungsbandverkehr mit Taxen, Kleinbussen, Midibussen oder Linienbussen

Bedarfsangebote im Flächenbetrieb

Flexible Bedienformen im Flächenbetrieb sind eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform, die ohne Fahrplan und Linienverbindung verkehrt und somit nicht richtungsgebunden ist. Als Bestandteil des Marketingkonzepts im regionsweiten Verkehrsverbund wurde der Produktname flexo für dieses Bedarfsangebot im Großraum Braunschweig gewählt. Das flexo-Angebot ermöglicht eine nicht fahrplangebundene, jedoch an Haltestellen und Halteorte gebundene Flächenerschließung im lokalen Binnenverkehr und bietet gleichzeitig Anschlussmöglichkeiten zu weiterführenden Verkehrsmitteln wie Züge und Regionalbuslinien. Die flexo-Busse fahren nur, wenn es nicht zeitgleich eine Linienbus- oder Bahnverbindung gibt. Parallelbedienung zum Linienverkehr wird durch entsprechende Parametereinstellungen in der Dispositionssoftware ausgeschlossen.

Das flexo-Angebot hat zum Ziel:

- den ÖPNV flächendeckend fußläufig erreichbar zu machen,
- das Fahrtenangebot im ländlichen Raum deutlich zu erhöhen und damit Lücken im starren Linienverkehr zu schließen,
- Anschlüsse als Zubringer zu zentralen Buslinien und Schienenverbindungen zu bieten, damit die Erreichbarkeit von Knotenpunkten, Städten und zentralen Versorgungseinrichtungen aus dem Umland zu verbessern,

»

- mehr Flexibilität durch verkürzte Wartezeiten und die Anpassung der Abfahrtszeiten auf die Wünsche der Nutzer und Nutzerinnen zu bieten
- durch kurze Wege zu Ein- und Ausstiegspunkten sowie durch barrierefreien Fahrzeugeinsatz die soziale Teilhabe und Mobilität für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen zu verbessern.

Räumlich/verkehrliche Funktion

- Versorgungsfunktion für verkehrlich zugeordnete Gemeinden oder Gemeindeteile als zwischengemeindliche Verbindung
- Versorgungsfunktion innergemeindlicher Zentralitäten (Haupt-, Stadtteil- oder Ortszentren, Ortsteilzentren) als innergemeindliche Verbindung
- Ggf. Austauschfunktion von Gemeinden oder Gemeindeteile untereinander
- Zubringerfunktion zum Schienen- und regionalen Buslinienverkehr

Angebotsmerkmale

- Flächenerschließendes und fahrplanungebundenes Angebot in klar definierten Teilräumen
- Buchung über Telefon, Internet und Smartphone-App
- Halt an allen gewünschten Haltestellen bzw. Halteorten im Bedienungsraum
- Einheitliches Produktbranding mit hohem Wiedererkennungswert

Verkehrsmittel

- barrierefreie 8-Sitzer Kleinbusse

Einsatz von Bürgerbussen

Bürgerbusse können als flexible Bedienungsform oder als ergänzender Linienverkehr betrieben werden. Sie zeichnen sich durch einen ehrenamtlichen Betrieb mit Kleinbussen aus. Bei einer Planung eines Bürgerbussystems steht der Regionalverband den Gemeinden beratend zur Seite, um diese bei rechtlichen und planerischen Fragen zu unterstützen.

Grundsätzlich sollten aus Sicht des Regionalverbandes folgende Rahmenbedingungen bei einer Umsetzung eines Bürgerbus-Angebotes beachtet werden:

- Es ist eine Genehmigung der LNVG nach dem PBefG erforderlich;
  es ist also die Zusammenarbeit mit einem der vorhandenen Verkehrsunternehmen (VU) sinnvoll, das als verantwortlicher Genehmigungsinhaber auftritt.
- Das Fahrpersonal braucht eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung;
  Ausbildung/Schulung kann durch das VU erfolgen.
- Über einen Vertrag zwischen dem VU und dem Bürgerbusverein müssen Einzelheiten (Pflichten, Betrieb etc.) geregelt werden.
- Der Fahrplan ist gemeinsam mit einem VU und dem Regionalverband zu erarbeiten bzw. abzustimmen.
- Das Bürgerbusangebot sollte möglichst mit dem vorhandenen Angebot verknüpft werden und bietet ein Angebot zu den Zeiten, in denen kein regulärer Bus fährt.

»

- Es ist grundsätzlich der Tarif des Verkehrsverbundes Region Braunschweig anzuwenden, um die verkehrlichen und tariflichen Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten zu gewährleisten.
- Das Land Niedersachsen gewährt Zuwendungen für die Beschaffung von Bürgerbusfahrzeugen, die durch das VU oder auch vom Bürgerbusverein beschafft werden können. Die Beschaffung durch das VU erscheint als die zweckmäßigere Lösung.
- Bei der Planung des Personaleinsatzes für den Bürgerbus sollten Erfahrungen anderer Bürgerbusse berücksichtigt werden.
- Ein mögliches Defizit aus dem Betrieb muss berücksichtigt werden.

D 4 Soziale Nachhaltigkeit im ÖPNV

Soziale Nachhaltigkeit im öffentlichen Personennahverkehr zielt darauf ab, allen Bevölkerungsgruppen – unabhängig von Alter, Geschlecht, sozialem Status, Herkunft oder körperlichen Einschränkungen – einen gleichberechtigten Zugang zu Mobilität zu ermöglichen. Sie fördert gesellschaftliche Teilhabe, Chancengleichheit und Lebensqualität, indem sie bestehende Barrieren abbaut und den ÖPNV als verlässliches, sicheres und zugängliches Verkehrsmittel für alle Menschen stärkt.

In der Planungspraxis bedeutet dies unter anderem: Die konsequente Umsetzung barrierefreier Infrastruktur und eine gendersensible Ausgestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen.

D 4.1 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

In Deutschland gilt das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, kurz Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und seit 2022 das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG). Beide Gesetze sollen eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen beseitigen bzw. verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung ermöglichen. Folgende Punkte sind dabei zu berücksichtigen:

- Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr (§ 8 BGG)
- Beachtung einer barrierefreien Informationstechnik (§ 12 (a) BGG)

Daher sind bei allen Planungen die besonderen Ansprüche von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, wie Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, Sehbehinderte und Blinde oder Hörgeschädigte, zu berücksichtigen. Dieser Personenkreis hat besondere Ansprüche, die sich zum Teil von denen anderer Fahrgäste unterscheiden, auch wenn die umgesetzten Planungen im Regelfall allen Fahrgästen zu Gute kommen. Ziel ist die Umsetzung von Inklusion. Inklusion ist die Bezeichnung für eine Gesellschaft, in der jeder Mensch akzeptiert, gleichberechtigt und selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilnimmt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.

Im NVP 2025 wird das Ziel der Barrierefreiheit auf weitere Personengruppen ausgeweitet, da auch für diese durch die Barrierefreiheit ein Nutzen entsteht. Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit ist daher insgesamt auf die Belange folgender Personengruppen zu achten:

Menschen mit Behinderungen im engeren Sinne

- körperbehinderte Menschen

»

- sehbehinderte Menschen
- hörbehinderte Menschen
- geistig behinderte Menschen

Menschen mit altersbedingter Mobilitätseinschränkung

- Kinder
- alte Menschen

Menschen mit reisebedingter Mobilitätseinschränkung

- Fahrgäste mit Gepäck
- Fahrgäste mit Kinderwagen
- Fahrgäste mit Fahrrädern
- Fahrgäste mit Hunden
- werdende Mütter
- ortsunkundige Menschen
- Fahrgäste mit manuellen oder elektronischen Mobilitätshilfen, wie z. B. Rollatoren, E-Scooter

Gendergerechte Gestaltung des ÖPNV

D 4.2

Die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs muss den unterschiedlichen Bedürfnissen aller Nutzergruppen gerecht werden. Gender-Aspekte spielen dabei eine zentrale Rolle.

Um den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, sind Maßnahmen erforderlich, die gendersensible Mobilität aktiv fördern. Dazu zählen u. a. gut einsehbare Haltestellen mit ausreichender Beleuchtung, barrierefreie Zugänge, eine attraktive Taktung auch in den Randzeiten und sichere Umsteigepunkte. Auch bei der Gestaltung von Infrastruktur wie Sitzplätzen, Wartezonen und Zugangsrouten sollten Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Orientierung für alle berücksichtigt werden.

Fahrweg, Verkehrssteuerung

D 5

Schienenverkehr

Für attraktive ÖPNV-Angebote auf der Schiene mit kurzen, verlässlichen Umsteigezeiten und für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im SPNV sind folgende Punkte vorzusehen:

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

Um Reisezeiten zu verringern, ist zudem eine gemeinsame Betrachtung und Planung von Schienen- und Stadtbahnverkehren sinnvoll. Für die Stadt Braunschweig gibt es den Grundsatzbeschluss, im Zuge

von Neubaustrecken und im Zuge von Grunderneuerungen das vorhandene Stadtbahnnetz für 2,65 m breite Stadtbahnen, welche aus Bahnsteighöhe 2,30 m breit sein werden und auf der vorhandenen Spur von 1.100 mm verkehren, anzupassen. Dies wird in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt.

Straßengebundener Verkehr

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

- Aufkommensangepasste Anlage von Busfahrstreifen (in Braunschweig evtl. in Verbindung mit Stadtbahntrassen) und Busschleusen. Dabei gilt, dass Busfahrstreifen nur von Bussen, evtl. in Braunschweig von Stadtbahnen, befahren werden sollen, nicht von anderen Verkehrsteilnehmern
- Anlage von Haltestellenkaps bzw. Halten am Fahrbahnrand
- Bevorrechtigungen von Stadtbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen

D 6 Zugangsstellen

Zugangsstellen zum ÖPNV sollten einladend, attraktiv, barrierefrei erreichbar sowie sicher gestaltet sein. Daher wird für Zugangsstellen gefordert:

- bedarfsorientierte Festlegung, Anpassung oder Verlagerung von Zugangsstellen
- funktionsgerechte, barrierefreie Ausgestaltung der Zugangsstellen
- sichere und barrierefreie Erreichbarkeit der Zugangsstelle

D 6.1 Verkehrsstationen

An den Schienenstrecken im Großraum Braunschweig gibt es derzeit 46 Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltepunkte gem. § 4 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)). Eigentümer ist die DB InfraGO AG. Diese ist für die Modernisierung und Unterhaltung verantwortlich. Die Ausstattung der Verkehrsstationen unterliegt einem Ausstattungskatalog, der, unterschieden nach Bahnhofskategorien, unterschiedlich umfangreiche Ausstattungsmerkmale aufweist. Es werden folgende Ziele formuliert:

- Modernisierung und barrierefreie Gestaltung aller Verkehrsstationen, unabhängig von der Nutzerzahl
- Umsetzung des Bahnsteighöhenprogramms
- umfassende Informationsmöglichkeiten, Wetterschutz und Sitzgelegenheiten an allen Verkehrsstationen, unabhängig von der Nutzerzahl

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

- städtebaulich und funktional integrierte Gesamtplanung (Station + Umfeld)
- Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität
- Anpassung der Örtlichkeiten an Wetterereignisse (z. B. durch schattenspendende Bäume)

»

- sichere und barrierefreie Gestaltung der Zuwegungen
- kurze Wege beim Umstieg zwischen den Verkehrsträgern
- ausreichend dimensionierte B+R- und P+R-Anlagen

Stadtbahnhaltestellen D 6.2

Maßnahmen an Stadtbahnhaltestellen, die es nur in der Stadt Braunschweig gibt, sollen entsprechend der Festlegungen der BSVG umgesetzt werden. Dazu gehören:

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

Bushaltestellen D 6.3

Für die Bushaltestellen im Verbandsgebiet werden die folgenden Ziele definiert:

- Berücksichtigung von einheitlichen Ausbaustandards
- Beibehaltung oder Neubau von Busbuchten nur aus verkehrlichen oder betrieblichen Gründen
- möglichst einheitliche Gestaltung der Ausstattungselemente im Verbandsgebiet (insb. Masten mit Haltestellenfahne und Wetterschutzeinrichtungen) gemäß dem Gestaltungskonzept des Regionalverbands

Fahrzeuge, Werkstätten D 7

Reklame an den Fahrzeugen soll die Sicht der Fahrgäste nach draußen nicht beeinträchtigen und sollte daher nicht im Fensterbereich eingesetzt werden. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit und für ausreichende Stellflächen sind bei den Fahrzeugen zu berücksichtigen. Ebenso sind Fahrzeuge und Zugangsstellen aufeinander abzustimmen, um das Gesamtsystem für die Kunden attraktiv zu gestalten und im Sinne einer hohen Wirtschaftlichkeit zu optimieren. Folgende generelle Ziele werden für die eingesetzten Fahrzeuge formuliert:

- Einsatz von Fahrzeugen, die für die Kunden attraktiv sind und zur Mitfahrt einladen
- Bedienung im SPNV durch Fahrzeuge, die mit den Bahnsteighöhen korrespondieren
- Bedienung im ÖSPV durch niederflurige Fahrzeuge, die einen barrierefreien Einstieg ermöglichen
- Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen (geringe Abgas- und Lärmemissionen)

Schienenfahrzeuge D 7.1

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

Die Fahrzeuge sind auszustatten u. a. mit:

- Klimaanlage
- Überfahrbrücken oder Faltrampe für den barrierefreien Zugang von Rollstuhlfahrern

»

- Rollstuhlaufstellplätzen
- mindestens einem barrierefreien WC pro Fahrzeug
- Mehrzweckabteile für Kinderwagen und Fahrräder
- statischer und dynamischer Fahrgastinformation im Fahrzeug und außen am Fahrzeug mit der Möglichkeit, Echtzeitdaten abzubilden
- WLAN

Für einen verlässlichen und wirtschaftlichen SPNV-Betrieb in den einzelnen Wettbewerbsnetzen sind optimale, betriebsnahe Werkstattstandorte langfristig zu sichern. Daher wird als Ziel formuliert:

- Sicherung optimaler, betriebsnaher Werkstattstandorte

D 7.2 Stadtbahnen

Für die Ausstattung von Stadtbahnfahrzeugen gelten sinngemäß die Aussagen der nachfolgenden Kapitel.

D 7.3 Busse

D 7.3.1 Ausstattung Busse

Alle im Großraum Braunschweig beschafften Neufahrzeuge sollen mit der jeweils aktuellen Euro-Norm ausgestattet sein. Gebrauchtfahrzeuge sollen mindestens mit der Euro-Norm 6 ausgestattet sein. Anzustreben ist der Einsatz emissionsarmer/emissionsfreier Fahrzeuge. Die gesetzlichen Mindestquoten gemäß des SaubFahrzeugeBeschG sollen erreicht werden. Es sollen ausschließlich Niederflurfahrzeuge und Fahrzeuge der Baureihe low-entry eingesetzt werden. Diese müssen die Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV erfüllen. Um einen einheitlichen Qualitätsstandard zu erreichen, sollen die Fahrzeuge folgende Ausstattungsmerkmale haben (Tabelle D7.3). Von diesem Standard soll nur dann abgewichen werden, wenn die spezifische Kundennachfrage dies nachweislich rechtfertigt.

D 7.3.1 Tabelle Busausstattung

	Stadtverkehr	Regionalverkehr	
	Stadtbusse	Regio Busse	Weitere Busse
Niederflurtechnik, mindestens LowEntry	X	X	X
Zugangsmöglichkeit für Rollstühle	X	X	X
Ausstattung von Türen mit Zugang zu Flächen für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren mit Anforderungstastern für die Türöffnung durch den Fahrgast von außen	X	X	X
Ausreichende Zahl von Flächen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder. Bei Standard- und Gelenkbussen: Zusätzlicher Stellplatz für Kinderwagen oder Rollatoren gegenüber soweit möglich	X	X	X

»

Fortsetzung: Busausstattung

D 7.3.1
Tabelle

	Stadtverkehr	Regionalverkehr	
	Stadtbusse	Regio Busse	Weitere Busse
Fläche für einen ausgewiesenen Rollstuhlplatz mindestens im Bereich Tür 2	X	X	X
Kennzeichnung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen gemäß BOKraft	X	X	X
Ausreichende Anzahl von Haltemöglichkeiten in unterschiedlichen Höhen, um allen Fahrgästen eine sichere Haltemöglichkeit zu geben (mindestens an jeder zweiten Sitzreihe als Haltestange). Die Farbgebung der Stangen sollte kontraststark zur Innenausstattung sein, um den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht zu werden	X	X	X
Ausreichende Anzahl von Haltewunschtastern (in kontrastreicher Farbe sowie von möglichst allen Plätzen erreichbar)	X	X	X
Die gesamte Farbgestaltung des Innenraumes sollte den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht werden	X	X	X
Ausreichende und blendfreie Fahrzeuginnenbeleuchtung	X	X	X
Ausreichende Anzahl gepolsterter Sitzplätze	X	X	X
Ausstattung mit einer leistungsfähigen Heizungs-, Klima- und Lüftungsanlage (Neufahrzeuge: Vollklimaanlage); Doppelverglasung in getönter Ausführung im Bereich des Fahrgastraums; Ausreichende Öffnungsmöglichkeiten im Falle einer Störung müssen vorhanden sein	X	X	X
Einbindung der Fahrzeuge in ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System – ITCS) zur Sicherstellung eines elektronischen Fahrscheinverkaufs und zur unternehmensübergreifenden Kommunikation und Anschlusssicherung (Kapitel E5.3)	X	X	X
Deutlich lesbare elektronische Linien-, Produkt- und Fahrtzielanzeigen gemäß BOKraft in amberfarbener Schrift	X	X	X
Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip: Gut sichtbar angeordnete Innenanzeige(n) für jeden Wagenkasten, Darstellung der nächsten Haltestellen als Perlschnur inkl. Echtzeit und Anschlüssen (möglichst über zweiten Monitor) nach Gestaltungsvorlage des VRB. Digitale Haltestellenansage mit natürlicher, verständlicher Stimme und Sprachfluss mit wenig Nachhall und einer Laustärke von über 10 dB über Störgeräuschen)	X	X	X
Fahrgastinformation im Innenraum durch digitale Haltestellenanzeige und -ansage			X
Elektronische Fahrscheindrucker und -entwerter	X	X	X
Ausstattung Linienfahrzeuge (außer Fahrzeuge der Klasse M1) mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) entsprechend Kapitel F5.6. Ausstattungsquote entsprechend dem jeweiligen Verkehrsvertrag.	X	X	X
Ausstattung von Neufahrzeugen mit eingelassenen Doppel-USB-Ladesteck-Buchsen in den Seitenwänden	X	X	
Ausstattung von allen Neufahrzeugen mit WLAN		X	
Ausstattung von allen Neufahrzeugen mit Videoaufzeichnung	X	X	
Bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge mit technischen Komponenten zur Lichtsignalbeeinflussung	X	X	X

Darüber hinaus wird ein Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit Stellplatz für manuelle oder elektronische Mobilitätshilfen, wie Rollatoren, E-Scooter und ähnlichem Gerät zur Fortbewegung, auch bei differenzierter Bedienungsweise, angestrebt.

Bei Fahrzeugen, die für ALT-Fahrten eingesetzt werden, sind die Vorgaben soweit zu beachten, wie es die Fahrzeugkonstruktion (z. B. Taxi-Fahrzeuge/PKW (8-Sitzer)) zulässt.

Die äußere Gestaltung der Busse und Straßenbahnen durch Werbebeklebung darf das Wohlbefinden der Fahrgäste nicht beinträchtigen. Auf die Beklebung der Fensterflächen ist daher möglichst zu verzichten bzw. diese so gering wie möglich zu halten. Eine etwaige Beklebung auf den Fensterflächen darf die Notausstiegsfunktion der Glasscheiben nicht beeinträchtigen. Darüber hinaus ist die Verglasung der Türen weitestgehend von Werbung freizuhalten, damit die Sichtachsen der Fahrgäste (u. a. Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein) beim Ein- und Ausstieg nicht behindert werden. Nicht zulässig ist Werbung mit politischen, religiösen und weltanschaulichen Aussagen sowie Werbung mit gewaltverherrlichendem, rassistischem oder sexistischem Inhalt.

D 7.3.2 Dekarbonisierung der Busverkehre

Rahmenbedingungen/Globale Zielsetzung

Die angestrebte Dekarbonisierung des ÖPNV leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaziele. Der Verkehrssektor zählt zu den größten Verursachern von Treibhausgasemissionen, weshalb der Umstieg auf emissionsarme und emissionsfreie Mobilitätslösungen dringend notwendig ist. Das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz setzt hierbei in Deutschland den legislativen Rahmen für die Nahverkehrsbranche. Es ist die deutsche Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161, die den Einsatz umweltfreundlicher und emissionsarmer Fahrzeuge im öffentlichen Sektor fördern soll. Die Ziele dieses Gesetzes sind dabei:

- Förderung von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen, insbesondere im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs und der kommunalen Dienstleistungen.
- Beitrag zur Reduzierung der CO_2-Emissionen und anderer Schadstoffe im Verkehrssektor.
- Stärkung der Innovationskraft in der Automobilindustrie durch Nachfrage nach umweltfreundlichen Technologien.

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz ist ein wichtiges Instrument, um den Übergang zu einer klimaneutralen Mobilität zu beschleunigen und die Ziele des European Green Deal zu unterstützen. Allerdings steht die Nahverkehrsbranche bei dessen Einhaltung und Umsetzung vor großen Herausforderungen, insbesondere in den Themenbereichen Fahrzeugtechnik und -beschaffung, Klimaneutralität sowie Finanzierung. Der Regionalverband Großraum Braunschweig wird dieser mit einer Strategie zur Dekarbonisierung gerecht.

Ziele bei der Dekarbonisierung des ÖPNV im Regionalverband Großraum Braunschweig

- Reduktion der CO_2-Emissionen im ÖPNV: Bis zum Ende des Jahres 2030 sind mindestens 65 % der eingesetzten Busse „sauber" und davon 32,5 % emissionsfrei. Damit werden die gesetzlichen Quoten im Regionalverband Großraum Braunschweig erfüllt.
- Förderung klimafreundlicher Antriebe: Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt der Regionalverband die Einführung alternativer Antriebstechnologien.

- Verbesserung der Energieeffizienz: Insbesondere die Optimierung von Fahrzeugflotten, Betriebsabläufen und der (Lade-)Infrastruktur tragen zur Zielerreichung bei.
- Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen: Die Integration des ÖPNV in multimodale Verkehrsstrategien unterstützt über die reine Quotenerfüllung hinaus die Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Damit wird der ÖPNV im Regionalverband Großraum Braunschweig seiner herausragenden gesellschaftlichen Rolle beim Klimaschutz gerecht.
- Eigentumsstrategie: Zur Sicherstellung von diskriminierungsfreien Vergaben bei gleichzeitiger Umsetzung der Dekarbonisierungsziele ist die Erarbeitung einer Eigentumsstrategie zu prüfen und ggf. umzusetzen. Diese sollte insbesondere die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur (Werkstätten/Ladestationen u. a.) in den Fokus nehmen.

Die aufgelisteten Ziele sollen durch folgende Punkte erreicht werden:

- Elektrifizierung der Fahrzeugflotten
- Nutzung regenerativer Energien
- Optimierung der Betriebsabläufe
- Förderung multimodaler Mobilität
- Modernisierung der Infrastruktur

Fahrgastinformation und Mobilitätsdaten D 8

Serviceorientierte Fahrgastinformation D 8.1

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

- Verlässliche Sammlung, Aufbereitung und Weitergabe von umfassenden, ständig verfügbaren, aktuellen Informationen in Echtzeit über das ÖPNV-Angebot an alle Bürgerinnen und Bürger im Verbandsgebiet
- Nutzung aller zur Verfügung stehenden Informationskanäle (an den Haltestellen, im Internet, über Apps, der Anzeigen in und an den Fahrzeugen, Informationseinrichtungen an den Verkehrsstationen des SPNV)
- Weiterentwicklung der barrierefreien (Fahrplan-)Information, einschließlich der Information über den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

Für eine hohe Attraktivität des ÖPNV ist eine verlässliche und umfassende Fahrgastinformation Grundvoraussetzung. Damit ist es möglich, die Qualität des ÖPNV zu steigern und auch neue Fahrgäste zu gewinnen. Darüber hinaus können Bürgerinnen und Bürger über serviceorientierte Fahrgastinformation in einer Mobilitätszentrale, mit Mobilitätsberatern und Mobilitätsbegleitern gezielt auf den ÖPNV gelenkt werden.

Aufgrund des hohen Stellenwertes der serviceorientierten Fahrgastinformation für die Nutzung des ÖPNV wird als Ziel formuliert:

- Einführung und Etablierung einer „Mobilitätszentrale" mit einheitlicher Rufnummer für das gesamte Verkehrsgebiet Großraum Braunschweig zur Abbildung der gesamten Mobilitätskette und als einheitlicher Ansprechpartner für den Endkunden
- Einführung von Mobilitätsberatern
- Einführung von Mobilitätsbegleitern zur Unterstützung

D 8.2 Mobilitätsdaten

Eine verlässliche Datenbasis ist die Grundlage für eine erfolgreiche Fahrgastinformation in allen Medien. Die Verkehrsunternehmen erstellen dafür ihre Fahrplandaten selbst und senden sie an den VRB, wo sie gesammelt, aufbereitet und für die Auskunftssysteme bereitgestellt werden. Dies gilt auch für Bedarfsverkehre wie z. B. ALT/AST und flexo. Außerdem sollen die Verkehrsunternehmen verlässliche Echtzeitdaten generieren und an die zentrale Datendrehscheibe des VBN senden, damit Fahrgäste rechtzeitig über Verspätungen und Ausfälle informiert werden und Anschlüsse automatisiert gesichert werden können. Ergänzend informieren die Verkehrsunternehmen die Fahrgäste mit Verkehrsmeldungen über Abweichungen vom Fahrplan. Zukünftig sollen Auslastungsinformationen und die Visualisierung von Fahrzeugpositionen mithilfe von GPS-Daten die Fahrgastinformation erweitern.

D 8.3 Open Data

Statische Fahrplandaten und Echtzeitdaten sollen als Open Data im nationalen Zugangspunkt zur Verfügung gestellt werden (www.mobilithek.info). Damit erfüllen die Verkehrsunternehmen auch ihre Verpflichtungen nach dem Personenbeförderungsgesetz in Verbindung mit der Mobilitätsdatenverordnung und dem in Aufstellung befindlichen Mobilitätsdatengesetz. Dabei soll bevorzugt die gebündelte Datenveröffentlichung über die Connect-Fahrplanauskunft GmbH und den DELFI e. V. genutzt werden.

D 9 Marketing

Das ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig soll vom heutigen und zukünftigen Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein einheitliches Auftreten, ein hoher Wiedererkennungswert und zentrale Informationsstellen mit einheitlichen Informationskanälen notwendig. Informationen über das Angebot sollen über verschiedene Wege vereinheitlicht angeboten werden. Über das Marketing soll ein positives Image des öffentlichen Nahverkehrs vermittelt werden. Daher wird angestrebt:

- Umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten

D 10 Tarif

Der Verbundtarif der Region Braunschweig (VRB-Tarif) wurde zum 1. November 1998 eingeführt. Um die Attraktivität für das ÖPNV-Gesamtsystem beizubehalten bzw. weiter zu steigern, ist eine kontinuierliche Anpassung des Tarifs an die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste erforderlich. Der Regionalverband verfolgt dabei eine Strategie der Nachfragesteigerung, um durch attraktive Tarifgestaltung und fortlaufende Verbesserungen des Verkehrsangebotes neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen.

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

Daraus ergibt sich eine aufgabenintensive Mitwirkung bei der kontinuierlichen Anpassung und Weiterentwicklung des Tarifs sowie möglicher Übergangsregelungen zu angrenzenden Verkehrsräumen, vor allem anhand der Bedürfnisse der Fahrgäste.

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

Vertrieb

D 11

Der Zugang zu Fahrausweisen sollte für aktuelle und potenzielle Fahrgäste unproblematisch möglich sein und somit kein Hemmnis darstellen. Der Fahrscheinerwerb ist daher möglichst einfach und verständlich zu gestalten sowie zu Hause als auch vor Ort zu ermöglichen. Zukünftig sollen hierzu digitale Vertriebsmöglichkeiten ausgebaut werden. Als Ziel soll der VRB-Tarif (potenziellen) Fahrgästen über möglichst viele digitale Vertriebswege angeboten werden und so Zugangsbarrieren unmittelbar abbauen. Insbesondere für Personen, die mit dem VRB-Tarif im Großraum Braunschweig nicht vertraut sind, stellt der Vertrieb des VRB-Tarifs über digitale Vertriebskanäle einen erleichterten Zugang zum ÖPNV dar.

Als Ziel wird daher formuliert:

- Sicherstellung und zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Vertriebs von Fahrkarten über sämtliche Vertriebskanäle



D 12 Betrieb, Service

Neben den in Kapitel D8 genannten Zielen gibt es Qualitätsanforderungen für die Bereiche Betrieb und Service im Sinne eines verlässlichen und attraktiven ÖPNV. So ist u. a. für viele Kunden der direkte Kontakt vor Ort zum Fahr- bzw. Begleitpersonal wichtig. Darüber hinaus ist ein funktionierendes Beschwerdemanagement und das zeitnahe Bearbeiten von Kundenanliegen maßgebend. Auch die umfassende, rechtzeitige Information im Störungs- und Verspätungsfall mit Hinweisen zu evtl. alternativen Verbindungen hat einen hohen Stellenwert. Es wird folgendes Ziel formuliert:

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

Mit der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit sind noch nicht alle Aspekte berücksichtigt, um den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. So sind im Betrieb Maßnahmen umzusetzen, die diese Personengruppen in ihrer Nutzung des ÖPNV unterstützen. Daher wird folgendes Ziel formuliert:

- Umsetzung von kundenbezogenen Unterstützungsmaßnahmen

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

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

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

- Umfassende Berücksichtigung des persönlichen Sicherheitsbedürfnisses

Einen weiteren wichtigen Aspekt stellt die Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebotes dar. Der Kunde muss sich darauf verlassen können, dass das Angebot in der vorgesehenen Art und Weise erbracht wird und er bei Störungen Alternativen aufgezeigt bekommt. Nur so kann eine hohe Kundenzufriedenheit erreicht werden und ÖPNV-Kunden gehalten werden. Es wird folgendes Ziel formuliert:

- Umsetzen eines ÖPNV-Angebotes mit hoher Verlässlichkeit

D 13 Innovationen

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

Als Aufgabenträger für den ÖPNV im Großraum Braunschweig sieht sich der Regionalverband als Impulsgeber für Innovationen im Bereich ÖPNV. Der Regionalverband unterstützt und beteiligt sich daher an Projekten, die durch den Einsatz von neuen technologischen Entwicklungen

- einen erhöhten Kundennutzen,
- eine höhere Angebotsqualität oder
- eine höhere Wirtschaftlichkeit

erwarten lassen.

Finanzierung, Förderung

D 14

Um das zukünftige Verkehrsangebot den Bürgerinnen und Bürgern in der Region dauerhaft verlässlich zur Verfügung stellen zu können und den Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV zu verbessern, ist es erforderlich eine

- gesicherte auskömmliche Finanzierung des laufenden Betriebes, über Zuweisungen von Finanzmitteln vom Land Niedersachsen und den Kommunen

zu gewährleisten.

Aufgrund angespannter Haushaltslagen beim Land Niedersachsen und den Kommunen sind aber auch Einschränkungen bzw. Abbestellungen im Bahn-/Busbetrieb zukünftig nicht ausgeschlossen bzw. zu prüfen.

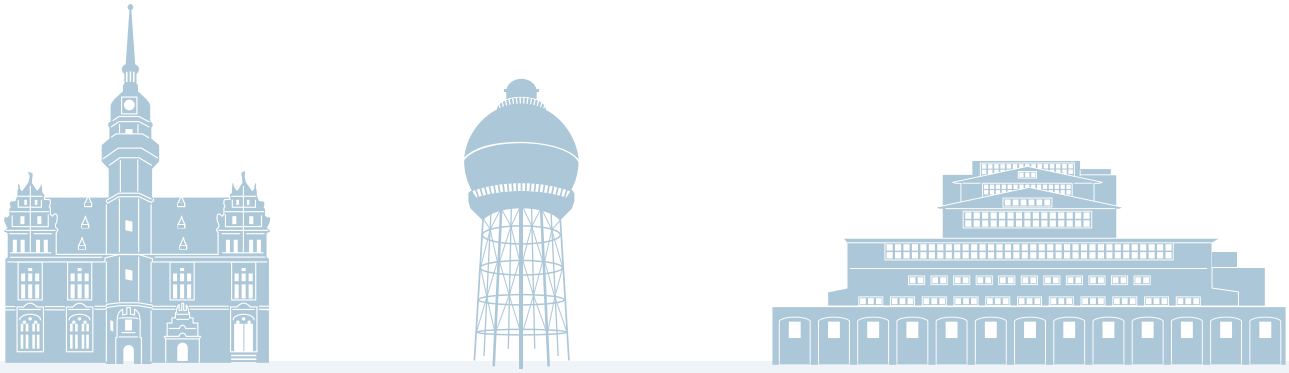
Auch die Planung erforderlicher Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV, vor allem die der Schieneninfrastruktur, erfordert viele Jahre Vorlauf und der Bau schon im Vorfeld Finanzierungssicherheit. Dabei umfasst die erforderliche Infrastruktur, z. B. bei Verkehrsstationen, sowohl ÖPNV-Maßnahmen im engeren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

- Gesicherte auskömmliche Finanzierung von Investitionen

Projektbezogene finanzielle Unterstützung von Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung von ÖPNV-Maßnahme.

Die ÖPNV-Branche in der Region (Regionalverband, Kommunen, Interessenverbände, Verkehrsunternehmen) setzt sich über die verschiedenen Kanäle bei Bund und Ländern aktiv für eine bessere Ausstattung mit Finanzmitteln für den gesamten ÖPNV ein.





A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung

E Bestand, Analyse und Maßnahmen

F Finanzierung und Förderung

E Bestand, Analyse und Maßnahmen

E 1 Bedienungsebenen – Das Grundgerüst für den ÖPNV

Der Regionalverband ist kontinuierlich bestrebt, den ÖPNV so aufzustellen, dass er seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leistet und die Daseinsvorsorge sichert. Dazu zählen die Umsetzung der Antriebsformation unter Einhaltung der rechtlichen Vorgaben (CVD), die Einhaltung der Mindestangebotsstandards und die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den ÖPNV.

Für den SPNV wurde bereits ein Konzept in 2022 erstellt, das eine Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung des SPNV liefert.

Zur Erreichung der o. g. Ziele, auch im Busnetz, fördert der Regionalverband die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖSPV-Angebotes.

In der Laufzeit des Nahverkehrsplanes wird ein passgenaues ÖSPV-Konzept aufgestellt werden, dessen Umsetzung in einer ÖSPV-Strategie zu einem Angebot aus einem Guss führen soll. In Abhängigkeit von der Bereitstellung der benötigten finanziellen Mittel ist die Umsetzung ggf. in Teilschritten zu realisieren.

Für die Erreichung dieses Zieles sind neben dem Linienverkehr auch die verschiedenen Angebotsformen im Bedarfsverkehr sowie die Optimierung der Schülerbeförderung zu betrachten und zu prüfen.

Schülerbeförderung und gesamtheitliche ÖPNV-Planung

Ziel einer gesamtheitlichen ÖPNV-Planung ist u. a. die Koordination von Schülerverkehrsströmen und allgemeinen Mobilitätsanforderungen, um möglichst Vorteile für alle Verkehrsbedürfnisse über den öffentlichen Nahverkehr zu erzielen. Mit einer Staffelung der Unterrichtszeiten (Schulanfangs- und -endzeiten) können sowohl wirtschaftliche als auch verkehrsplanerische Vorteile erzeugt werden. Fahrtenangebote sollen sich ergänzen und Nachfragespitzen abgemildert werden. Den in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Zielen und planerischen Vorgaben stehen oftmals die Erfordernisse der Schülerbeförderung entgegen, weshalb der Regionalverband zusammen mit den Trägern der Schülerbeförderung die o. g. Möglichkeiten prüfen wird. Die betroffenen Schulen/Schulträger sind dabei in diesen Prozess einzubeziehen.

Flexible Bedienungsformen

Der Einsatz flexibler Bedienformen ist für die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems ÖPNV essenziell. Diese stellen den Anschluss der Fläche an das Linienangebot sowie an die Grundzentren und SPNV-Zugangsstellen her und stellen die Versorgung in der Fläche sicher. Das ÖSPV-Angebot im Großraum Braunschweig wird auf mehr als 150 Buslinien durch verschiedene Angebote im Bedarfsverkehrs (ALT, AST) ergänzt. Eine weitere flexible Bedienungsform im Flächenverkehr wird mit dem sog. flexo-Verkehren seit Ende 2021 im Großraum angeboten.

Zur Sicherung der Mobilitätsversorgung und Verknüpfung der lokalen Angebote an die regionalen Verkehrslinien soll eine verbandsweite Bedarfsverkehrsstrategie in den kommenden Jahren entwickelt und passgenau umgesetzt werden. Die Bedarfsverkehrsstrategie wird mit den Maßnahmen zur ÖSPV-Strategie abgestimmt.

Regionales ÖPNV-Angebot E 2

Bedienungsebene 1 E 2.1

Schienenverkehr E 2.1.1

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

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

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

Bereits in 2025 erfolgte die Vergabe des ENORM 2-Netzes an die DB Regio AG (Betriebsaufnahme in 12/28).

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2025 erfolgt die Betriebsaufnahme im ENNO 2-Netz. Dabei handelt es sich um die nach durchgeführter Ausschreibung in 2024 erfolgte Neuvergabe des ENNO-Netzes (ENNO 2). Außerdem erfolgen die Vergabe und Inbetriebnahme des neuen Harz – Heide – Netzes (Nachfolge für Teilnetze DINSO 1 und DINSO 2).

In den folgenden Kapiteln werden die Fahrgastnachfrage (Stand 2023) sowie die Linien mit Stand Dezember 2024 einzeln dargestellt. Eine Analyse und Maßnahmenübersicht für die Linien im SPNV im Großraum Braunschweig schließen sich daran an.

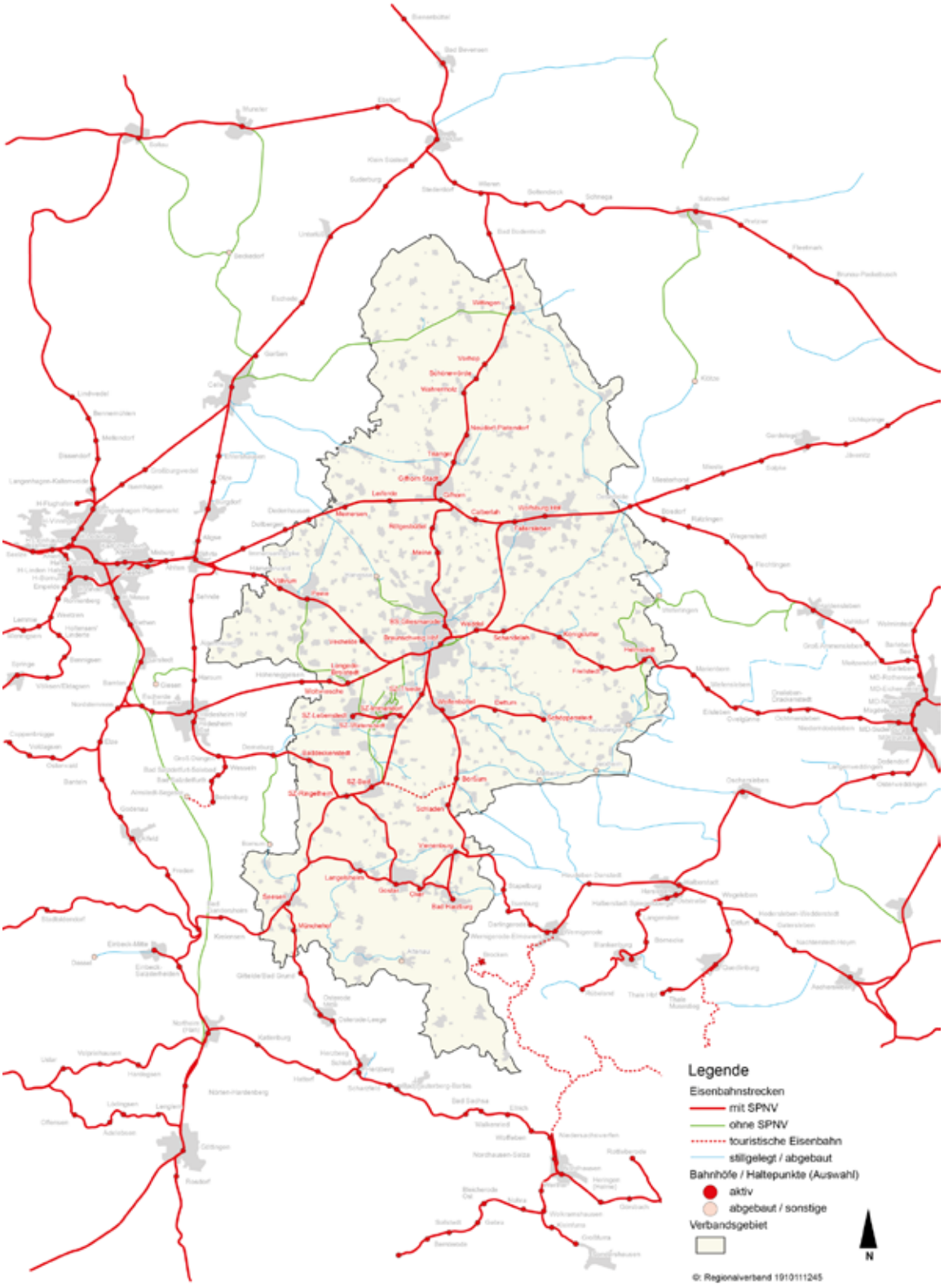
Bei den Maßnahmen wird angestrebt, dass auf besonders aufkommensstarken Relationen und Achsen mit hohem ÖV-Potenzial das Angebot auf den entsprechenden Linien deutlich über das angestrebte Mindestangebot der Bedienungsebene 1 hinaus verdichtet wird, um einen größtmöglichen Anstieg der Nutzer des ÖV mit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

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

Eine Übersicht der vom SPNV genutzten Strecken gibt die Karte E2.1.1.

E 2.1.1
Karte

Vom SPNV bediente Strecken



E 2.1.1.1 Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr

Die aktuelle Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr an Werktagen (Mo–Fr) ist für das Jahr 2017 in Karte E2.1.1.1/1 dargestellt. Diese Fahrgastnachfrage wird verglichen mit den Werten aus dem Jahr 2023 (Karte E2.1.1.1/2). Die Veränderungen sind in Karte E2.1.1.1/3 dargestellt.

Die Zahlen auf den Linien der Karten stellen die durchschnittliche Besetzung pro Werktag (Mo–Fr) zwischen zwei Verkehrsstationen dar. Auf der Karte E2.1.1.1/3 sind die absoluten Fahrgaststeigerungen in Grün und die absoluten Fahrgastrückgänge in Rot auf den entsprechenden Linien gekennzeichnet. Auf den Karten E2.1.1.1/1 und E2.1.1.1/2 sind in den Stationen durch verschieden gefüllte Kreise die Ein-/Aussteigerzahlen in den folgenden Kategorien aufgezeigt:

- ≤ 100
- > 100, ≤ 500
- > 500, ≤ 1.000
- > 1.000, ≤ 5.000
- > 5.000

Das Jahr 2017 stellt die Nachfragesituation vor der Corona-Pandemie dar. Während der Pandemie sank die Fahrgastnachfrage drastisch. Die seitdem verstärkte Inanspruchnahme von Home-Office oder der Ersatz von Dienstreisen durch Videokonferenzen, wirken bis heute nach. Dennoch haben sich die Fahrgastzahlen nach Ende der Corona-Pandemie sichtlich erholt. Maßgeblichen Anteil daran hatte die Einführung des Deutschland-Tickets (D-Ticket) im Jahr 2023. Bei der Interpretation der Veränderungen 2023 gegenüber 2017 ist zu beachten, dass das Deutschland-Ticket lediglich an acht von zwölf Monaten gültig war (Einführung: 01.05.2023) und der Effekt noch nicht voll zu Buche schlägt.

Besonderes Augenmerk ist auf die Linien zu richten, die einen eindeutigen Trend zeigen. So weist insbesondere die RE60/70 (Braunschweig – Peine – Hannover) hohe Fahrgaststeigerungen auf. Hier hat die Einführung des täglichen Halbstundentaktes (vorher Stundentakt) für eine große Fahrgaststeigerung gesorgt. Auf diesen beiden Linien sowie auch auf der RB40 (Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg) sind hohe Zuwächse mit einer deutlichen Steigerung im Durchgangsverkehr von Berlin/Halle/Leipzig nach Bremen/Essen/Osnabrück (Ost-West-Verkehr) durch die Einführung des D-Tickets zu beobachten.

Fahrgastzuwächse sind auch auf der RB47 (Braunschweig – Gifhorn – Uelzen) infolge der Einführung eines täglichen Stundentakts (vorher Zweistundentakt) zu verzeichnen.

Fahrgastrückgänge sind insb. auf der RE50 (Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim) zu beobachten. Diese hängen stark mit den Bauarbeiten auf der Weddeler Schleife (zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Weddel – Fallersleben) zusammen, da über viele Wochen im Jahr 2023 (wie auch in den Vorjahren) ein Schienenersatzverkehr statt normalen Zugverkehr eingesetzt worden ist. Dieser hat durch seine längeren Fahrzeiten und dem eingeschränkten Komfort zu einem Attraktivitätsverlust auf dieser Strecke geführt. Durch die Einführung des täglichen Halbstundentakts Braunschweig – Wolfsburg im Dezember 2024 und der Verstärkerfahrten Braunschweig – Hildesheim im März 2024 sind zukünftig allerdings wieder Fahrgastzuwächse zu erwarten.

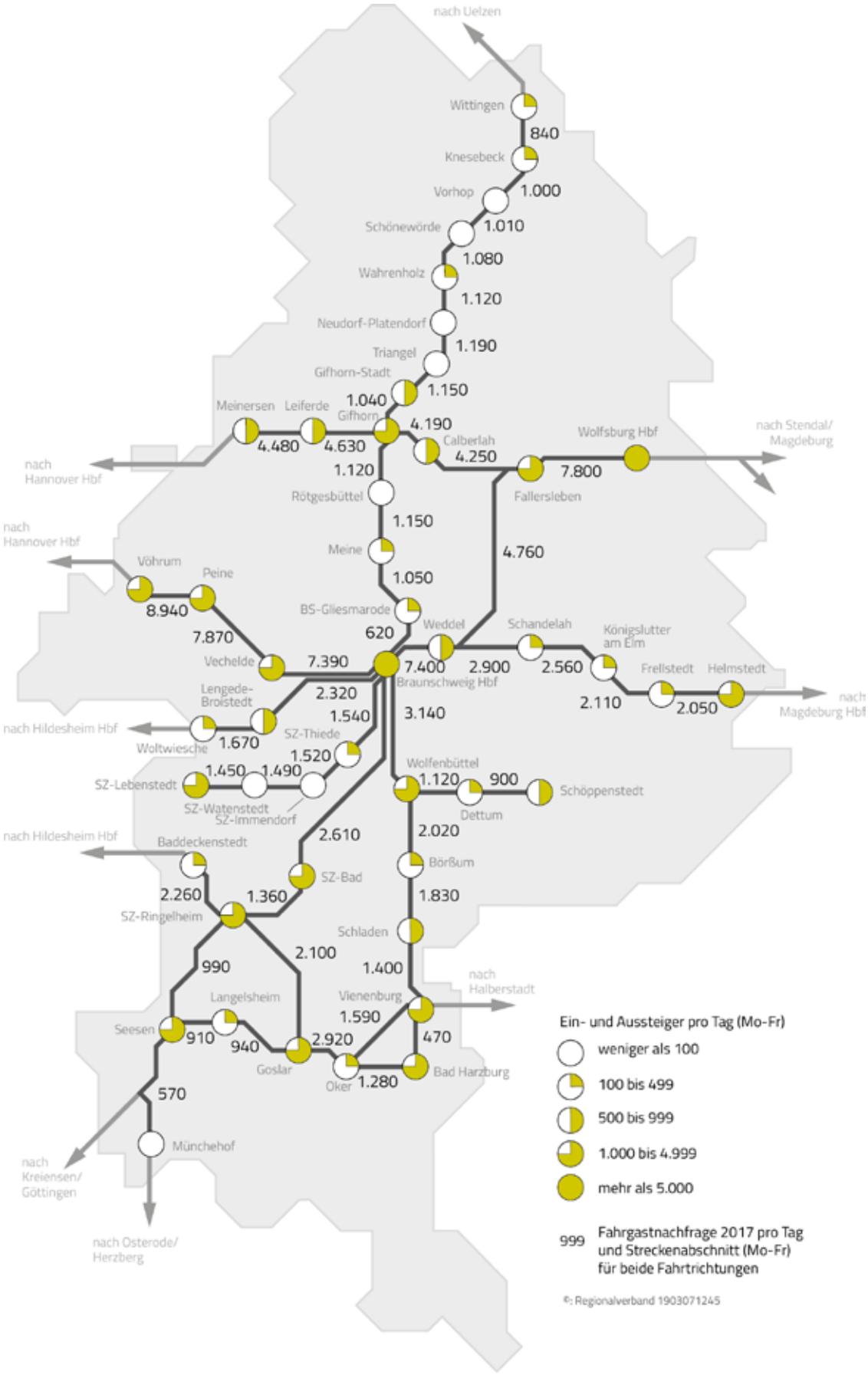
Durch Ausweitung der Bedienungszeiträume in den Nachtstunden in den letzten Jahren sollen auch Freizeitreisende zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden.

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

Hervorzuheben ist auch, dass neben Fahrplanangeboten, Betriebsqualität und Tarifgestaltung noch andere Faktoren Einfluss auf die Fahrgastnachfrage haben (Bevölkerungs- u. Wirtschaftsentwicklung, Klimabewusstsein in der Gesellschaft, Attraktivität anderer Verkehrsmittel, Mobilitätsbedürfnisse).

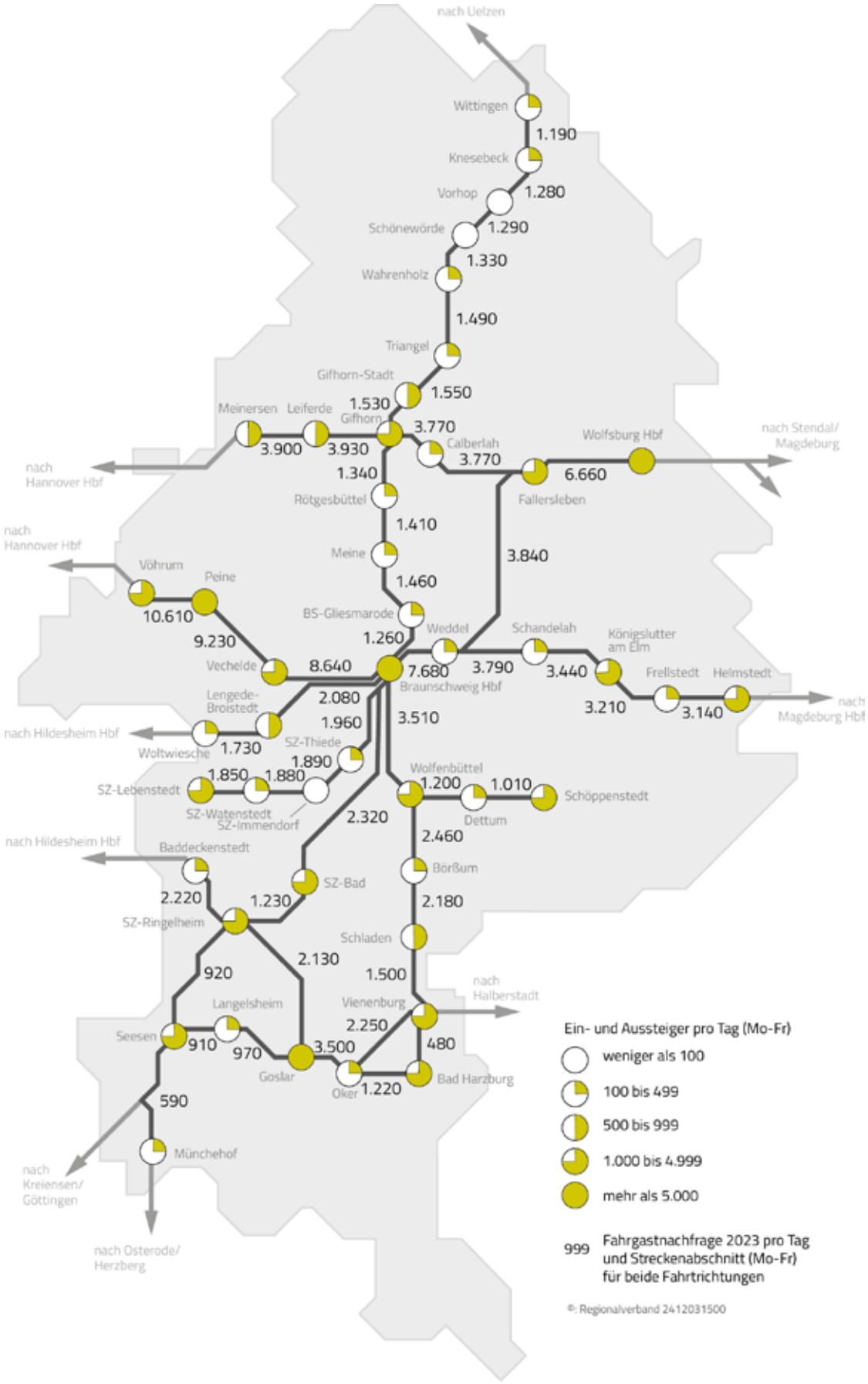
E 2.1.1.1/1
Karte

Fahrgastnachfrage im SPNV 2017 (Montag-Freitag)



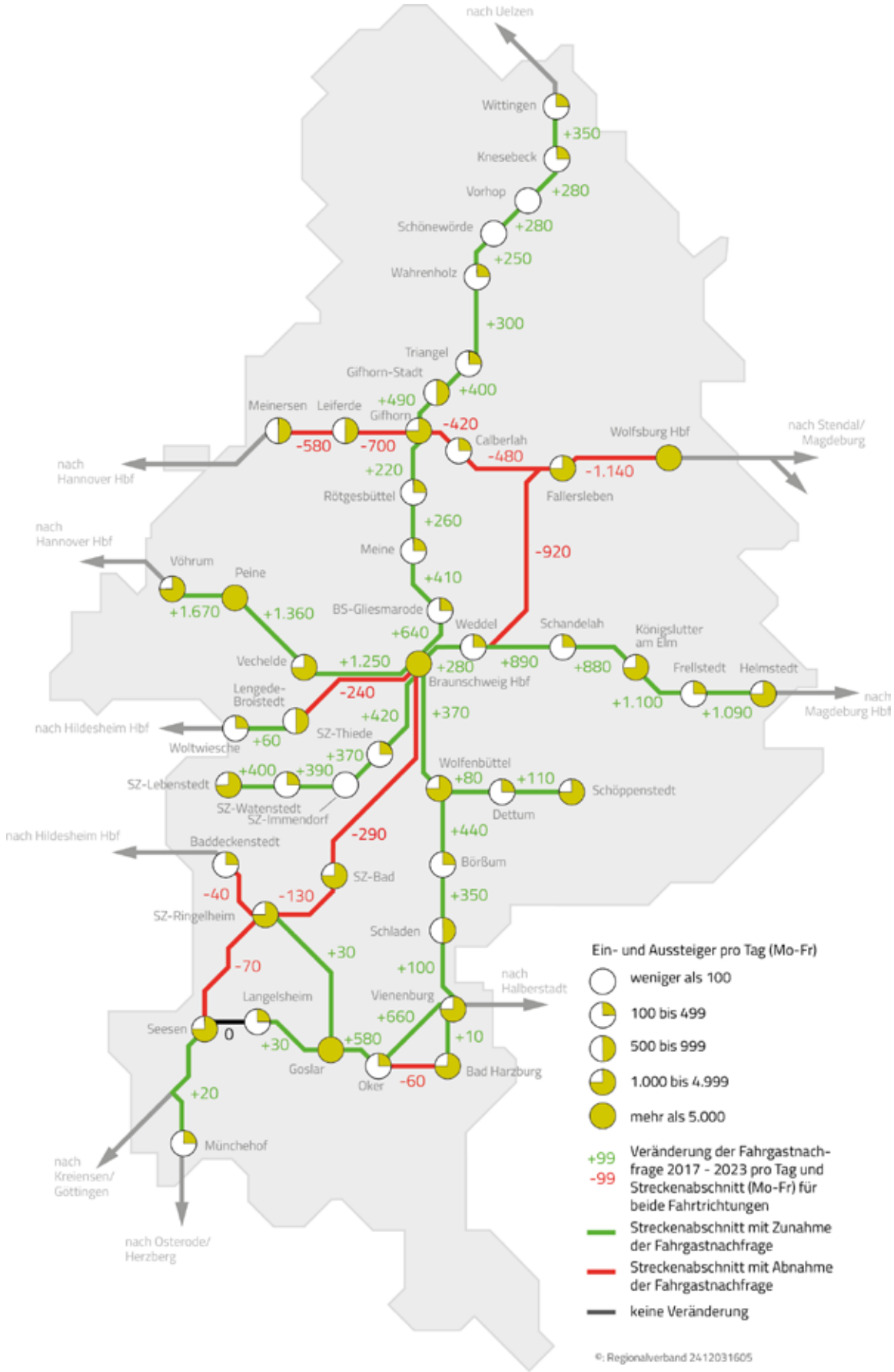
Fahrgastnachfrage im SPNV 2023 (Montag-Freitag)

E 2.1.1.1/2
Karte



E 2.1.1.1/3
Karte

Veränderungen Fahrgastnachfrage im SPNV 2023 zu 2017 (Montag-Freitag)



Qualitätsanforderungen im Schienenverkehr

E 2.1.1.2

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

Zielwerte für bestimmte Qualitätskriterien sind vertraglich festgelegt. Bei Unterschreitung in Form von Nicht- oder Schlechtleistung wird die Vergütung gemindert. Um finanzielle Einbußen zu vermeiden, ist zu erwarten, dass das EVU bemüht ist, die Zielwerte zu erreichen. Folgende Qualitätskriterien sind in den Verkehrsverträgen aufgeführt:

Pünktlichkeit

Grundsätzlich ist der Zug pünktlich, wenn er die im Fahrplan veröffentlichten Ankunfts- und Abfahrtzeit minutengenau einhält. Züge gelten aber auch im weiteren Sinne als pünktlich, wenn sie bis zu 3 Minuten (180 Sekunden) verspätet sind. Um Linien und Netze bundesweit zu vergleichen, wird oft eine Pünktlichkeitsquote bis zu 5 Minuten publiziert. Im Kalenderjahr 2023 lag die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote (0–5 Minuten) der im Verbandsgebiet verkehrenden Linien bei ca. 90 %. Der Grund für das Verfehlen der Zielquote von 95 % hat viele unterschiedliche Gründe. Beispielsweise leidet die Pünktlichkeit der Züge u. a. unter Infrastrukturstörungen, die insbesondere auf eingleisigen Strecken große Auswirkungen in Form von Folgeverspätungen über mehrere Stunden haben können.

Zugausfälle

Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn er nicht verkehrt. Der Zug gilt aber auch bei einer Verspätung von über 59 Minuten als ausgefallen. Die Ursachen für Zugausfälle sind auch hier unterschiedlich. Es gibt vorhersehbare und nicht vorhersehbare Ursachen für Zugausfälle. Infrastrukturell bedingte Ausfälle führen die Liste der Ursachen an, wie z. B. zuvor angekündigte Baumaßnahmen oder adhoc entdeckte Schäden an den Weichen. Beispielsweise haben die Baumaßnahmen zum Ausbau der Weddeler Schleife in 2023 zu einer hohen Anzahl an Ausfällen auf der RE50 geführt. Diese wurden durch umfangreichen Schienenersatzverkehr ersetzt. Die allgemeine Personalknappheit bei Triebfahrzeugführern hat ebenfalls vermehrt zu Zugausfällen geführt.

Zugbildung/Sitzplatzkapazität

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

Busnot- und Schienenersatzverkehr (BNV & SEV)

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

Fahrzeugzustand (Sauberkeit und Funktion)

Das innere wie auch das äußere Erscheinungsbild des Zuges muss ein definiertes, im Allgemeinen anerkanntes und zufriedenstellendes Sauberkeitsniveau erfüllen. In regelmäßigen Intervallen wird der Sauberkeitszustand der Fahrzeuge bewertet. Für die Durchführung von Außenwäschen (bspw. Häufigkeit) gibt es ebenfalls Vorgaben in den Verkehrsverträgen.

Zugbegleit- und Sicherheitspersonal

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

Fahrgastinformation

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

Kundenservice und Beschwerdemanagement

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

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

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

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

Kundenmonitor

In den niedersächsischen Verkehrsverträgen dient die Kundenzufriedenheitsanalyse (Kundenmonitor) in der Regel ab dem zweiten Betriebsjahr des Netzes als Kontrollinstrument für die subjektiven Qualitätseigenschaften wie Fahrzeugzustand, Servicequalität und Qualität der Fahrgastinformationen. Die Befragungsergebnisse aus dem Kundenmonitor werden bei schlechtem Ergebnis als Grundlage für eine Vergütungsminderung (in neueren Verträgen sind ebenfalls Boni bei verbesserten Ergebnissen möglich) herangezogen. Der Fahrgast bekommt so die Möglichkeit, über qualitative Kriterien und die Kundenorientierung eines EVU zu entscheiden.

In den neueren Verträgen (bspw. ENNO 2 ab 12/2025) werden zusätzlich Testkundenerhebungen im Auftrag der Aufgabenträger zu festgelegten Qualitätskriterien wie Sauberkeit, Zugbegleitung, WLAN und Fahrgastinformation durchgeführt.

Die Ergebnisse dienen als Bemessungsgrundlage für einen Malus aber auch einen Bonus, den das EVU erzielen kann.

WLAN

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

Eine stabile Internetverbindung, die über ein Multi-Provider-System (mehrere SIM-Karten arbeiten gleichzeitig in der Übermittlung der Datenströme) erreicht werden kann, ist eine Voraussetzung für ein gutes Fahrgast-WLAN-System. Die organisatorische und technische Ausgestaltung der Fahrgast-WLAN-Systeme wird sich an der fortschreitenden Entwicklung orientieren.

Mittlerweile ist in allen Verkehrsverträgen eine Ausstattung mit kostenlosen Fahrgast-WLAN vorgesehen.

Sicherheit

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

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

Ein weiteres Instrument zur Wahrung der Sicherheit ist das Alkoholkonsumverbot, welches auf den meisten Netzen angewandt wird.

Die Zugbegleiter werden zukünftig in Bezug auf Sicherheitsgefahren und deren Umgang ausführlicher geschult werden, so haben inzwischen einige EVU ihre Zugbegleiter nach § 34a der Gewerbeordnung (GewO) ausgebildet. Damit Zugbegleiter präventiv Konflikt- und Gefahrensituationen abwehren können, wird zusätzlich ein Deeskalationstraining erwünscht. Ergänzend zu den Zugbegleitern werden auf einigen Netzen Sicherheitskräfte in den Abendstunden oder bei Großveranstaltungen (z. B. Fußballfanverkehr) reingesetzt.

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

Stichproben durch Qualitätstester

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

E 2.1.1.3 Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“

E 2.1.1.3 Tabelle Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 1

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 „DINSO 1“
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2014 – 12/2029
Vertragsgegenstand	
EVU	DB Regio AG, Region Nord, Verkehrsbetrieb Niedersachsen/Bremen
SPNV-Linien	RB40 Braunschweig – Königslutter – Helmstedt **RB44 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt (Halt an allen Stationen)** **RB45 Braunschweig – SchöppenstedtRB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg** **RB48 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt (Halt nur in SZ-Thiede)** RB80 Göttingen – Nordhausen RB81 Bodenfelde – Northeim – Nordhausen **RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen** RB86 Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Mitte
Leistungsvolumen	rd. 4,6 Mio. Zug-km, davon rd. 2,3 Mio. Zug-km (50 %) im Verbandsgebiet

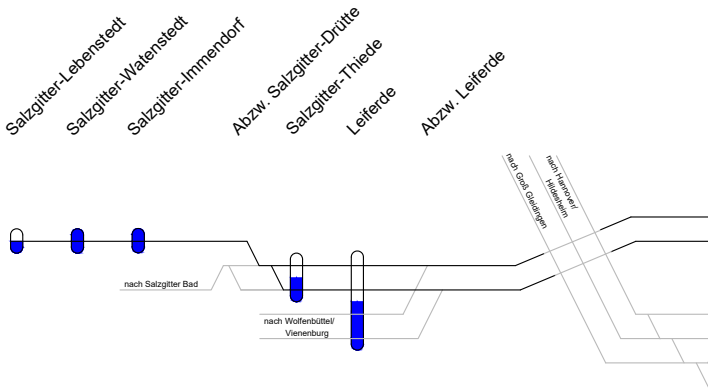

erixx
erixx
FAMILIE!
161
30 W

RB44/48 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt

E 2.1.1.3/1
Karte

Streckenband RB44/48

DINSO 1
Dieseltriebzug LINT 27 Baureihe 640



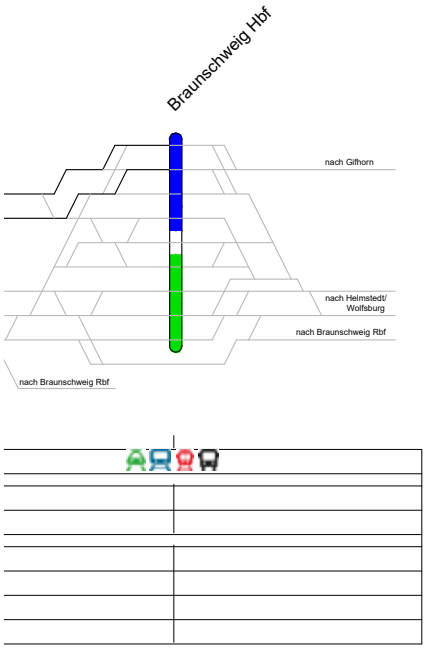
Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknoten	
Takt 2024	Halbstundentakt mit stündlichem Halt in SZ-Immendorf und SZ-Watenstedt
Takt bis 2029 geplant	Halbstundentakt mit stündlichem Halt in SZ-Immendorf und SZ-Watenstedt
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)	72
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)	34
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)	38
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)	36

Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Seit dem Fahrplanwechsel am 08.12.2017 verkehren die RB44/48 in einem angenäherten Halbstundentakt. Da die Infrastruktur das notwendige Kreuzen der Züge im Abschnitt Salzgitter-Drütte – Salzgitter-Lebenstedt nicht zulässt und das Befahren der im Stichstreckenblock bedienten Strecke unter Berücksichtigung der notwendigen Wendezeit in Salzgitter-Lebenstedt zu lange dauert, hält die im Stundentakt verkehrende RB44 an allen Verkehrsstationen, die um ca. 30 Minuten versetzte, ebenfalls im Stundentakt verkehrende RB48 dagegen in Salzgitter-Immendorf und Salzgitter-Watenstedt nicht. Somit ergibt sich auf der Gesamtstrecke ein „unechter" Halbstundentakt. Mit Inbetriebnahme des Elektronisches Stellwerk (ESTW) „Braunschweig Süd" (geplant Ende 2026) soll die RB44 im Halbstundentakt alle Stationen bedienen. Die RB48 wird dann entfallen.



Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

Bus

Im Rahmen der Stationsoffensive wird seit 2019 die Verkehrsstation Braunschweig-Leiferde geplant. Sofern diese Station realisiert wird, wird sie auch durch die RB44 bedient. Die betriebliche Machbarkeit wurde von DB Netz (seit Ende 2023: DB InfraGO) bestätigt.

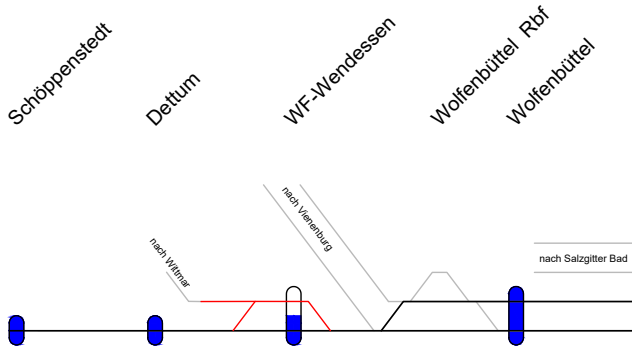
Die Stadt Salzgitter plant den Stadtteil Watenstedt als Wohnort aufzugeben und dort ein Gewerbegebiet zu errichten. Vor diesem Hintergrund soll die Verkehrsstation erhalten bleiben, um bei zukünftigen Planungen von Anfang an eine ÖPNV-Erschließung anbieten zu können.

RB45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt

E 2.1.1.3/2
Karte

Streckenband RB45

DINSO 1
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 448



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknoten		
Takt 2024	Stundentakt mit Verstärkern	
Takt bis 2029 geplant	Stundentakt mit Verstärkern	
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)		37
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)		3
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)		33
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)		30

Legende

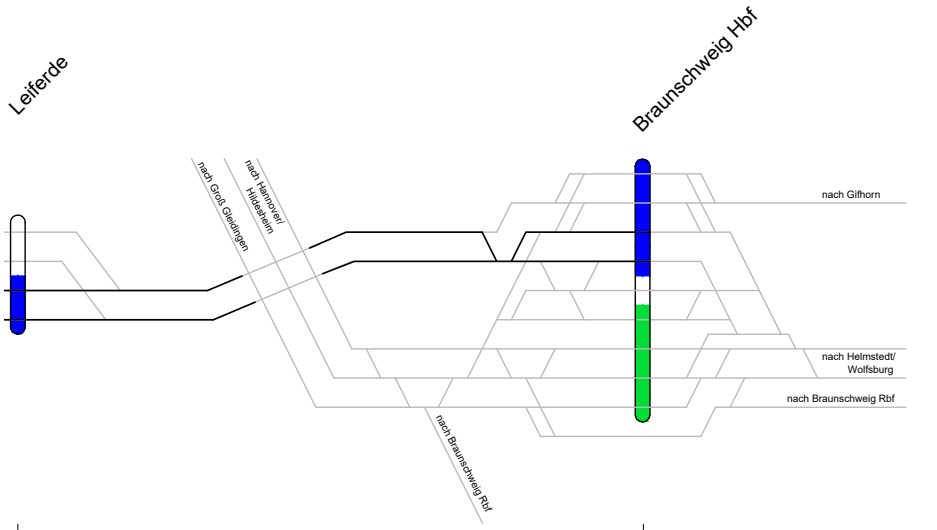
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

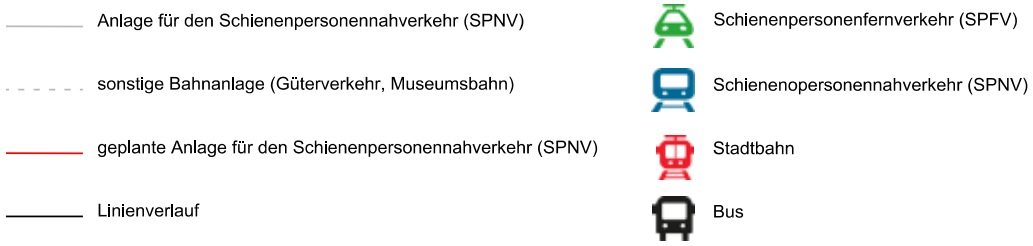
Seit dem Fahrplanwechsel am 08.12.2017 verkehrt die RB45 im Stundentakt.

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

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

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





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

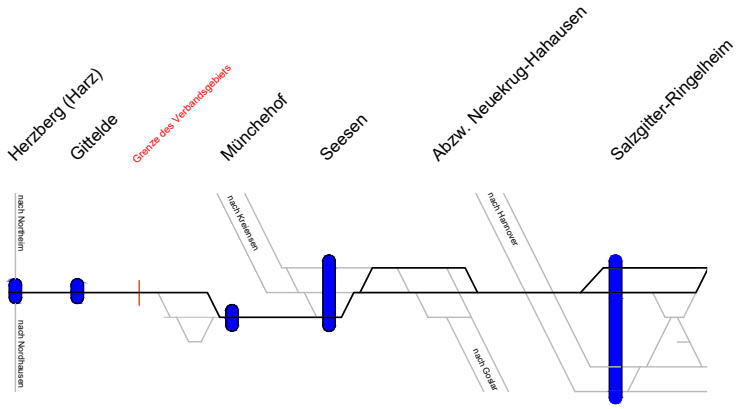
Der Regionalverband Großraum Braunschweig setzt sich für die Reaktivierung der Strecke zwischen Helmstedt und Schöningen mit einem etwa 2.900 m langen Neubauabschnitt am ehemaligen Tagebau Schöningen ein. Eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Schöppenstedt – Jerxheim – Schöningen ist derzeit nicht geplant. Der Abschnitt Jerxheim – Schöningen wurde in 2024 von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt. Die Trasse soll durch einen vom Landkreis Helmstedt zu errichtenden Radweg allerdings dauerhaft gesichert werden. Hierzu werden finale Festlegungen in 2025 erwartet.

RB46 Braunschweig – Seesen – Herzberg

E 2.1.1.3/3
Karte

Streckenband RB46

DINSO 1
Dieseltriebzug LINT 27 Baureihe 640



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknoten		
Takt 2024		
Takt bis 2029 geplant		Stundentakt
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)		
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)		
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)		
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)		

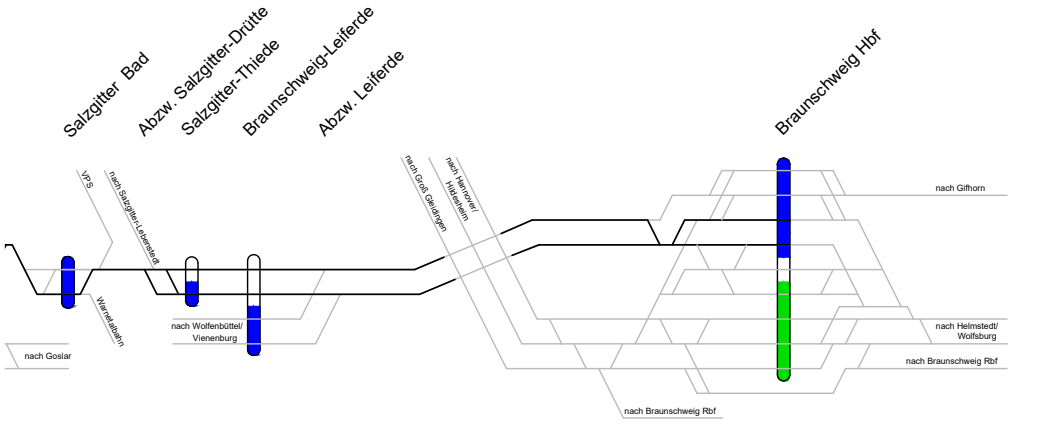
Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Seit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2014 verkehrt die RB46 im Stundentakt.

Im Rahmen weiterer Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Raum Salzgitter sowie dem Harz soll ein Halbstundentakt zwischen Braunschweig – Salzgitter-Bad durch die Einführung einer neuen zur RB46 halbstündlich versetzt verkehrenden Linie Braunschweig – Salzgitter Bad – Goslar über die neu zu bauende „Ringelheimer Kurve“ umgesetzt werden.

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



Stundentakt	Halbstundentakt	
38		
0		
36		
35		

Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

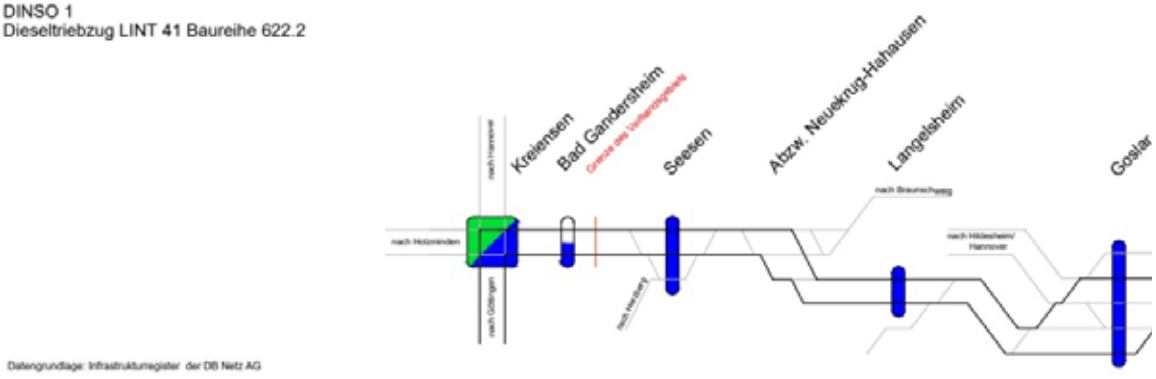
Bus

RB82 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen – Göttingen

E 2.1.1.3/4
Karte

Streckenband RB82

DINSO 1
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 622.2



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

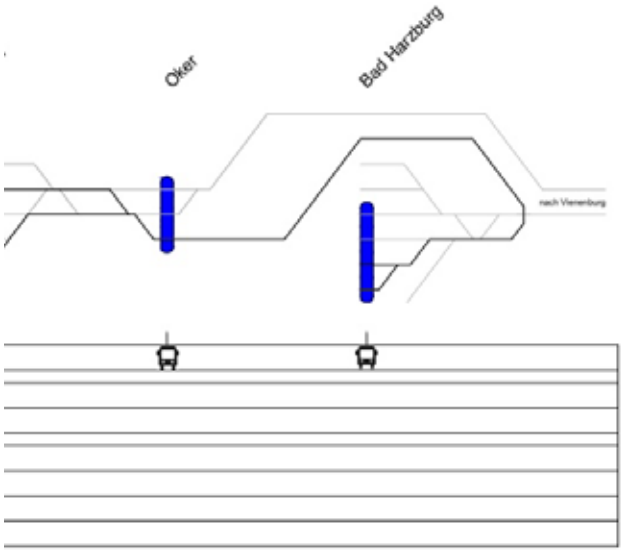
Netzknoten		
Takt 2024		Stundentakt mit Verstärker
Takt bis 2029 geplant		Stundentakt mit Verstärker
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)		39
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)		1
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)		36
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)		35

Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

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

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



Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

Bus

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- „Echter" Halbstundentakt Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt
- Neue stündlich verkehrende Linie Braunschweig – Salzgitter Bad – Goslar und dadurch ein Halbstundentakt Braunschweig – Salzgitter-Bad
- Halbstundentakt Braunschweig – Schöppenstedt
- Durchbindung RB44 und/oder RB45 bis Braunschweig-Gliesmarode

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden:

E 2.1.1.3/1
Tabelle

Prüfaufträge DINSO 1

P1	Bis 2025	Abschluss einer Realisierungsvereinbarung für die barrierefreie Modernisierung der Verkehrsstation Salzgitter-Lebenstedt in einer für die Reaktivierung der Strecke Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lichtenberg geeigneten, neuen Lage.
P2	Bis ca. 2026	Zur Verbesserung der Anbindung des Raumes nördlich bzw. nordöstlich von Salzgitter-Bad soll die Möglichkeit der Schaffung einer neuen Verkehrsstation zwischen dem Abzw. Salzgitter-Drütte und Salzgitter-Bad als Verknüpfungspunkt mit dem Busnetz und als Anlaufpunkt für P+R geprüft werden.
P3	Bis 2029	Prüfung zur Einrichtung einer neuen Verkehrsstation in Harlingerode (Halt RB82).

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden:

E 2.1.1.3/2
Tabelle

Maßnahmen DINSO 1

M1	Bis 2026	Inbetriebnahme des ESTW „Braunschweig Süd" und Einbau einer neuen Weichenverbindung im Nordkopf von Salzgitter-Drütte ermöglichen den „echten Halbstundentakt" der RB44.
M2	Ab 2026	Inbetriebnahme der als wirtschaftlich ermittelten Verkehrsstationen der Stationsoffensive.
M3	Bis 2029	Für die RB82 soll ein verstetigtes Bedienungsangebot unter Beibehaltung einer Verknüpfung mit der RE4 umgesetzt werden.

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“

E 2.1.1.4

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DINSO 2

E 2.1.1.4
Tabelle

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2 „DINSO 2“
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2014 – 12/2029
EVU	erixx GmbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	RE10 Bad Harzburg – Goslar – SZ-Ringelheim – Hildesheim – Hannover RB32 Lüneburg – Dannenberg **RB42 Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg** **RB43 Braunschweig – Vienenburg – Goslar** **RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen**
Leistungsvolumen	rd. 3,8 Mio. Zug-km, davon rd. 2,4 Zug-km (63 %) im Verbandsgebiet

Die oben fett markierten Linien RB42, 43 und 47 werden Ende 2029 in das dann neu gebildete Harz-Heide-Netz übergehen.

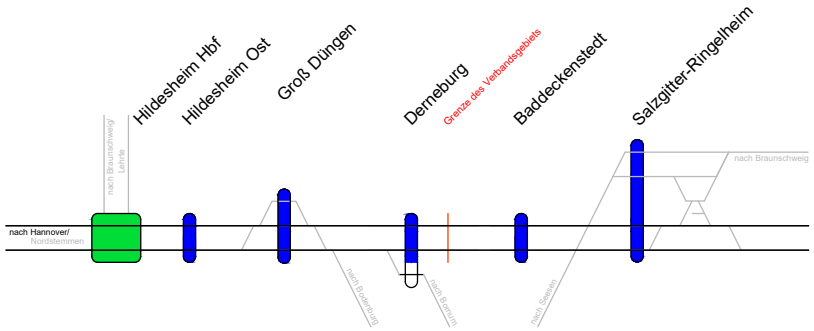


RE10 Bad Harzburg – Goslar – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover

E 2.1.1.4/1
Karte

Streckenband RE10

DINSO 2
Dieseltriebzug LINT 54 Baureihe 622.2



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

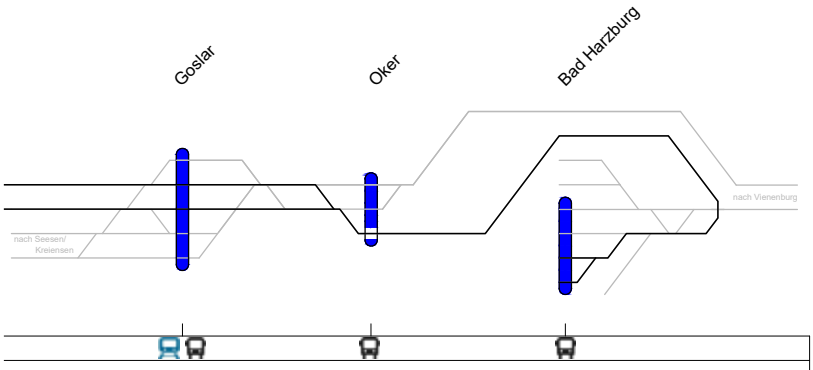
Netzknoten		
Takt 2024		
Takt bis 2029 geplant		
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)		
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)		
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)		
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)		

Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

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

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



Stundentakt	
Stundentakt mit Verstärkern	
34	
2	
34	
32	

Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

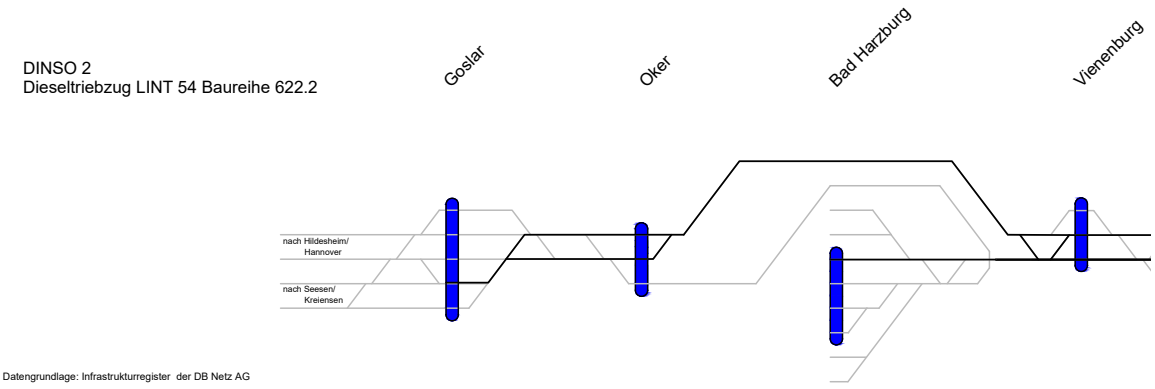
Stadtbahn

Bus

RB42 Braunschweig – Bad Harzburg
RB43 Braunschweig – Goslar

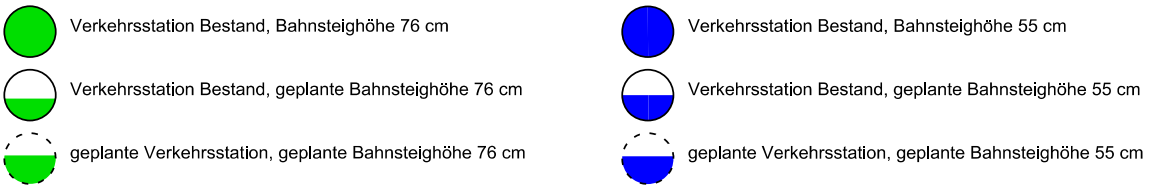
E 2.1.1.4/2
Karte

Streckenband RB42/43



Netzknoten				
Takt 2024				
Takt bis 2029 geplant				
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)				
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)				
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)				
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)				

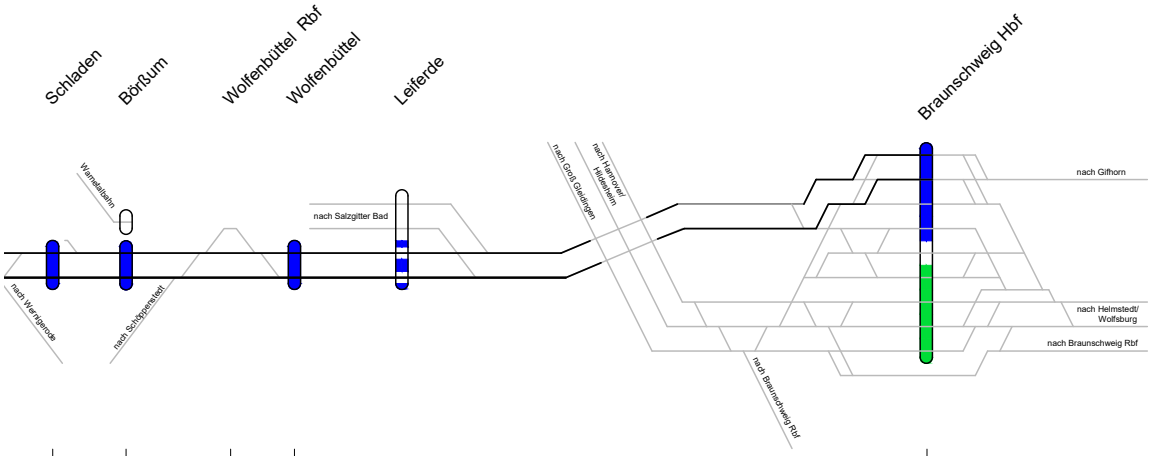
Legende



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

Wegen der Überlagerung der RB43 und der RE4/21 (Magdeburg/Halle – Werningerode – Vienenburg – Goslar) auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Vienenburg – Goslar ist die RB42/43 verspätungsanfällig.

Mit Inbetriebnahme des ESTW Harz-Weser (Bauabschnitt Braunschweig Süd) wird zwischen dem Abzw. Braunschweig-Leiferde und Vienenburg ein Gleiswechselbetrieb (GWB) bestehen. Es ist der Wunsch des Regionalverbandes, den Nutzen des GWB bei außergewöhnlichen Betriebslagen durch das Umwandeln von einzelnen Haltepunkten in Bahnhöfe zu erhöhen. Dies gilt besonders für den Bereich Schladen.



Stundentakt	
Stundentakt	
34	
0	
34	
32	

Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

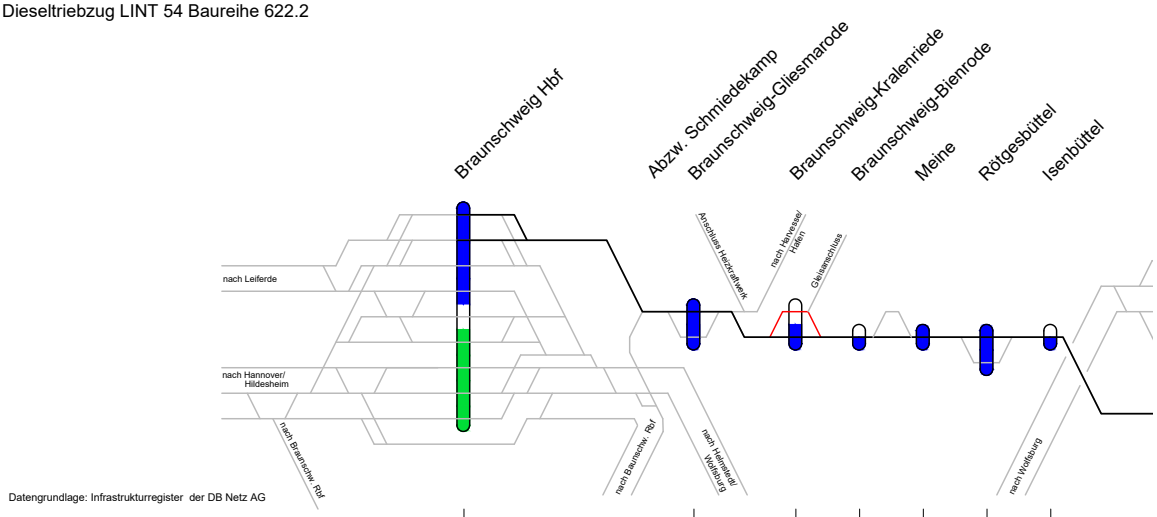
Bus

RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen

E 2.1.1.4/3
Karte

Streckenband RB47

DINSO 2
Dieseltriebzug LINT 54 Baureihe 622.2



Netzknoten	
Takt 2024	
Takt bis 2029 geplant	
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)	
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)	
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)	

Legende

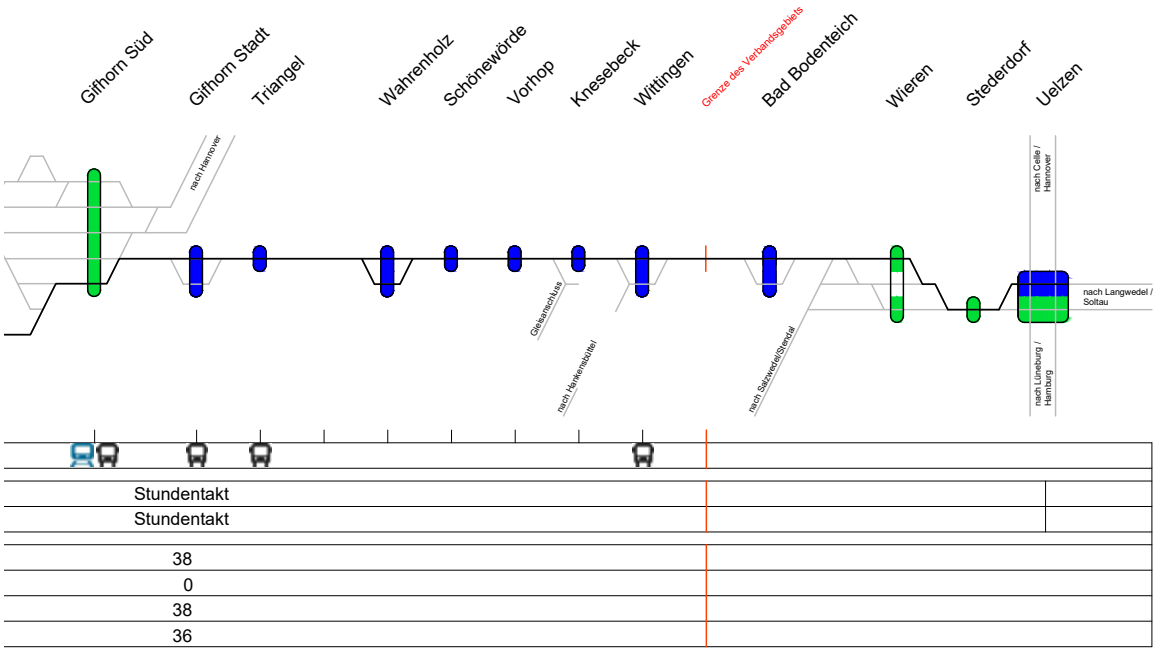
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

Die Strecke der RB47 wird seit Dezember 2020 im Stundentakt bedient.

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

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

Die Planung für die Infrastruktur für einen Halbstundentakt wurde 2024 aufgenommen.



Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

Bus

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- Halbstundentakt der RB47 auf dem Abschnitt Braunschweig – Gifhorn Stadt

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden:

E 2.1.1.4/1
Tabelle

Prüfaufträge DINSO 2

P1	Bis 2029	Untersuchung einer verbesserten Anbindung des Raumes Halberstadt – Wernigerode (betrieblich und/oder infrastrukturell).
P2	Bis 2030	Prüfung, ob zwischen Wolfenbüttel und Schladen ein zusätzlicher Zugang zum SPNV geschaffen werden muss bzw. kann.
P3	Bis 2029	Prüfung, ob in Othfresen ein zusätzlicher Zugang zum SPNV geschaffen werden muss bzw. kann.
P4	Bis 2029	Prüfung, ob eine neue Verkehrsstation in Harlingerode geschaffen werden kann.
P5	Bis 2030	Prüfung, ob in Wolfenbüttel ein bahnübergangsunabhängiger Bahnsteigzugang (Gleisquerung) geschaffen werden kann.
P6	Bis 2030	Prüfung, ob und in welcher Form eine Erhöhung der betrieblichen Zuverlässigkeit der RB43 auf dem eingleisigen Abschnitt Vienenburg-Oker unter der Vorgabe einer bereits erfolgten Elektrifizierung und BEMU-Betrieb erfolgen kann oder muss.

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden:

E 2.1.1.4/2
Tabelle

Maßnahmen DINSO 2

M1	Ab 2026	Inbetriebnahme der als wirtschaftlich ermittelten Verkehrsstationen der Stationsoffensive
M2	Bis 2029	Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Braunschweig-Leiferde und Wolfenbüttel durch eine Verdichtung der Streckenblöcke oder Umwandlung des Haltepunktes Wolfenbüttel und des Abzweigs Braunschweig-Leiferde in Bahnhöfe
M3	Bis 2029	Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen als Vorleistung zur Realisierung des Halbstundentaktes zwischen Braunschweig und Gifhorn Stadt (z. B. zusätzlicher Kreuzungsbahnhof in Braunschweig-Kralenriede, abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, Beseitigen von Bahnübergängen)
M4	Bis 2029	Elektrifizierung der Strecke Braunschweig – Gifhorn Stadt
M5	Bis 2032	Umsetzung der Teilnetzelektrifizierung Nordharz

Dieselnetz Sachsen-Anhalt „DISA II“

E 2.1.1.5

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes DISA II

E 2.1.1.5
Tabelle

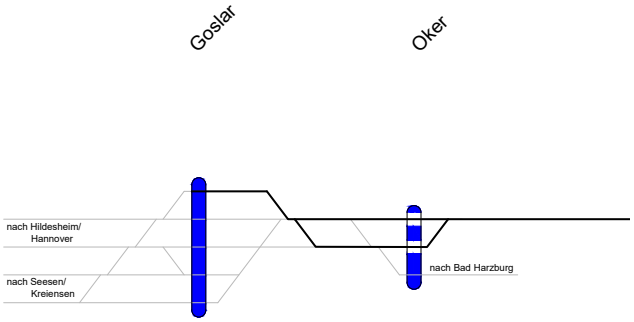
Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Dieselnetz Sachsen-Anhalt II
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	8 Jahre
Beginn/Ende	12/2024 – 12/2032
EVU	Regionalverkehre Start Deutschland GmbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	**RE4 Goslar – Halberstadt – Halle (Saale)** **RE6 Wolfsburg – Haldensleben – Magdeburg** RE10 Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt RE11 Magdeburg – Halberstadt – Thale **RE21 Goslar – Halberstadt – Magdeburg** RE24 Halle (Saale) – Halberstadt RE31 Halberstadt – Blankenburg (Harz) **RB35 Wolfsburg – Gardelegen – Stendal** **RB36 Wolfsburg – Haldensleben – Magdeburg** RB41 Magdeburg – Güsten – Aschersleben RB43 Magdeburg – Oschersleben RB44 Halberstadt – Aschersleben RB47 Halle (Saale) – Könnern – Bernburg RB48 Magdeburg – Calbe (Saale) – Bernburg RB50 Dessau – Güsten – Aschersleben RB77 Naumburg (Saale) – Nebra – Wangen **HBX Goslar – Halberstadt – Magdeburg – Potsdam – Berlin**
Leistungsvolumen	rd. 9,5 Mio. Zug-km, davon rd. 0,5 Mio. Zug-km (5 %) im Verbandsgebiet

RE4/RE21/HBX

E 2.1.1.5/1
Karte

Streckenband RE4/RB21/HBX

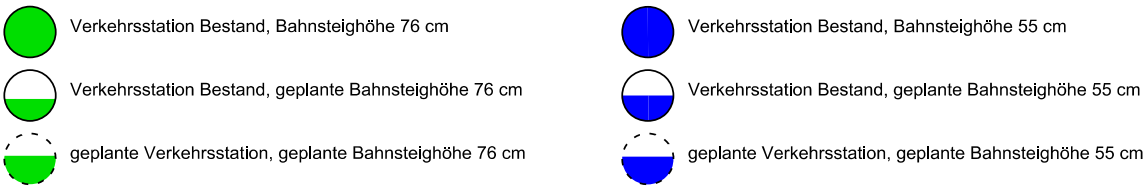
DISA
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 648.4



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknoten		
Takt 2024		Stundentakt
Takt bis 2029 geplant		Stundentakt
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)		34
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)		0
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)		34
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)		32

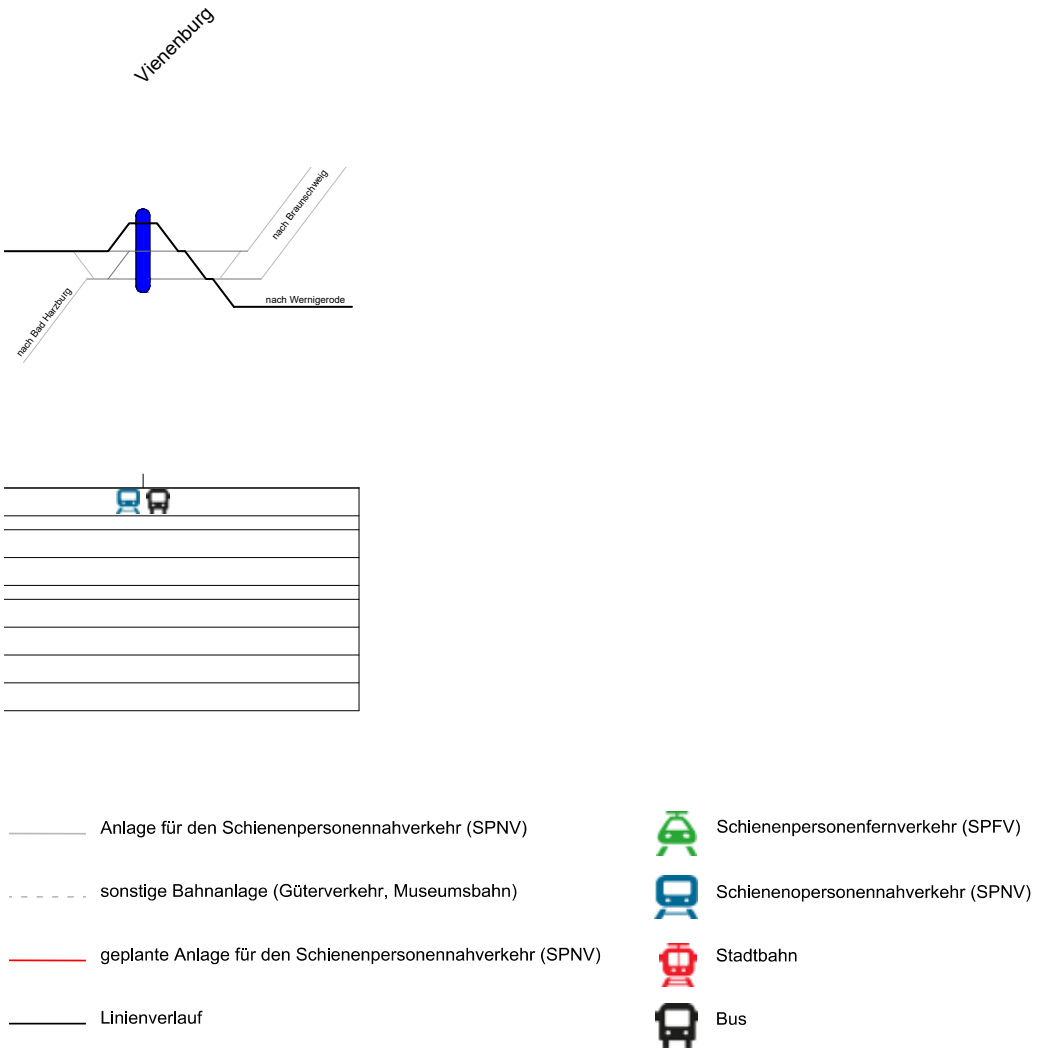
Legende



Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurde das Netz DISA II durch die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH übernommen. Eine vorzeitige Neuausschreibung des Netzes war vor dem Hintergrund des Insolvenzverfahrens der abellio Rail Mitteldeutschland GmbH notwendig.

Der Betrieb wird in gleicher Art mit Fahrzeugen vom Typ Coradia Lint 41 des Herstellers ALSTOM Transport Deutschland GmbH fortgeführt.

Die jeweils zweistündlich fahrenden RE4 und RE21 überlagern sich zwischen Goslar und Halberstadt zu einem Stundentakt und beginnen und enden in Goslar. In Goslar besteht eine stündliche Verknüpfung mit dem RE10 von/nach Hildesheim und Hannover. Weiterhin besteht ein zweistündlicher Übergang auf die RB82 von/nach Kreiensen und Göttingen. In Vienenburg werden die RE4/RE21 mit der RB42/43 von/nach Wolfenbüttel, Braunschweig und Bad Harzburg verknüpft. Im Rahmen der Überlegungen zur Optimierung des Verkehrsangebotes im Gebiet zwischen der Stadt Braunschweig und dem Harz



sollen Möglichkeiten geprüft werden, die Umsteigezeiten in Vienenburg zu verringern. Die RE4/21 sind Teil der Bedienungsebene 1 und sollen schnelle Verbindungen ermöglichen.

Freitags, feiertags und am Wochenende sind vereinzelte Fahrten des RE21 von Magdeburg weiter nach Berlin (und in Gegenrichtung aus Berlin) als Harz-Berlin-Express („HBX") durchgebunden, sodass eine Direktverbindung von Goslar nach Berlin ermöglicht wird. Diese zusätzlichen, zwischen Magdeburg und Berlin eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehre, sind im DISA II berücksichtigt.

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

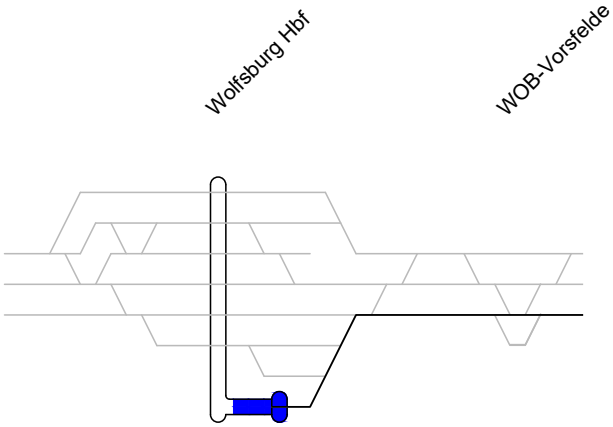
Für eine zuverlässigere Verknüpfung in Goslar zwischen dem RE4/RE21 und dem RE10 sowie zwischen dem RE4/RE21 und der RB82 sind betriebliche und/oder infrastrukturelle Maßnahmen zu entwickeln und umgehend umzusetzen.

RB35 Wolfsburg – Oebisfelde – Stendal

E 2.1.1.5/2
Karte

Streckenband RB35

DISA
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 1648.4



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

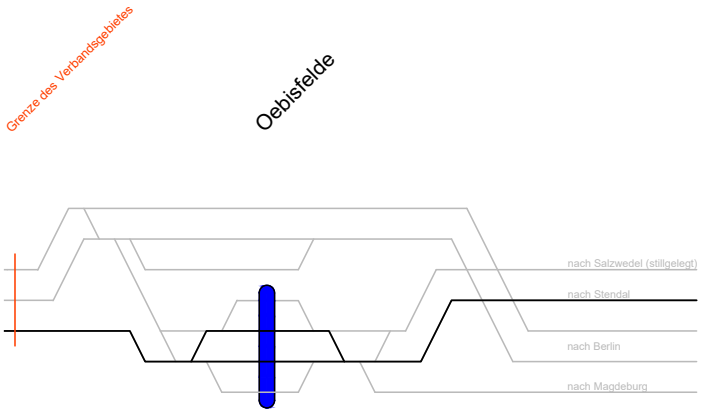
Netzknoten	
Takt 2024	
Takt bis 2029 geplant	
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)	
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)	
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)	

Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

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

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



2-Stundentakt mit Verstärkern	
2-Stundentakt mit Verstärkern	
	27
	4
	16
	16

Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

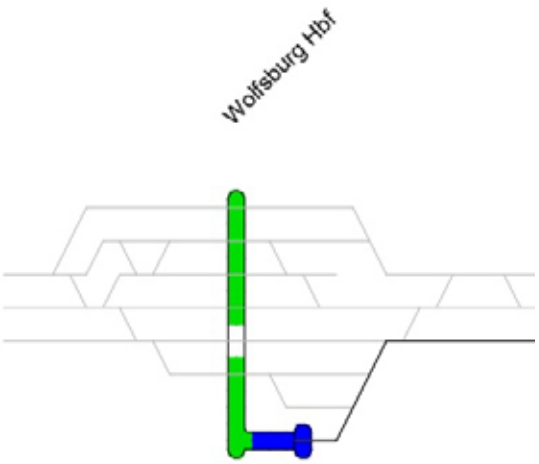
Bus

RB36/RB6 Wolfsburg – Oebisfelde – Magdeburg

E 2.1.1.5/3
Karte

Streckenband RB36/RB6

DISA
Dieseltriebzug LINT 41 Baureihe 1648.4



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

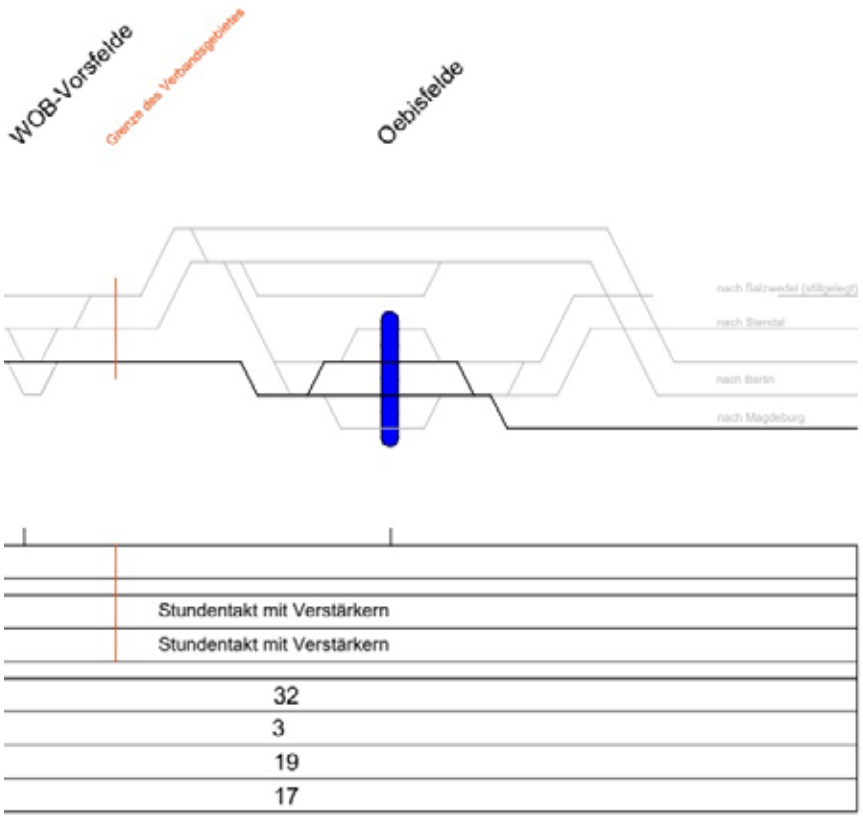
Netzknoten	
Takt 2024	
Takt bis 2029 geplant	
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)	
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)	
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)	

Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

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

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



Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

Bus

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

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

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden:

E 2.1.1.5/1
Tabelle

Prüfaufträge DISA II

P1	Bis 2026	Prüfung der Machbarkeit und Notwendigkeit einer neuen Verkehrsstation zwischen Wolfsburg Hbf und Oebisfelde
P2	Bis 2028	Untersuchung einer verbesserten Anbindung des Raumes Halberstadt – Wernigerode (betrieblich und/oder infrastrukturell)

Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „Mittelland“

E 2.1.1.6

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes Mittelland

E 2.1.1.6
Tabelle

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland „Mittelland“
Vertragsart	Bruttovertrag mit Anreizsystem
Laufzeit	15 Jahre
Beginn/Ende	12/2015 – 12/2030
EVU	Westfalenbahn GmbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	**RE60 Braunschweig – Hannover – Rheine** **RE70 Braunschweig – Hannover – Bielefeld**
Leistungsvolumen	rd. 3,7 Mio. Zug-km, davon rd. 0,9 Mio. Zug-km (23 %) im Verbandsgebiet

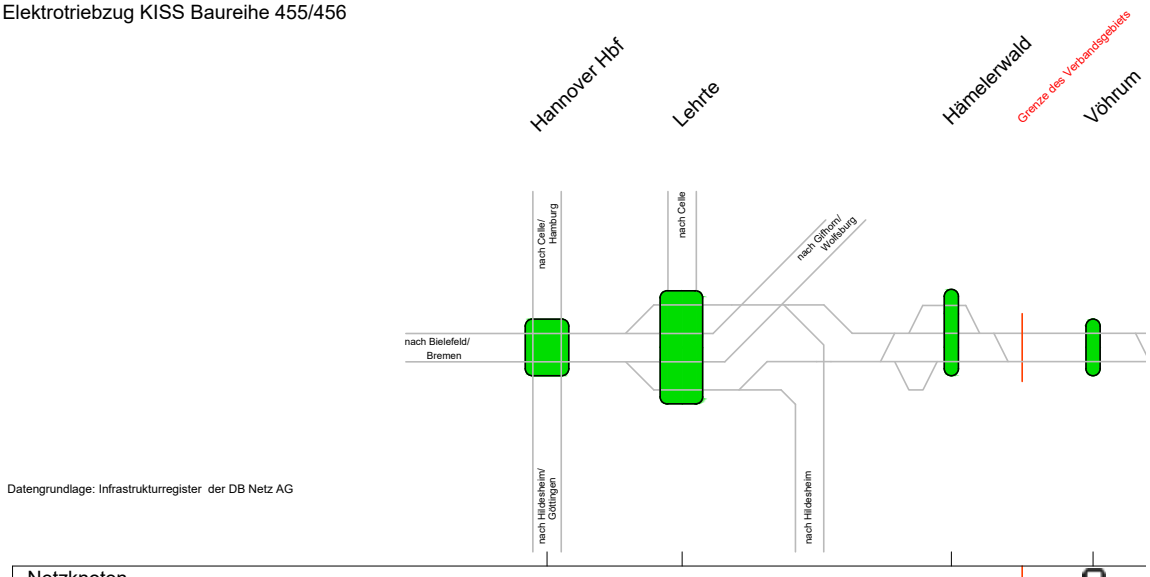


RE60 Braunschweig – Hannover – Rheine
RE70 Braunschweig – Hannover – Bielefeld

E 2.1.1.6
Karte

Streckenband RE60/70

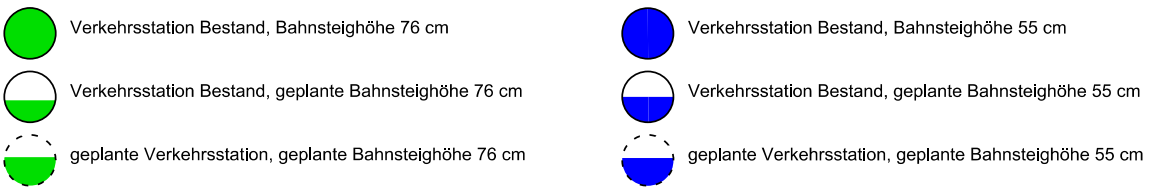
EMIL2
Elektrotriebzug KISS Baureihe 455/456



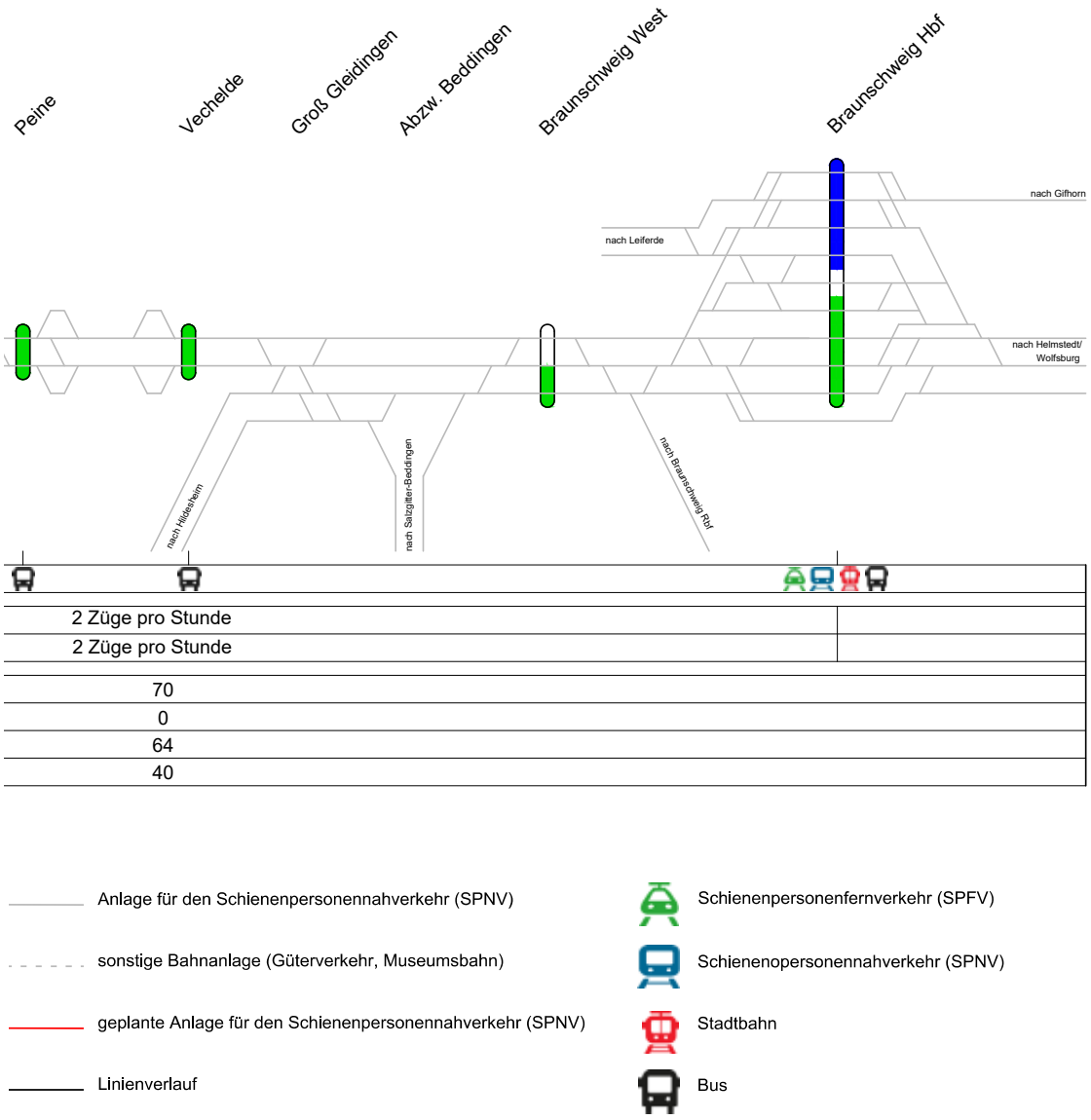
Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknoten		
Takt 2024		
Takt bis 2029 geplant		
Anzahl der Fahrten 2024 (montags-freitags)		
Anzahl der Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)		
Anzahl der Fahrten 2024 (samstags)		
Anzahl der Fahrten 2024 (sonntags)		

Legende



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



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

Im Bereich der Braunschweiger Weststadt bzw. des Stadtteils Broitzem soll die neue Verkehrsstation „Braunschweig West" geschaffen werden.

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

Prüfaufträge und Maßnahmen

Derzeit keine zusätzlichen Verkehrsleistungen.

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden:

E 2.1.1.6/1
Tabelle

Prüfaufträge Mittelland

P1	Bis 2029	Abschluss einer Vereinbarung zur Modernisierung der Bahnsteige in Vechelde und Peine.

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden:

E 2.1.1.6/1
Tabelle

Maßnahmen Mittelland

M1	Ab 2028	Inbetriebnahme der Verkehrsstation Braunschweig-West
M2	Bis 2025	Modernisierung der Bahnsteige in Peine
M3	Bis 2032	Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Braunschweig und Vechelde
M4	Bis 2032	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Braunschweig und Lehrte von 140 km/h auf 160 km/h bzw. für die Güterzugstrecke 1910 zwischen Braunschweig und Groß Gleidingen von 100 km/h auf 160 km/h

Elektro-Netz Niedersachsen-Ost „ENNO 2“

E 2.1.1.7

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENNO 2

E 2.1.1.7
Tabelle

Vertragsdaten	
Bezeichnung SPNV-Netz	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost 2 „ENNO 2“
Vertragsart	Bruttovertrag
Laufzeit	13 Jahre mit Verlängerungsoption 2 Jahre
Beginn/Ende	12/2025 – 12/2038 (Option bis 12/2040)
EVU	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Vertragsgegenstand	
SPNV Linien	**RE30 Wolfsburg Hbf – Gifhorn Süd – Hannover Hbf** **RE50 Wolfsburg Hbf – Braunschweig Hbf – Hildesheim Hbf – Elze (Han)**
Leistungsvolumen	Betriebsstufe 1 rd. 2,9 Mio. Zug-km, davon rd. 1,9 Mio. Zug-km (65 %) im Verbandsgebiet Weitere Betriebsstufen „Betriebsstufe 2“ und „Betriebsstufe Option Halbstundentakt Braunschweig-Hildesheim“ ab 12/2029 möglich.

Im Zeitraum vom Sommer 2023 bis Sommer 2024 wurde das Vergabeverfahren ENNO 2 unter der Federführung des Regionalverbands durchgeführt. Der Zuschlag wurde im Juli 2024 an die metronom Eisenbahngesellschaft erteilt.

Im Vergleich zu „ENNO“ verlängert sich (zunächst in ausgewählten Einzellagen) im „ENNO 2“ der Laufweg der RE50 über Hildesheim hinaus nach Elze (Han). Ab 2026 werden u. a. hierfür fünf neue ENNO-Fahrzeuge des Typs Coradia Continental zum Einsatz kommen.

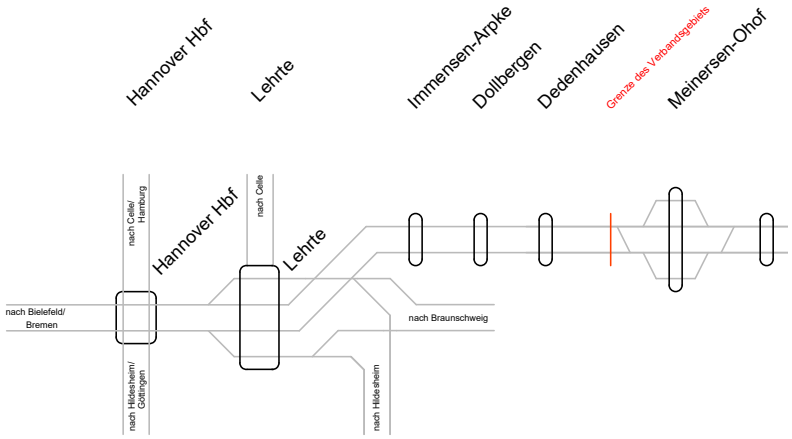


RE30 Hannover – Wolfsburg

E 2.1.1.7
Karte

Streckenband RE30

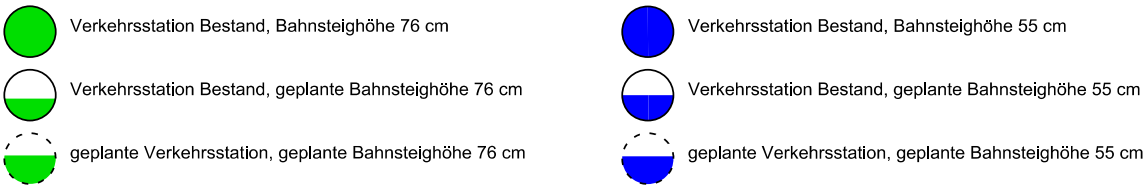
ENNO
Elektrotriebzug Coradia Continental Baureihe 1440.1



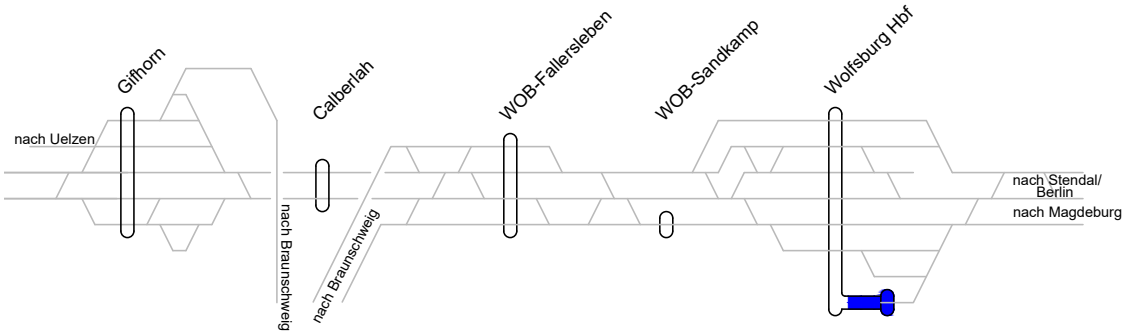
Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

Netzknoten	
Takt 2024	
Takt bis 2029 geplant	
Anzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)	
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)	
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)	

Legende



Perspektivisch soll auf der RE30 zwischen Hannover und Wolfsburg ein Halbstundentakt eingeführt werden. Das ist derzeit aufgrund der zu geringen Kapazitäten im Hannoverschen Hauptbahnhof und der zu niedrigen Streckenkapazität zwischen Gifhorn und Lehrte betrieblich allerdings nicht umsetzbar.



Stundentakt mit Verstärkern	
Stundentakt mit Verstärkern	
46	
7	
38	
36	

Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

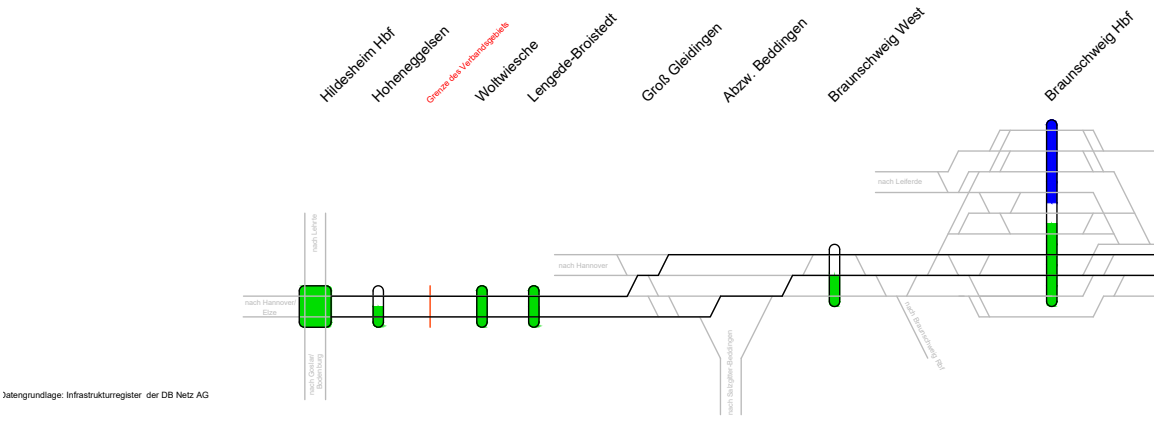
Bus

RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg

E 2.1.1.7/2
Karte

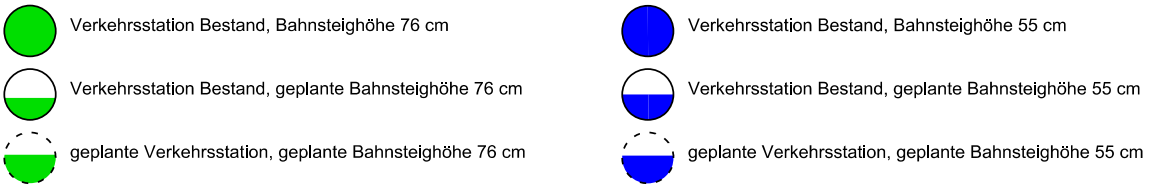
Streckenband RE50

ENNO
Elektrotriebzug Coradia Continental Baureihe 1440.1



Netzknoten		
Takt 2024	Stundentakt mit Verstärkern	
Takt bis 2029 geplant	Stundentakt	
Amzahl Fahrten 2024 (montags-freitags)	48	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (mo-fr)	10	
Anzahl Fahrten 2024 (samstags)	36	
Anzahl Fahrten 2024 (sonntags)	34	

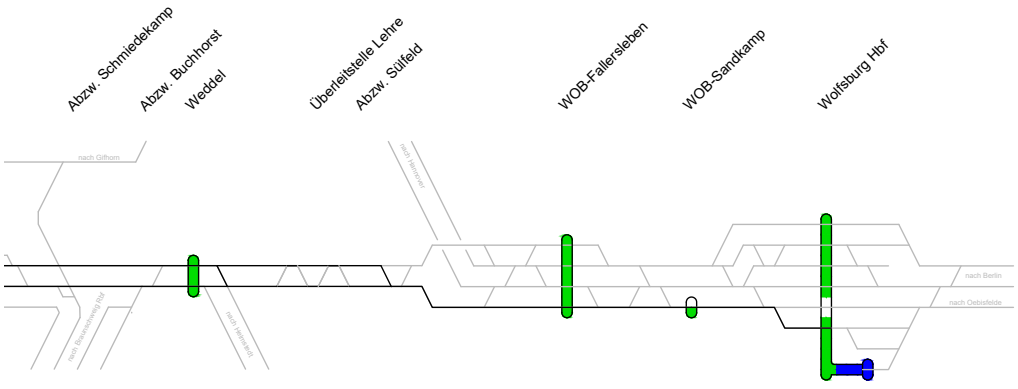
Legende



Auf der RB50 werden in der HVZ die in der Regel mit Einzelfahrzeugen verkehrenden Züge in Braunschweig gestärkt, so dass der Streckenabschnitt Braunschweig – Wolfsburg in Doppeltraktion gefahren wird. Seit März 2024 wird der Abschnitt zwischen Braunschweig und Wolfsburg im Halbstundentakt bedient.

Ab 12/2025 wird der Laufweg des RE50 über Hildesheim hinaus bis Elze verlängert. Perspektivisch besteht die Möglichkeit, dass die zunächst nur in Einzellagen umgesetzte Verlängerung nach Elze im Rahmen weiterer Betriebsstufen ausgeweitet wird. Hierfür hat die Regionalfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH (RGB GmbH) weitere fünf ENNO Triebzüge des Typ Coradia Continental beschafft, die ab Mitte 2026 zum Einsatz kommen sollen.

Im Bereich der Braunschweiger Weststadt bzw. des Ortsteils Broitzem soll die neue Verkehrsstation „Braunschweig West" geschaffen werden.



Halbstundentakt	
Halbstundentakt	
75	
35	
39	
37	

Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

sonstige Bahnanlage (Güterverkehr, Museumsbahn)

geplante Anlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linienverlauf

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Schienenopersonennahverkehr (SPNV)

Stadtbahn

Bus

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- Halbstundentakt des RE50 zwischen Braunschweig und Hildesheim
- Perspektivisch: Ausweitung RE30-HVZ-Verstärker bzw. Halbstundentakt zwischen Hannover und Wolfsburg

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden:

E 2.1.1.7/1
Tabelle

Prüfaufträge ENNO

P1	Bis 2029	Untersuchung zu Möglichkeiten der Verlängerung der Laufwege des RE50

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden:

E 2.1.1.7/2
Tabelle

Maßnahmen ENNO

M1	ab 2028	Inbetriebnahme der Verkehrsstation Braunschweig-West
M2	ab 2027	Inbetriebnahme der Verkehrsstation Wolfsburg-Sandkamp

Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord „ENORM“

E 2.1.1.8

Stammdaten des Wettbewerbsnetzes ENORM

E 2.1.1.8
Tabelle

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

Das Vergabeverfahren ENORM II für die Vertragslaufzeit Dezember 2028 bis Dezember 2043 wurde im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Betreiberin wird die DB Regio Südost. In diesem Teilnetz werden die Verstärkerfahrten RB40 (Braunschweig – Helmstedt) integriert.



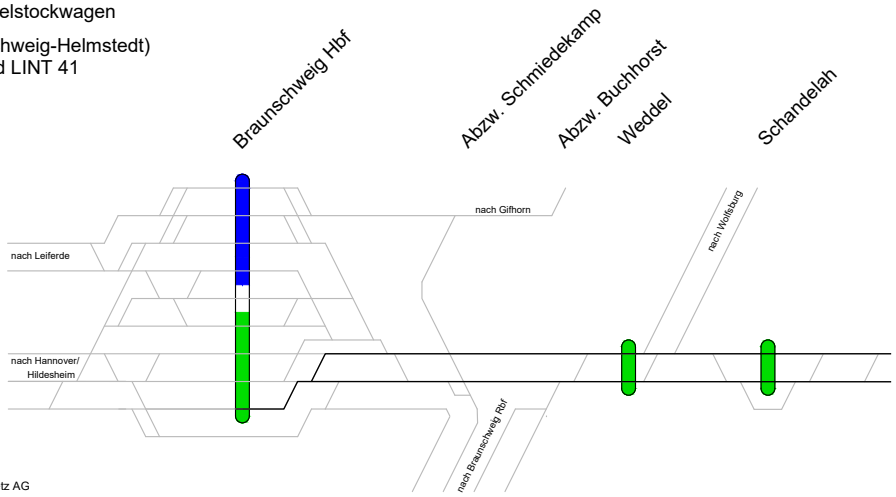
RB40 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg

E 2.1.1.8
Karte

Streckenband RB40

ENORM
E-Lok Baureihe 146 mit Doppelstockwagen

DINSO 1 (Verstärker Braunschweig-Helmstedt)
Dieseltriebwagen LINT 27 und LINT 41



Datengrundlage: Infrastrukturregister der DB Netz AG

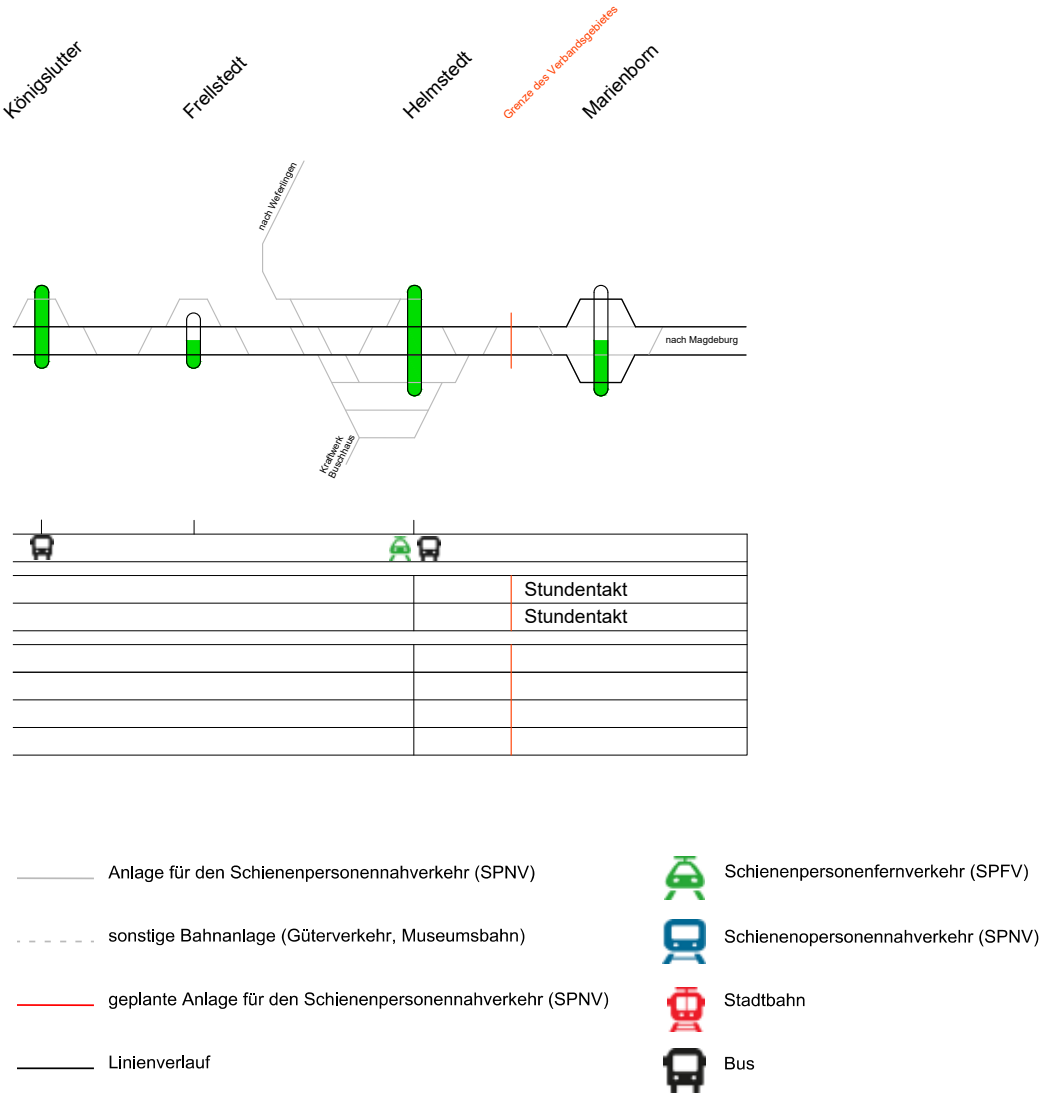
Netzknoten		
Takt 2024	Stundentakt mit Verstärkern	
Takt bis 2029 geplant	Stundentakt mit Verstärkern	
Fahrplanangebot 2024 (montags-freitags)	44	
davon Anzahl Verstärkerfahrten 2024 (montags-freitags)	8	
Fahrplanangebot 2024 (samstags)	35	
Fahrplanangebot 2024 (sonntags)	35	

Legende

- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 76 cm
- Verkehrsstation Bestand, Bahnsteighöhe 55 cm
- Verkehrsstation Bestand, geplante Bahnsteighöhe 55 cm
- geplante Verkehrsstation, geplante Bahnsteighöhe 55 cm

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

Es war das Ziel, die Verkehrsstation Frellstedt im Rahmen der Generalsanierung des Hochleistungskorridors Weddel-Magdeburg im Jahr 2030 barrierefrei umzubauen. Durch das Vorziehen der Generalsanierung auf 2028 muss ein neues Realisierungskonzept für den barrierefreien Ausbau der Station geprüft werden.



Die RB40 hat ein strukturelles Problem: Die Fahrgastnachfrage zwischen Helmstedt und Magdeburg ist deutlich geringer als die zwischen Braunschweig und Helmstedt. Die Spitze der Fahrgastnachfrage (Schülerverkehr morgens zwischen Helmstedt und Braunschweig) liegt in der Fahrplanlage der Verstärkerzüge, die hierfür eine viel zu kleine Kapazität aufweisen.

Prüfaufträge und Maßnahmen

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

- Perspektivisch: Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Helmstedt

Folgende Prüfaufträge sollen bearbeitet werden:

E 2.1.1.8/1 Tabelle

Prüfaufträge ENORM

P1	Bis 2030	Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Frellstedt

Folgende Maßnahmen sollen begonnen werden:

E 2.1.1.8/2 Tabelle

Maßnahmen ENORM

M1	Bis 2030	Inbetriebnahme der modernisierten Verkehrsstation Frellstedt

E 2.1.2 Landesbuslinien

Im Rahmen der Weiterentwicklung der ÖSPV-Strategie ist zu prüfen, inwieweit landesbedeutsame geförderte Buslinien zur Stärkung der regionalen Verbindungsfunktionen und zur Stützung der Zentralen-Orte-Struktur entwickelt werden können.

E 2.1.2 Tabelle

Aktuelle Landesbuslinien

Linie	VU	Verlauf
300*	PVGS	Salzwedel – Klötze – Rühen – Wolfsburg
380	KVG	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg

*in das Regionalverbandsgebiet einbrechende Linie in der Zuständigkeit des benachbarten Aufgabenträger, dem Landkreis Salzwedel, und der NASA

E 2.2 Bedienungsebene 2 (RegioBus)

RegioBusse verbinden die Korridore zwischen den Grundzentren und den Mittel- und Oberzentren, einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet.

Zur Weiterentwicklung des ÖSPV werden die Angebote der Bedienungsebene 2 im Rahmen der funktionalen, betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen als leistungsstarke regionalbedeutsame Verbindungen bedarfsgerecht weiterentwickelt und angepasst.

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

E 2.2
Tabelle

RegioBus-Linien

Linie	VU	Verlauf
100	VLG	Gifhorn – Kästorf – Wesendorf
120	BBG	Wittingen – Hankensbüttel
140	BBG	Gifhorn – Meinersen – Ahnsen/Ohof
160	VB	Wolfsburg – Wendschott – Rühen – Brome
170	VLG	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn
180	VLG	Wolfsburg – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn
230	WVG	Wolfsburg – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – Braunschweig
360	KVG	Wolfsburg – Neindorf – Königslutter
370	KVG	Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt
390	KVG	Helmstedt – Süpplingen (Frellstedt – Königslutter)
420	BSVG	Braunschweig – Wolfenbüttel
430	BSVG	Braunschweig – Cremlingen – Destedt (Gardessen/Bornum am Elm)
480	BSVG/VLG	Braunschweig (Stadion) – Groß Schwülper
450	BSVG	Braunschweig – Vechelde
500	ONS	Peine – Edemissen
502	ONS	Peine – Schwicheldt – Hohenhameln (Harber)
530	ONS	Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt
560	KVM	Braunschweig – Wendeburg (Wipshausen)
610	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad
620	KVG	Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig
630	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Hallendorf – Adersheim – Wolfenbüttel
640	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede
650	HarzBus	Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter
660	VB	Baddeckenstedt – Salzgitter-Bad
710	KVG	Wolfenbüttel – Remlingen – Winnigstedt
730	RBS	Braunschweig – Sickte – Neu Erkerode – Evessen
740	RBS	Wolfenbüttel – Sickte (Weddel)
790	KVG	Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg
810	HarzBus	Goslar – Oker – Bad Harzburg
820	KVG	Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage – St. Andreasberg
830	HarzBus	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld
840	HarzBus	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg
850	HarzBus	Goslar – Langelsheim
860	HarzBus	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter Bad

»

E 2.2
Tabelle

Fortsetzung: RegioBus-Linien

Verbandsgebiet übergreifende regionale Verbindungen		
440	VG Südnds.	Clausthal-Zellerfeld – Osterode
450	VG Südnds.	Herzberg – Bad Lauterberg – St. Andreasberg
460	VG Südnds.	Osterode – Bad Grund – Clausthal-Zellerfeld
470	VG Südnds.	Bad Sachsa – Walkenried – Zorge – Hohegeiß – Braunlage
472	VG Südnds.	Bad Sachsa – Walkenried – Wieda – Braunlage

E 2.3 Verknüpfungen

Für attraktive ÖPNV-Angebote sind direkte umsteigefreie Nahverkehrsverbindungen vorzusehen. Da dies nicht in allen Relationen möglich ist, sind die regionalen ÖPNV-Angebote an ausgewählten Netzknoten miteinander und mit weitergehenden lokalen Angeboten verknüpft.

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

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

Das aufeinander abgestimmte Verkehrskonzept mit den vier Bedienungsebenen und ihren Hauptfunktionen „Erschließen" und „Verbinden" ist hinsichtlich seiner Anschluss- und Verknüpfungswirkung fortlaufend weiterzuentwickeln und auch unternehmensübergreifend zu optimieren.

E 3 ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen

Die Einführung der Teilnetze erfolgte mit dem Nahverkehrsplan 2008 (NVP 2008). Die im Rahmen der anschließend fortgeschriebenen Nahverkehrspläne vorgesehenen Teilnetze wurden zwischenzeitlich umgesetzt, d. h., die Genehmigungen wurden (mit Ausnahme einer Linie) gebündelt erteilt.

Grundsätzliche Aspekte zur Bildung von Teilnetzen

Im Rahmen der vorhergehenden NVP sind Teilnetze für den Bereich des über das PBefG genehmigten ÖSPV gebildet worden. Diese Entwicklung wird mit diesem NVP fortgeschrieben.

Rechtsgrundlage und Begriffsbestimmung

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

Mit der Bezeichnung „Teilnetz" sind Linien gemeint, für die eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG als solche bewusst und gewollt erteilt wird oder erteilt werden soll. Der Begriff beinhaltet

somit eine bestimmte rechtliche Qualität der Genehmigung. Ein Teilnetz besteht daher nicht schon dann, wenn ein Unternehmen mehrere Genehmigungen für Linien eines Netzes innehat.

Zweck der Teilnetze

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

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

Kriterien zur Bildung von Teilnetzen

Bildung verkehrlicher Einheiten („Netz")

Es sollte eine enge verkehrliche Verflechtung zwischen den Linien eines Teilnetzes herrschen. Hier spielen Aspekte einer integrierten Verkehrsbeziehung, Mobilitätsbedürfnisse zwischen Ausgangs- und Zielpunkten, die nicht an ein und derselben Linie liegen und daher ein Umsteigen erforderlich machen sowie Anschlussbeziehungen und Anschlusssicherung eine wesentliche Rolle. Diesem funktionalen Zusammenhang kommt insbesondere in städtischen Netzen (Stadtverkehre) eine wesentliche Bedeutung zu. Unter verkehrsplanerischen Aspekten ist aber auch das regionale ÖPNV-Angebot mit Hauptlinien auf den starken Verkehrsachsen sowie Zu- und Abbringerlinien für die Erschließung in der Fläche sehr sinnvoll. Auch die Lage der Schulstandorte und deren Einzugsbereiche sind sinnvollerweise zu berücksichtigen.

Bildung betrieblicher Einheiten („Betrieb")

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung sollten daher unbedingt genutzt werden. Die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen ist dabei ebenfalls einzubeziehen.

Bildung wirtschaftlicher Einheiten („Wirtschaftlichkeit")

Die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwächerer Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien ist ein Ziel unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. So profitiert etwa eine ertragsstarke Hauptlinie nicht unwesentlich von weniger profitablen Zubringerlinien.

Berücksichtigung mittelständischer Interessen („Wettbewerb")

Beim Zuschnitt der Teilnetze ist die unternehmerische Chancengleichheit zu berücksichtigen. Dazu gehört auch die Berücksichtigung mittelständischer Interessen im Rahmen wettbewerblicher Vergaben. Daher sind sehr große Teilnetze zu vermeiden, auch dann, wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind.

Folgende Kenngrößen sind als Orientierung verwendet worden:

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

Vergabeverfahren

Neben den bestehenden gemeinwirtschaftlich betriebenen Verkehren, die als öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) an interne Betreiber erteilt worden sind, haben bisher in den übrigen Teilnetzen eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen erbracht.

Dies wird auf Basis des VRB-Tarifs mittels einer allgemeinen Vorschrift als Satzung des Regionalverbands für diese eigenwirtschaftlichen Teilnetze sichergestellt. Dadurch ist bisher der erforderliche Ausgleich zur Anerkennung des Tarifs ermöglicht worden.

Durch die unvorhersehbare Kostenentwicklung der letzten Jahre sowie durch die Einführung des D-Tickets sind mittlerweile deutlich höhere Ausgleichsbeträge erforderlich, die langfristig für dieses Modell der Finanzierung keine Perspektive mehr erkennen lassen. Die Ausgleichsfinanzierung über die Satzung zur Allgemeinen Vorschrift läuft daher mit den bestehenden Genehmigungslaufzeiten der eigenwirtschaftlich betriebenen Teilnetze aus.

Daher werden die betreffenden Teilnetze anschließend in wettbewerblichen Vergabeverfahren nach EU-VO 1370/2007 als gemeinwirtschaftliche Verkehre ausgeschrieben und für eine vorher definierte Verkehrsleistung ein öDA erteilt. Bei den Teilnetzen von Verkehrsunternehmen, die sich im Eigentum von Kommunen im Verbandsgebiet befinden, sind auch weiterhin Direktvergaben an interne Betreiber nach EU-VO 1370/2007 vorgesehen.

Zeitliche Staffelung der Genehmigungslaufzeiten der Teilnetze

Mit den vorangegangenen NVP ist das Konzept der Linienbündelung mit harmonisierten Laufzeiten der einzelnen Linien in den vorgegebenen Teilnetzen umgesetzt worden. Dadurch besteht jetzt die Möglichkeit, die Teilnetze – bei gleichen Laufzeiten auch Teilnetzgruppen, die aus zwei oder mehr Teilnetzen bestehen – als Linienbündel zu vergeben. Diese werden von der LNVG als Genehmigungsbehörde als Gesamtleistung genehmigt.

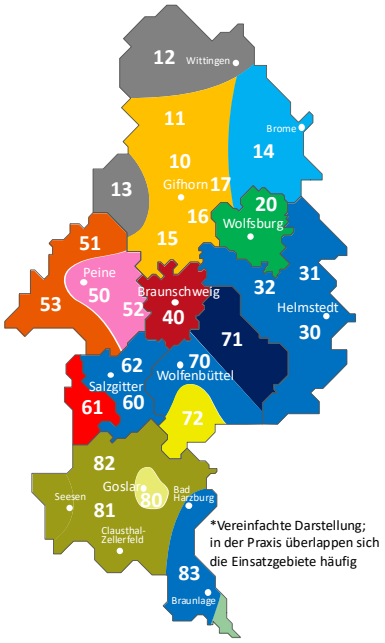
Mit der Harmonisierung der Laufzeiten der Teilnetze wird für den Regionalverband die zeitliche Steuerung zur Durchführung der Vergaben ermöglicht.

Die Laufzeiten der Vergaben ab dem Jahr 2023 sind in der folgenden Darstellung ersichtlich:

Teilnetzlaufzeiten und Vergabezeitpunkte, inkl. Bediengebiete der Verkehrsunternehmen

E 3/1
Abbildung

Farbe	Betreiber	Teilnetze	AV/ÖDA	Laufzeit bis
	VLG	10+11, 15–17	ÖDA direkt	25.08.2033
	BBG	12+13	ÖDA wettb	31.07.2033
	VB	14	ÖDA wettb	25.08.2033
	WVG	20	ÖDA direkt	31.12.2040
	BSVG	40	ÖDA direkt	31.05.2028
	PVG	50+52	ÖDA wettb	31.12.2028
	ONS	51+53	AV	31.12.2028
	KVG	30–32, 60, 62, 70, 83	ÖDA direkt	31.12.2031
	VB	61	ÖDA wettb	31.12.2031
	RBS	71	AV	31.12.2029
	VB	72	AV	30.09.2030
	SB GS	80	ÖDA direkt	14.12.2028
	HB	81+82	AV	31.03.2029



Auf der Grundlage der beschriebenen Kriterien und Randbedingungen wird das Verbandsgebiet in Teilnetze untergliedert. In den nachfolgenden Unterkapiteln sind die einzelnen Teilnetze im Großraum Braunschweig aufgezeigt. Dargestellt werden die Fahrpläne, die ab Fahrplanwechsel am 08.12.2024 (Fahrplan 2025) gelten. Bei jedem Teilnetz ist der geforderte Mindestbedienungsstandard aus dem Kapitel D zu berücksichtigen.

Aus Platzgründen wird die Legende der nachfolgenden Teilnetzkarten nur einmal dargestellt.

Legende zu den Teilnetzen

E 3/2
Abbildung



Datengrundlage

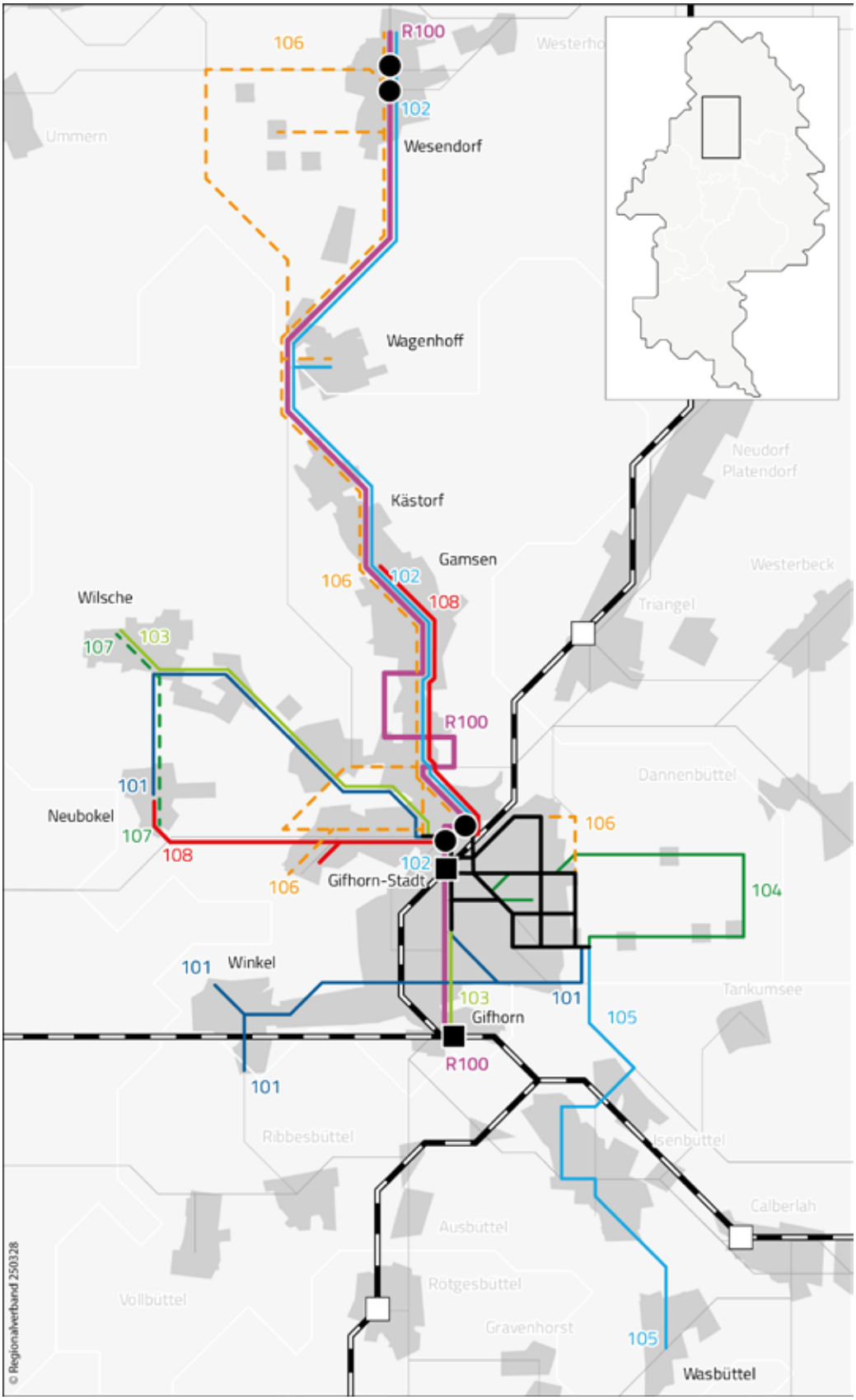
Einwohnerzahlen: Die dargestellten Einwohnerzahlen stammen aus einer Anfang 2025 vom Regionalverband durchgeführten Befragung. Stichtag der Abfrage war der 31.12.2024.

Hauptmobilitätsströme: Die dargestellten Mobilitätsströme stammen aus dem Regionalen Verkehrsmodell des Regionalverbandes. In den Teilnetzen werden nur die Ströme dargestellt, die mehr als 500 Fahrten am Tag aufweisen und die innerhalb des Verbandsgebietes stattfinden. Da es sich bei den dargestellten Daten um Rundungswerte handelt, kann die Gesamtsumme teilweise von der Summe aller Einzelwerte abweichen.

E 3.1 Teilnetz 10 Gifhorn

E 3.1
Karte

Teilnetz 10 Gifhorn



E 3.1/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 10

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG	100	Wesendorf – Kästorf – Gifhorn Stadtmitte – Bahnhof (Süd)	25.08.2033
VLG	101	Winkel – Stadtmitte – Am Wittkopsberg – Neubokel	25.08.2033
VLG	102	Wesendorf – Wagenhoff – Kästorf – Gifhorn	25.08.2033
VLG	103	Bahnhof Süd – II. Koppelweg – Stadtmitte – Wilsche	25.08.2033
VLG	104	A.-Riese-Schule – Dannenbütteler Weg (Ringlinie)	25.08.2033
VLG	105	Wasbüttel – Isenbüttel – Gifhorn	25.08.2033
VLG	106	Wesendorf – Hammersteinpark – Kästorf – Gifhorn	25.08.2033
VLG	107	Neubokel – Ortsmitte – Wilsche Schule	25.08.2033
VLG	108	Kästorf – Stadtmitte – Am Wittkopsberg	25.08.2033
VLG	CB*	CityBus Stadtgebiet Gifhorn (C1-C4)	25.08.2031
VLG	SB*	ShuttleBus Stadtgebiet Gifhorn (S1-S8)	25.08.2031

Das Teilnetz umfasst den Stadtverkehr Gifhorn und die RegioBus-Linie 100. Die RegioBus-Linie 100 und die Linie 102 stellen eine direkte Verbindung von Wesendorf nach Gifhorn sicher. Durch die Überlagerung der Fahrten auf der RegioBus-Linie 100 und der Linie 102 sind die Anschlüsse in Wesendorf an die Linien 137 (TN 11) aus Richtung Wittingen, der Linie 135 (TN 11) aus Richtung Hankensbüttel und der Linie 133 (TN 11) aus Richtung Groß Oesingen sowie dem flexo-Angebot in Wesendorf sichergestellt. Durch die Verknüpfung der Linien 102 und 191 bestehen Busanschlüsse in Richtung Braunschweig.

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

Die Linie 102 erfüllt neben ihren lokalen Aufgaben im Stadtverkehr Gifhorn auch regionale Funktionen. Im Stadtverkehr sind durch das Rendezvoussystem die Anschlüsse zu erhalten, um Verbindungen innerhalb des Stadtverkehrs zu ermöglichen. Die Linien 101 und 103–108 erfüllen überwiegend die lokale Erschließung des Stadtgebietes und binden die umliegenden Ortschaften der Stadt Gifhorn an das Zentrum an. Insgesamt ist eine Optimierung des Verkehrsangebotes im Zusammenspiel mit regionalen und lokalen Buslinien zu prüfen, um die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich der Stadt Gifhorn zu steigern. Neben einer möglichst optimalen Erschließung und Vertaktung der Angebote sind insbesondere die lokalen und regionalen Umsteigebeziehungen sicher zu stellen.

Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung ist die Integration eines On-Demand-Verkehrs zu prüfen, welcher z. B. das Liniennetz in gewissen Zeiten ergänzen oder Linienangebote ersetzen könnte.

Busbahnhof Gifhorn Stadt und Knotenpunkt Steinweg

Die ursprünglichen Planungen, den Umsteigepunkt am Steinweg vollständig zum Bahnhof Gifhorn Stadt zu verlegen, wurden aufgrund von deutlichen Verschiebungen der Fahrplanlagen und massiven

Auswirkungen auf die abgestimmten Schulanfangs- und Endzeiten nicht umgesetzt. Durch Anpassungen auf Linien sowie der Herausnahme von Linien aus dem Knotenpunkt Steinweg erfolgte eine sukzessive Entlastung des Umsteigepunktes. Ziel ist weiterhin, den Rendezvous der Stadtbuslinien von der Haltestelle Steinweg zum Busbahnhof Gifhorn Stadt zu verlegen. Dafür ist eine grundlegende Überplanung des Liniennetzes im Landkreis Gifhorn notwendig. Im Zusammenhang mit einer Einführung des Halbstundentaktes auf der RB47 zwischen Braunschweig und Gifhorn Stadt ist daher eine entsprechende Neuordnung bzw. Anpassung des Liniennetzes anzustreben.

E 3.1/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 10
Stadt Gifhorn (Stand 31.12.2024)

Gifhorn Stadt	33.009	**Kästorf**	3.278	**Wilsche**	2.257
Gamsen	5.675	**Neubokel**	936	**Winkel**	1.031
				Gesamt	**46.186**

E 3.1/3
Tabelle

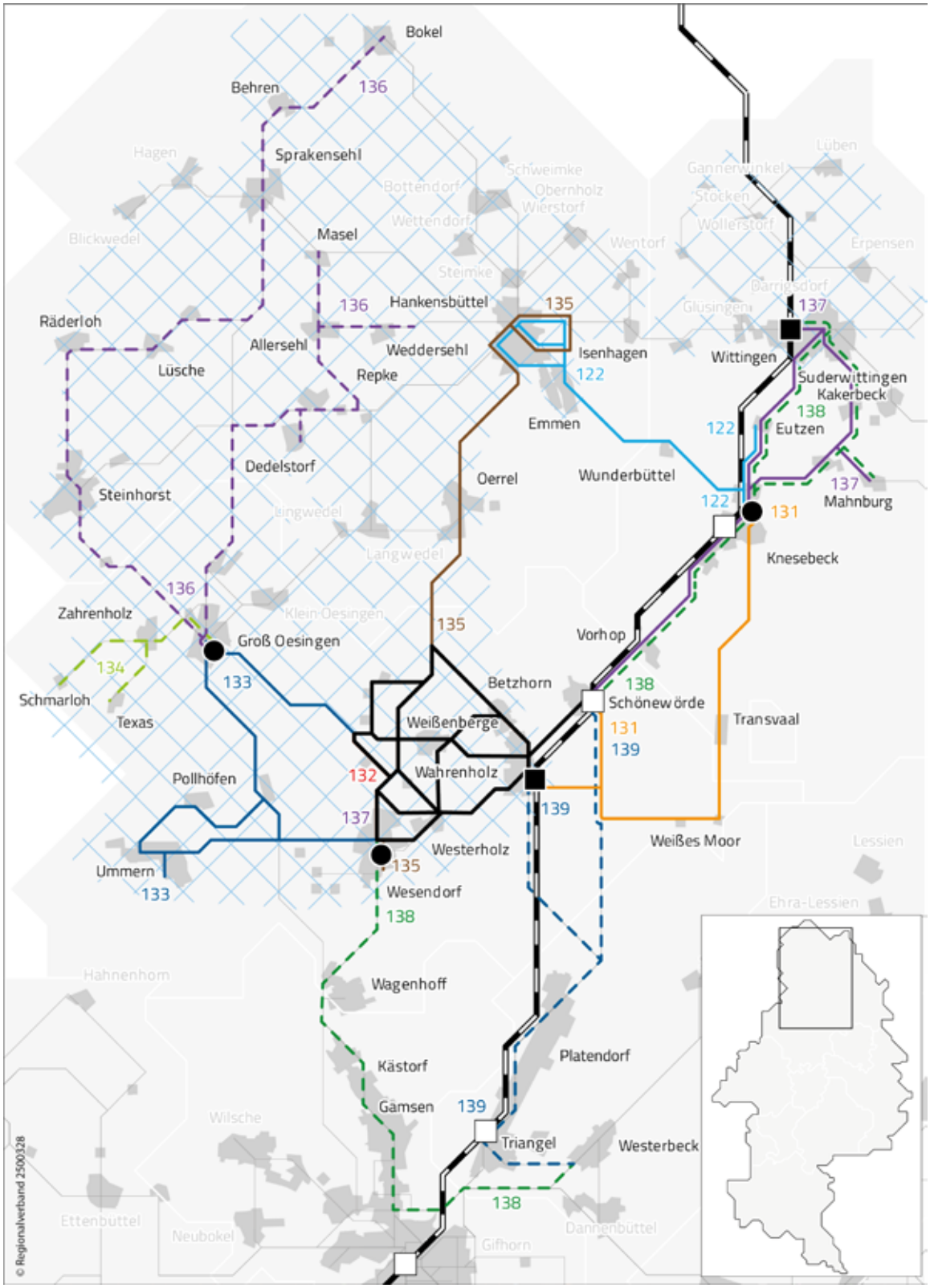
Verkehrsbeziehungen Teilnetz 10
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
SG Isenbüttel	2.319	488	14.180	**16.987**
Sassenburg	1.704	69	9.486	**11.259**
SG Meinersen	1.231	10	9.107	**10.347**
SG Wesendorf	1.214	81	8.802	**10.098**
Wolfsburg	1.288	0	6.128	**7.416**
SG Papenteich	858	16	4.898	**5.771**
SG Boldecker Land	614	3	1.630	**2.247**
SG Brome	772	1	1.183	**1.956**
Braunschweig	345	0	1.460	**1.806**
Wittingen	287	0	654	**941**
SG Hankensbüttel	4	0	811	**815**

Samtgemeinde Isenbüttel **s. Teilnetz 16**
Samtgemeinde Wesendorf **s. Teilnetz 11**

Teilnetz 11 Wesendorf

Teilnetz 11 Wesendorf



E 3.2/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 11

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG	122	Knesebeck – Hankensbüttel	25.08.2033
VLG	131	Knesebeck – Transvaal – Schönewörde	25.08.2033
VLG	132	Wesendorf – Wahrenholz/Schönewörde	25.08.2033
VLG	133	Wesendorf – Ummern – Groß Oesingen	25.08.2033
VLG	134	Texas – Groß Oesingen	25.08.2033
VLG	135	Wesendorf – Wahrenholz – Hankensbüttel	25.08.2033
VLG	136	Bokel – Steinhorst – Groß Oesingen	25.08.2033
VLG	137	Wesendorf – Wahrenholz – Knesebeck – Wittingen	25.08.2033
VLG	138	Westerbeck Schulzentrum – Wittingen über Wahrenholz – Knesebeck	25.08.2033
VLG	139	Westerbeck Schulzentrum – Platendorf – Wahrenholz – Wesendorf	25.08.2033
VLG	flexo	Samtgemeinde Wesendorf (Ausnahme: Gemeinde Schönewörde)	25.08.2033

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

Flexible Bedienungsangebote und Angebotsverbesserungen im Linienverkehr

Um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen, wurden neue Strategien für die Mobilität in ländlichen Gebieten entwickelt. Insbesondere für den strukturell schwachen Norden des Landkreises Gifhorn besteht hier die Chance, die Lebensqualität, auch im Hinblick der Daseinsvorsorge der Bewohner, grundlegend durch flexible Bedienungsangebote zu verbessern. Dabei stehen flexible Bedienungsangebote mit barrierefreien Kleinbussen im Fokus. Sie übernehmen verstärkt Teile des ÖPNV-Angebotes in ausgewählten Bediengebieten. So wurde 2022 das flexo-Gebiet Wesendorf im Samtgemeindegebiet, mit Ausnahme der Gemeinde Schönewörde, eingeführt. Dieses überschneidet sich in dem Ort Steinhorst mit dem flexo-Gebiet Hankensbüttel, um den Mobilitätsbedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner gerecht zu werden. Im Rahmen der Einführung dieser flexiblen Bedienungsformen (flexo) in der Samtgemeinde Wesendorf wurden die bestehenden Linien in ihrer Linienführung vereinheitlicht sowie das Angebot verdichtet und vertaktet.

Das bestehende ÖPNV-Angebot aus Linien- und Bedarfsverkehr ist insgesamt zu bewerten und ggf. zu optimieren. Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes ist zu prüfen, ob weitere Potenziale erschlossen, mögliche Ziele mit eingebunden und das Bedienungsangebot weiterentwickelt werden können. Hierbei ist auch das Fahrtenangebot vorhandener Linienverkehre mit einzubeziehen und ob bestehende Linien durch das flexible Angebot ersetzt werden können. So ist neben der Integration von Schönewörde und Wagenhoff eine erneute Ausweitung des flexo-Angebots Wesendorf für die Orte Lingwedel, Langwedel, Oerrel und Hankensbüttel zu bewerten, um eine Direktverbindung dieser Orte zum Bahnhof Wahrenholz mit dem flexo zu ermöglichen.

Einwohnerzahlen Teilnetz 11

Samtgemeinde Wesendorf (Stand 31.12.2024)

E 3.2/2
Tabelle

Betzhorn	667	**Schönewörde**	949	**Weißen Berge**	501
Groß Oesingen	1.785	**Teichgut**	168	**Weißes Moor**	96
Klein Oesingen	91	**Ummern**	1.401	**Wesendorf**	5.238
Mahrenholz	71	**Wagenhoff**	1.217	**Westerholz**	690
Pollhöfen	191	**Wahrenholz**	2.507	**Zahrenholz**	262
				Gesamt	**21.762**

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 11

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.2/3
Tabelle

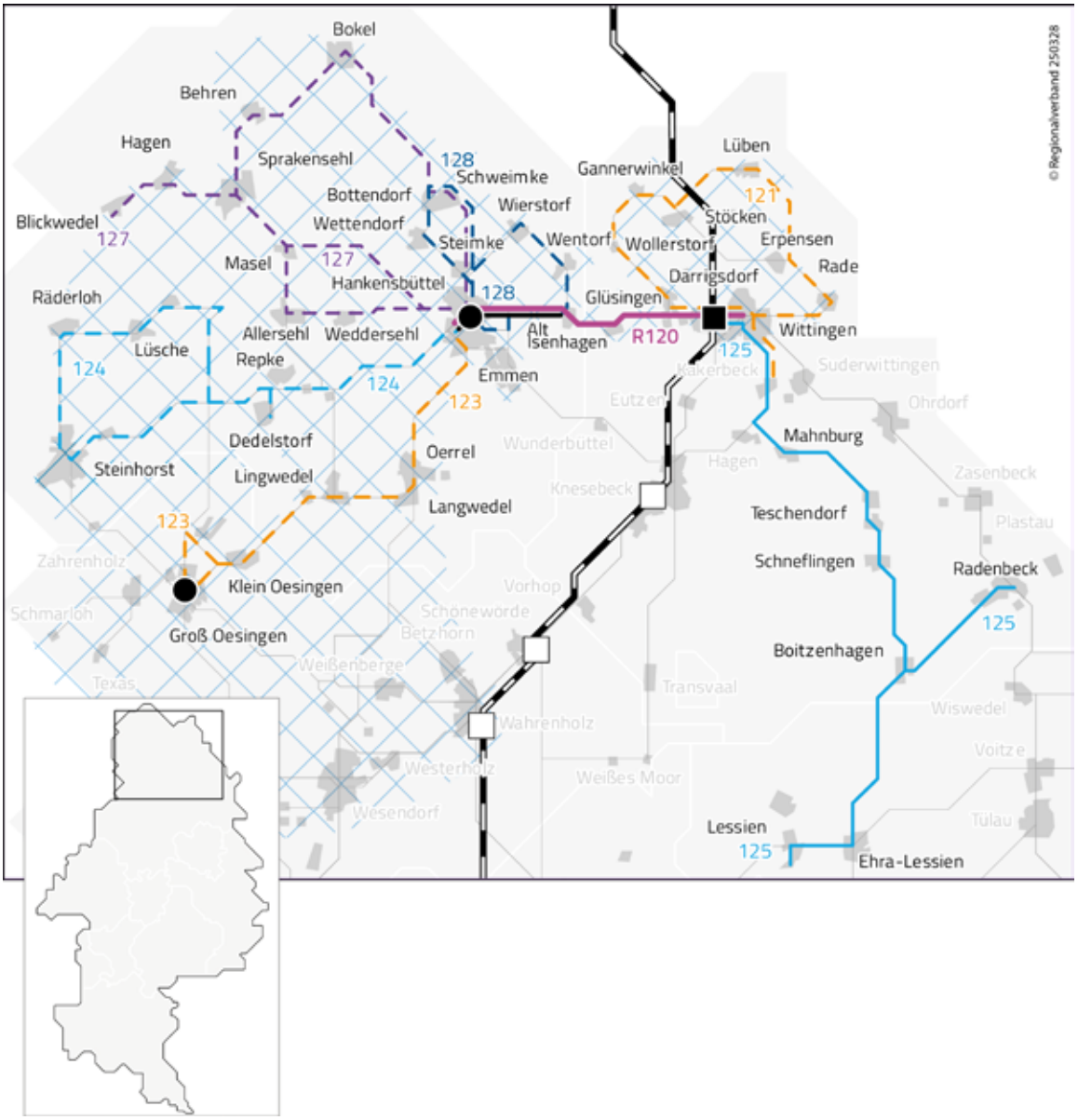
Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	1.214	81	8.802	**10.098**
Wittingen	118	48	3.332	**3.497**
SG Hankensbüttel	140	8	3.082	**3.229**
Sassenburg	86	0	1.396	**1.482**
Wolfsburg	50	0	1.073	**1.123**
Braunschweig	32	0	729	**761**
SG Meinersen	6	0	752	**758**
SG Isenbüttel	9	0	705	**714**
SG Papenteich	12	0	338	**350**

Samtgemeinde Hankensbüttel **s. Teilnetz 12**
Stadt Wittingen **s. Teilnetz 12**

E 3.3 Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel

E 3.3
Karte

Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel



E 3.3/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 12

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
BBG	120	Wittingen – Hankensbüttel	31.07.2033
BBG	121	Wittingen – Stöcken – Wittingen	31.07.2033
BBG	123	Groß Oesingen – Hankensbüttel	31.07.2033
BBG	124	Steinhorst – Dedelstorf – Hankensbüttel	31.07.2033
BBG	125	Wittingen – Ehra – Lessien	31.07.2033
BBG	127	Bokel – Sprakensehl – Hankensbüttel	31.07.2033
BBG	128	Schweimke – Steimke – Hankensbüttel	31.07.2033
BBG	flexo	Samtgemeinde Hankensbüttel	31.07.2033
BBG	flexo	Stadt Wittingen	31.07.2033

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

Neuordnung des ÖSPV-Angebotes

Die RegioBus-Linie 120 bedient die Relation zwischen dem Grundzentrum Hankensbüttel und dem Mittelzentrum Wittingen. Mit der Neuvergabe des Teilnetzes 12 (Mitte 2024) wurde ein stündliches Fahrtenangebot auf der Linie 120 geschaffen, mit vertakteten Anschlüssen an die RB47 von/nach Braunschweig.

Zusätzlich ist, durch die Einführung eines flexiblen Bedarfsverkehres (flexo), der Linienverkehr neu geordnet worden. Auf den Linien in der Samtgemeinde Hankensbüttel und im nördlichen Stadtgebiet von Wittingen ist das Angebot für die Schülerbeförderung überwiegend unverändert geblieben. Das darüberhinausgehende Linienangebot, mit Ausnahme der RegioBus-Linie 120, wurde durch das flexo-Angebot ersetzt. Seitdem sind Direktfahrten nach Fahrtbuchung und Verfügbarkeit im gesamten Samtgemeindegebiet von Hankensbüttel sowie im nördlichen Stadtgebiet von Wittingen von Montag bis Sonntag möglich. Durch die Einführung dieses flexiblen Flächenverkehres wurden die Bedienungszeiträume deutlich ausgeweitet sowie zusätzliche Haltepunkte (flexo-Stops) eingerichtet. Beide flexo-Angebote bieten Anschlüsse an die weitergehenden regionalen Verkehre: In Hankensbüttel an die RegioBus-Verbindung 120 und in Wittingen an die RB47 und die RegioBus-Linie 120. In Steinhorst überschneiden sich, aufgrund der existierenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, die beiden flexo-Gebiete Hankensbüttel und Wesendorf.

Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes ist zu prüfen, ob weitere Potenziale erschlossen, mögliche Ziele mit eingebunden und das Bedienungsangebot weiterentwickelt werden können. Hierbei ist auch das Fahrtenangebot vorhandener Linienverkehre mit einzubeziehen und ob bestehende Linien durch das flexible Angebot ersetzt werden können. Im Zuge dessen ist die Ausweitung des flexo-Gebiets Wittingen für das gesamte Stadtgebiet von Wittingen zu prüfen. Dabei sind bestehende Linienangebote, wie z. B. die der Linie 137, zu berücksichtigen und ein integrales Angebot sicher zu stellen. Die Linie 137 (TN 11) bedient die Relation Wesendorf – Wahrenholz – Knesebeck – Wittingen und ist in Wesendorf montags bis samstags mit der Linie 102 und sonntags mit der Linie 100 verknüpft. Hierdurch bestehen gute Umsteigeverbindungen von/nach Gifhorn, welche aufrechterhalten werden sollen.

Die Linie 163 (TN 14) bedient die Relation Brome – Wittingen und stellt Anschlüsse an die Regio-Bus-Linie 160 aus Wolfsburg an der Haltestelle Brome, Schule her. Diese Verknüpfung ist erforderlich, um die Verbindung Wolfsburg – Wittingen zu sichern.

Der Rufbus 803 der Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS) bedient Wittingen aus Richtung Diesdorf im Altmarkkreis Salzwedel von Montag bis Freitag zweimal am Tag. Ein attraktiveres Angebot auf der Relation Wittingen – Diesdorf mit Übergängen zur RB47 in Wittingen ist anzustreben. Zusätzlich sind verbesserte Verbindungen bzw. Direktverbindungen nach Gifhorn, Unterlüß und Bad Bodenteich sowie ein mögliches Angebot auf der Relation Celle – Steinhorst – Hankensbüttel – Wittingen – Diesdorf – Salzwedel zu prüfen.

E 3.3/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 12

Stadt Wittingen (Stand 31.12.2024)

Boitzenhagen	266	**Küstorf**	67	**Suderwittingen**	155
Darrigsdorf	216	**Lüben**	110	**Teschendorf**	102
Erpensen	183	**Mahnburg**	80	**Vorhop**	531
Eutzen	80	**Ohrdorf**	450	**Wittingen**	4.948
Gannerwinkel	142	**Plastau**	40	**Wollerstorf**	39
Glüsingen	200	**Rade**	194	**Wunderbüttel**	100
Hagen	109	**Radenbeck**	546	**Zasenbeck**	336
Kakerbeck	127	**Schneflingen**	143	**Gesamt**	**12.198**
Knesebeck	2.789	**Stöcken**	245		

Samtgemeinde Hankensbüttel (Stand 01.01.2025)

Allersehl	147	**Hankensbüttel**	3.665	**Sprakensehl**	466
Alt-Isenhagen	39	**Langwedel**	249	**Steimke**	231
Behren	145	**Lingwedel**	109	**Steinhorst**	1.093
Blickwedel	65	**Lüsche**	111	**Weddersehl**	88
Bokel	351	**Masel**	129	**Wentorf**	107
Bottendorf	63	**Oerrel**	481	**Wettendorf**	138
Dedelstorf	90	**Räderloh**	136	**Wierstorf**	97
Emmen	860	**Repke**	156	**Gesamt**	**9.396**
Hagen	158	**Schweimke**	222		

E 3.3/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 12
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Wittingen

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
SG Hankensbüttel	112	455	5.993	**6.560**
SG Wesendorf	118	48	3.332	**3.497**
SG Brome	4	28	3.075	**3.108**
Wolfsburg	34	0	1.445	**1.479**
Gifhorn	287	0	654	**941**
Sassenburg	24	0	901	**925**

Samtgemeinde Hankensbüttel

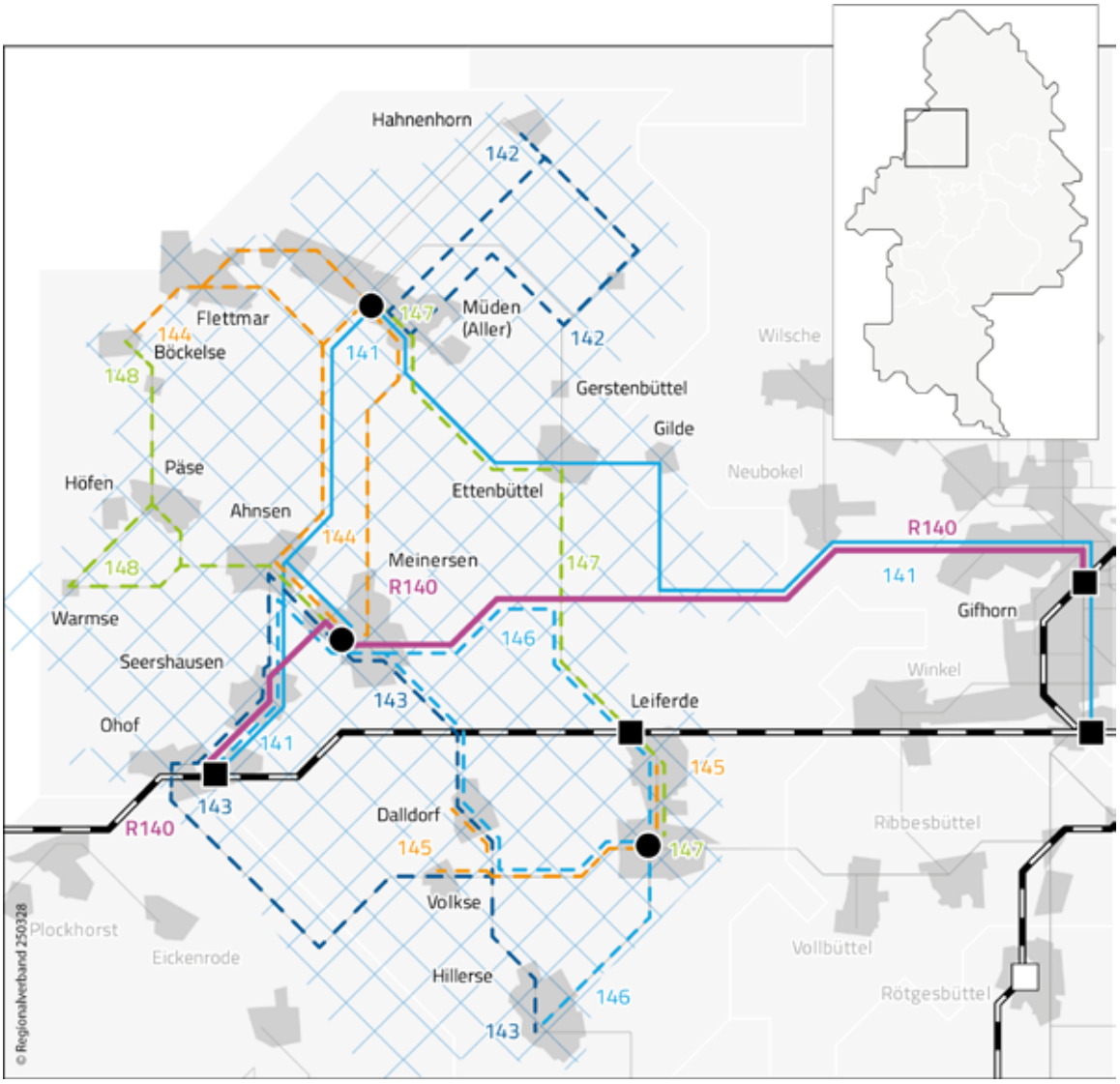
Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wittingen	112	455	5.993	**6.560**
SG Wesendorf	140	8	3.082	**3.229**
Gifhorn	4	0	811	**815**

Samtgemeinde Brome **s. Teilnetz 14**
Samtgemeinde Wesendorf **s. Teilnetz 11**

E 3.4 Teilnetz 13 Meinersen

E 3.4
Karte

Teilnetz 13 Meinersen



E 3.4/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 13

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
BBG	140	Ohof – Meinersen – Ahnsen – Gifhorn	31.07.2033
BBG	141	Gifhorn – Müden – Ahnsen – Meinersen – Ohof	31.07.2033
BBG	142	Müden – Hahnenhorn – Müden	31.07.2033
BBG	143	Hillerse – Volkse – Dalldorf – Ohof – Meinersen – Hillerse – Volkse – Ohof	31.07.2033
BBG	144	Meinersen – Müden – Flettmar – Böckelse	31.07.2033
BBG	145	Dalldorf – Volkse – Leiferde	31.07.2033
BBG	146	Ohof – Seershausen – Meinersen – Dalldorf – Leiferde	31.07.2033
BBG	147	Leiferde – Ettenbüttel – Gerstenbüttel – Müden	31.07.2033
BBG	148	Ahnsen – Päse – Böckelse	31.07.2033
BBG	flexo	Samtgemeinde Meinersen	31.07.2033

Im Teilnetz 13 sind die RegioBus-Linie 140 Meinersen – Gifhorn und die lokalen Linien 141–148 zusammengefasst.

Neuordnung des ÖSPV-Angebots und Einführung eines flexiblen Bedarfsverkehres flexo

Im Zuge der Vergabe des Teilnetzes 13 (Mitte 2024) wurden auf den Linien 140 und 141 deutliche Angebotsverbesserungen vorgenommen, um das Angebot für die Fahrgäste zu optimieren. Die Linie 140 ist bis zum Bahnhof Gifhorn Süd von Montag bis Freitagabend sowie am Wochenende verlängert worden. Anschlüsse bestehen am Bahnhof Gifhorn Stadt von/nach Braunschweig, am Bahnhof Gifhorn Süd von/nach Hannover und Wolfsburg sowie am Bahnhof Meinersen (Ohof) von/nach Wolfsburg. Die Linienführung der Linie 141 wurde angepasst, sodass diese über Müden, Ahnsen und Meinersen bis zum Bahnhof Ohof fährt. Der vor Betriebsstart 2024 über die Linie 141 bediente Ort Flettmar wird seitdem mit dem On-Demand-Angebot „flexo" angebunden. Die Linie 141 wurde bis zum Bahnhof Gifhorn Süd verlängert. Anschlüsse werden hier von/nach Hannover und Wolfsburg, am Bahnhof Gifhorn Stadt von/nach Braunschweig sowie am Bahnhof Meinersen (Ohof) von/nach Hannover hergestellt.

Im Zuge der Vergabe ist der flexible Bedarfsverkehr (flexo) im gesamten Samtgemeindegebiet Meinersen eingeführt worden. Auf den Linien in der Samtgemeinde Meinersen ist das Angebot für die Schülerbeförderung überwiegend unverändert geblieben. Das darüberhinausgehende Linienangebot – mit Ausnahme der RegioBus-Linie 140 und der lokalen Linie 141 – wurde durch ein flexo-Angebot ersetzt. Auch das Angebot des Bürgerbusses Meinersen (Linien 40 und 41) wurde eingestellt. Seitdem sind Direktfahrten, nach Fahrtbuchung und Verfügbarkeit, im Gebiet der Samtgemeinde von Meinersen möglich. Durch die Einführung dieser flexiblen Flächenverkehre mit barrierefreien Kleinbussen wurden die Bedienungszeiträume deutlich ausgeweitet sowie zusätzliche Haltepunkte (flexo-Stops) eingerichtet.

Das bestehende ÖPNV-Angebot aus Linien- und Bedarfsverkehr ist insgesamt zu bewerten und ggf. zu optimieren. Um die Anbindung der Samtgemeinde weiter zu verbessern, sind in diesem Zusammenhang eine direktere Anbindung an das Oberzentrum Braunschweig sowie Verbindungen in den angrenzenden Landkreis Celle zu prüfen. Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes ist zu prüfen, ob weitere Potenziale erschlossen, mögliche Ziele mit eingebunden und das Bedienungsangebot weiterentwickelt werden können.

E 3.4/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 13
Samtgemeinde Meinersen (Stand 31.12.2024)

Ahnsen	1.263	**Gerstenbüttel**	182	**Meinersen**	4.165
Böckelse	139	**Gilde**	85	**Müden**	2.640
Bokelberge	21	**Hahnenhorn**	174	**Ohof**	755
Brenneckenbrück	49	**Hardesse**	5	**Päse**	465
Dalldorf	415	**Hillerse**	2.268	**Seershausen**	1.504
Dieckhorst	704	**Höfen**	61	**Siedersdamm**	4
Ettenbüttel	638	**Hünenberg**	32	**Volkse**	232
Flettmar	873	**Leiferde**	3.959	**Warmse**	29
				Gesamt	**20.662**

E 3.4/3
Tabelle

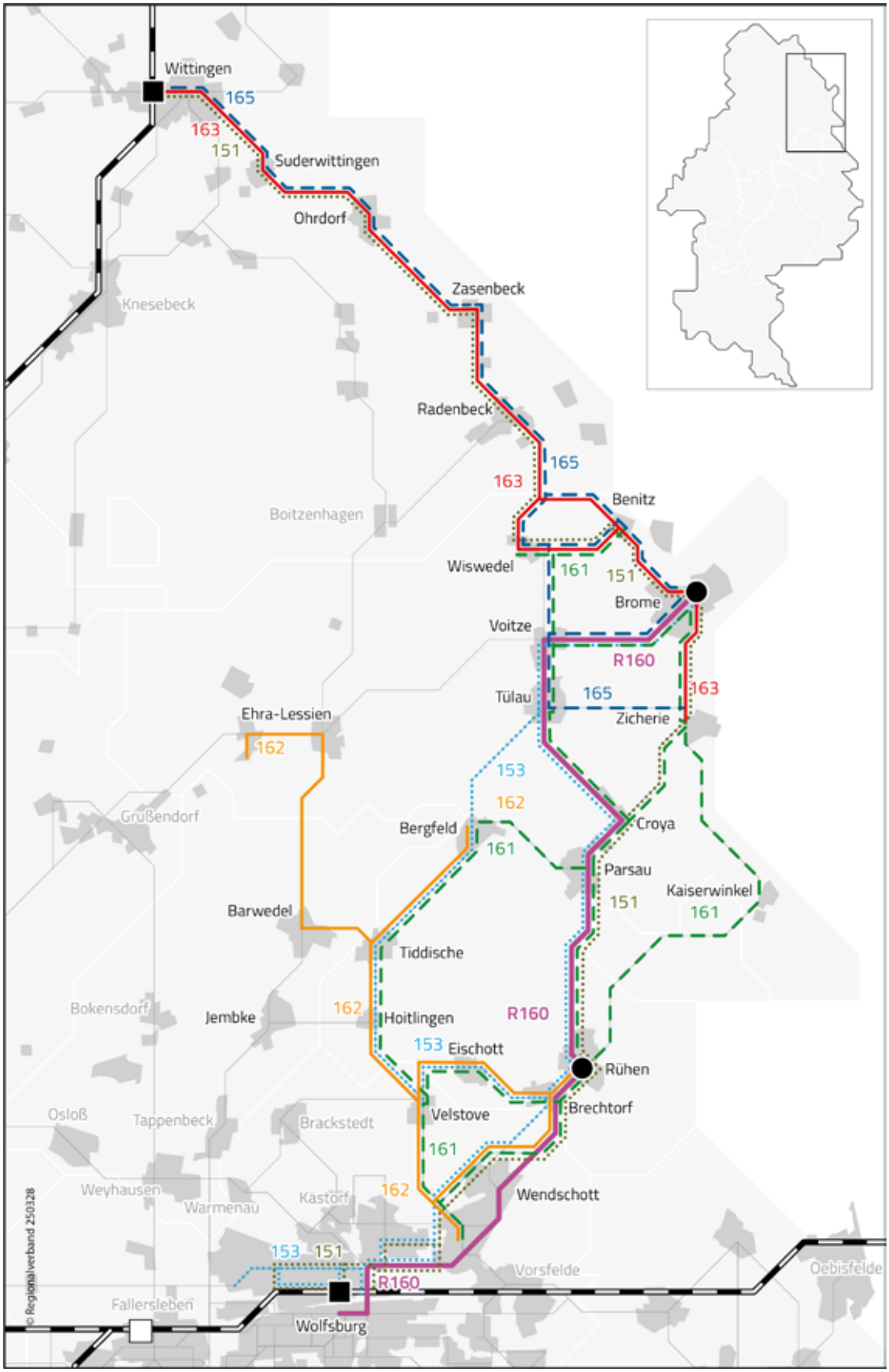
Verkehrsbeziehungen Teilnetz 13
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	1.231	10	9.107	**10.347**
SG Papenteich	29	31	3.764	**3.823**
Braunschweig	47	0	2.156	**2.203**
SG Isenbüttel	56	4	1.936	**1.995**
Edemissen	0	119	1.696	**1.815**
Wolfsburg	241	0	1.373	**1.614**
SG Wesendorf	6	0	752	**758**
Sassenburg	19	0	660	**679**
Peine	6	0	538	**544**
Wendeburg	1	1	354	**356**

Stadt Gifhorn **s. Teilnetz 10**

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg



E 3.5/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 14

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VB	151	Wittingen – Brome – Rühen – Wolfsburg VW-Werk	25.08.2033
VB	160	Wolfsburg – Vorsfelde – Rühen – Parsau – Bergfeld – Brome	25.08.2033
VB	161	Brome – Tülau – Parsau – Rühen	25.08.2033
VB	162	Ehra-Lessien – Barwedel – Tiddische – Rühen	25.08.2033
VB	163	Wittingen – Zasenbeck – Radenbeck – Brome	25.08.2033
VB	165	Brome – Zicherie – Kaiserwinkel – Rühen	25.08.2033

Neuordnung Verkehrsangebot

Das neue Fahrplan-Zielkonzept des Teilnetzes 14 sieht eine Neuordnung des Verkehrsangebotes vor. Als übergeordnetes Ziel wird dabei die Auflösung der Parallelbedienung zwischen der RegioBus-Linie 160 und der Landesbuslinie 300 angestrebt. Die Folge wäre eine insgesamt wirtschaftlichere Angebotsgestaltung sowie das Erreichen höherer/neuer Fahrgastpotentiale, zum Beispiel durch die Verschiebung der Taktlagen auf der RegioBus-Linie 160 und die anvisierte geänderte Linienführung über Bergfeld. Die RegioBus-Linie 160 soll dabei an die An- und Abfahrtszeiten der RE30 und RE50 Richtung Hannover und Braunschweig/Hildesheim am Hauptbahnhof in Wolfsburg ausgerichtet werden. Diese Linie schließt die Aufkommensschwerpunkte Brome, Parsau und Rühen nach Wolfsburg an und erfüllt, neben ihrer regionalen Funktion, auch Aufgaben im Stadtverkehr Wolfsburg und bietet eine direkte Anbindung an den Allerpark. Auf der Relation Rühen – Wolfsburg, Hbf überschneidet sich die RegioBus-Linie 160 auf dem Abschnitt Wendschott – Vorsfelde – Wolfsburg Hbf insbesondere mit der Linie 201 des Stadtverkehrs Wolfsburg.

Einhergehend mit der Auflösung der Parallelbedienung zwischen der RegioBus-Linie 160 und der Landesbuslinie 300 ist eine Neuordnung der lokalen Verkehre vorgesehen. Das Ziel sind verbesserte Anschlüsse und Verbindungen, einheitliche Linienwege und ein für alle Fahrgäste verständlicheres Angebot.

Die Werksverkehrslinie151 (Wittingen – Wolfsburg VW-Werk) sowie die Linien 161 (Brome – Rühen), 162 (Ehra-Lessien – Rühen), 163 (Wittingen – Brome), 164 (Teilnetz 17: Gifhorn – Voitze – Brome) und 165 (Brome – Zicherie – Kaiserwinkel – Rühen) sollen, neben der Aufgabe der lokalen Bedienung, auch Zubringerfunktionen zu weiteren ÖPNV-Linien und den Schienenpersonennahverkehr erfüllen.

Im Zuge der Neuordnung des Verkehrsangebotes wird auf der Linie 162 (Ehra-Lessien – Barwedel – Tiddische – Rühen) ein einheitlicher Linienweg und Takt zwischen Rühen und Ehra angestrebt sowie soll eine bessere Anbindung in Rühen an die Landesbuslinie 300 und/oder RegioBus-Linie 160 hergestellt werden. Es ist jedoch weiterhin eine Direktverbindung auf der Achse Ehra-Lessien – Wolfsburg anzustreben.

Um verbesserte Anschlüsse in Wittingen an die RB47 (von/nach Braunschweig) und die RegioBus-Linie 120 (von/nach Hankensbüttel) sowie in Brome an die Linien 160 (von/nach Wolfsburg) und 164 (von/nach Gifhorn) zu schaffen, sollen die Taktlagen auf der Linie 163 verschoben werden.

Perspektivisch soll, unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung, das Verkehrsangebot im Teilnetz 14 weiterentwickelt sowie auch ggf. durch differenzierte Bedienungsweisen ergänzt werden. Hierbei ist das Fahrtenangebot vorhandener Linienverkehre mit einzubeziehen und ob eine Ersetzung dessen durch ein flexibles Angebot möglich wäre. Beispielsweise könnte über ein On-

Demand-Angebot sowohl die Erschließung als auch das Bedienungsangebot für die Orte auf diesen Linienrelationen verbessert werden.

Landesbus 300 Wolfsburg – Klötze – Salzwedel

Ab Ende August 2020 wurde eine landesbedeutsame Buslinie zwischen dem niedersächsischen Oberzentrum Wolfsburg und der Kreisstadt Salzwedel in Sachsen-Anhalt eingerichtet. Betreiberin und Konzessionärin dieser Landesbuslinie 300 ist die PVGS. Ziel dieser Landesbuslinie ist es, eine attraktive Verbindung zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und der Stadt Wolfsburg bzw. der Region Braunschweig herzustellen sowie die Lücken im SPNV auf dieser Relation zu schließen. Somit wurde eine generelle Anbindung in das Land Niedersachsen bzw. in das Land Sachsen-Anhalt geschaffen. Für Berufstätige aus den an der Linienführung liegenden Ortschaften, insbesondere der Ortschaft Klötze, bedeutet die Landesbuslinie in Richtung Wolfsburg eine deutliche Angebotsverbesserung. Auch die Erreichbarkeit des VW-Werks wurde bei der Angebotsgestaltung der Landesbuslinie 300 mitberücksichtigt. Ebenso sind die Freizeitangebote in Wolfsburg und in Gegenrichtung die touristischen Ziele in Sachsen-Anhalt besser erreichbar.

Die Übernahme von Binnenverkehren auf der Linie 300 innerhalb der Stadt Wolfsburg waren und sind nicht angedacht. Die Landesbuslinie 300, welche die Stadtteile Vorsfelde und Wendschott aufgrund der insgesamt langen Fahrtzeit auf der Relation der gesamten Linie nicht mit bedient, bildet zusammen mit der RegioBus-Linie 160 im neuen Fahrplankonzept des Teilnetzes 14 zwischen Parsau, Rühen und Wolfsburg ein Angebot von Montag bis Freitag mit zwei Fahrtenpaaren pro Stunde, am Samstag und Sonntag mit einem Fahrtenpaar pro Stunde.

Von Montag bis Freitag existiert auf der Landesbuslinie 300 ein Stundentakt zwischen Wolfsburg und Klötze, am Samstag und Sonntag ein Zweistundentakt. Auf der Relation Klötze – Salzwedel verkehrt die Linie 300 auch von Montag bis Freitag nur im Zweistundentakt. In Klötze bestehen, um die stündliche Anbindung zu gewährleisten, Anschlüsse an die sachsen-anhaltinische Linie 100.

Um ein gut verknüpftes und vertaktetes Fahrplanangebot zwischen Bus und Bahn im gesamten Regionalverband herzustellen, wird angestrebt, ein Gesamtangebot eines angenäherten Taktrasters von und zum Bahnhof in Wolfsburg auf dem parallel bedienten Teilabschnitt der Linien 160 und 300 (Rühen – Wolfsburg) zu schaffen. In diesem Zuge wären jeweils von den Linien 160 und 300 die Anschlüsse an die Grundtakte der RE30 und RE50 fahrgastfreundlich und mit zeitlich ausreichenden Umsteigezeiten sicherzustellen. Auch würde die Landesbuslinie 300 insgesamt besser am Bahnhof in Wolfsburg an den Schienenverkehr, nicht nur an den Fernverkehr, ausgerichtet sein. Somit wäre eine weitere generelle Anbindung des Altmarkkreises Salzwedel in das Land Niedersachsen geschaffen, was zusätzliche Fahrgastpotenziale bietet.

Um eine verbesserte Bedienung für den Ort Zicherie, insbesondere durch die Anbindung mit der Landesbuslinie 300, zu erreichen, wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle innerorts an der Böckwitzer Straße angestrebt.

E 3.5/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 14

Samtgemeinde Boldecker Land (Stand 31.12.2024)

Barwedel	1.009	Jembke	2.133	Tappenbeck	1.626
Bokensdorf	1.275	Osloß	2.271	Weyhausen	2.829
				Gesamt	11.143

Samtgemeinde Brome (Stand 31.12.2024)

Ahnebeck	135	Ehra	1.366	Tiddische	751
Altendorf	182	Eischott	872	Tülau-Fahrenhorst	1.144
Benitz	110	Hoitlingen	626	Voitze	447
Bergfeld	937	Kaiserwinkel	95	Wiswedel	83
Brechtorf	1.204	Lessien	712	Zicherie	311
Brome	2.731	Parsau	1.481	Gesamt	17.152
Croya	388	Rühen	4.263		

E 3.5/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 14

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Boldecker Land

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	420	47	10.967	11.434
Sassenburg	585	22	3.168	3.774
SG Brome	35	35	3.265	3.335
Gifhorn	614	3	1.630	2.247
SG Isenbüttel	11	1	681	694

Samtgemeinde Brome

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	762	85	11.872	12.719
SG Boldecker Land	35	35	3.265	3.335
Wittingen	4	28	3.075	3.108
Sassenburg	220	12	2.413	2.645
Gifhorn	772	1	1.183	1.956
Braunschweig	34	0	529	564
SG Velpke	3	0	510	513

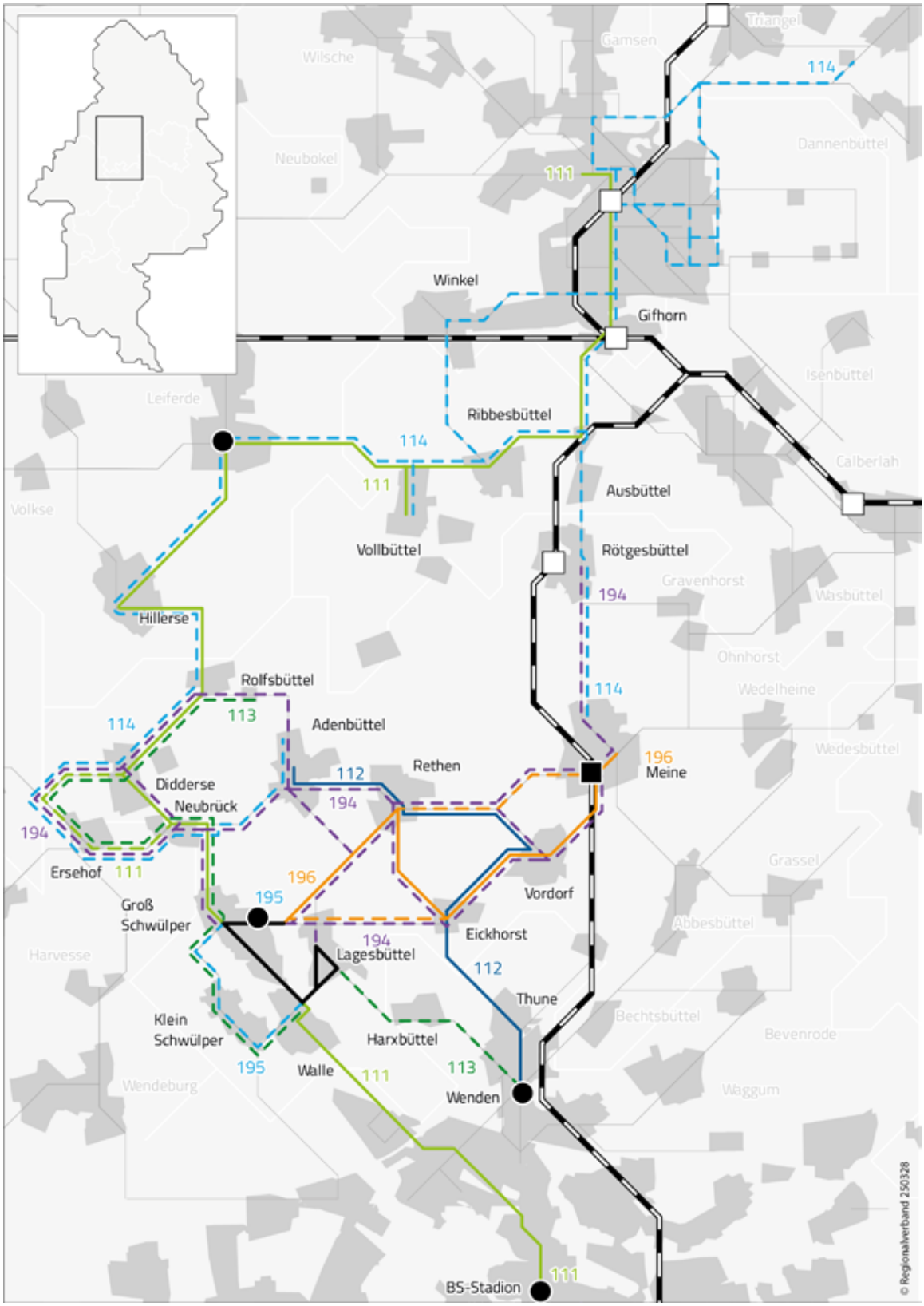
Stadt Gifhorn	s. Teilnetz 10
Gemeinde Sassenburg	s. Teilnetz 17
Stadt Wittingen	s. Teilnetz 12
Stadt Wolfsburg	s. Teilnetz 20

Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

E 3.6

Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

E 3.6
Karte



E 3.6/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 15

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG	111	BS-Stadion – Groß Schwülper – Leiferde – Gifhorn	25.08.2033
VLG	112	Adenbüttel – Rethen – Vordorf – Eickhorst – BS-Wenden	25.08.2033
VLG	113	Groß Schwülper – BS Wenden	25.08.2033
VLG	114	Didderse – Hillerse – Leiferde – Gifhorn	25.08.2033
VLG	194	Groß Schwülper – Didderse – Adenbüttel – Meine	25.08.2033
VLG	195	Schülper – Rothemühle – Walle – Schwülper (Ringlinie)	25.08.2033
VLG	196	Schwülper – Rethen – Vordorf – Meine	25.08.2033

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

Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig

Im April 2021 wurde das Nahverkehrsangebot im Bereich Groß Schwülper neu geordnet. U. a. wurde die dort verkehrende RegioBus-Verbindung 480 (Teilnetz 40) im Angebot ausgeweitet, der Linienweg der 111 zum Stadion in Braunschweig umgelegt sowie die Linie 434 bis nach Groß Schwülper verlängert. Diese Neuordnung war mit einer vertieften Analyse und Planung verbunden. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften sowie einer gutachterlichen Begleitung, wurde ein attraktives ÖPNV-Netz zwischen der Samtgemeinde Papenteich und dem Norden von Braunschweig umgesetzt. Somit stellt sich das Linienverkehrsangebot folgendermaßen dar:

Die RegioBus-Linie 480 ist auf ihrem Linienweg (Schwülper – Rothemühle – Watenbüttel – Braunschweig, Rathaus) erhalten geblieben, hat jedoch ein vollwertiges Fahrtenangebot von Montag bis Freitag im Stundentakt bzw. samstags und sonntags im Zweistundentakt erhalten. Der Linienweg der lokalen Buslinie 111 wurde von Schwülper aus auf die Hansestraße umgelegt. Das Angebot der Linie 484 wurde dadurch ersetzt. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn erfolgt am Stadion. Der Linienweg erfolgt gradlinig von Schwülper aus nach Walle und auf direkten Weg über die Hansestraße zum Stadion. Im nordwestlichen Bereich der Hansestraße wurden dafür neue Haltestellen eingerichtet.

Der bisherige Linienweg der 111 zwischen Schwülper und Wenden wird auf einem angepassten Linienweg innerhalb von Lagesbüttel und Schwülper von der Linie 434 übernommen. Die Linie bedient im Linienverlauf regelmäßig den Stadtteil Thune und verdichtet dort das Angebot der Linie 112. Montag bis Samstag am späten Abend sowie im Nachtverkehr Freitag und Samstag bedient die Linie 434 zusätzlich die Ortsteile Klein Schwülper, Rothemühle und Walle.

Die Linie 112 zwischen Adenbüttel und Wenden ist im Linienverlauf erhalten geblieben. Das Angebot wurde jedoch stark, vor allem abends und am Wochenende, ausgeweitet. So ist das Fahrtenangebot sonn- und feiertags komplett neu. Zusätzlich wurde auch das Bedienungsangebot der Linie 191 (Teilnetz 16) zwischen Wenden und Meine an Sonn- und Feiertagen von zwei Fahrten pro Richtung auf einen Zweistundentakt ausgeweitet. Damit wird auch für die Achse östlich der Bundesstraße 4 ein vergleichbares Angebot über alle Wochentage hinweg erreicht.

Dieses Angebotskonzept ist hinsichtlich der Nachfrage und der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zu evaluieren und ggf. anzupassen. Zwischen dem südlichen Landkreis Gifhorn, insbesondere der Samtgemeinde Papenteich, und dem Gewerbegebiet Hansestraße/Waller

See besteht eine ausgeprägte Mobilität. Das Liniennetz in diesem Bereich bildet die Bedarfe noch nicht hinreichend ab, weshalb eine Weiterentwicklung anzustreben ist und weitere direkte Anbindungen des Gewerbegebietes zu prüfen sind.

Erste Erkenntnisse und mögliche Entwicklungen sind im Teilnetz 40 beschrieben.

Spätestens ist mit der Umsetzung der Angebotsverdichtung auf der RB 47 zwischen Gifhorn und Braunschweig zu prüfen, in wie weit die Anbindung des Bahnhofes in Meine weiter verbessert werden kann, um die Vernetzung innerhalb der Samtgemeinde Papenteich auszubauen und die Anbindung an den Schienenverkehr in Richtung Norden und Süden zu stärken.

Einwohnerzahl Teilnetz 15
Samtgemeinde Papenteich (Stand 31.12.2024)

E 3.6/2
Tabelle

Abbesbüttel	1.370	**Groß Schwülper**	3.497	**Rothemühle**	1.176
Adenbüttel	1.545	**Lagesbüttel**	1.261	**Vordorf**	1.498
Bechtsbüttel	702	**Meine**	3.711	**Walle**	1.629
Didderse	1.295	**Ohnhorst**	95	**Wedelheine**	813
Eickhorst	585	**Rethen**	1.095	**Wedesbüttel**	576
Grassel	790	**Rolfsbüttel**	295	**Gesamt**	**23.467**
Gravenhorst	296	**Rötgesbüttel**	2.533		

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 15
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.6/3
Tabelle

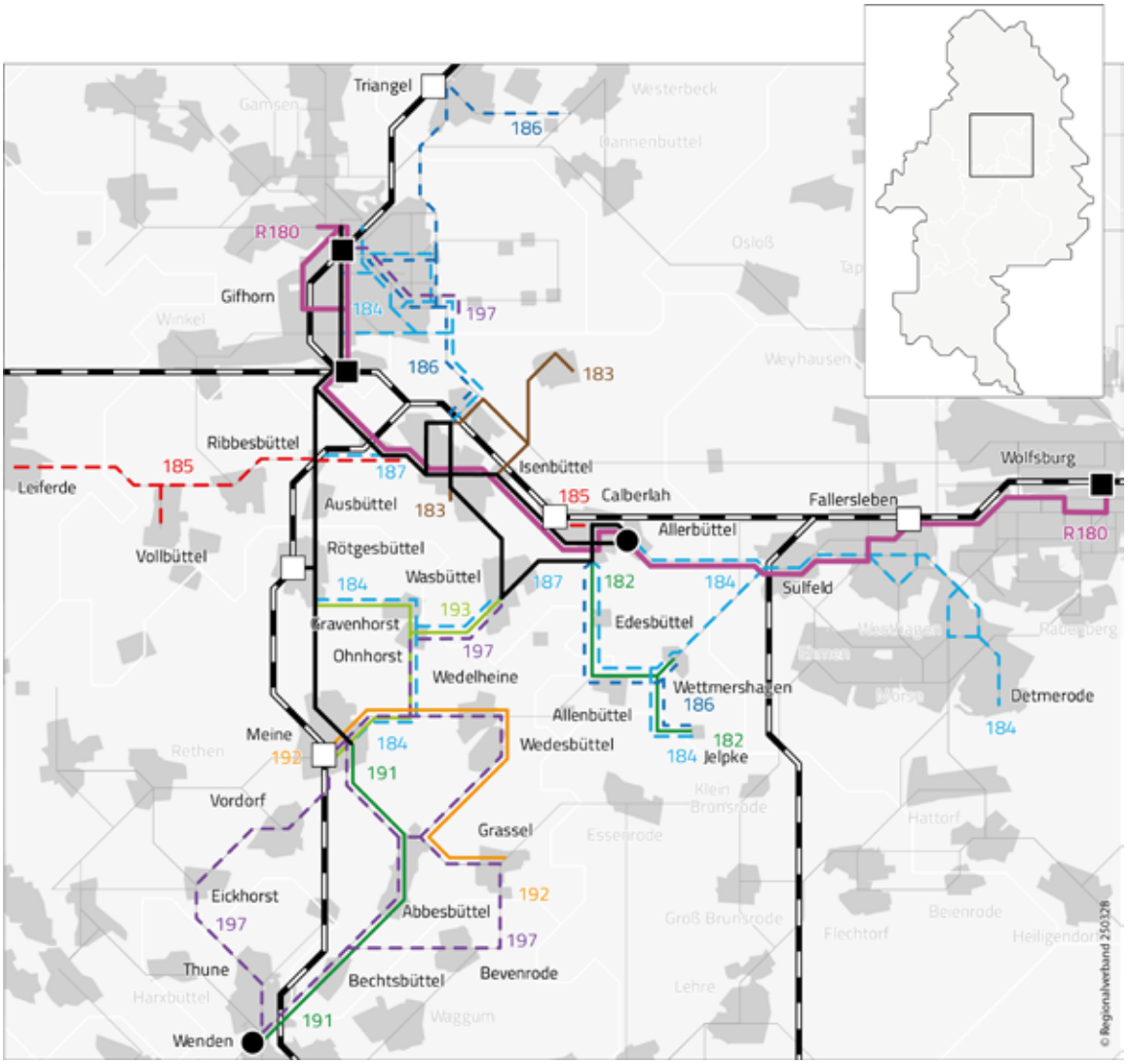
Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	505	359	17.474	**18.338**
Gifhorn	858	16	4.898	**5.771**
SG Isenbüttel	46	48	5.584	**5.677**
Wolfsburg	56	0	4.267	**4.323**
SG Meinersen	29	31	3.764	**3.823**
Wendeburg	6	499	2.162	**2.668**
Peine	11	0	962	**973**
Lehre	5	7	891	**903**
Edemissen	0	10	738	**749**

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

E 3.7 Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

E 3.7 Karte

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel



Genehmigte Linien Teilnetz 16

E 3.7/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG	180	WOB-Hbf. – Fallersleben – Sülfeld – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn	25.08.2033
VLG	182	Jelpke – Wettmershagen – Allenbüttel – Calberlah	25.08.2033
VLG	183	Tankumsee – Calberlah – Isenbüttel	25.08.2033
VLG	184	Detmerode – Jelpke – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn	25.08.2033
VLG	185	Ausbüttel – Vollbüttel – Isenbüttel – Calberlah	25.08.2033
VLG	186	Jelpke – Wettmershagen – Calberlah – Isenbüttel – Gifhorn – Westerbeck Schulzentrum	25.08.2033
VLG	187	(ALT-Linie) Wasbüttel – Isenbüttel	25.08.2033
VLG	191	Gifhorn – Meine – Abbesbüttel – BS-Wenden	25.08.2033
VLG	192	Grassel – Wedelheine – Meine	25.08.2033
VLG	193	Meine – Gravenhorst – Isenbüttel	25.08.2033
VLG	197	Gifhorn – Meine – Abbesbüttel – BS-Wenden	25.08.2033

Das Teilnetz 16 umfasst lokale Verbindungen in den Samtgemeinden Isenbüttel und Meine sowie die RegioBus-Linie 180 (Gifhorn – Isenbüttel – Calberlah – Wolfsburg). Es bestehen Verkehrsbeziehungen nach Meine, Gifhorn, Wolfsburg und Braunschweig. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen mit dem Teilnetz 15 (Braunschweig – Meine/Schwülper), sind die Laufzeiten der Genehmigungen dieser Teilnetze harmonisiert, damit die Netze gleichzeitig vergeben werden können.

Die RegioBus-Linie 180 führt von der Haltestelle Gifhorn, Steinweg über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Allerbüttel, Sülfeld und Fallersleben zum Wolfsburger Hauptbahnhof. Infolge der direkten Linienführung der RegioBus-Linie 180 über Isenbüttel und Calberlah übernimmt die Linie 182 für die Orte Jelpke, Wettmershagen, Allenbüttel, Edesbüttel, und Calberlah die lokale Bedienung und stellt in Calberlah Anschlüsse an die RegioBus-Linie 180 her. Das Busliniennetz sowie Anbindungen an die Bahnhöfe der SPNV-Strecken RE30 Hannover – Gifhorn – Wolfsburg und RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen sollten geprüft und optimiert werden. Insbesondere ist die Integration des neuen Bahnhaltepunktes in Isenbüttel zu prüfen, welcher voraussichtlich in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans umgesetzt wird. Das bestehende Busverkehrsnetz im Bereich Isenbüttel ist dahingehend anzupassen und Anschlüsse an die RB47 herzustellen. Durch eine verbesserte Vernetzung der Buslinien untereinander sowie einer Herstellung attraktiver Verknüpfungen zu den SPNV-Linien, ist nach Möglichkeit auch eine Verbesserung zwischen dem Bereich Meine und Wolfsburg herbeizuführen.

Perspektivisch ist mit der Umsetzung der Angebotsverdichtung auf der RB 47 zwischen Gifhorn und Braunschweig zu prüfen, in wie weit die Anbindung des Bahnhofes in Meine weiter verbessert werden kann, um die Vernetzung innerhalb der Samtgemeinde Papenteich auszubauen und die Anbindung an den Schienenverkehr in Richtung Norden und Süden zu stärken.

Zwischen dem südlichen Landkreis Gifhorn, insbesondere der Samtgemeinde Papenteich, und den Gewerbegebieten Hansestraße/Waller See besteht eine ausgeprägte Mobilität. Das Liniennetz in diesem Bereich bildet die Bedarfe noch nicht hinreichend ab, weshalb eine Weiterentwicklung anzustreben ist. Das bestehende Angebot aus dem Bereich des Teilnetzes 16 erfordert ein mehrmaliges Umsteigen, weshalb direktere Verbindungen, beispielsweise durch eine Verlängerung der Linie 191 (Gifhorn – Meine – Braunschweig, Wenden), zu prüfen wären.

Die Linie 192, welche die Verbindung von Grassel über Wedesbüttel an Meine sicherstellt, könnte durch eine Verlängerung bis Bevenrode besser an den Stadtverkehr von Braunschweig angebunden werden. Im Rahmen der Prüfung des Angebotskonzeptes der Linie 424 auf dem Abschnitt Bevenrode – Grassel – Essenrode, ist eine Umstrukturierung der Verkehrsangebote in dem Bereich prüfen.

E 3.7/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 16
Samtgemeinde Isenbüttel (Stand 31.12.2024)

Allenbüttel	210	**Edesbüttel**	131	**Vollbüttel**	1.053
Allerbüttel	753	**Isenbüttel**	6.291	**Wasbüttel**	1.856
Ausbüttel	278	**Jelpke**	208	**Wettmershagen**	413
Calberlah	3.694	**Ribbesbüttel**	832	**Gesamt**	**15.719**

E 3.7/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 16
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	2.319	488	14.180	**16.987**
Wolfsburg	857	23	6.933	**7.812**
SG Papenteich	46	48	5.584	**5.677**
SG Meinersen	56	4	1.936	**1.995**
Braunschweig	75	0	1.785	**1.860**
Sassenburg	42	3	1.019	**1.065**
SG Wesendorf	9	0	705	**714**
SG Boldecker Land	11	1	681	**694**
Lehre	6	8	550	**564**

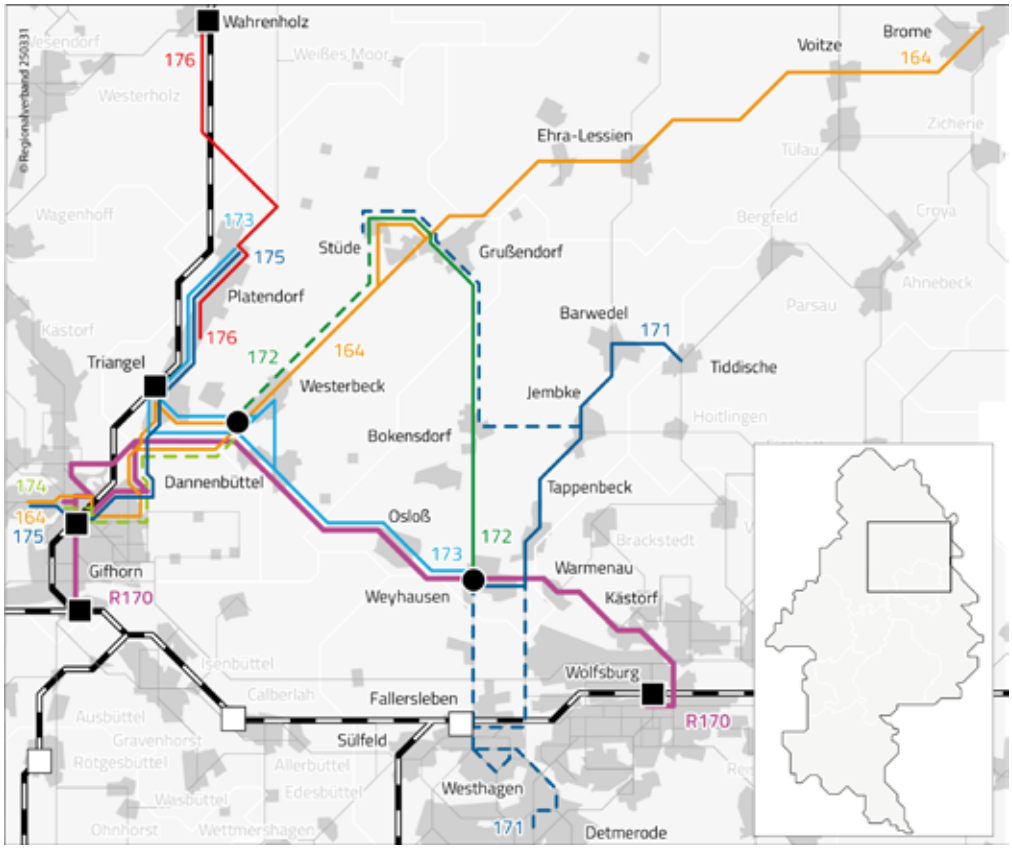
Stadt Braunschweig **s. Teilnetz 40**
Stadt Gifhorn **s. Teilnetz 10**
Samtgemeinde Papenteich **s. Teilnetz 15**
Stadt Wolfsburg **s. Teilnetz 20**

Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land

E 3.8

Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land

E 3.8
Karte



Genehmigte Linien Teilnetz 17

E 3.8/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG	164	Brome – Sassenburg – Gifhorn	25.08.2033
VLG	170	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn	25.08.2033
VLG	171	Tiddische – Jembke – Tappenbeck – Weyhausen	25.08.2033
VLG	172	Stüde – Großendorf – Bokensdorf – Weyhausen	25.08.2033
VLG	173	Platendorf – Westerbeck – Dannenbüttel – Weyhausen	25.08.2033
VLG	174	Westerbeck – Triangel – Platendorf – Gifhorn	25.08.2033
VLG	175	Platendorf – Triangel – Gifhorn	25.08.2033
VLG	176	Wahrenholz – Platendorf	25.08.2033

Das Teilnetz 17 besteht aus der RegioBus-Linie 170 Gifhorn – Osloß – Weyhausen – Wolfsburg und den lokalen (Zubringer-) Linien 164 und 171–176.

Die RegioBus-Linie 170 führt von Wolfsburg Hauptbahnhof über Kästorf, Warmenau, Weyhausen, Osloß, Dannenbüttel und Neuhaus nach Gifhorn zum Steinweg bzw. Montag bis Freitag bis zum Bahnhof Süd. Am Rendezvouspunkt Steinweg bestehen Verknüpfungen zu den lokalen und regionalen Linienangeboten. Am Bahnhof Süd werden Umsteigemöglichkeiten zum RE30 von und in Richtung Hannover und Wolfsburg hergestellt. An der Station Wolfsburg Hauptbahnhof stellt die RegioBus-Linie

Anschlüsse an den RE 30 von/nach Hannover und der RB50 von/nach Braunschweig/Hildesheim her. Darüber hinaus bestehen Montag bis Freitag Anschlüsse an die RB35 von/nach Stendal.

Auf Grund der starken Verflechtungen in Richtung Wolfsburg, ist die Fahrgastnachfrage auf der RegioBus-Linie 170 positiv zu bewerten, die Ausweitung des Taktangebotes ist daher kontinuierlich gestiegen. In der Vergangenheit war ebenfalls zu beobachten, dass die RegioBus-Linie 170 eine Verspätungsanfälligkeit besitzt. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob Maßnahmen zur Busbeschleunigung (vgl. Kapitel E5.3) zur Verspätungsminderung ergriffen werden können, um so die Zuverlässigkeit zu steigern sowie die Attraktivität durch eine Beschleunigung weiter zu erhöhen.

Aufgrund den starken Verkehrsbeziehungen in Richtung Wolfsburg, ist das Angebotssystem der RegioBus-Linie und seiner den Zubringerlinien zu prüfen und weiter auszubauen. Die starke Mobilität aus dem Bereich des Landkreises Gifhorn ist durch ein attraktives Angebotskonzept weiter zu stärken und es sind möglichst weitere direkte Linienverbindungen anzustreben bzw. attraktive Anbindungen von und zur RegioBus-Linie auszubauen.

Für den Wegfall der Verkehrsstation Neudorf-Platendorf auf der RB47 wurden die Linien 175 und 176 als Ersatz eingerichtet. Diese Angebote sind zu evaluieren und ggf. zu optimieren.

E 3.8/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 17
Gemeinde Sassenburg (Stand 31.12.2024)

Dannenbüttel	1.919	**Neudorf-Platendorf**	2.690	**Triangel**	2.115
Großendorf	2.007	**Stüde**	1.472	**Westerbeck**	2.474
				Gesamt	**12.677**

E 3.8/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 17
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Gifhorn	7.758	6.940	11.690	**26.388**
Wolfsburg	3.572	3.396	5.478	**12.446**
SG Boldecker Land	2.254	1.959	3.558	**7.771**
SG Brome	1.513	1.412	2.634	**5.559**
SG Wesendorf	944	908	1.620	**3.472**
Wittingen	646	636	1.094	**2.375**
SG Isenbüttel	630	614	1.128	**2.372**
SG Meinersen	427	420	740	**1.588**
Braunschweig	390	353	565	**1.309**
SG Papenteich	250	240	407	**897**

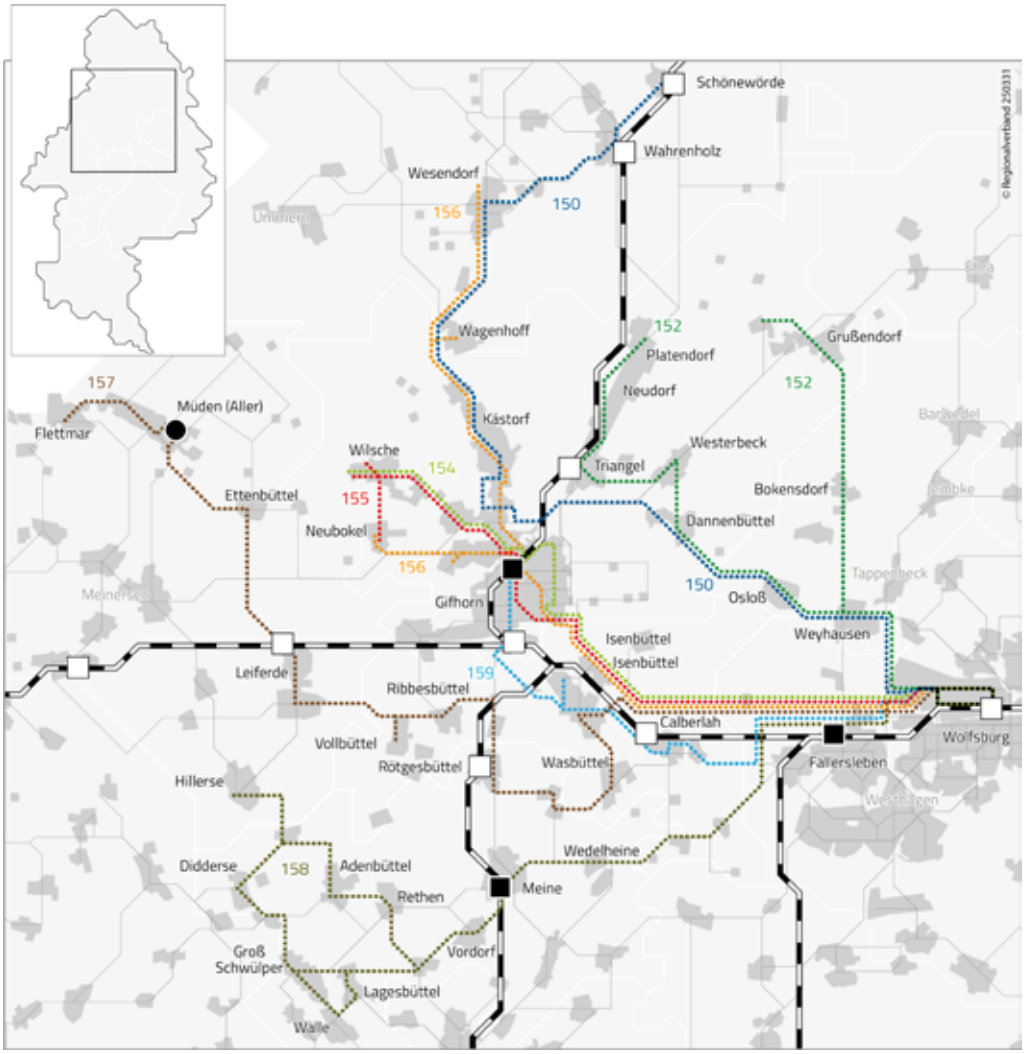
Samtgemeinde Boldecker Land **s. Teilnetz 14**
Samtgemeinde Brome **s. Teilnetz 14**
Stadt Gifhorn **s. Teilnetz 10**
Stadt Wolfsburg **s. Teilnetz 20**

VW-Werksverkehre

E 3.9

VW-Werksverkehre

E 3.9
Karte



Genehmigte Linien Teilnetz VW-Werksverkehre

E 3.9
Tabelle

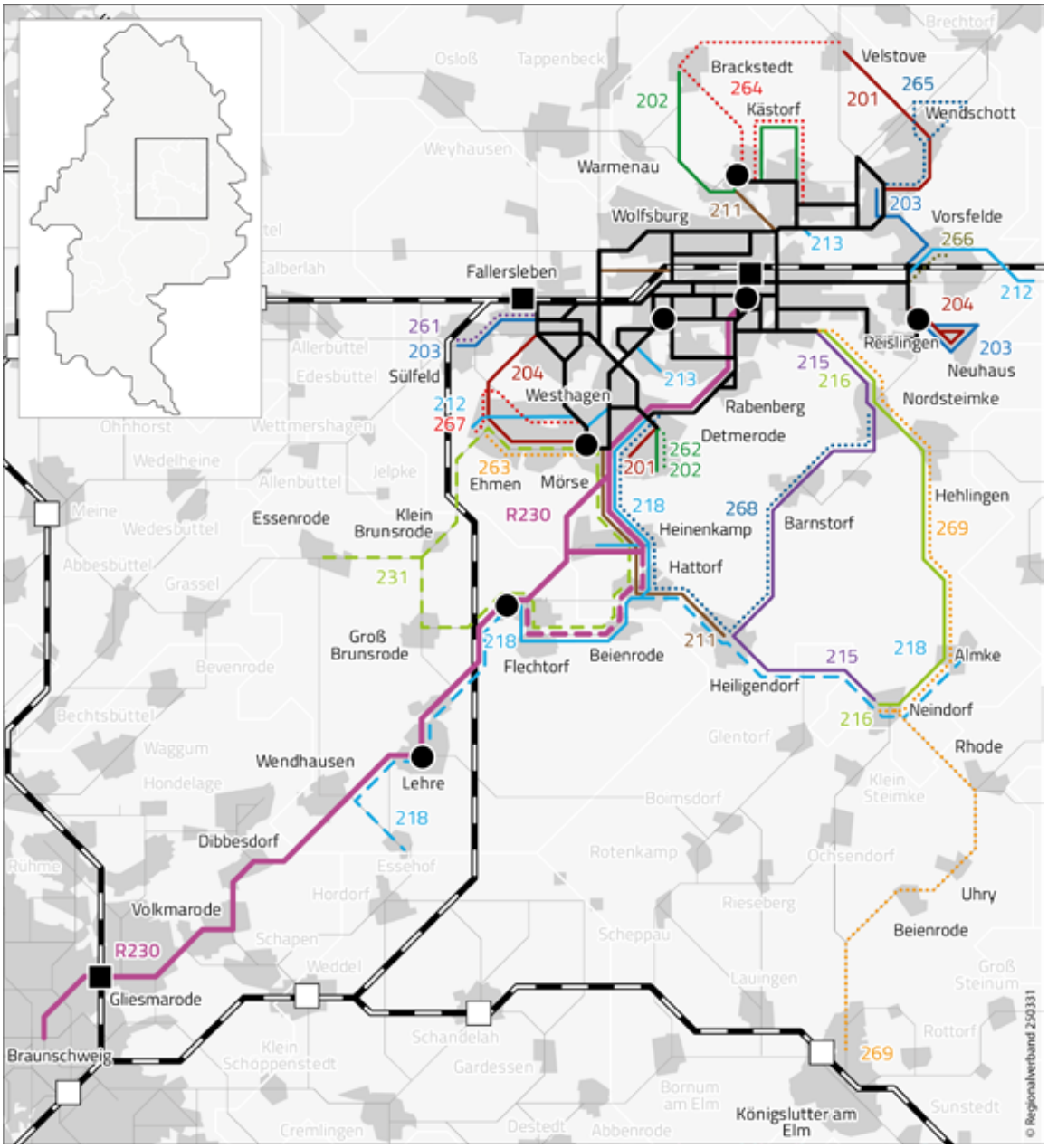
Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VLG	150	Schönewörde – Wesendorf – Gamsen – B188 – VW-Werk	25.08.2033
VLG	152	Platendorf – Osloß – Weyhausen – VW-Werk	25.08.2033
VLG	154	Wilsche – Gifhorn – VW-Werk (über Blumenstraße)	25.08.2033
VLG	155	Gifhorn – VW-Werk (über Isenbütteler Weg)	25.08.2033
VLG	156	Wesendorf – (Neubokel) – Gifhorn – VW-Werk (über Calberlaher Damm)	25.08.2033
VLG	157	Müden – Leiferde – Rötgesbüttel – VW-Werk	25.08.2033
VLG	158	Hillerse – Rolfsbüttel – Didderse – Meine – VW-Werk	25.08.2033
VLG	159	Gifhorn – Isenbüttel – Calberlah – VW-Werk (über Braunschweiger Straße)	25.08.2033

Das Teilnetz VW-Werksverkehre besteht aus den lokalen Linien 150, 152, 154–159, die eine Anbindung aus der Region zum und vom VW-Werk in Wolfsburg herstellen.

E 3.10 Teilnetz 20 Wolfsburg

E 3.10
Karte

Teilnetz 20 Wolfsburg



Genehmigte Linien Teilnetz 20

E 3.10/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
WVG	201* (221**)	Mörser Winkel – Westhagen – Laagberg – Stadtmitte – Teichbreite – Vorsfelde – Wendschott – Velstove (Detmerode – Westhagen – Laagberg – Stadtmitte – Teichbreite – Vorsfelde – Wendschott – Velstove)	31.12.2025
WVG	202* (222**)	Detmerode – Rabenberg – Stadtmitte – Nordstadt – Brackstedt (Brackstedt – Nordstadt – Stadtmitte – Rabenberg – Klinikum – Laagberg)	31.12.2025
WVG	203* (223**)	Vorsfelde – Reislingen – Stadtmitte – Fallersleben – Sülfeld (Vorsfelde – Neuhaus – Reislingen Süd-West – Stadtmitte – Fallersleben – Sülfeld)	31.12.2025
WVG	204* (224**)	Neuhaus – Reislingen – Stadtmitte – Fallersleben – Ehmen – Mörse (Hauptbahnhof – Wohltberg – Fallersleben – Kerksiek – Ehmen – Mörse)	31.12.2025
WVG	211* (227**)	Hauptbahnhof – Sandkamp – Fallersleben – Hattorf – Heiligendorf (Hauptbahnhof – Sandkamp – Fallersleben – Heinenkamp – Hattorf – Beienrode – Flechtorf)	31.12.2025
WVG	212* (224**)	Vogelsang – Vorsfelde Süd – Gewerbegebiet Ost – Stadtmitte – Mörse – Ehmen (Hauptbahnhof – Wohltberg – Fallersleben – Kerksiek – Ehmen – Mörse)	31.12.2025
WVG	213* (222**)	Badeland – Stadtmitte – Klinikum – Laagberg (Brackstedt – Nordstadt – Badeland – Stadtmitte – Rabenberg – Klinikum – Laagberg)	31.12.2025
WVG	215* (225**)	Hauptbahnhof – Nordsteimke – Barnstorf – Heiligendorf – Neindorf (Hauptbahnhof – Nordsteimke – Barnstorf – Heiligendorf – Neindorf)	31.12.2025
WVG	216* (226**)	Hauptbahnhof – Nordsteimke – Hehlingen – Almke – Neindorf (Hauptbahnhof – Nordsteimke – Hehlingen – Almke – Neindorf)	31.12.2025
WVG	218* (227**)	– Hauptbahnhof – Heinenkamp – Hattorf – Beienrode – Flechtorf (Hauptbahnhof – Sandkamp – Fallersleben – Heinenkamp – Hattorf – Beienrode – Flechtorf)	31.12.2025
WVG	230	Wolfsburg – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – Braunschweig	31.12.2025
WVG	231	Wolfsburg – Klein Brunsrode – Essenrode – Groß Brunsrode	31.12.2025
WVG	261	VW-Werk – Fallersleben – Sülfeld	31.12.2025
WVG	262	VW-Werk – Westhagen – Detmerode – Rabenberg	31.12.2025
WVG	263	VW-Werk – Laagberg – Westhagen – Mörse – Ehmen	31.12.2025
WVG	264	VW-Werk – Nordstadt – Brackstedt – Velstove	31.12.2025
WVG	265	VW-Werk – Teichbreite – Vorsfelde – Wendschott	31.12.2025
WVG	266	VW-Werk – Reislingen – Vorsfelde Süd	31.12.2025
WVG	267	ZOB/Hauptbahnhof – VW-Werk – Bahnhof Fallersleben – Fallersleben	31.12.2025
WVG	268	VW-Werk – Eichelkamp – Hattorf – Heiligendorf – Barnstorf – Nordsteimke	31.12.2025
WVG	269	VW-Werk – Nordsteimke – Hehlingen – Neindorf – Königslutter	31.12.2025
WVG	PlusBus	WVG PlusBus Stadt Wolfsburg	31.12.2025

*Fahrten von Montag bis Samstag bis 20:00 Uhr
**Fahrten von Montag bis Samstag ab 20:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen

Im Teilnetz 20 sind die Linien des Stadtbusverkehrs Wolfsburg und die RegioBus-Linie 230 Wolfsburg – Braunschweig sowie die Berufsverkehre der WVG zum VW-Werk innerhalb der Stadt Wolfsburg (im

Einzelfall auch darüber hinaus) zusammengefasst. Die Besonderheit der Berufsverkehre ist, dass sie nach § 42 PBefG und nicht als Werksverkehre nach § 43 PBefG genehmigt sind. Sie stehen damit außerhalb des VW-Werks grundsätzlich allen Nutzern zur Verfügung.

Mit der Zusammenfassung der Linien zu einem Teilnetz wird die Vernetzung aller Buslinien in der Stadt Wolfsburg durch einen Betreiber sichergestellt, welcher die komplexen verkehrlichen Zusammenhänge im gesamten Verkehrsnetz abbilden kann. Durch diesen Zuschnitt des Teilnetzes 20 hat das Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, die Verkehre so zu planen, dass ein möglichst großer Teil der Fahrgäste im dichten Takt umsteigefrei fahren kann und die Verknüpfungen betrieblich und im Fahrgastinteresse gestaltet sind.

Die Stadt Wolfsburg beabsichtigt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über gemeinwirtschaftliche Personenbeförderungsdienste im Linien- und Linienbedarfsverkehr mit Kraftomnibussen und Kraftfahrzeugen zum 01.01.2026 (Tag der Betriebsaufnahme), für eine Laufzeit von 15 Jahren, direkt an den internen Betreiber der Stadt Wolfsburg, die WVG, zu vergeben.

Um mittel- bis langfristig wirksame Verbesserungen zu erreichen, bedarf es in Wolfsburg gesonderter und aufwendiger Lösungen, um den Modal-Split-Anteil des ÖPNV nachhaltig zu erhöhen. Durch die im Oktober 2020 beschlossene Mobilitätsstrategie der Stadt Wolfsburg soll eine Stärkung des Umweltverbundes erreicht werden.

Stadtverkehrsnetz

Seit 2022 wurden durch einen von der Stadt Wolfsburg beauftragten externen Gutachter Planungen für eine Neukonzeption des Wolfsburger Liniennetzes erarbeitet. Der Regionalverband hat sich in diesem Zusammenhang, neben der Stadt Wolfsburg und der WVG, an der Finanzierung beteiligt und in der Arbeitsgruppe mitgewirkt. Das Ziel war es, unter den Randbedingungen der nachhaltigen Finanzierbar- und Wirtschaftlichkeit, das Liniennetz zu optimieren und zudem ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot zu erarbeiten, welches durch neue und flexible Bedienungsformen das ÖPNV-Angebot ergänzt. Dabei sollten digitale Lösungen weiter forciert, Lücken im Angebot stufenweise abgebaut sowie Verknüpfungen zwischen den lokalen und regionalen öffentlichen Verkehren sowie dem SPNV verbessert werden. Aufgrund der derzeitigen aktuellen Entwicklungen und die zu klärende Finanzierung wurde die Umsetzung zunächst zurückgestellt. Es ist eine schrittweise Angebotsanpassung von Seiten der Stadt Wolfsburg beabsichtigt.

Neben Änderungen und Ergänzungen bestehender Linien sind auch neue Linienverkehre und Angebotsformen möglich. So wurde im Jahr 2024 der WVG PlusBus eingeführt, welcher die bisherigen Anrufsammeltaxen-Verkehre in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag ersetzt hat. Dieses Angebot ist in der gesamten Tarifzone 20 nutzbar. Darüber hinaus wurden die Bedienzeiten ausgeweitet und der Komfortzuschlag ist entfallen. Damit wird das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzt bzw. erweitert. Das PlusBus-Angebot ist per App oder telefonisch von Montag bis Freitag im Zeitfenster von 10:00–14:00 Uhr sowie von 16:00–20:00 Uhr buchbar sowie weiterhin in den Zeiträumen Freitag auf Samstag von 20:00–05:00 Uhr und Samstag auf Sonntag von 20:00–08:00 Uhr. Ziel ist es, dass sich die Linien- und Bedarfsverkehre gegenseitig beflügeln und Synergieeffekte geschaffen werden. Eine parallele Bedienung zum Linienverkehr ist daher softwareseitig ausgeschlossen.

Zu prüfen ist eine Weiterentwicklung des On-Demand-Angebotes in Wolfsburg. Um die Attraktivität weiter zu steigern und Stadtteile untereinander direkter zu verbinden, wäre eine Ausweitung des Bedienungszeitraums, z. B. auf die Tagesrandzeiten Montag–Freitag, anzustreben. Um die ausgeprägten Verkehrsbeziehungen aus dem Umland von Wolfsburg besser in den ÖPNV einzubinden, wäre darüber hinaus eine räumliche Ausweitung über die Tarifzonengrenze (20) denkbar, z. B. eine Integration nahe gelegener Nachbarorte ohne eine direkte Anbindung nach Wolfsburg.

Das Stadtbusnetz besteht aus den vier Haupt- bzw. Grundlinien 201, 202, 203 und 204 (im Nachtverkehr verkehren diese Linien unter den Nummern 221, 222, 223 und 224) sowie den sechs ergänzenden Linien 211, 212, 213, 215, 216 und 218 (im Nachtverkehr als Linien 227, 224, 222, 225, 226 und 227). Darüber hinaus bestehen neun Berufsverkehrslinien bzw. VW-Werksbuslinien. Die Linien im Nummernbereich 261–269 verbinden die Stadtteile mit dem VW-Werk. Der Schülerverkehr wird sowohl über das vorhandene Angebot als auch mit zusätzlichen Schulverkehrsfahrten abgewickelt. Hinzu kommt die Linie 231, welche die Ortsteile Groß Brunsrode, Essenrode und Flechtorf im Landkreis Helmstedt an die weiterführenden Schulen in Wolfsburg anbindet.

Die Hauptlinien sind als Durchmesserlinie angelegt und verbinden die aufkommensstärksten Stadtteile mit dem Zentrum. Tagsüber verkehren die Linien 201 und 202 in einem Takt von 15 Minuten, die Linien 203 und 204 verkehren in einem 30-Min-Takt, wobei sich zwischen den Stadtteilen Fallersleben und Reislingen diese zu einem 15-Min-Takt überlagern. So ergeben sich im Stadtkernbereich über alle Grundlinien 15-Min-Takte in der HVZ sowie 30- bis 60-Min-Takte in der SVZ.

Die Ergänzungslinien verbinden die übrigen bzw. äußeren Stadtteile Wolfsburgs mit dem Zentrum. Die Linien 212 und 213 sind als Durchmesserlinie konzipiert und verkehren in der HVZ in einem Takt von 30 Minuten. Die Linien 215, 216 und 218 verbinden als Radiallinien die südlichen Stadtgebiete mit dem Zentrum. Diese verkehren in der HVZ in einem Takt von 60 Minuten. Zu prüfen ist die Einführung weiterer radialer Linienangebote, um Stadtteile mit ausgeprägten Verkehrsbeziehungen direkter miteinander zu verbinden.

Allgemein ist es anzustreben, auf allen Linien das Taktraster der Stadt Wolfsburg gemäß Tabelle D3.1/2 einheitlich umzusetzen.

Regionale Verkehrsanbindungen

Die Stadt Wolfsburg ist innerhalb des Verbandsgebiets über zwei Landesbuslinien, vier RegioBus-Linien sowie den Schienenverkehr in das regionale ÖPNV-Angebot integriert. Neben der Vernetzung der OZ, MZ und GZ übernehmen diese Linien die Aufgabe, die stark ausgeprägten Pendlerbeziehungen in die Stadt Wolfsburg, insbesondere zum VW-Werk, aufzunehmen.

RegioBus-Verbindungen

Die dem Teilnetz Wolfsburg zugeordnete RegioBus-Linie 230 verbindet die Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg. Der Linienweg verläuft über Wendhausen, Lehre und Flechtorf.

Die Umsetzung des Ausbaus der Weddeler Schleife und der damit verbundenen Einführung eines durchgängigen 30-Min-Taktes auf der Schienenstrecke RE50 Wolfsburg – Braunschweig ist zum Frühjahr 2024 von Montag bis Freitag erfolgt. In diesem Zusammenhang soll evaluiert werden, ob es hierdurch zu Nachfrageverschiebungen von der Linie 230 auf die Schienenverbindung gekommen ist und ob das Bedienungs- und Angebotskonzept daraufhin überprüft werden sollte.

Alle Fahrten der Linie 230 verkehren auf einem direkten Linienweg, ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf. Diese Ortsteile werden über die Stadtbuslinie 218 bedient und mit der 230 in Flechtorf verknüpft. Der Ortsteil Hattorf besitzt zusätzlich eine Anbindung durch die Linie 211. In der Gemeinde Lehre werden weitere Ortschaften über das dortige flexo-Angebot in Lehre an die RegioBus-Linie 230 in und aus Richtung Braunschweig und Wolfsburg angebunden.

Der Linienweg der 230 führt über das Gewerbegebiet Heinenkamp und ermöglicht damit eine direkte Anbindung aus den Richtungen Braunschweig, Wolfsburg und Lehre. Dieses Angebot soll die Attraktivität der Linie für den Pendler- und Einkaufsverkehr steigern. Das Angebot orientiert sich u. a. auch deshalb an den Öffnungszeiten der dortigen Betriebe und sollte daher aufrechterhalten bleiben.

Insgesamt ist das Bedienungsangebot hinsichtlich der Bedürfnisse der Fahrgäste zu untersuchen. Den starken Verflechtungen auf dieser Relation ist über alle Verkehrstage in allen relevanten Zeiten Rechnung zu tragen. Vorhandene Taktsprünge sind aufzuheben und eine einheitliche Taktung an allen Verkehrstagen anzustreben.

Von Norden aus schließt die RegioBus-Linie 160 die Aufkommensschwerpunkte Brome, Parsau und Rühen nach Wolfsburg an. Die Linie ist dem Teilnetz 14 (Brome – Boldecker Land – Sassenburg) zugeordnet. Innerhalb der Stadt Wolfsburg führt die Linie durch die Stadtteile Wendschott und Vorsfelde und übernimmt damit zusätzlich Funktionen der innerstädtischen Nahverkehrsbedienung.

Die Relation Gifhorn – Wolfsburg wird neben der RE 30 über die beiden RegioBus-Linien 170 und 180 bedient. Die Linie 170 hat die Funktion, das nördlich der Schienentrasse gelegene Grundzentrum Weyhausen sowie die Ortschaften Dannenbüttel und Osloß an Wolfsburg und Gifhorn anzuschließen. Die Linie 180 verbindet das südlich der Bahntrasse gelegene Grundzentrum Isenbüttel und den Ort Calberlah mit Wolfsburg und Gifhorn. Die Linie 170 ist dem Teilnetz 17 (Sassenburg – Boldecker Land) und die 180 dem Teilnetz 16 (Meine – Isenbüttel) zugeordnet.

Die Linie 170 hat eine wichtige verkehrliche Erschließungsfunktion für den nordwestlichen Teil von Wolfsburg, besonders für den Standort des Bürozentrums Nord und den Ortsteil Warmenau, welcher ausschließlich über die Linie 170 an das Zentrum bzw. an das Verkehrsnetz von Wolfsburg angeschlossen ist.

Auf der Relation Königslutter – Neindorf – Wolfsburg verkehrt die RegioBus-Linie 360, welche dem Teilnetz 32 (Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre) zugeordnet ist.

Landesbedeutsame Buslinien

Landesbedeutsame Buslinie 380 Wolfsburg – Helmstedt

Die Umwandlung der RegioBus-Linie 380 in eine Landesbuslinie wurde zum 03.07.2021 vorgenommen. Die Landesbuslinie 380 verbindet das Mittelzentrum Helmstedt sowie die Grundzentren Grasleben und Velpke mit Wolfsburg. Diese Linie ist dem Teilnetz 31 (Helmstedt – Grasleben – Velpke) zugeordnet.

Länderüberschreitende Buslinie 300 Wolfsburg – Klötze – Salzwedel

Ende August 2020 wurde eine Landesbuslinie zwischen dem niedersächsischen Oberzentrum Wolfsburg und der Kreisstadt Salzwedel in Sachsen-Anhalt eingeführt. Das Ziel dieser Landesbuslinie ist es, eine attraktive Verbindung zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und der Stadt Wolfsburg bzw. der Region Braunschweig herzustellen sowie die Lücken im SPNV auf dieser Relation zu schließen. Die Linie 300 bildet zusammen mit der RegioBus-Linie 160 ein Angebot mit zwei Fahrtenpaaren pro Stunde zwischen Parsau, Rühen und Wolfsburg.

„Alternativen Grünen Route" (AGR)

Im Zuge der Anbindung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete mit dem VW-Werk sowie zusätzlicher P+R-Standorte, sind von der Stadt Wolfsburg „Alternativen Grünen Route" (AGR) geplant und teilweise bereits in der Umsetzung. Diese eigene Elektrobusstraße für den ÖPNV soll der Beschleunigung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr dienen und kann sowohl parallel zu bestehenden Straßen als auch unabhängig davon verlaufen. Die Dimensionierung sieht eine Befahrung mit lokalem und regionalem Busverkehr (sowohl Linien- als auch Berufsverkehr) vor. Auf dieser Trasse sollen bevorzugt Elektrobusse zum Einsatz kommen. Als eine weitere Ergänzung zum Stadtverkehrsnetz

ist die Umsetzung des Radwegekonzeptes mit dem Ausbau von schnellen Radwegeverbindungen, Komforterschließungslinien, Ergänzungswegen und Freizeitrouten geplant, um den Umweltverbund insgesamt zu stärken. In diesem Zusammenhang wurde ein neuer Radschnellweg zwischen den Steimker Gärten und der Innenstadt im Jahr 2024 eröffnet.

Einwohnerzahl Teilnetz 20
Stadt Wolfsburg (Stand 31.12.2024)

E 3.10/2
Tabelle

Almke	724	**Hohenstein**	3.155	**Schillerteich**	2.361
Alt-Wolfsburg	480	**Kästorf**	1.260	**Stadtmitte**	5.481
Barnstorf	1.255	**Klieversberg**	1.150	**Steimker Berg**	1.315
Brackstedt	1.818	**Köhlerberg**	1.544	**Steimker Gärten**	1.519
Detmerode	7.922	**Kreuzheide**	1.905	**Sülfeld**	2.904
Ehmen	5.685	**Laagberg**	5.751	**Teichbreite**	3.299
Eichelkamp	1.831	**Mörse**	3.678	**Tiergartenbreite**	4.006
Fallersleben	11.414	**Neindorf**	1.333	**Velstove**	1.200
Hageberg	992	**Neuhaus**	1.431	**Vorsfelde**	12.469
Hattorf	2.057	**Nordsteimke**	2.584	**Warmenau**	473
Hehlingen	1.775	**Rabenberg**	2.326	**Wendschott**	4.067
Heiligendorf	2.371	**Reislingen**	6.070	**Westhagen**	9.157
Hellwinkel	4.501	**Rothenfelde**	611	**Wohltberg**	3.301
Heßlingen	429	**Sandkamp**	681	**Gesamt**	**128.285**



E 3.10/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 20
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	5.949	0	18.549	**24.499**
SG Brome	762	85	11.872	**12.719**
SG Velpke	403	53	11.366	**11.822**
SG Boldecker Land	420	47	10.967	**11.434**
Lehre	847	285	9.572	**10.704**
SG Isenbüttel	857	23	6.933	**7.812**
Gifhorn	1.288	0	6.128	**7.416**
Königslutter am Elm	116	8	4.959	**5.083**
Sassenburg	420	0	4.362	**4.783**
SG Papenteich	56	0	4.267	**4.323**
Cremlingen	134	0	3.772	**3.906**
Helmstedt	75	0	2.555	**2.630**
Wolfenbüttel	93	0	2.045	**2.137**
Salzgitter	191	0	1.738	**1.930**
SG Meinersen	241	0	1.373	**1.614**
SG Sickte	20	0	1.461	**1.481**
Wittingen	34	0	1.445	**1.479**
SG Grasleben	60	0	1.177	**1.237**
SG Wesendorf	50	0	1.073	**1.123**
SG Elm-Asse	18	0	908	**926**
Peine	59	0	775	**833**
SG Nord-Elm	5	0	657	**661**
Schöningen	16	0	597	**613**
Wendeburg	5	0	518	**523**

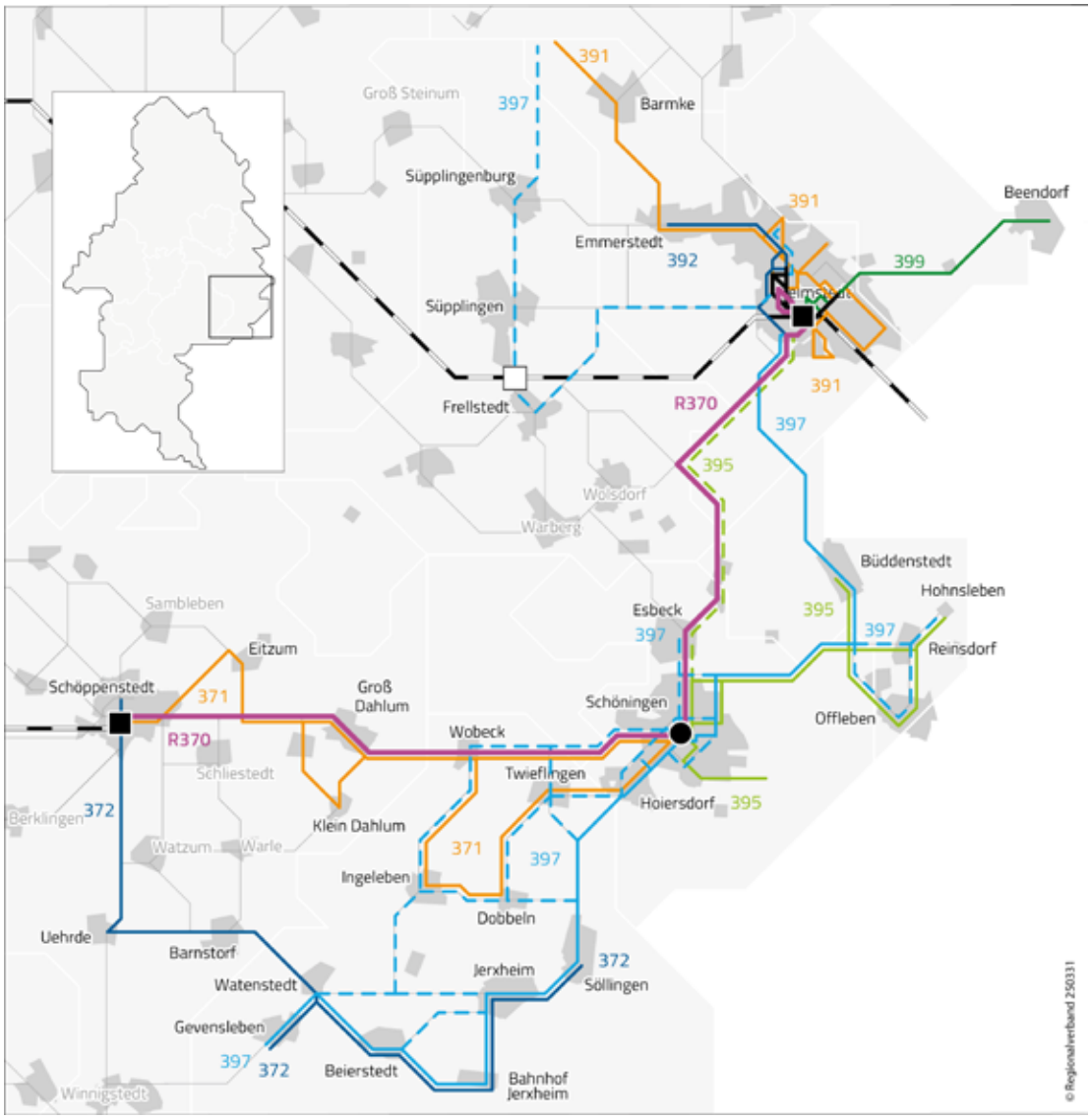
Stadt Braunschweig **s. Teilnetz 40**
Stadt Königslutter am Elm **s. Teilnetz 32**
Gemeinde Lehre **s. Teilnetz 32**

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

E 3.11

Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

E 3.11
Karte



Genehmigte Linien Teilnetz 30

E 3.11/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	370	Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt	31.12.2031
KVG	371	Schöppenstedt – Schöningen	31.12.2031
KVG	372	Söllingen – Schöppenstedt	31.12.2031
KVG	391	Stadtverk. HE: W.-v.-Siemens-Str. – Markt – Leipziger Str. – Max-Planck-Weg	31.12.2031
KVG	392	Stadtverk. HE: Emmerstedt – Markt	31.12.2031
KVG	395	Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt	31.12.2031
KVG	397	Helmstedt – Schöningen – Gevensleben	31.12.2031
KVG	399	ALT Bahnhof – Markt – Clarabad – Beendorf	31.12.2031

Das Teilnetz 30 besteht aus der RegioBus-Linie 370 Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt und den lokalen (Zubringer-) Linien. Es werden die Verkehrsbeziehungen im Südkreis Helmstedt, einschließlich der Verbindungen zur Kreisstadt Helmstedt und nach Schöppenstedt, abgedeckt.

Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt

Seit Dezember 2007 besteht das Busersatzkonzept (BeSy) Schöppenstedt – Helmstedt, welches aufgrund der weggefallenen SPNV-Verbindung zwischen den beiden Städten entwickelt wurde und eine Neuordnung des ÖSPV erforderlich machte. Das Ersatzkonzept beinhaltet die RegioBus-Linie 370 sowie die lokale Linie 372. Zudem erfolgte eine Anpassung bzw. Angebotsausweitung auf den Linien 371, 395 und 397.

Die Linie 370 verkehrt als RegioBus-Linie auf dem direkten Weg zwischen Helmstedt über Esbeck, Schöningen nach Schöppenstedt und zurück. Die RegioBus-Linie 370 stellt sowohl Anschlüsse in Schöppenstedt an die zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt fahrende RB45 her als auch an der Station Helmstedt an die dort verkehrende RB40 von/nach Braunschweig.

Die Linie 372 verkehrt überwiegend als Kleinbus im Takt des SPNV-Angebotes der RB45 zwischen Söllingen über Jerxheim, Beierstedt, Watenstedt, Gevensleben, Barnstorf, Uehrde nach Schöppenstedt mit direkten Anschlüssen an alle Fahrten der RB45 nach/aus Wolfenbüttel und Braunschweig. Am Wochenende verkehrt diese Linie als Anrufbusverbindung.

Das Ersatzkonzept zeichnet sich durch eine sehr gute Angebotsstruktur hinsichtlich der Erschließung und des Taktangebotes aus und wurde darüber hinaus kontinuierlich an die Veränderungen des Angebotes auf der RB45 angepasst. Es hat sich in der Vergangenheit bewährt und soll im gleichen Umfang beibehalten werden.

Die Linie 371 verkehrt zwischen Schöningen über Hoiersdorf, Twieflingen, Dobbeln, Ingeleben, Wobeck, Groß Dahlum, Klein Dahlum und Eitzum nach Schöppenstedt. Von Montag bis Freitag verkehrt die Linie außerhalb der Schülerbeförderung als Kleinbus. An Samstagen wird ein Anruf-Linien-Verkehr angeboten. Sonntags besteht kein Angebot.

Die Linie 395 verkehrt hauptsächlich zwischen Schöningen und Offleben, Reinsdorf, Hohnsleben und Büddenstedt im Taktverkehr. In Büddenstedt besteht in beiden Richtungen Anschluss zur Linie 397 nach Helmstedt und in Schöningen zur Linie 370 nach Helmstedt. Das überwiegend stündliche Angebot der Linie 397 Gevensleben – Schöningen – Büddenstedt – Helmstedt ist umsteigefrei gestaltet und weitgehend vertaktet, dadurch können an der Station Helmstedt sowohl Anschlüsse an die RB40 von/nach Braunschweig als auch Anschlüsse an die RegioBus-Linie 380 von/nach Wolfsburg hergestellt werden.

Die Orte Hohnsleben, Reinsdorf und Offleben der Gemeinde Büddenstedt sind durch eine lokale Linie (Linie 395) an Schöningen und Büddenstedt sowie über Umsteigeverbindungen an Helmstedt angebunden. Dabei wird den Mobilitätsbedürfnissen Rechnung getragen, die stärker auf Schöningen und etwas weniger stark auf Helmstedt ausgerichtet sind. Die Verbindung aus Hohnsleben, Reinsdorf und Offleben nach Helmstedt ist zum Teil mit einem Umstieg in Büddenstedt in die Linie 397 von/nach Helmstedt und in den übrigen Zeiten durch einen Umstieg in Schöningen mit kurzer Übergangszeit zur Linie 370 verbunden. Es ist fast zu jeder Stunde eine Verbindung nach Helmstedt gegeben, mit zwei unterschiedlichen Fahrwegen und einer unterschiedlichen Fahrtdauer.

Bedarfsverkehre im Raum Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt

Auf den Linien 370, 371 und 372 werden auch Fahrten als ALT durchgeführt. Sie ergänzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Zusätzlich erfüllen die Anruflinientaxiverkehre auch

wichtige Zubringerfunktionen zur RB45. Bei Umsetzung eines moderneren und flexibleren Angebotskonzeptes im Raum Schöppenstedt, Schöningen und Helmstedt sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen. Auch die weiteren Linien, welche in diesem Bereich verkehren (u. a. 395 und 397), sind dabei mit zu betrachten. Somit käme die Prüfung eines On-Demand-Verkehres in Betracht, welcher außerhalb der Schülerbeförderung die Räume ganzheitlich erschließt und Anbindungen an den regionalen Schienen- und Busverkehr ermöglicht. Dabei ist auch zu prüfen, die Anruflinie 749 im Raum Schöppenstedt mit in das Angebot zu integrieren und in diesem aufzulösen.

Stadtverkehr Helmstedt

Dem Teilnetz 30 ist auch der Stadtverkehr Helmstedt mit zurzeit zwei Buslinien (391 und 392) zugeordnet. Da ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Helmstedt weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Helmstedt ein Stadtverkehr sinnvoll, der den Bürgerinnen und Bürger durch einen attraktiven und engen Takt umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und zu anderen Aktivitäten bietet. Außerdem soll der Stadtverkehr am Bahnhof Anschlüsse an die RB40 nach Braunschweig bzw. Magdeburg herstellen sowie Verknüpfungen zu den regionalen Buslinien anbieten, insbesondere zur Landesbuslinie 380 Helmstedt – Wolfsburg. Der Bahnhof Helmstedt wird darüber hinaus von der Fernverkehrsverbindung des Intercitys (IC) von Leipzig nach Emden (u. a. über Städte Halle, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Bremen und Oldenburg) bedient. Diese regionalen und überregionalen Verkehrsbeziehungen unterstreichen die Wichtigkeit für einen ausgeprägten und attraktiven Stadtverkehr.

Demgegenüber gibt es Zeiten und Räume, in welchen die Nachfrage schwächer ist und damit ein regelmäßiger Linienverkehr nicht wirtschaftlich durchgeführt werden kann. Somit wird auf den Linien 391 und 392 in Schwachlastzeiten bereits ein differenziertes Verkehrsangebot erbracht und Fahrten als ALT angeboten. Montag bis Samstagabend enden die Betriebszeiten bereits zwischen 19:30 und 20:00 Uhr. Ausnahmen bilden Fahrtenangebote auf der Linie 391, welche das Logistikzentrum von Amazon in Barmke von Helmstedt aus anbinden. An Sonntagen werden jeweils fünf ALT-Fahrtenpaare auf den Linien angeboten. Neben den beiden Stadtverkehrslinien bindet die Linie 399 den zu Helmstedt gehörenden Ortsteil Bad Helmstedt (Clarabad) an und stellt darüber hinaus die Verbindung in den Ort Beendorf her, welcher in Sachsen-Anhalt liegt. Das Angebot ist ausschließlich als ALT konzipiert.

Unter Vorbehalt einer auskömmlichen Finanzierung ist zu prüfen, die bedarfsgerechten bzw. gering nachgefragten Linienangebote in der Stadt Helmstedt durch eine flächenhafte Erschließung, z. B. mit einem On-Demand-Verkehr, zu ersetzen und auszuweiten. Nahe zur Stadt liegende Ortschaften und Ziele sollten darüber hinaus in ein solches Angebot integriert werden. Ziel sollte sein, das öffentliche Verkehrsangebot für die Bürgerinnen und Bürger zu verbessern, um die Erschließungsqualität zu erhöhen, Direktverbindungen zu ermöglichen sowie die Anbindung an den regionalen Bus- und Bahnverkehr sowie den Schienenpersonenfernverkehr auszubauen.

Anbindung Forschungsmuseum Paläon und Grenzdenkmal Hötensleben

Das Paläon am südöstlichen Rand von Schöningen ist dienstags bis freitags mit fünf Fahrten am Tag über die Linie 395 Schöningen – Büddenstedt – Offleben – Schöningen zu erreichen. Diese Fahrten stellen Anschlüsse an die Linie 370 aus Richtung Schöppenstedt her. Da die RegioBus-Linie 370 mit der RB45 aus Richtung Braunschweig verknüpft ist, ist das Paläon damit an Braunschweig und Wolfenbüttel angebunden. Infolge dieser Verknüpfung sind die Übergangszeiten aus Richtung Helmstedt mit den Linien 370 und 395 in Schöningen nicht optimal. Es ist deshalb anzustreben, das Paläon, unter Berücksichtigung der finanziellen Aspekte, aus Richtung Helmstedt besser anzubinden sowie auch am Wochenende eine Erreichbarkeit mit dem ÖSPV zu gewährleisten.

Aus Richtung Sachsen-Anhalt wird das Paläon mit der Linie 653 bedient. Zwei Fahrtenpaare bieten montags bis freitags eine Verbindung zwischen Schöningen und Hötensleben, wobei der Haltepunkt am Paläon nur zum Ein- bzw. Ausstieg in und aus Richtung Sachsen-Anhalt aus angefahren wird. Diese Fahrtenangebote stellen auch die Anbindung an das Grenzdenkmal Hötensleben her.

Länderübergreifende ÖPNV-Verbindungen

Unter Einbeziehung des vorhandenen Busliniennetzes im Bereich Schöningen/Helmstedt und im Bereich von Sachsen-Anhalt zwischen Hötensleben und Oschersleben ist zu prüfen, ob eine Ausweitung der Busverbindungen von und nach Sachsen-Anhalt sinnvoll und finanzierbar ist. Dabei ist eine Abstimmung mit allen Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen sowie dem Verkehrsverbund marego und der NASA GmbH erforderlich.

Neben der Herstellung einer allgemeinen Verbindung der beiden Räume sowie einer verbesserten Anbindung der touristischen Ziele aus beiden Richtungen, ist in Oschersleben eine Anbindung an den dortigen Bahnhof anzustreben. Hier bestehen Bahnverbindungen über Halberstadt nach Thale, Blankenburg oder Goslar sowie in Gegenrichtung nach Magdeburg.

Eine weitere länderübergreifende Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung ist im Bereich zwischen Jerxheim bzw. Jerxheim Bahnhof und dem Sachsen-Anhaltinischen Dedeleben zu prüfen. Diese ist im Rahmen der oben beschriebenen Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes bzw. der Einführung eines On-Demand-Verkehres in diesem Raum zu prüfen.

E 3.11/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 30

Stadt Helmstedt (Stand 31.12.2024)

Barmke	805	**Emmerstedt**	2.213	**Offleben**	1.088
Büddenstedt	1.415	**Helmstedt**	22.269	**Gesamt**	**27.790**

Stadt Schöningen (Stand 31.12.2024)

Esbeck	1.314	**Hoiersdorf**	807	**Schöningen**	9.250
				Gesamt	**11.371**

Samtgemeinde Heeseberg (Stand 31.12.2024)

Beierstedt	360	**Jerxheim**	811	**Watenstedt**	238
Dobbeln	199	**Jerxheim-Bahnhof**	249	**Wobeck**	136
Gevensleben	366	**Söllingen**	588	**Gesamt**	**3.594**
Ingeleben	346	**Twieflingen**	291		

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 30

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.11/3
Tabelle

Stadt Helmstedt

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
SG Nord-Elm	225	74	5.950	**6.249**
Schöningen	414	13	4.606	**5.033**
Königslutter am Elm	275	4	4.242	**4.520**
SG Grasleben	392	12	3.535	**3.940**
Wolfsburg	75	0	2.555	**2.630**
SG Velpke	436	2	1.808	**2.247**
Braunschweig	128	0	1.915	**2.044**
Lehre	24	0	779	**803**
SG Heeseburg	47	0	520	**568**
SG Elm-Asse	35	0	466	**501**

Stadt Schöningen

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Helmstedt	414	13	4.606	**5.033**
SG Heeseburg	562	293	2.882	**3.737**
SG Nord-Elm	23	39	1.465	**1.527**
Braunschweig	173	0	986	**1.159**
SG Elm-Asse	192	0	716	**908**
Königslutter am Elm	30	0	747	**778**
Wolfsburg	16	0	597	**613**

Samtgemeinde Heeseberg

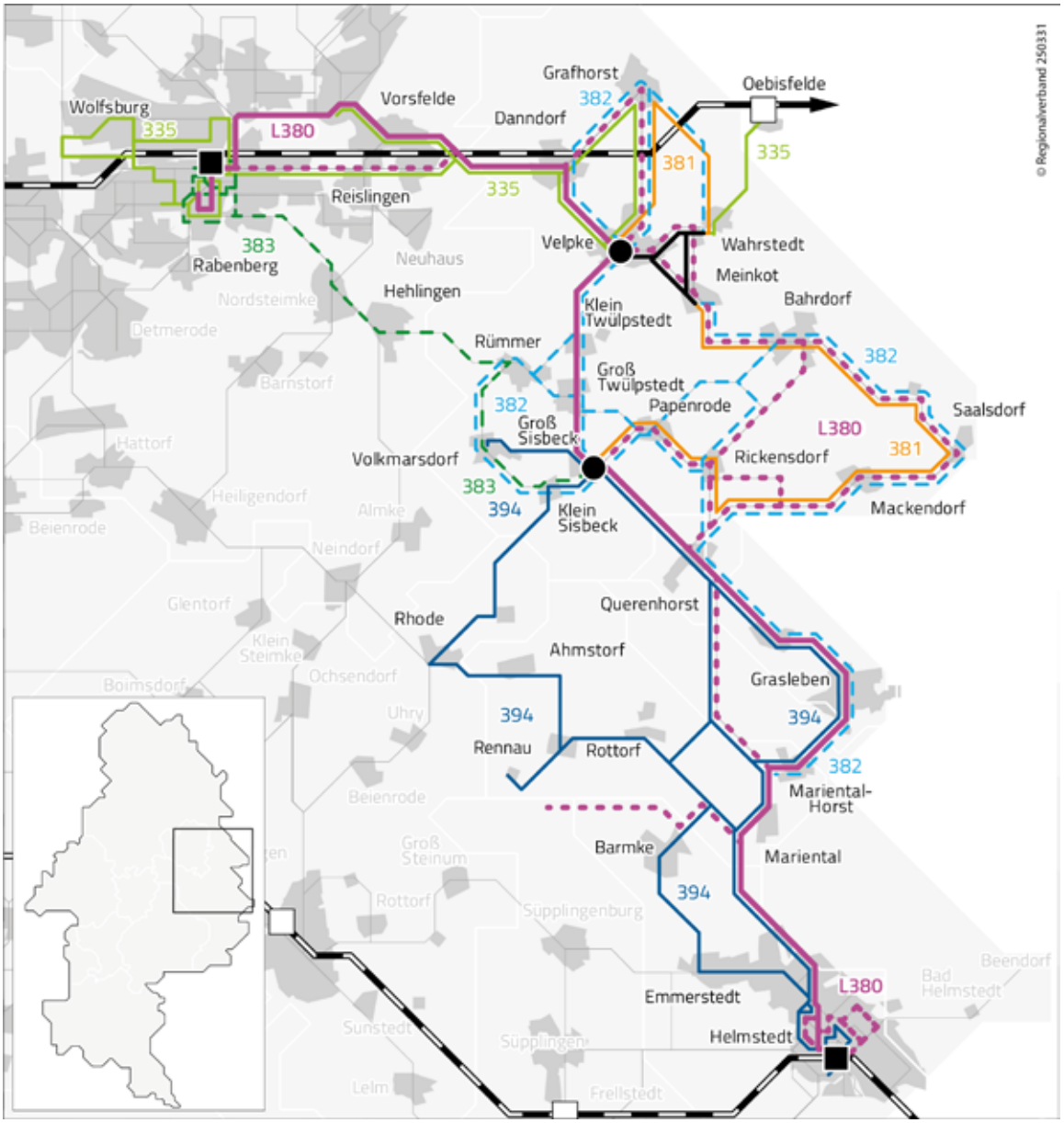
Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Schöningen	562	293	2.882	**3.737**
SG Elm-Asse	57	48	1.444	**1.549**
Braunschweig	57	0	525	**582**
Helmstedt	47	0	520	**568**

Samtgemeinde Schöppenstedt **s. Teilnetz 71**

E 3.12 Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

E 3.12 Karte

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke



E 3.12/1 Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 31

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VB Bachstein	335	Wolfsburg VW Haupteing. FE – Oebisfelde	31.12.2030
KVG	380	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg	31.12.2031
KVG	381	Velpke – Grafhorst – Bahrdorf – Mackendorf – Groß Sisbeck	31.12.2031
KVG	382	Schulverkehr SG Velpke	31.12.2031
KVG	383	Volkmarsdorf – Hehlingen – Wolfsburg	31.12.2031
KVG	394	Helmstedt – Grasleben – Rennau – Volkmarsdorf	31.12.2031

Regionale Anbindung – Landesbuslinie Wolfsburg – Helmstedt

Das Teilnetz 31 umfasst die Landesbuslinie 380 (Helmstedt – Wolfsburg) und die lokalen Linien in diesem Raum. Die Landesbuslinie stellt Anschlüsse an der Station Helmstedt an den SPNV aus/nach Braunschweig (RB40) her. An der Station Wolfsburg Hbf. bestehen Anschlüsse an die Regionalexpressverbindungen RE30 (Hannover – Gifhorn – Wolfsburg) und RE50 (Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg) sowie Übergänge zu den Stadt- und regionalen Buslinien, u. a. an die RegioBus-Linien 160, 170, 180 und 230. Darüber hinaus ist die Landesbuslinie in Velpke verknüpft mit der Zubringerlinie 381.

Neben diesen Funktionen bestehen an der Station und an anderen Haltestellen in Helmstedt Umsteigemöglichkeiten von der 380 zur RegioBus-Linie 390 Süpplingen – Helmstedt (Teilnetz 32). Außerdem sind an der Station Helmstedt Anschlüsse von der Landesbuslinie 380 an die RegioBus-Linie 370 und möglichst auch an die Buslinie 397 von Helmstedt über Büddenstedt und Schöningen nach Gevensleben (Teilnetz 30) herzustellen.

Das Angebot auf der Landesbuslinie orientiert sich an den Vorgaben des Landes Niedersachsen für landesbedeutsame Buslinien. Daneben soll sich das Angebot an der ÖSPV-Strategie des Regionalverbandes ausrichten. Dabei ist vor allem die sehr starke Mobilität zwischen Velpke und Wolfsburg zu berücksichtigen. Eine Überprüfung des Angebotes, auch hinsichtlich der Linienführung, ist im Zusammenwirken mit den lokalen Erschließungslinien durchzuführen.

Lokale Erschließung

Abseits des Linienweges der Landesbuslinie 380 erschließen die lokalen Linien 335, 381, 382, 383 und 394 die Ortsteile der Samtgemeinden Velpke und Grasleben sowie die nördlich von Helmstedt gelegenen Stadtteile. Die Linie 381 bindet die östlich von Velpke und Groß Sisbeck gelegenen Orte an die Landesbuslinie an. Dabei bestehen in Velpke Anschlüsse in und aus Richtung Wolfsburg und in Groß Sisbeck in und aus Richtung Helmstedt. Die Linie 382 erfüllt Aufgaben in der Schülerbeförderung im Bereich der Samtgemeinde Velpke.

Die Linie 383 bindet die Orte Rümmer und Volkmarsdorf direkt an Wolfsburg an bzw. stellt über Klein Sisbeck in Groß Sisbeck Verknüpfungen zur 380 her. Neben Fahrten der Schülerbeförderung handelt es sich um ein relativ geringes Fahrtenangebot, ausschließlich als ALT. Die Linie 394 bindet die westlich der Linie 380 gelegene Ortsteile an Helmstedt an bzw. stellt Anschlüsse in Groß Sisbeck an die Landesbuslinie her. Auch diese Linie ist außerhalb der Schülerbeförderung überwiegend als Bedarfsverkehr konzipiert und weist ebenfalls ein relativ geringes Fahrtenangebot auf.

Zusammenfassend ist das Angebot des Teilnetzes 31 mit der Landesbuslinie 380 und im Zusammenwirken mit den lokalen Linien stark von den verschiedenen Schülerströmen geprägt. Außerhalb der Schülerbeförderung ist eine Attraktivitätssteigerung durch eine Optimierung des Angebotes anzustreben. Dabei ist neben einer Stärkung der Achse Velpke – Wolfsburg auch die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung (z. B. Alternative Grüne Route in Wolfsburg) zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind weitere direkte Verbindungen in das VW-Werk in Wolfsburg zu prüfen, welche bisher nur im geringem Umfang über die Linie 335 erfüllt werden.

Fahrtenangebote auf den Linien 381, 383 und 394 sind, vor allem in der Schwachverkehrszeit, als Bedarfsangebot mit ALT konzipiert. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten und modernen Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen, sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Länderübergreifende ÖPNV-Verbindungen

Die Linie 335 Oebisfelde – Velpke – Wolfsburg stellt die Verbindung aus Oebisfelde im Landkreis Börde in Sachsen-Anhalt nach Velpke und Wolfsburg her. Es werden vorwiegend Aufgaben in der Schülerbeförderung erbracht sowie Fahrten in und aus dem VW-Werk angeboten. Der Landkreis Börde ist darüber hinaus in Grasleben über die BördeBus-Linie 633 (Anrufbus) mit der RegioBus-Linie 380 verknüpft. Es ist zu prüfen, in wie weit die länderübergreifenden Verkehrsverflechtungen zwischen der Stadt Oebisfelde-Weferlingen und dem Gebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig mit dem ÖPNV besser abgebildet werden können.



Einwohnerzahl Teilnetz 31

E 3.12/2
Tabelle

Samtgemeinde Grasleben (Stand 31.12.2024)

Ahmstorf	278	Mariental	1.070	Rennau	219
Grasleben	2.551	Querenhorst	542	Rottorf	292
				Gesamt	4.952

Samtgemeinde Velpke (Stand 17.01.2025)

Bahrdorf	1.002	Klein Twülpstedt	355	Saalsdorf	306
Danndorf	2.596	Mackendorf	315	Velpke	3.939
Grafhorst	1.166	Meinkot	551	Volkmarsdorf	391
Groß Sisbeck	302	Papenrode	357	Wahrstedt	552
Groß Twülpstedt	549	Rickensdorf	224	Gesamt	13.457
Klein Sisbeck	325	Rümer	527		

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 31

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.12/3
Tabelle

Samtgemeinde Grasleben

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Helmstedt	392	12	3.535	3.940
SG Velpke	31	5	1.345	1.381
Wolfsburg	60	0	1.177	1.237
Königslutter am Elm	3	11	773	787
Braunschweig	22	0	639	661

Samtgemeinde Velpke

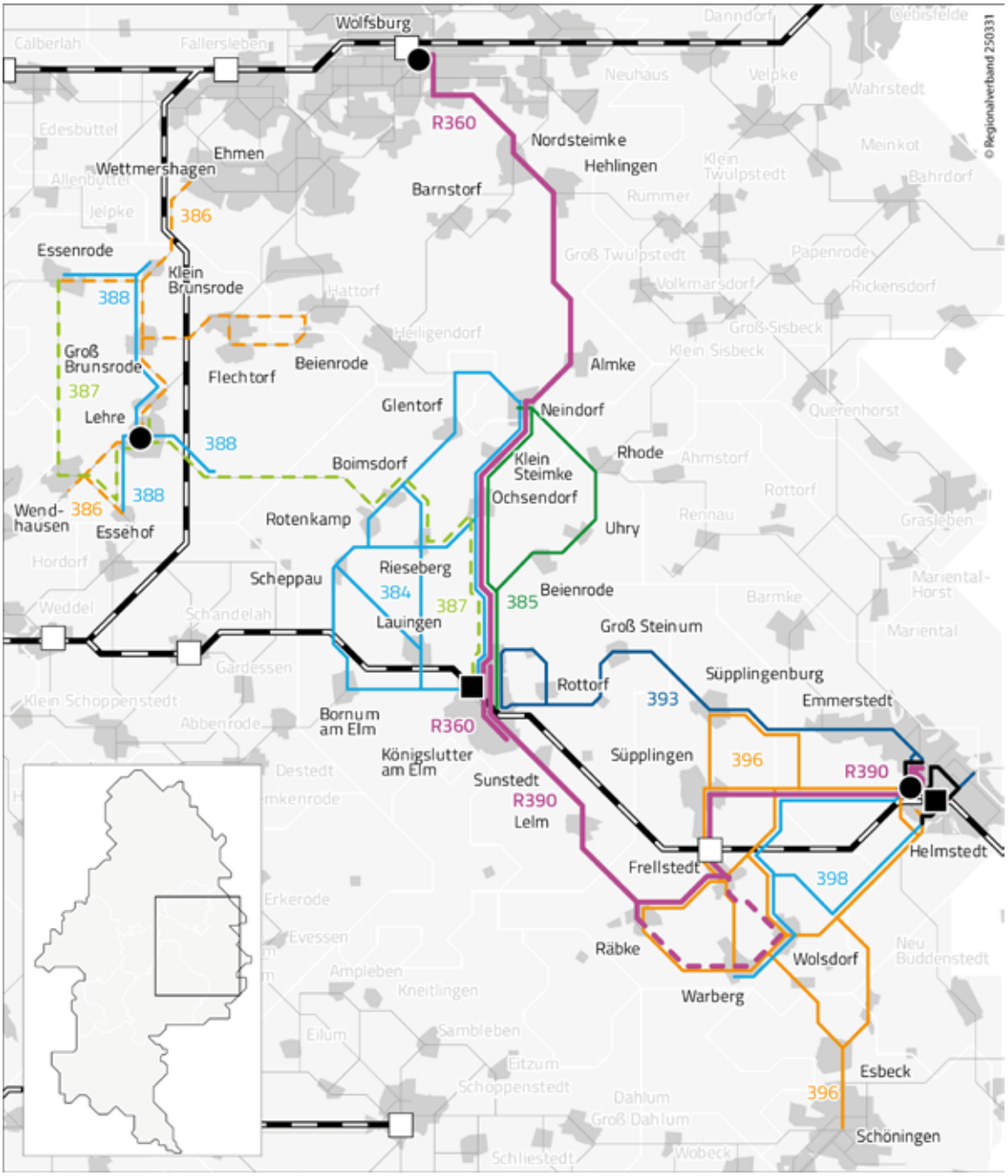
Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	403	53	11.366	11.822
Helmstedt	436	2	1.808	2.247
SG Grasleben	31	5	1.345	1.381
Königslutter am Elm	8	0	933	941
Braunschweig	22	0	761	783
SG Brome	3	0	510	513

Stadt Helmstedt s. Teilnetz 30
Stadt Königslutter am Elm s. Teilnetz 32
Stadt Wolfsburg s. Teilnetz 20

E 3.13 Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre

E 3.13
Karte

Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter am Elm – Lehre



E 3.13/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 32

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	360	Königslutter – Ochsendorf – Neindorf – Nordsteimke – Wolfsburg	31.12.2031
KVG	384	Königslutter – Bornum – Glentorf – Lauingen – Königslutter	31.12.2031
KVG	385	Königslutter – Beienrode – Neindorf – Ochsendorf – Königslutter	31.12.2031
KVG	386	Lehre – Brunsrode – Essenrode	31.12.2031
KVG	387	Königslutter – Boimstorf – Lehre – Wendhausen – Essehof	31.12.2031
KVG	390	Helmstedt – Süpplingen – Königslutter	31.12.2031
KVG	393	Helmstedt – Süpplingenburg – Königslutter	31.12.2031
KVG	396	Helmstedt – Süpplingen – Warberg – Schöningen	31.12.2031
KVG	398	Helmstedt – Wolsdorf – Warberg	31.12.2031
KVG	flexo	flexo-Gebiet Lehre	31.12.2025

Das Teilnetz 32 enthält die Verbindung Helmstedt – Königslutter im ÖSPV über die RegioBus-Linie 390 (Helmstedt – Süpplingen – Königslutter) und die lokalen Linien in diesem Verkehrsteilraum, einschließlich des Stadtverkehrs Königslutter der Linien 386 und 387 sowie dem im Januar 2022 eingeführten flexo-Angebot in der Gemeinde Lehre.

Regionale Verbindungen

Die RegioBus-Linie 390 ist an der Station in Helmstedt mit der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und mit der RB40 zu verknüpfen. Außerdem sind, soweit wie möglich, auch Anschlüsse an der Station Königslutter an die RB40 herzustellen.

Das Teilnetz 32 umfasst die Verkehrsbeziehung Wolfsburg – Königslutter und damit die RegioBus-Linie 360. Diese Linie führt von Königslutter über Ochsendorf und Klein Steimke nach Wolfsburg, bedient dort die Stadtteile Neindorf, Almke, Hehlingen sowie Nordsteimke und endet am Wolfsburger Hauptbahnhof. Innerhalb von Königslutter erschließt die Linie das Stadtgebiet. Es ist abzuwägen, ob eine Straffung des Linienweges sinnvoll ist. Am Bahnhof/ZOB Königslutter werden Anschlüsse zwischen dem Bus und der RB40 in Richtung Helmstedt und Braunschweig hergestellt. An der Station Wolfsburg Hauptbahnhof bestehen Anschlüsse an die RegioBus-Linie 230 nach Braunschweig.

Das Angebot auf den RegioBus-Linien 360 und 390 ist insgesamt hinsichtlich der Vorgaben der ÖSPV-Strategie 2030+ zu überprüfen und weiter zu entwickeln.

Auf der RegioBus-Linie 360 sind darüber hinaus Fahrtenangebote zu prüfen, welche die Erreichbarkeit der VW-Schichtzeiten gewährleisten.

Das Teilnetz 32 umfasst auch die Verkehrsbeziehung Braunschweig – Lehre – Flechtorf – Wolfsburg. Diese Verkehrsbeziehung wird durch die RegioBus-Linie 230 abgedeckt, die dem Teilnetz 20 Wolfsburg zugeordnet ist. Die Linie 230 hat eine einheitliche und direkte Linienführung zwischen Wolfsburg und Braunschweig, bedient aber auch den nördlichen Teil der Ortschaft Flechtorf. Der südliche Teil Flechtorfs und der Ortsteil Beienrode werden über die Linie 218 an Wolfsburg angebunden. Mit einem Umstieg zur Linie 230 in Flechtorf an der Haltestelle Berliner Straße sind die Orte an Lehre und Braunschweig angebunden.

Das öffentliche Verkehrsangebot in der Gemeinde Lehre ist insgesamt zu überprüfen und dabei das Zusammenwirken von Linien und Bedarfsverkehren zu evaluieren und ggf. zu optimieren. Darüber

hinaus ist die Erreichbarkeit weiterer Ziele außerhalb der Gemeinde anzustreben. Insbesondere sind die Verbindungen innerhalb des Landkreises Helmstedt in der Relation in und aus Richtung Königslutter/Helmstedt ungenügend.

flexo-Lehre

Im Januar 2022 wurde im Bereich der Gemeinde Lehre das On-Demand-Angebot flexo umgesetzt. Zunächst galt das Angebot für die Ortschaften Lehre, Essehof, Groß Brunsrode, Klein Brunsrode und Essenrode. Im April 2023 wurde das Gebiet auf die Ortschaft Wendhausen sowie auf den zur Stadt Braunschweig gehörenden Stadtteil Hondelage ausgeweitet. Neben der Erschließung der Ortsteile in der Gemeinde untereinander sowie der Anbindung des Zentrums Lehre, ist das Angebot darauf ausgerichtet, die Verknüpfung an die RegioBus-Linie 230 in und aus Richtung Braunschweig und Wolfsburg herzustellen. Möglichkeiten bestehen dazu in Lehre oder auch in Wendhausen.

Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes ist zu prüfen, ob weitere Potenziale erschlossen, mögliche Ziele mit eingebunden und das Bedienungsangebot weiterentwickelt werden können.



Bedarfsverkehre

Auf den Linien 384, 385 386, 387, 390, 393, 396, 397, und 398 werden auch Fahrten mit ALT durchgeführt. Diese ersetzen den regelmäßigen Buslinienverkehr in Schwachlastzeiten. Bei Umsetzung eines vereinheitlichten und modernen Konzeptes für differenzierte Bedienungsweisen, wie z. B. dem flexo, sind die ALT-Verkehre auf diesen Linien einzubeziehen.

Erschließung des Naherholungsgebiets Elm

An das Teilnetz 71 grenzt das Naherholungsgebiet Elm. Das Gebiet ist nur durch die öffentlichen Nahverkehrsangebote der in den Randbereichen liegenden Ortschaften angebunden. Es ist anzustreben, das Gebiet durch touristische Verbindungen, mindestens an Wochenend- und Feiertagen, besser zu erschließen. Dies könnte beispielsweise über eine Anbindung an die Schienenverkehrsstrecken RB 40 (Königslutter) und/oder RB 45 (Schöppenstedt) erfolgen.

Einwohnerzahl Teilnetz 32

E 3.13/2
Tabelle

Stadt Königslutter am Elm (Stand 31.12.2024)

Beienrode	529	**Königslutter**	9.082	**Rotenkamp**	208
Boimsdorf	355	**Lauingen**	942	**Rottorf**	481
Bornum	929	**Lelm**	670	**Scheppau**	208
Glentorf	393	**Ochsendorf**	484	**Schickelsheim**	42
Groß Steinum	380	**Rhode**	429	**Sunstedt**	324
Klein Steimke	157	**Rieseberg**	371	**Uhry**	150
				Gesamt	**16.034**

Gemeinde Lehre (Stand 31.12.2024)

Beienrode	565	**Flechtorf**	3.155	**Lehre**	4.204
Essehof	398	**Groß Brunsrode**	794	**Wendhausen**	1.544
Essenrode	1.187	**Klein Brunsrode**	358	**Gesamt**	**12.005**

Samtgemeinde Nord-Elm (Stand 31.12.2024)

Frellstedt	846	**Süpplingen**	1.781	**Warberg**	819
Räbke	779	**Süpplingenburg**	645	**Wolsdorf**	947
				Gesamt	**5.817**

E 3.13/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 32
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Stadt Königslutter am Elm

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	116	8	4.959	**5.083**
Helmstedt	275	4	4.242	**4.520**
Braunschweig	261	0	3.724	**3.985**
SG Nord-Elm	37	7	3.352	**3.397**
Lehre	6	1	2.112	**2.118**
Cremlingen	153	14	1.263	**1.430**
SG Elm-Asse	3	0	996	**999**
SG Velpke	8	0	933	**941**
SG Grasleben	3	11	773	**787**
Schöningen	30	0	747	**778**

Gemeinde Lehre

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfsburg	847	285	9.572	**10.704**
Braunschweig	1.128	132	5.572	**6.831**
Königslutter am Elm	6	1	2.112	**2.118**
Cremlingen	6	44	1.082	**1.133**
SG Papenteich	5	7	891	**903**
Helmstedt	24	0	779	**803**
SG Isenbüttel	6	8	550	**564**

Samtgemeinde Nord-Elm

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Helmstedt	225	74	5.950	**6.249**
Königslutter am Elm	37	7	3.352	**3.397**
Schöningen	23	39	1.465	**1.527**
Braunschweig	40	0	691	**731**
Wolfsburg	5	0	657	**661**

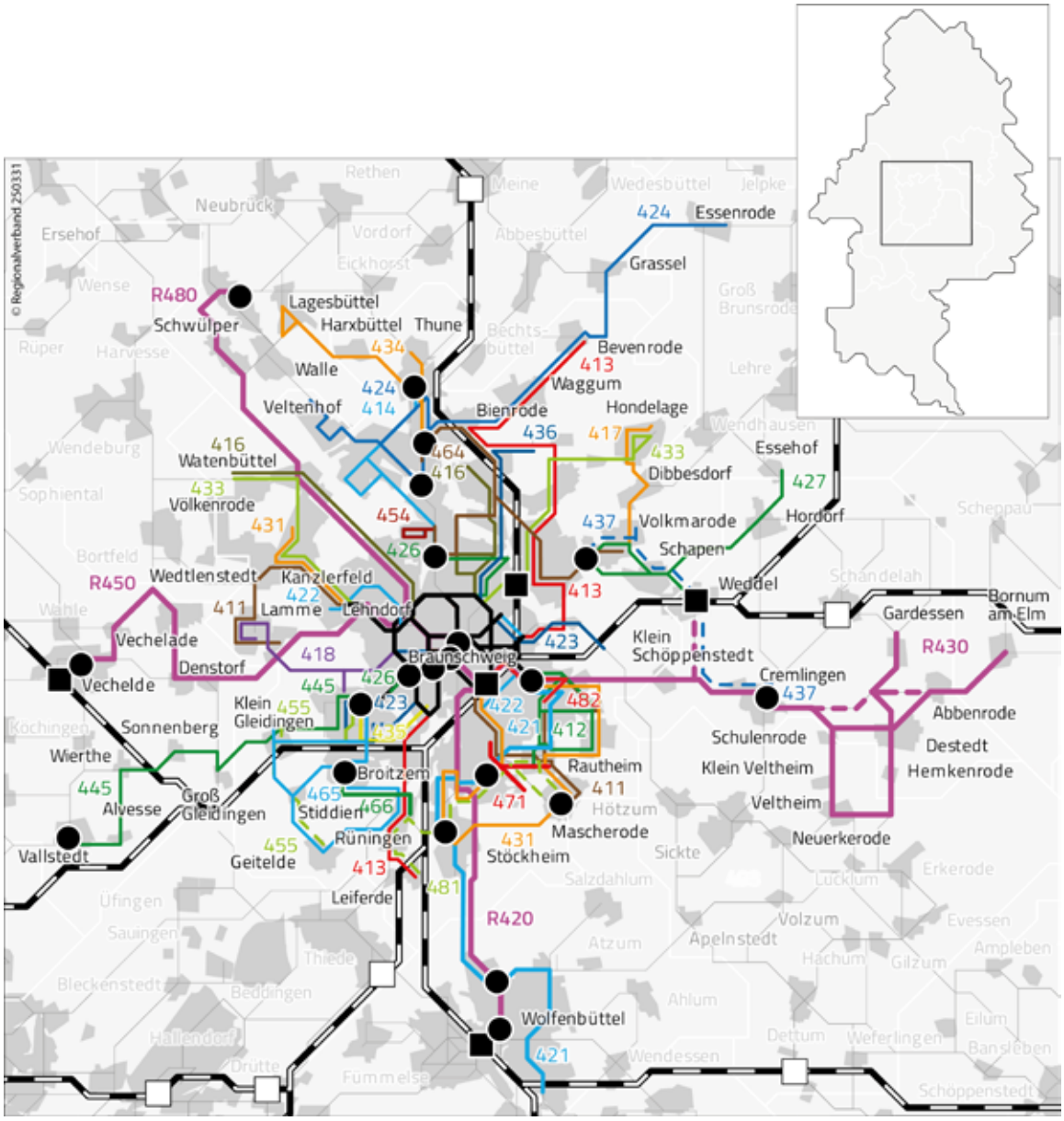
Gemeinde Büddenstedt	**s. Teilnetz 30**
Stadt Helmstedt	**s. Teilnetz 30**
Stadt Schöningen	**s. Teilnetz 30**
Stadt Wolfsburg	**s. Teilnetz 20**

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

E 3.14

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbus und Stadtbahn

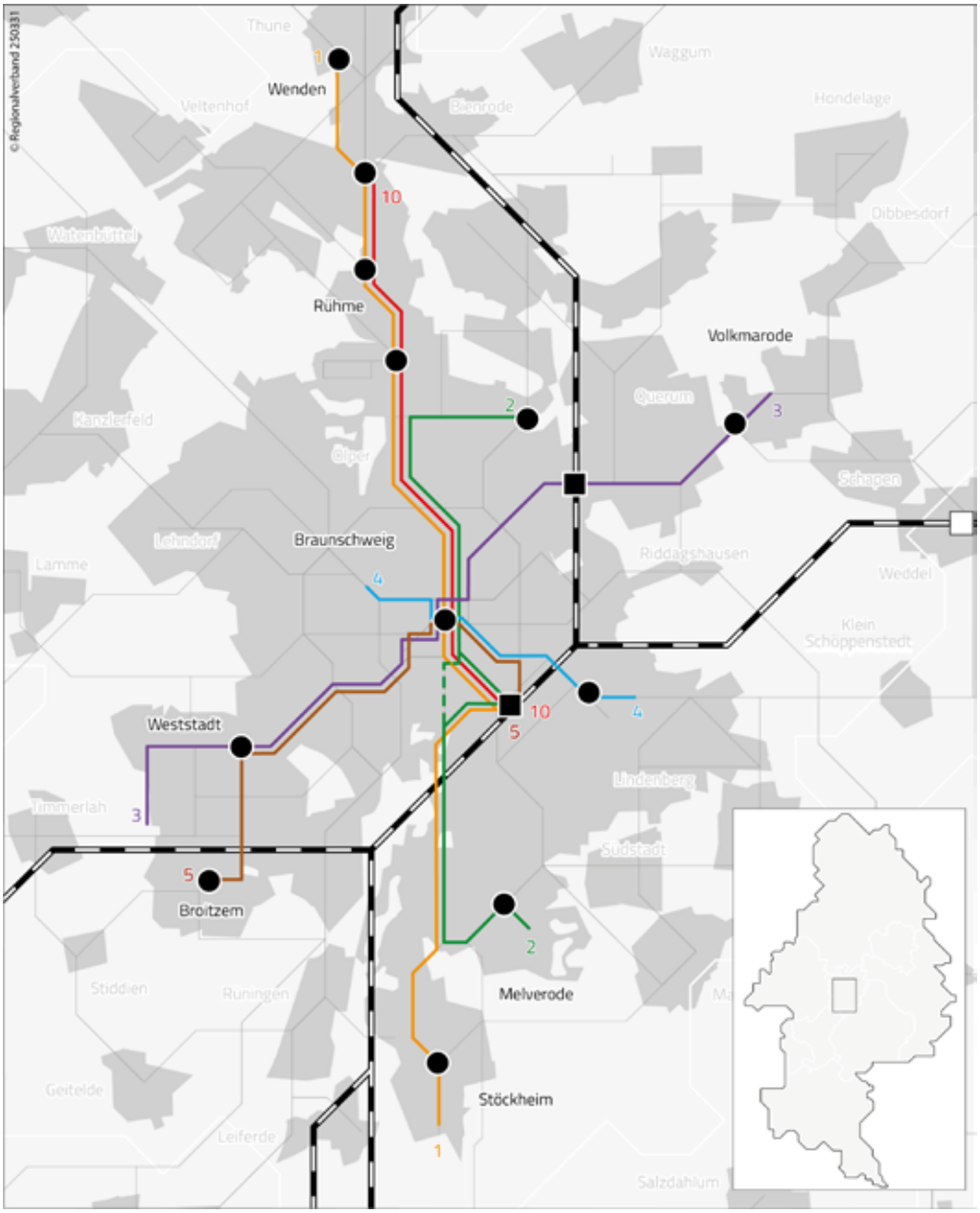
E 3.14/1
Karte



»

E 3.14/1
Karte

Fortsetzung: Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbus und Stadtbahn



E 3.14/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 40

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
BSVG	1	Stöckheim – Hauptbahnhof – Rathaus – Wenden	31.05.2028
BSVG	2	Heidberg – Hauptbahnhof – Rathaus – Siegfriedviertel	31.05.2028
BSVG	3	Weststadt Weserstraße – Fr.-Wilhelm-Platz – Rathaus – Volkmarode	31.05.2028
BSVG	4	Helmstedter Str. – Rathaus – Radeklint	31.05.2028
BSVG	5	Broitzem – Fr.-Wilhelm-Platz – St. Leonhard – Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVG	10	Hauptbahnhof – Rathaus – Rühme	31.05.2028

»

E 3.14/1
Tabelle

Fortsetzung: Genehmigte Linien Teilnetz 40

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
BSVG	411	Lamme – Kanzlerfeld – Rathaus – Hauptbahnhof – Südstadt – Mascherode/Helmstedter Straße	31.05.2028
BSVG	412	Rathaus – Rautheim – Lindenberg/Südstadt	31.05.2028
BSVG	413	Leiferde – Rüningen – Rathaus – Querum – Bevenrode	31.05.2028
BSVG	414	(Wenden) – Veltenhof – Stadion (Schwarzer Berg)	31.05.2028
BSVG	416	Völkenrode – Ölper – Rathaus – Kralenriede	31.05.2028
BSVG	417	Hondelage – Volkmarode	31.05.2028
BSVG	418	Lamme – Raffteich – Westpark – Rathaus	31.05.2028
BSVG	419	Hauptbahnhof – Ost-Ring – West-Ring – Cyriaksring (Am Jödebrunnen)	31.05.2028
BSVG	420	Braunschweig Rathaus – BS-Hauptbahnhof – Wolfenbüttel Bahnhof	31.05.2028
BSVG	421	BS-Helmstedter Str. – Südstadt – Heidberg – Stöckheim – WF-Linden	
BSVG	422	Lehndorf – Rathaus – Herzogin-Elisabeth-Straße – Klinikum Salzdahlumer Straße	31.05.2028
BSVG	423	Weststadt Donauknoten – Rathaus – Herzogin-Elisabeth-Straße/Riddagshausen	31.05.2028
BSVG	424	Gewerbegebiet Hansestraße/Waller See – Rühme – Waggum – (Bevenrode – Essenrode)	31.05.2028
BSVG	426	Hauptbahnhof – Cyriaksring – Hamburger Straße – Siegfriedviertel	31.05.2028
BSVG	427	Essehof – Weddel – Volkmarode	31.05.2028
BSVG	430	BS Hauptbahnhof – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum	31.05.2028
BSVG	431	PTB – Hauptbahnhof – Klinikum Salzdahlumer Str. – Mascherode – Helmstedter Str.	31.05.2028
BSVG	433	Völkenrode – PTB – Hamburger Str. – Querumer Forst – Hondelage	31.05.2028
BSVG	434	Rühme – Wenden – Thune – Harxbüttel – Groß Schwülper – (Walle)	31.05.2028
BSVG	435	Weststadt Donauknoten – Arndtstraße (Einwohnermeldeamt) – Messegelände	31.05.2028
BSVG	436	Hauptbahnhof – Siegfriedviertel – Kralenriede – Flughafen	31.05.2028
BSVG	437	Volkmarode – Cremlingen	31.05.2028
BSVG	445	Vallstedt – Timmerlah – BS Weststadt Donauknoten	31.05.2028
BSVG	450	Vechelde – Wedtlenstedt – Denstorf – Braunschweig Rathaus	31.05.2028
BSVG	454	Stadion – Schwarzer Berg	31.05.2028
BSVG	455	Geitelde – Timmerlah – Weststadt Donauknoten	31.05.2028
BSVG	464	Rühme – Querum – Volkmarode oder Rühme – Stadion	31.05.2028
BSVG	465	Broitzem – Geitelde – Rüningen	31.05.2028
BSVG	466	Broitzem – Rüningen	31.05.2028
BSVG	471	ALT: Klinikum Salzdahlumer Str. – Jägersruh	31.05.2028
BSVG	480	Groß Schwülper – BS Watenbüttel – BS Rathaus	31.05.2028
BSVG	481	Leiferde – Stöckheim – Südstadt	31.05.2028
BSVG	482	BS-Hauptbahnhof – BSVG Tram-Depot – Bus-Depot	31.05.2028
BSVG	P&R	P&R Messegelände – Innenstadt/Volkswagenhalle	31.05.2028

Das Teilnetz 40 umfasst den Stadtbahn- und Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Braunschweig. Die Verkehrssysteme sind aufgrund ihrer starken Vernetzung untereinander in einem Teilnetz zusammengefasst. Die komplexen verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge der beiden Systeme können somit besser abgebildet und aufeinander abgestimmt werden. Das Stadtbahn- und Stadtbusnetz sind Teil der Direktvergabe an die BSVG nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 zum 1. Oktober 2015.

Stadtverkehrsnetz

Ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Braunschweigs hat weitergehende Funktionen als in einer Flächengemeinde. Deshalb ist für die Stadt Braunschweig ein Stadtverkehr von guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig. Nur so können den Bürgerinnen und Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten angeboten werden. Insofern ist der Stadtverkehr Braunschweig nicht nur am allgemein angestrebten Mindestbedienungsangebot zu messen.

Auch die Anbindung über die Stadtgrenze hinaus muss sichergestellt werden. Die wirtschaftlichen Verflechtungen zu den Umlandgemeinden sowie zu den benachbarten Ober- und Mittelzentren sind stark bis sehr stark ausgeprägt, sodass es im Interesse der Stadt Braunschweig liegt, den Bürgerinnen und Bürgern ein attraktives Angebot zu bieten. Diese Aufgabe wird zum einen durch regionale und lokale Anschlussverkehre durch die Verkehrsunternehmen der angrenzenden Verkehrsgebiete erbracht, zum anderen aber auch durch Linien, die dem Stadtverkehr Braunschweig zugeordnet sind und zusätzliche Erschließungsaufgaben über die Stadtgrenze hinaus übernehmen.

Das öffentliche Personennahverkehrsnetz von Braunschweig bildet ein in sich abgestimmtes Verkehrssystem bestehend aus Stadtbahnen, dem Stadtbus und differenzierten Bedienungsweisen mit definierten Verknüpfungspunkten im Zentrum sowie an zentralen Umsteigehaltestellen im Stadtgebiet als Übergänge zu weiterführenden und regionalen Linien. Die Linien sind weitgehend als Durchmesser-, Radial- oder Ringlinie gestaltet. Schnittstellen zu den auf dem Ring verkehrenden Linien oder Verknüpfungen an den zentralen Stationen ermöglichen zügige Verbindungen im Innenstadtbereich. Ein Großteil der Stadtbahnen und Busse fahren die zentralen Haltestellen Schloss und/oder Rathaus an, wodurch Umstiege in alle Richtungen innerhalb Braunschweigs und in die Region ermöglicht werden.

Von ebenfalls hoher Bedeutung in Braunschweig ist der südlich des Zentrums gelegene Hauptbahnhof. Neben der überregionalen Bedeutung für den Schienenpersonenfern- und -nahverkehr werden hier zahlreiche Umsteigemöglichkeiten innerhalb von Braunschweig und in die Region ermöglicht. Das Stadtverkehrsnetz ist daher am Hauptbahnhof zum überwiegenden Teil exakt auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Nah- und Fernverkehrszüge abgestimmt. Über kurze Übergänge zwischen Schienenverkehr und kommunalen ÖPNV werden somit reibungslose und effiziente Verbindungen für alle Fahrgäste geboten. Diese wichtige Vernetzung ist aufrecht zu erhalten und nach Möglichkeit noch weiter zu optimieren, um eine höchstmögliche Attraktivität zu erreichen.

Die Verkehrsstation Gliesmarode im Osten gewinnt, u. a. als Umstiegsstation zwischen Gifhorn und der Innenstadt von Braunschweig, an Bedeutung. Ein dichteres und zuverlässigeres Angebot auf der Schienenstrecke Braunschweig – Gifhorn wird die Fahrgastfrequentierung in den nächsten Jahren voraussichtlich zusätzlich steigern. Dazu hat die erfolgte Modernisierung der Statiossinfrastruktur sowie die Neugestaltung des Umfeldes bereits ebenfalls beigetragen.

Im Stadtverkehrsnetz gibt es definierte Verknüpfungspunkte, an denen Anschlüsse in die Außenbereiche hergestellt bzw. in zentraler Lage die Linien untereinander verknüpft werden, um so eine Vielzahl an attraktiven Verbindungen zu ermöglichen. Zwischen diesen Verknüpfungspunkten stellen Busverbindungen die Verbindung zwischen den äußeren Stadtteilen Braunschweigs her. Eine Anschlusssicherung erfolgt in der Spätverkehrszeit bzw. in Zeiten geringerer Taktdichte in festgelegten

Zeitlagen. Haltestellen mit Anschlusssicherung sind: Rathaus, Hauptbahnhof, Bahnhof Gliesmarode, Turmstraße, Donauknoten, Stadion, Hansestraße Ost, Lincolnsiedlung, Heideblick, Moorhüttenweg, Helmstedter Straße und Welfenplatz.

Weitere Anschlüsse ergeben sich bspw. in den Kreuzungsbereichen am Wilhelminischen Ring.

Mit Umsetzung der neuen Verkehrsstationen im Stadtgebiet von Braunschweig werden neue, zusätzliche Verknüpfungspunkte geschaffen. Damit werden Veränderungen in den Fahrgastströmen verbunden sein. Mit Inbetriebnahme der Stationen werden neben den infrastrukturellen Maßnahmen seitens der Stadt Braunschweig umfangreiche Änderungen im Liniennetz notwendig sein. Zur Feststellung der erforderlichen Infrastruktur wurden dazu bereits erste Vorplanungen und Linienkonzepte anhand von detaillierten Mobilitätsanalysen erstellt.

Stadttakt 2019 und Zielnetz 2030

Am 03.10.2019 wurde das neue Linien- und Fahrplankonzept der BSVG umgesetzt. Dieses besteht aus verschiedenen Maßnahmenpaketen, welche in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung, Verkehrs-GmbH und Regionalverband entwickelt wurden. Die wesentlichen Änderungen waren die Einführung des Stadttakts Braunschweig und einer damit verbundenen Harmonisierung aller Stadtbahn- und Buslinien zu einem 15-Minuten-Grundtakt sowie einer Verstärkung stark nachgefragter Streckenabschnitte durch Taktverdichtungen oder Überlagerungen mehrerer Linien.

Zum 13. April 2021 wurde die Linie 421 eingeführt, welche die südöstlichen Stadtteile von Braunschweig mit den nord- und südöstlichen Stadtteilen von Wolfenbüttel verbindet. In diesem Zusammenhang wurde auch ein verändertes Angebotskonzept im Spätverkehr sowie sonn- und feiertags in den südöstlichen Stadtteilen von Braunschweig umgesetzt. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch das Nahverkehrsangebot im Bereich Groß Schwülper neu geordnet. U. a. wurde die dort verkehrende RegioBus-Verbindung der 480 im Angebot ausgeweitet, der Linienweg der 111 zum Stadion in Braunschweig umgelegt sowie die 434 bis nach Groß Schwülper verlängert.

Im Jahr 2023 wurde das neue Liniennetz evaluiert. Unter der Beachtung der allgemeinen Entwicklungen im Nahverkehr (Corona-Pandemie, D-Ticket, Home-Office) wurde festgestellt, dass das Angebot nicht in allen Bereichen der Stadt die erwartete Nachfrage erreicht, in anderen jedoch das Angebot an Kapazitätsgrenzen stößt. Auf Grund der oben genannten Entwicklungen ist vor allem ein verändertes Nutzungsverhalten im Freizeitverkehr festzustellen. Aber auch im Berufsverkehr ist durch die zunehmende Wahrnehmung von Home-Office eine Veränderung in den Nachfragespitzen festzustellen.

Diese und weitere Entwicklungen haben die BSVG und die Stadtverwaltung dazu bewogen, Angebotsverlagerungen vorzunehmen. Die Analyse des Angebotes hat dabei folgende Ergebnisse hervorgebracht, welche in entsprechenden Maßnahmen zum 18. März 2024 umgesetzt wurden:

- Stärkung der Fahrtrelation Hauptbahnhof – Innenstadt aufgrund steigender Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr
- Bessere Anbindung des städtischen Klinikums Salzdahlumer Straße und der dortigen Berufsbildenden Schulen
- Neuer Ringverkehr: Auflösung des Ringbusses, Angebotsausweitungen und Anschlussoptimierungen auf dem West-, Nord- und Östlichen Ring abends und am Wochenende
- Optimierung des Fahrplanangebotes im Spätverkehr sowie sonn- und feiertags auf Linienwegen mit sehr geringerer Nachfrage

»

- Liniennetzvereinfachung durch Vermeidung von Wechsel der Liniennummer im Fahrtverlauf und weniger unterschiedliche Linienwege zwischen Tag- und Abendverkehr
- Berücksichtigung der geringeren Nachfrage an Ferientagen

Mit denen im Jahr 2019 begonnenen Fahrplanmaßnahmen sowie in den Jahren 2021 und 2024 fortgeführten Neuerungen und nachfragegerechten Anpassungen wird der Grundstein für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Netz geschaffen, auf welche auch die infrastrukturellen Erweiterungen im Stadtbahnnetz aufbauen werden. Mit der Umsetzung im Jahr 2019 wurden bereits wesentliche Grundlagen des Ohne-Falls umgesetzt. Der Ohne-Fall beschreibt das Zielnetz für das Jahr 2030 ohne einen Stadtbahnausbau und stellt die rechnerische Vergleichsgröße für den Mit-Fall dar, also das Zielnetz mit Stadtbahnausbau. Mit der Umsetzung des Stadttaktes wurden somit die Grundlagen für die Erweiterung des Stadtbahnnetzes in den nächsten Jahren geschaffen. Mit dem Ausbau des Nahverkehrsnetzes wird darüber hinaus frühzeitig und zielgerichtet auf die demografische Entwicklung reagiert, die städtebauliche Planung mit einbezogen sowie der Umweltschutz durch CO2-Minderung und Verringerung weiterer Verkehrsimmissionen vorangetrieben.

Stadtbahnbetriebshof

Die BSVG verfügt über einen Stadtbahnbetriebshof zur Abstellung und Instandsetzung der Stadtbahnen. Dort befinden sich auch die Werkstätten zur Unterhaltung des Stadtbahnnetzes und die Hauptverwaltung. Im Zuge des Netzausbaues und der Beschaffung neuer Stadtbahnen soll der Betriebshof an die gestiegenen Anforderungen und die größere Anzahl und größere Fahrzeuglängen angepasst werden. Dabei sollen vorhandene Reserveflächen aus dem Projekt Regionalstadtbahn auf dem betriebseigenen Grundstück genutzt werden.

Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz verbindet zahlreiche Stadtteile mit der Innenstadt von Braunschweig. Die Linien sind als Durchmesserlinien konzipiert und verbinden somit auch Stadtteile untereinander. An mehreren Verknüpfungspunkten im Netz ist der Umstieg zu anderen Stadtbahnen und Bussen bzw. am Hauptbahnhof und an der Verkehrsstation Gliesmarode zu den regionalen und überregionalen Bahnverkehren möglich.

Für das Braunschweiger Stadtgebiet stellt die Stadtbahn das leistungsfähige, verlässliche und emissionsarme Verkehrsmittel mit hohem Reisekomfort dar. Die höheren Infrastrukturkosten für die Stadtbahn rechtfertigen sich insbesondere, wenn die Verkehrsleistung auf sie konzentriert und somit die Auslastung maximiert wird. Entsprechend sollen lokale wie regionale Buslinien möglichst im geringen Umfang über längere Streckenabschnitte parallel zur Stadtbahn verkehren.

Folgende Linien bilden zum Stand Herbst 2024 das Stadtbahnnetz:

- Stöckheim – Wenden (Linie 1)
- Heidberg – Siegfriedviertel (Linie 2)
- Weststadt – Volkmarode (Linie 3)
- Helmstedter Straße – Radeklint (Linie 4)
- Broitzem – Hauptbahnhof (Linie 5)
- Hauptbahnhof – Rühme (Linie 10)

Der Stadttakt unterteilt das Stadtgebiet in Bereiche mit einem 15-Minuten-Takt und Bereiche, die durch Verdichtung/Überlagerung in einem 7,5-Minuten-Takt oder häufiger bedient werden. Die Linie 3 verkehrt gegenwärtig in einem 7,5-Minuten-Takt. Mit dem Bau der Wendeanlage in Gliesmarode wird bis dort weiterhin ein 7,5-Minuten-Takt durch die Überlagerung von zwei Linien sichergestellt. Ab der Wendeanlage bis Volkmarode wird zukünftig in einem 15-Minuten-Takt gefahren.

Der Braunschweiger Hauptbahnhof ist über die Linien 1, 2, 5 und 10 angebunden. Auf der sehr stark nachgefragten Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt ergeben sich an Schultagen zwischen 06:30–18:00 Uhr durch die Überlagerungen der Stadtbahnlinien 1, 2, 5 und 10 insgesamt 16 Fahrten pro Stunde und an Ferientagen mit den Stadtbahnlinien 1, 2 und 5 insgesamt 12 Fahrten pro Stunde. Auch auf den stark nachgefragten Abschnitten Donauknoten – Innenstadt und Gesundheitsamt – Innenstadt werden durch die Überlagerung der Stadtbahnlinien Taktverdichtungen erreicht. In der Frühspitze ergänzen zusätzliche Verstärkerfahrten das Angebot nachfragegerecht.



Stadtbahnausbau – Zielnetz

Zwischen 2013 und 2017 wurde unter der Beteiligung der Öffentlichkeit ein Stadtbahnausbaukonzept entwickelt. Im Jahr 2017 wurde vom Rat der Stadt Braunschweig ein Grundsatzbeschluss hierzu verabschiedet. Im Ergebnis wurden sechs Korridore festgelegt, deren Wirtschaftlichkeit durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung auf der Grundlage einer standardisierten Bewertung positiv abgeschätzt wurden. Für die Umsetzung des Zielnetzes wurde ein stufenweises Vorgehen vorgeschlagen, welches sich unter anderem am baulichen Zustand der bestehenden Infrastruktur orientiert. Der zeitliche Zielhorizont wurde im Jahr 2017 mit dem Jahr 2030 angegeben. Für die Umsetzung des Ausbaukonzeptes wurden drei Umsetzungsstufen definiert:

Stufe 1:

- Bau der Verlängerung nach Volkmarode-Nord inkl. Neubau Wendeschleife Gliesmarode
- Bau der Verlängerung nach Rautheim

Stufe 2:

- Neubau der Campusbahn
- Neubau der Trasse Salzdahlumer Straße/Heidberg

Stufe 3:

- Neubau der Trasse Lehndorf/Kanzlerfeld
- Neubau westliche Innenstadtstrecke

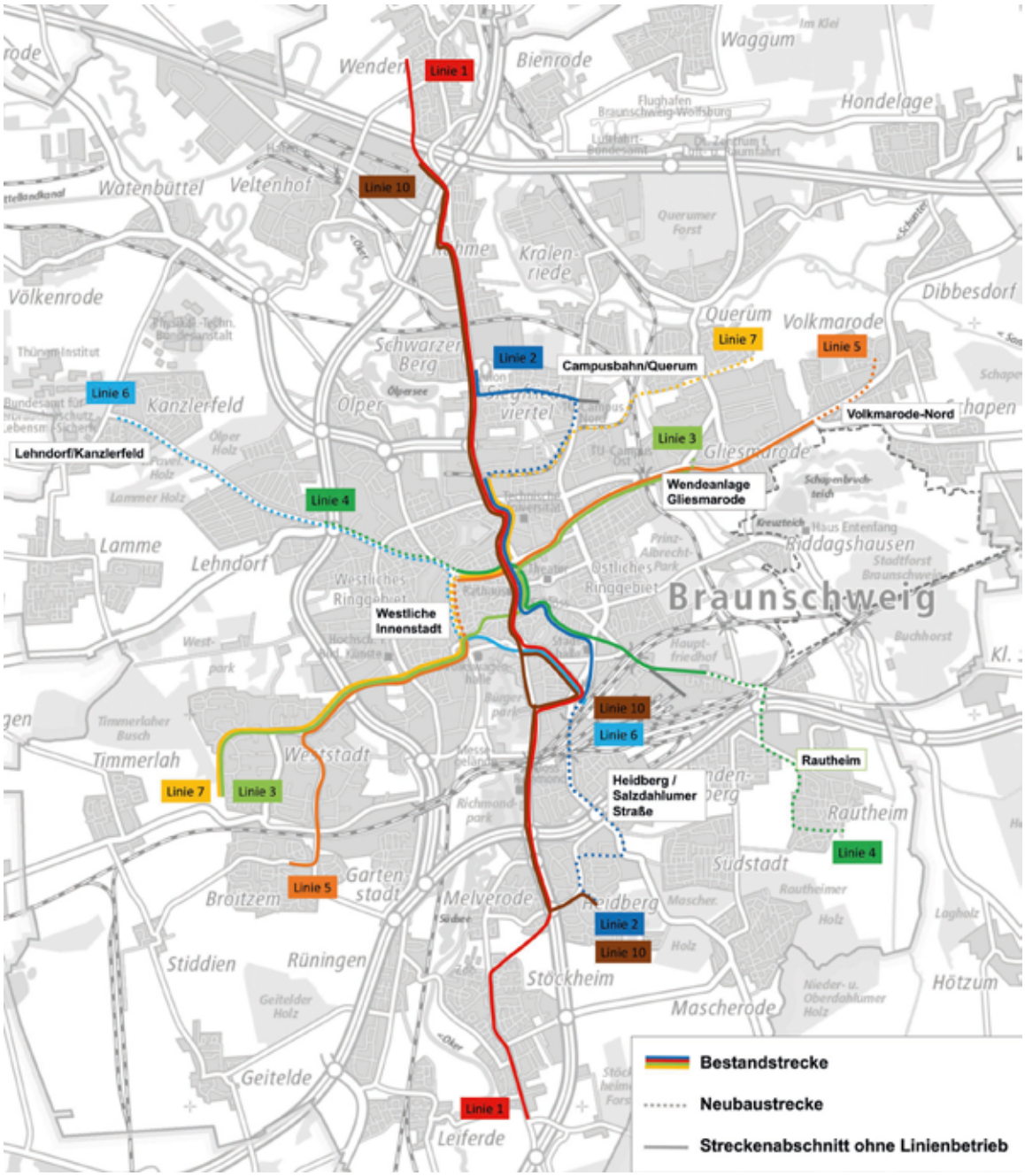
Das angestrebte Zielnetz stellt sich (mit Stand Oktober 2020) folgendermaßen dar:

Linie	Fahrweg	Bedienungszeit
1	Wenden – Rühme – Stadion – Hamburger Str. – Hagenmarkt – Rathaus – Schloss – Hbf – Wolfenbüttler Str. – Melverode – Stöckheim	täglich 05:00–00:00 Uhr
2	Stadion – Siegfriedviertel – Nordstadt – Hagenmarkt – Rathaus – Leonhardplatz – Hbf – Salzdahlumer Str. – Heidberg	täglich 05:00–23:00 Uhr
3	Weststadt – Europaplatz – Schloss – Rathaus – Hagenmarkt – Gliesmarode	täglich 05:00–23:00 Uhr
4	Rautheim – Helmstedter Str. – Leonhardplatz – Rathaus – Hagenmarkt – Radeklint – Lehndorf	täglich 05:00–00:00 Uhr
5	Broitzem – Donauknoten – Europaplatz – Westliche Innenstadt – Hagenmarkt – Gliesmarode – Volkmarode	täglich 05:00–00:00 Uhr
6	Kanzlerfeld – Lehndorf – Radeklint – Westliche Innenstadt – Hbf	täglich 05:00–00:00 Uhr
7	Weststadt – Donauknoten – Europaplatz – Westliche Innenstadt – Hagenmarkt – Nordstadt – Querum	täglich 05:00–00:00 Uhr
10	Rühme – Stadion – Hamburger Str. – Hagenmarkt – Rathaus – Schloss – Hbf/Wolfenbüttler Str. – Heidberg	an Schultagen 06:30–18:00 Uhr

Quelle: www.stadt-bahn-plus.de

Stadtbahn Zielnetz

E 3.14/2
Karte



Quelle: https://www.stadt-bahn-plus.de; Ergebnis der Voruntersuchung der Standardisierten Bewertung; Stand Okt. 2020

Zur Bestätigung der Trassierung und der Anlagenentwürfe der Neubaustrecken sind für die jeweiligen Korridore weitere politische Beschlüsse im Projektverlauf vorgesehen bzw. teilweise bereits erfolgt. Je nach Projektverlauf können sich aus den Planungen und Untersuchungen noch Anpassungen am Zielnetz oder den Einzelkorridoren ergeben, die politisch zustimmungspflichtig sein können.

Stadtbusnetz

Entsprechend ihrer Erschließungsfunktion lassen sich die meisten Buslinien in Hauptlinien und Nebenlinien (Ergänzungs- und Anschlusslinien) einordnen. Die Hauptlinien erschließen viele Stadtteile mit der Innenstadt auf meist direktem Linienweg im 15-Min-Takt und verkehren auch am Wochenende sowie im Nachtverkehr. Ergänzend verkehren einige Nebenlinien überwiegend im 30-Min-Takt zur Feinerschließung, wodurch Zugangswege zu Haltestellen reduziert werden und auch Verbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen hergestellt werden.

Hauptbuslinien

Die Hauptbuslinien bilden, analog zum Stadtbahnnetz, vorwiegend Durchmesserlinien. Zu diesen Linien zählen die Buslinien 411, 413, 416 und die auf dem Wilhelminischen Ring verkehrende Linie 419. Sie verkehren wie alle Stadtbahnlinien im 15-Min-Grundtakt. Am zentralen Umstiegspunkt Rathaus in der Innenstadt bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Buslinien, aber auch zur Stadtbahn, sodass einwohnerstarke Stadtteile von hier aus direkt und gut erreicht werden können. Im Bereich der historischen Innenstadt werden die Buslinien im Einrichtungsverkehr nördlich und südlich der Innenstadt geführt, sodass die Erschließung in diesem eng bebauten Gebiet gegeben ist.

Angebot auf dem Wilhelminischen Ring

Mit der Umstellung des Fahrplanangebotes im März 2024 wurde das Angebot des bis dahin gewohnten Ringlinienverkehres der Linien 419/429 aufgelöst. Mit dieser Änderung wurden die Kapazitäten auf die stark befahrenen Streckenabschnitte konzentriert sowie die Übergänge zu den Zügen am Hauptbahnhof optimiert. Die Buslinie 419 verkehrt zwischen Hauptbahnhof und Cyriaksring über Ost-, Nord- und den Westring im 15-Min-Takt. Die Linie 426 verläuft vom Hauptbahnhof aus über die Theodor-Heuss-Straße, Westring, Nordring und durch die Nordstadt bis zur Siegfriedstraße. Die Linie verkehrt im 30-Min-Takt und wird an Schultagen auf einen 15-Min-Takt verdichtet.

Der Abschnitt auf dem östlichen Ring wird im 30-Min-Takt durch die Linie 436 verdichtet. Sie verkehrt vom Hauptbahnhof aus über den Ostring nach Kralenriede zur Landesaufnahmebehörde (LAB) bzw. bis zum Flughafen. Auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Östliches Ringgebiet verkehrt darüber hinaus die Buslinie 411, somit ergeben sich zwischen Hauptbahnhof und Jasperallee zehn Fahrten pro Stunde. Auf dem Abschnitt Rudolfplatz – Cyriaksring – Hauptbahnhof wird die Linie 426 zusätzlich durch die Buslinie 431 ergänzt, welche seit der Fahrplanumstellung die Linie 461 ersetzt und ab dem Hauptbahnhof in Richtung der südlichen Stadtteile durchgebunden ist und unter anderem das Klinikum an der Salzdahlumer Straße bedient. Auf dem nördlichen Ring verkehrt zusätzlich zu den Linien 419 und 426 die Linie 433 montags bis samstags bis 20:00 Uhr.

Die oben beschriebenen Linien bieten Verknüpfungsmöglichkeiten zu den kreuzenden Durchmesserlinien sowie zu den RegioBus-Linien. Neben Verbindungen zwischen den Stadtteilen werden darüber hinaus Verbindungen in das Umland ermöglicht.

Stadtteilerschließung

Die außerhalb des Wilhelminischen Rings liegenden Stadtteile ohne Stadtbahnverbindung weisen sehr unterschiedliche bauliche Siedlungsstrukturen auf. Dicht besiedelte Stadtteile sind direkt über Durchmesserlinien mit der Innenstadt verbunden. Sofern ein sinnvoller Übergang zur Stadtbahn hergestellt werden kann, stellen die Buslinien die Zubringerfunktion zur Stadtbahn her. Über eine Auswahl von Nebenbuslinien bestehen auch einzelne Querverbindungen zwischen Stadtteilen. Im

Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbau ist in jedem Ausbaustadium das dortige Busliniennetz bedarfsgerecht anzupassen. Das gleiche gilt für die Umsetzung der neuen Verkehrsstationen West, Leiferde und Bienrode (siehe weitere Verkehrsplanungen).

Die Verbindungen zwischen Stadtteilen und anderen Teilnetzen sind perspektivisch zu prüfen. Bestehende Verbindungen sollten gegebenenfalls angepasst werden und neue Verbindungen eingerichtet werden. Trotz der bestehenden Stadtteilverbindungen gibt es zwischen einigen Stadtteilen nur lange und umwegige Verbindungen. Insbesondere außerhalb des Wilhelminischen Rings gibt es kaum ÖPNV-Linien über den Verlauf der Oker hinweg, wodurch es zu längeren Reisezeiten kommt. Bei der Prüfung ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die geringe Einwohnerzahl und geringe Mobilitätsnachfrage mancher Stadtteile einen Linienbetrieb unverhältnismäßig erscheinen lassen. Dies muss im Einzelfall geprüft werden.

Mit der seit 2023 fertig gestellten Fischerbrücke über die Oker ist eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen Leiferde und Stöckheim möglich. U. a. im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Bahnhaltepunktes in Leiferde sind neue Verbindungen und Verknüpfungsoptionen im Bereich der südlichen Stadtteile und durch eine Neuorganisation der Buslinien in diesem Umfeld zu prüfen.

Für die Bedienung in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage ist der Einsatz von flexiblen Angeboten zu prüfen, z. B. als On-Demand-Verkehr. Flächenhaft oder liniengebunden könnten diese die Feinerschließung von Stadtteilen übernehmen sowie Verbindungen zwischen diesen herstellen. An definierten Verknüpfungspunkten sollten sie an die Hauptverbindungen des Stadtverkehrs oder an regionale Linien angebunden sein. Denkbar sind dahingehend auch Verbindungen in und aus dem nahegelegenen Umland von Braunschweig.

Umlandbeziehungen

Im Norden grenzt die Samtgemeinde Papenteich des Landkreises Gifhorn an Braunschweig. Dort bestehen Verkehrsbeziehungen in der Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig. Im April 2021 wurde das Linienkonzept zwischen dem nördlichen Stadtgebiet Braunschweig und den Ortschaften westlich der Bundesstraße 4 gelegenen Ortschaften in der Samtgemeinde Papenteich neu geordnet. U. a. wurde die dort verkehrende RegioBus-Verbindung 480 (Teilnetz 40) im Angebot ausgeweitet, der Linienweg der 111 zum Stadion in Braunschweig umgelegt sowie die Linie 434 bis nach Groß Schwülper verlängert. Detaillierte Ausführungen sind im Teilnetz 15 beschrieben.

Die RegioBus-Linie 480 (Schwülper – Rothemühle – Watenbüttel – Braunschweig, Rathaus) verkehrt seit der o. g. Neuordnung von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt bzw. samstags und sonntags im Zweistundentakt. Die lokale Buslinie 111 (Gifhorn – Leiferde – Schwülper – Braunschweig) stellt direkte Verbindungen in das Gewerbegebiet Hansestraße her und ist am Stadion mit der Stadtbahnlinie 1 in und aus Richtung Zentrum/Hauptbahnhof verknüpft.

Im Zusammenhang mit dem neuen Linienkonzept wurden auch die Linien 424 und 434 angepasst. Die 424 wurde, von Bevenrode aus kommend, in die Gewerbegebiete Hansestr./Christian-Pommer-Str./Waller See verlängert und hat die bisherige Bedienung der Linie 484 in den Bereichen der Gewerbegebiete übernommen. Der bisherige Linienweg der 111 zwischen Schwülper und Wenden wird auf einem angepassten Linienweg innerhalb von Lagesbüttel und Schwülper von der Linie 434 übernommen. Die Linie bedient im Linienverlauf regelmäßig den Stadtteil Thune und verdichtet dort das Angebot der Linie 112. Montag bis Samstag am späten Abend sowie im Nachtverkehr Freitag und Samstag bedient die Linie 434 zusätzlich die Ortsteile Klein Schwülper, Rothemühle und Walle. Um den Kernbereich des Stadtteils Wenden besser zu erschließen, wird die Linie 434 Montag bis Samstag tagsüber bis zur Lincolnsiedlung geführt (Mo–Fr ca. 09:00–18:30 Uhr und Sa 10:00–18:30 Uhr).

Auf Grund der starken Verflechtungen zwischen dem südlichen Landkreis Gifhorn und dem nördlichen Stadtgebiet von Braunschweig ist das Angebotskonzept hinsichtlich der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger noch weiter im Detail zu evaluieren und ggf. anzupassen. U. a. sind folgende Punkte festzustellen und zu untersuchen:

- Insbesondere zwischen der Samtgemeinde Papenteich und den Gewerbegebieten Hansestraße/Waller See besteht eine ausgeprägte Mobilität. Das Liniennetz in diesem Bereich bildet die Bedarfe noch nicht hinreichend ab, weshalb eine Weiterentwicklung anzustreben ist.
- Weitere direkte Verbindungen aus der Samtgemeinde Papenteich in das Gewerbegebiet Hansestraße sind zu prüfen, z. B. durch eine Verlängerung der Linien 112 und/oder 191.
- Mit Umsetzung des neuen Bahnhaltepunktes Bienrode auf der RB47 (s. unten) ist die Anbindung vom Haltepunkt an das Gewerbegebiet Hansestraße durch eine gute Verknüpfung zwischen der Linie 424 und der RB47 zu realisieren.
- Das Angebot der RegioBus-Linie 480 weist außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine geringe Nachfrage auf.
- Die direkte Erschließungswirkung der Linie 480 innerhalb der Gemeinde Schwülper ist gering, eine Linienwegsänderung, z. B. über Walle und Lagesbüttel ist zu prüfen.
- Im Verlauf der Linie 424 in Grassel und Essenrode besteht eine sehr geringe Fahrgastnachfrage. Hier ist eine Umstrukturierung des Bedienungsangebotes im gesamten umliegenden Bereich zu prüfen, beispielsweise durch den Einsatz flexibler Bedienformen oder auch einer Anpassung der vorhandenen Linien, z. B. der Verlängerung der Linie 192 ab Grassel nach Bevenrode.
- Allgemein ist eine Prüfung des Einsatzes von On-Demand-Verkehren sinnvoll, um ggf. die vorhandenen Verpflechtungen bedarfsgerechter abzubilden oder auch in Schwachverkehrszeiten die Pendlerbeziehungen sicher zu stellen.

Östlich von Braunschweig grenzen die Gemeinden Lehre, Cremlingen und Sickte an Braunschweig.

Durch die Gemeinde Lehre führt die RegioBus-Linie 230 (Wolfsburg – Lehre – Braunschweig), welche die Ortschaften im Linienverlauf gut an Braunschweig anbindet. Der Linienverlauf startet in Wolfsburg am Hauptbahnhof und endet in Braunschweig am Rathaus. In der Gemeinde Lehre wurde im Januar 2022 das neue On-Demand-Angebot „flexo" umgesetzt und im April 2023 auf den Ortsteil Wendhausen sowie den Stadtteil Hondelage in Braunschweig erweitert. Das Gemeindegebiet ist damit an Braunschweig-Hondelage angebunden, wo auch Anbindungen zu den Linien 417 und 433 des Braunschweiger Stadtverkehrs ermöglicht werden. In Richtung der Gemeinde Lehre besteht die Anbindung an die RegioBus-Linie 230 in und aus Richtung Wolfsburg.

Das im Landkreis Wolfenbüttel gelegene Weddel wird über die Stadtbuslinie 427 von Volkmarode aus bedient. Die Verknüpfungen zu den Zügen der RE50 von/nach Wolfsburg und Braunschweig sind im Zuge der Umsetzung des Stadttaktes sowie der Umsetzung des Halbstundentaktes auf der Bahnverbindung RE50 verbessert worden, sodass für die Stadtteile Volkmarode und Schapen eine gute Anbindung an den SPNV besteht. Weddel ist neben den SPNV-Verbindungen RE50 und RB40 Helmstedt – Braunschweig somit auch über den lokalen Busverkehr gut an Braunschweig angebunden. Dadurch besteht ein Überangebot zu vergleichbaren Ortschaften außerhalb des Stadtgebietes. Möglichst bis zur Umsetzung der Stadtbahnverlängerung in Volkmarode ist zu prüfen, ob das dortige Busangebot an den Bedarf anzupassen ist. Dabei sind neben dem Linienverkehrsangeboten aus RegioBus-Linie 740 (Wolfenbüttel – Sickte – Cremlingen – Weddel) sowie den Linien 417 und 427 auch die dortigen On-Demand-Verkehre (flexo) in den Gemeinden Lehre und Cremlingen/Sickte mit einzubeziehen.

Die Gemeinde Cremlingen wird durch die RegioBus-Linie 430 (Braunschweig, Hauptbahnhof – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum) direkt in Richtung Braunschweig erschlossen. Neben den Anschlussmöglichkeiten am Braunschweiger Hauptbahnhof bestehen an der Helmstedter Straße Anschlüsse zur Stadtbahnlinie 4. Die regional bedeutsame Relation beschränkt sich auf den Abschnitt Braunschweig – Destedt. Die Linie fährt zwischen Braunschweig und Cremlingen zur Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt, östlich von Cremlingen gibt es zwei verschiedene Linienwege über Schulenrode, Veltheim, Hemkenrode, Destedt nach Gardessen sowie über Schulenrode, Destedt und Abbenrode nach Bornum, die jeweils im Stundentakt bedient werden. Die Linie übernimmt deshalb auch lokale Erschließungsfunktionen ab Cremlingen. Mit Einführung des flexo-Angebotes Cremlingen/Sickte ist die lokale Erschließung noch einmal erheblich verbessert worden und bietet darüber hinaus zusätzliche Verbindungen.

Die RegioBus-Linie 730 verkehrt direkt vom Zentrum von Braunschweig aus über den Hauptbahnhof bis nach Sickte und von dort aus weiter nach Neuerkerode. Ab Neuerkerode erschließt sie weitere Ortschaften als Schleifenfahrten. Am Hauptbahnhof sowie am Rathaus bestehen damit Übergänge zu einer Vielzahl von Linien des Stadtverkehrs und dem regionalen Verkehr.

In Verbindung mit den Vorgaben zum regionalen und lokalen Busangebot sowie einer zukünftigen Ausrichtung flexibler Bedienungsangebote ist prüfen, inwieweit die Angebote der Linien 430, 730 sowie der 740 und weiteren Linien, im Zusammenspiel mit dem On-Demand-Angebot flexo Cremlingen/Sickte, optimiert und weiterentwickelt werden können. Ziel ist es, die Erschließungsqualität zu verbessern und gleichzeitig die Anbindung an den regionalen Bus- und Bahnverkehr zu stärken. Darüber hinaus ist eine Verbindung bis nach Königslutter zu prüfen.

Das Mittelzentrum Wolfenbüttel wird über die RegioBus-Verbindung 420 an Braunschweig angebunden. Die Linie führt auf direktem und schnellem Weg über die A395 und verbindet die beiden Zentren miteinander. Für den nördlichen und nordöstlichen Teil Wolfenbüttels stellt diese Linie die mit Abstand schnellste Verbindung nach Braunschweig dar. In Braunschweig führt der Linienweg außerdem über den Aufkommensschwerpunkt Braunschweig Hauptbahnhof. In Wolfenbüttel übernimmt die Linie im nördlichen Stadtgebiet lokale Erschließungsfunktionen und hat somit auch für den Stadtverkehr in Wolfenbüttel eine hohe Bedeutung. Mit ihrem 15-Min-Takt stellt die Linie Verknüpfungen zu allen Nahverkehrszügen am Bahnhof Wolfenbüttel her und hat daher eine hohe Bedeutung für den nördlichen Bereich Wolfenbüttels. Darüber hinaus bietet die RegioBus-Linie auf der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel zusammen mit der Linie 421 aufgrund unterschiedlicher Einzugsgebiete eine wichtige Ergänzung zu den SPNV-Linien RB42/43 Bad Harzburg/Goslar – Braunschweig und RB45 Schöppenstedt – Braunschweig.

Die sehr hohe Gesamtmobilität zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel erfordert ein entsprechend dicht getaktetes Fahrtenangebot, weshalb in den vergangenen Jahren bereits umfangreiche Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen auf der RegioBus-Linie 420 in der Neben- und Schwachverkehrszeit umgesetzt wurden. Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Mobilität wurde im April 2021 die Linie 421 umgesetzt. Diese stellt eine direkte Verbindung zwischen den nördlichen und südöstlichen Stadtteilen Wolfenbüttels sowie den südöstlichen Stadtteilen von Braunschweig her. Der Verlauf dieser Linie beruht auf einer Mobilitätsanalyse, die ergab, dass eine Verbindung zwischen den o. g. Zielen neue Fahrgastpotenziale erschließen kann und eine gute Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV zwischen den Stadtgebieten darstellt. Weitere Ausführungen sind dem Teilnetz 30 (Wolfenbüttel) zu entnehmen.

Die neue Linie zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig wird seit der Einführung laufend evaluiert und zusätzlich auf mögliche Optimierungen in der Linienführung und hinsichtlich einer bedarfsgerechten Ausgestaltung geprüft. Alternative Linienwege sowie die vorhandenen Linienangebote der Stadtbusnetze wurden dabei ebenfalls in die Betrachtung mit einbezogen. Im Fokus dabei stand u. a.

die Verbindung über Salzdahlum hinaus in Richtung Braunschweig. Noch abzuschließende Planungen sowie die Auslotung einer Finanzierung könnten zu einer Veränderung der Linie 421 bzw. der Bedienung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig führen.

Im Süden von Braunschweig verkehrt zwischen den Oberzentren Salzgitter und Braunschweig die RegioBus-Linie 620 der KVG, welche die Stadtteile Salzgitter-Thiede und -Steterburg an Braunschweig anbindet. Eine Durchbindung erfolgt ab SZ-Steterburg im Wechsel als Linie 602 von/nach Salzgitter-Lebenstedt bzw. als RegioBus-Linie 790 von/nach Wolfenbüttel. Innerhalb von Braunschweig verkehrt die 620 direkt ins Zentrum bis zum Rathaus.

Die Linie 445 verbindet die südwestlich in der Gemeinde Vechelde liegenden Ortschaften Vallstedt, Alvesse, Wierthe Sonnenberg und Groß Gleidingen mit Braunschweig. Am Donauknoten in der Weststadt bestehen Übergänge zur Stadtbahn in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Bei der Umsetzung der Verkehrsstation Braunschweig-West ist eine Anpassung der Linienführung der Linie 445 zu prüfen und Übergänge zu den SPNV-Verbindungen RE50 und RE60/70 herzustellen. Zu prüfen ist auch, in wie fern sich die Mobilitätsbedürfnisse durch den neuen Bahnhaltepunkt West aus Richtung der Gemeinde Vechelde verändern und das ÖPNV-Angebot darauf angepasst werden muss, z. B. durch ein On-Demand-Angebot für eine bedarfsgerechtere Erschließung und Anbindung an den Stadt- und Bahnverkehr.

Die RegioBus-Linie 450 führt von Vechelde aus über Wedtlenstedt nach Braunschweig und bietet für die in dieser Relation ausgeprägte Mobilität ein gutes Angebot. In Vechelde ist der RegioBus an den Schienenverkehr der RE60/70 verknüpft. Dort bestehen Übergänge sowohl in Richtung Braunschweig als auch in Richtung Peine – Hannover – Minden – Rheine/Bielefeld.

Über die RegioBus-Verbindung 560 Wipshausen – Wendeburg – Bortfeld – Braunschweig wird die Verbindung aus der Gemeinde Wendeburg an Braunschweig sichergestellt. Die Linie ist dem Teilnetz 52 zugeordnet.

Alle regionalen aber auch lokalen ÖSPV-Verbindungen zwischen Braunschweig und dem Umland orientieren sich grundsätzlich am angestrebten Mindestbedienungsangebot.

Nachtverkehrsnetz

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verkehren die wichtigsten Stadtverkehrslinien in einem 70-Min-Takt ab der Haltestelle Rathaus. Die letzten Nachtverkehrsfahrten beginnen um 03:30 Uhr. Zu prüfen wäre ein separates Nachtverkehrs- und Anschlusskonzept, welches weitere Teile des Umlandes von Braunschweig erschließen könnte. Hierbei sind die weiteren in das Umland von Braunschweig verkehrenden Linien mit einzubeziehen. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten sollte das Nachtverkehrsangebot auch auf die Nächte vor gesetzlichen Feiertagtagen ausgeweitet werden.

Stärkung der Stadtbahn

Das Stadtbus- und Stadtbahnangebot innerhalb der Stadt Braunschweig soll fortlaufend nachfragegerecht angepasst werden. Im Rahmen der Untersuchung des Stadtbahnkonzeptes wurde ein Zielnetz verabschiedet, welches es nun nach und nach umzusetzen gilt. Die Zielsetzung ist, die Stadtbahn als Verkehrsmittel zu stärken.

In diesem Zusammenhang ist im Einzelfall zu prüfen, ob einbrechende Linien an festen Umsteigepunkten mit der Stadtbahn verknüpft werden können. Die Vorteile einer Brechung sollten im Fahrgastinteresse die Nachteile überwiegen und sollten gewisse Voraussetzungen erfüllen:

- Zeitvorteile für die Fahrgäste,
- ausreichende Kapazitäten in den Stadtbahnen,
- verkehrliche Sicherheit und Attraktivität der Umsteige-Infrastruktur,
- bequemer Umstieg für die Fahrgäste; Sicherheitsgefühl muss für Fahrgäste durch eine entsprechende Infrastruktur zu jeder Zeit gegeben sein
- Anschlüsse sind ausnahmslos durch entsprechende technische Ausstattungen in den Fahrzeugen und an den Umsteigehaltestellen unternehmensübergreifend zu sichern.

Neue Verkehrsstationen

Für das Stadtgebiet Braunschweig sind Planungen für neue SPNV-Zugangsstellen in Braunschweig-West, Leiferde und Bienrode in der sogenannten Stationsoffensive enthalten. Die Realisierung der Stationen Bienrode und West ist während der Laufzeit dieses NVP vorgesehen. Deshalb wurden in enger Abstimmung mit dem Regionalverband von Seiten der Stadt Aufträge für die Bahnhofsumfeldplanung ausgelöst, welche parallel zur Errichtung der Bahnstationen fertiggestellt werden.

Alle Stationen sind als Verknüpfungspunkte mit dem ÖSPV geplant. Planungen zur Anpassung der Busverkehre sind deshalb bereits erfolgt und in die Umfeldplanungen mit eingeflossen. Zur Inbetriebnahme der neuen Haltepunkte sind diese im Detail auszuplanen und entsprechend umzusetzen. Ziel dabei ist u. a. die nahegelegenen Siedlungsbereiche besser und attraktiver an den regionalen Schienenverkehr anzubinden. Darüber hinaus können Fahrgastströme umgelenkt und verteilt werden um so gewisse Streckenabschnitte besser auszulasten bzw. zu entlasten.

Um die Busanbindung im Südwesten Braunschweigs im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnhaltepunkt Braunschweig-West zu verbessern, können zwei Maßnahmen besonders positive Auswirkungen haben. Dies ist einerseits der Bau einer Busspur zwischen der Timmerlahstraße (L 473) und dem südlichen Ende der Elbestraße in der Weststadt und andererseits die Schaffung eines Durchstichs (Busschleuse) im Straßenzug Neckarstraße/Nagoldstraße.

Zur Steuerung der Mobilitätsentwicklung hat der Rat der Stadt Braunschweig am 18. Februar 2025 den Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP) beschlossen. Dieser schlägt im Handlungsfeld öffentlicher Verkehr verschiedene Maßnahmen vor, die durch die Aussagen des Nahverkehrsplans 2025 unterstützt und bei weiteren Planungen aufgegriffen werden sollen.

E 3.14/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 40
Stadt Braunschweig (Stand 31.12.2024)

Altes Hochschulviertel	4.561	Kralenriede	3.851	Rüningen	2.999
Altewiek	1.851	Lamme	4.887	Schapen	1.636
Alt-Lehndorf	1.348	Leiferde	1.840	Schuntersiedlung	1.701
Am Hagenring	12.745	Lindenberg	2.685	Schwarzer Berg	4.663
Am Südsee	41	Mascherode	3.836	Siedlung Lehndorf	4.789
Bebelhof	2.899	Mastbruch	372	Siegfriedviertel	7.354
Bevenrode	1.549	Melvenrode	3.673	Stadtkern	5.118
Bienrode	1.811	Naturschutzgebiet	56	Stiddien	190
Broitzem	5.684	Neues Hochschulviertel	1.705	Stöckheim	6.870
Bundesanstalten	116	Neustadt	2.374	Südstadt	2.701
Bürgerpark	3.919	Nordbahnhof	5.488	Thune	1.502
Dibbesdorf	1.368	Ölper	1.577	Timmerlah	2.254
Gartenstadt	1.909	Ölper Holz	937	Veltenhof	2.810
Geitelde	1.130	Pappelberg	3.161	Viewegs Garten	3.512
Gliesmarode	4.370	Petritor-Nord	6.483	Völkenrode	1.769
Hafen	166	Petritor-Ost	9.505	Volkmarode	3.936
Hagen	3.397	Petritor-West	3.456	Vorwerksiedlung	1.197
Harxbüttel	669	Prinzenpark	13.837	Waggum	3.324
Hauptbahnhof	1.002	Querum	3.904	Watenbüttel	2.662
Hauptfriedhof	890	Querumer Forst	2.213	Weinberg	9.195
Heidberg	7.589	Rautheim	4.869	Wenden	4.061
Hermannshöhe	4.656	Riddagshausen	611	Wilhelmtor-Nord	5.791
Hohetor	1.912	Rothenburg	9.539	Wilhelmtor-Süd	8.226
Hondelage	3.766	Rühme-Ost	1.498	Zuckerberg	1.091
Kanzlerfeld	3.696	Rühme-West	115	Gesamt	**254.867**

E 3.14/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Salzgitter	4.105	325	29.894	**34.325**
Wolfsburg	5.949	0	18.549	**24.499**
Wolfenbüttel	3.273	149	18.314	**21.735**
SG Papenteich	505	359	17.474	**18.338**

»

E 3.14/3
Tabelle

Fortsetzung: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 40
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

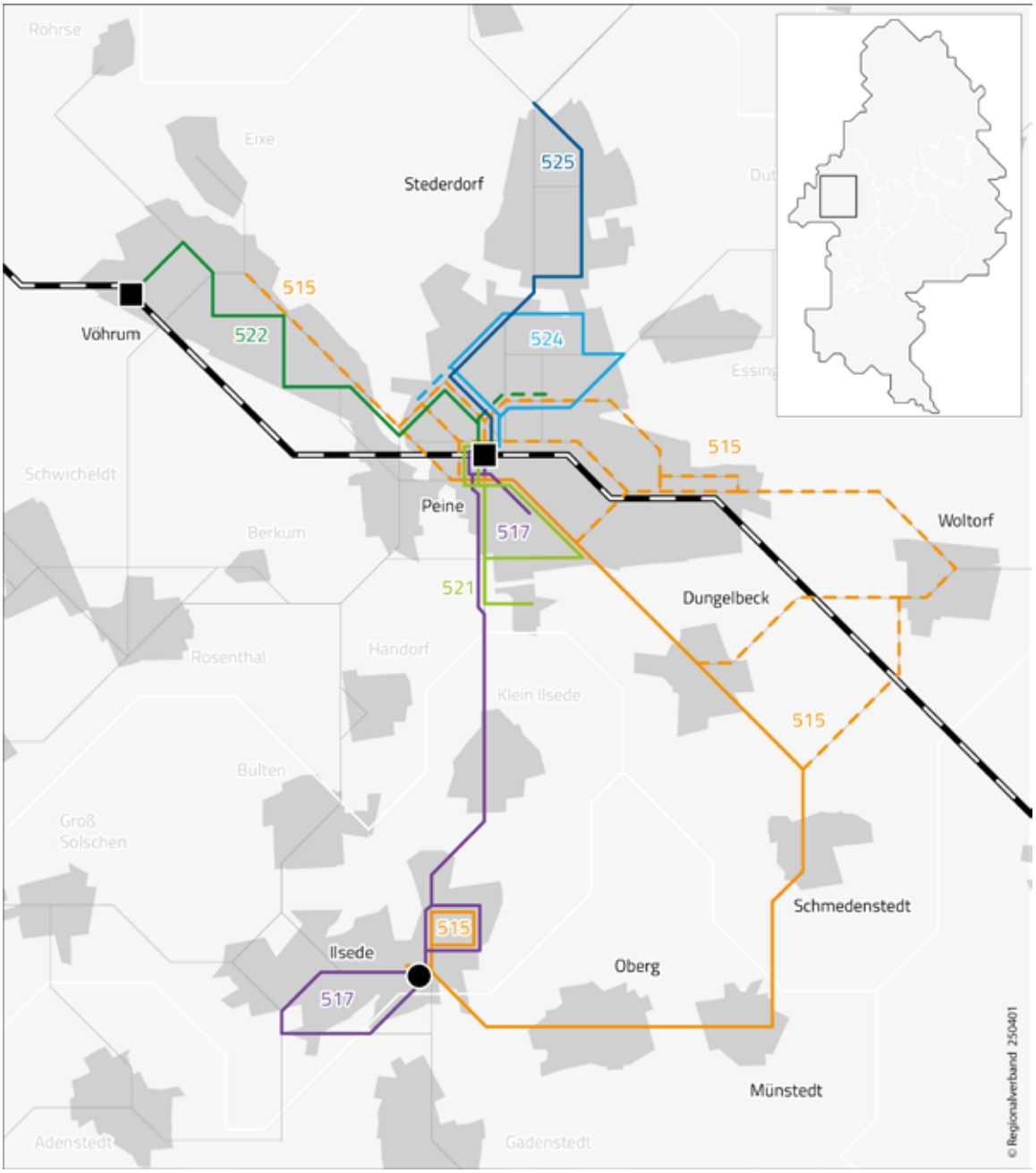
Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Vechelde	1.433	164	10.010	**11.607**
Cremlingen	927	189	9.911	**11.028**
Lehre	1.128	132	5.572	**6.831**
Wendeburg	408	34	6.090	**6.532**
SG Sickte	365	16	5.457	**5.838**
Peine	986	0	4.080	**5.066**
Königslutter am Elm	261	0	3.724	**3.985**
SG Elm-Asse	322	0	3.389	**3.711**
Lengede	275	0	3.030	**3.305**
SG Meinersen	47	0	2.156	**2.203**
Goslar	632	0	1.457	**2.089**
Helmstedt	128	0	1.915	**2.044**
Schladen-Werla	398	0	1.619	**2.017**
SG Oderwald	257	0	1.744	**2.002**
SG Isenbüttel	75	0	1.785	**1.860**
Edemissen	33	0	1.774	**1.807**
Gifhorn	345	0	1.460	**1.806**
Ilsede	68	0	1.731	**1.799**
Schöningen	173	0	986	**1.159**
Bad Harzburg	133	0	976	**1.109**
SG Baddeckenstedt	20	0	1.029	**1.049**
Liebenburg	7	0	797	**804**
SG Velpke	22	0	761	**783**
SG Wesendorf	32	0	729	**761**
SG Nord-Elm	40	0	691	**731**
SG Grasleben	22	0	639	**661**
Seesen	163	0	431	**594**
SG Heeseburg	57	0	525	**582**
SG Brome	34	0	529	**564**

Samtgemeinde Papenteich	s. Teilnetz 15
Gemeinde Lehre	s. Teilnetz 32
Gemeinde Vechelde	s. Teilnetz 52
Stadt Wolfenbüttel	s. Teilnetz 70

E 3.15 Teilnetz 50 Peine – Ilsede

E 3.15
Karte

Teilnetz 50 Peine – Ilsede



Genehmigte Linien Teilnetz 50

E 3.15/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVM	515	Groß Ilsede – Oberg – Münstedt – Schmedenstedt – Dungelbeck – (Woltorf) – Peine	31.12.2028
KVM	517	Peine Bahnhof – Ilsede – Peine Bahnhof	31.12.2028
KVM	521	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Klinikum	31.12.2028
KVM	522	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Vöhrum Bahnhof	31.12.2028
KVM	524	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Oststadt – Peine Bahnhof	31.12.2028
KVM	525	Stadtverkehr Peine Bahnhof – Stederdorf – Peine Bahnhof	31.12.2028

Das Teilnetz 50 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Peine sowie Linien in der Verkehrsrelation Ilsede – Peine.

Ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Peine hat weitergehende Aufgaben und Funktionen als in einer Flächengemeinde. Das Stadtbusnetz erfordert sowohl Verkehrsverbindungen zwischen den Stadtteilen und wichtigen Zielen innerhalb des Stadtgebiets als auch Verknüpfungen zu weiteren lokalen und regionalen Verkehren über die Stadtgrenze hinaus. Es ist deshalb ein Stadtbussystem anzustreben, welches im Zusammenwirken weitergehender lokaler und regionaler Verbindungen möglichst eine konsequente Vertaktung bietet. Dies erfordert eine Gesamtkonzeption des Nahverkehrsangebotes in Peine sowie über die Stadtgrenzen hinaus.

Die Stadt Peine liegt an der Schienenstrecke RE60/70 Braunschweig – Hannover – Rheine/Bielefeld. Auf dieser Strecke wird von Montag bis Sonntag ein leicht versetzter Halbstundentakt angeboten. Die Bahnstationen Peine und Vöhrum sind damit gut an den regionalen Schienenverkehr angeschlossen. Jegliche Busverkehrslinien sind daher möglichst optimal an die bestehenden An- und Abfahrtszeiten anzubinden.

In Vorbereitung der Neuvergabe der Teilnetze im Landkreis Peine zum 01. Januar 2029 ist ein zukunftsfähiges und auskömmliches Angebotsnetz zu konzipieren und dieses (ggfs. in Losen) auszuschreiben. Hierbei sind die Ergebnisse und Umsetzungsschritte des in der Weiterentwicklung befindlichen ÖSPV-Konzepts zu berücksichtigen. Es sind sowohl verschiedene Angebotsformen in die Untersuchungen mit einzubeziehen, als auch eine Optimierung der Schülerbeförderung im Landkreis Peine zu prüfen. Des Weiteren sollen bestehende sowie potentielle Verkehrsangebote über die Landkreisgrenzen hinweg bei der Untersuchung mit einbezogen werden, um beispielsweise nahe gelegene Orte oder Bahnhöfe, sowohl von als auch nach außerhalb des Verbandsgebiet, anzubinden.

Stadtbusnetz

Das Netz des Stadtbusverkehrs in Peine umfasst vier Linien, welche die Stadtteile Vöhrum (522), Stederdorf (525) und Oststadt (524) sowie das Klinikum (521) sternförmig mit dem ZOB an der Verkehrsstation Peine und der Innenstadt verbinden. Es sind daher nicht alle Stadtteile in den Stadtbusverkehr eingebunden. Die weiteren Ortsteile sind über lokale und/oder regionale Busverkehre an den Stadtkern angebunden.

In Richtung Norden erfolgt die Anbindung der Ortsteile Stederdorf und Wendesse über die Regio-Bus-Linie 500 Peine – Edemissen, welche dem Teilnetz 51 zugeordnet ist. Eine wesentliche Aufgabe dieser Linie ist die Sicherstellung der Anschlüsse an die SPNV-Verbindungen RE60/70 am Bahnhof Peine. Stederdorf wird neben der regionalen Linie auch durch die Stadtbuslinie 525 bedient, welche zusätzlich das Gewerbegebiet Nord erschließt. Am Bahnhof bietet die Linie Anschlüsse an die Zugverbindungen sowie zu den anderen Busverkehren.

Das nordöstliche Stadtgebiet, mit den Bezirken Gunzelinfeld, Duttenstedt und Essinghausen, wird von der lokalen Linie 509 Peine – Wipshausen bedient. Das Gunzelinfeld (Nordstadt) wird von der Stadtbuslinie 524 in einer Schleifenfahrt an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden. Die somit als Ringverkehr konzipierte Linie ist im Hinblick auf die Fahrzeiten für die Fahrgäste teilweise unattraktiv. Weitergehend ist auch die Abstimmung auf das SPNV-Angebot nicht optimal. Die Bedienungsangebote beider Linien sind ausbaufähig und für Pendler sowie für die Nutzung in der Freizeit attraktiver zu gestalten. Samstag endet der Betrieb am Nachmittag, sonntags haben die Linien kein Fahrtenangebot.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Peine schlägt vor, die Ringlinie 524 aufzulösen und diese stattdessen auf zwei Linienwege in Hin- und Rückrichtung zu teilen. Eine Linie soll vom Bahnhof Peine bis zur Haltestelle BGE auf der bisherigen nördlichen Route führen. Eine weitere Linie soll vom Bahnhof Peine bis nach Essinghausen auf der bisherigen südlichen Route geführt werden und somit das Fahrtenangebot der Linie 509 ergänzen bzw. mit diesem kombiniert werden. Dieser Vorschlag ist auf Umsetzbarkeit zu prüfen.

Der nördlich des Stadtkerns liegende Bezirk Maschland ist nur peripher über die Haltestellen in der Werder Straße sowie auf der Bundestraße 444 (Celler Straße/Schwarzer Weg) an den ÖPNV angebunden. Hier fehlt es an einer direkten Erschließung des Wohngebietes, insbesondere im Bereich der Sundernstraße/Kammerwiesen, wo neben den Wohngebieten auch zwei Seniorenheime liegen. Da dieser Bereich nicht mit den üblichen Linienbussen befahren werden kann, müsste eine Erschließung durch kleinere Fahrzeuge erfolgen. Bisherige Überlegungen zur Einführung eines Linienangebotes scheiterten an einer ausreichenden Finanzierung. Eine erneute Prüfung könnte in einer Gesamtkonzeption des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Peine aufgenommen werden.

Die Kernstadt von Peine ist sternförmig aus allen Stadtteilen und den umliegenden Orten angebunden und mindestens über den nahegelegenen Bahnhof südlich der Innenstadt gut zu erreichen. Kurze Wege zum Mittelpunkt der Innenstadt, rund um den Bereich des Marktplatzes, bieten die Haltestelle in der Luisenstraße im Süden sowie die Zugangsstellen in der Werderstraße (Rosenhagen, Marktstraße und Bodenstedtstraße). Eine weitere Verbesserung zur Anbindung der Kernstadt könnte durch Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich des Schützenplatzes möglich sein. In der näheren Umgebung befinden sich neben dem Gymnasium „Am Silberkamp“ u. a. die Stadtverwaltung, die Agentur für Arbeit, der Stadtpark sowie das Gewerbegebiet Woltorfer Straße. Mit den dort verkehrenden Buslinien würden sich die Wege zu diesen Zielen verkürzen. Dies bedarf jedoch einer umfangreichen Prüfung bzgl. der Verkehrssicherheit, -qualität und des Platzbedarfes.

Im Osten liegen das Gewerbegebiet Peine Ost sowie der Stadtteil Woltorf. Diese sind über die lokale Linie 510 (Wendeburg – Woltorf – Peine) angebunden, welche dem Teilnetz 52 zugeordnet ist. Aufgrund der starken Mobilitätsverflechtungen des Grundzentrums Wendeburg mit der Kreisstadt ist diese Verbindung als starke lokale Achse zu sehen. Im November 2021 wurde das Angebot auf dieser Linienachse verbessert und die damalige Linie 512 aufgewertet. Der östliche Teil des Gewerbegebietes Ost, mit seinen großen Arbeitgebern, wird seitdem besser angebunden, das Bedienungsangebot wurde ausgeweitet und, soweit wie möglich, eine einheitliche und durchgehende Taktung mit Anschlüssen am Peiner Bahnhof umgesetzt. Eine Evaluation des umgesetzten Angebotes ist weiterhin durchzuführen und weitere Optimierungen anzustreben.

Die Stadtteile Dungelbeck und Schmedenstedt, südöstlich der Kernstadt von Peine, werden durch die Linie 515 (Groß Ilsede – Oberg – Schmedenstedt – Peine) bedient. Zusätzlich durchfährt die Linie die Südstadt und tangiert das Werksgelände der Peiner Träger GmbH, welches daher mit der 515 zu erreichen ist. Das Fahrtenangebot ist überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und bietet Montag–Freitag nur wenig getaktete Fahrtmöglichkeiten. Neben den Schülerverkehrsfahrten sind die übrigen Fahrten so gelegt, dass eine Anbindung an die Züge am Bahnhof Peine ermöglicht

wird. Es ist anzustreben, das Fahrtenangebot der Linie 515 zu verbessern und auszuweiten, so dass die Linie für den Pendler- und Freizeitverkehr besser nutzbar wird.

Die Südstadt sowie das Klinikum sind über die Stadtbuslinie 521 angebunden. Die Linie hält von Montag bis Samstag ein gutes Fahrtenangebot im 30-Min-Takt vor. Sonntag wird ein Zweistundentakt angeboten. Die Verbindung bietet damit für das Klinikum eine relativ gute Anbindung, sowohl für die Mitarbeiter als auch für Patienten und Besucher. Weitere nachfragegerechte Ausweitungen sollten jedoch geprüft werden sowie eine bessere Erschließung der Wohngebiete im Umfeld des Klinikstandortes angestrebt werden.

Südwestlich liegen die zu Peine gehörenden Ortschaften Schwiecheldt, Rosenthal, Berkum, Handorf sowie das Gebiet südliche Aue bzw. Horst. Diese Bereiche werden von der RegioBus-Linie 502 (Hohenhameln – Peine) und der lokalen Linie 503 (Groß Ilsede – Peine) erschlossen. Die Linien sind dem Teilnetz 53 zugeordnet. Die Bedienungsangebote sind hinsichtlich eines einheitlichen Bedienungsangebotes in der Stadt Peine zu überprüfen.

Im Westen liegen die Stadtteile Telgte, Vöhrum, Eixe und Röhrse. Die Stadtverkehrslinie 522 erschließt die Wohngebiete von Telgte und Vöhrum und bindet den Bahnhof Vöhrum und Peine an. Die Fahrzeiten sind dahingehend zu überprüfen, so dass möglichst an beiden Verkehrsstationen verbesserte Anschlusssituationen herzustellen sind. Darüber hinaus ist eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden zu prüfen, um die Linie auch für den Freizeitverkehr interessanter zu gestalten. Die lokale Buslinie 505 (Röhrse – Abbensen – Vöhrum – Peine) ist dem Teilnetz 51 zugeordnet. Sie stellt die Verbindung zu den Ortschaften Röhrse und Eixe sicher. Eine wesentliche Funktion der Linie ist darüber hinaus die Verbindung zwischen dem ZOB am Bahnhof und dem Schulzentrum in Vöhrum. Die Bedienungsangebote sind hinsichtlich eines einheitlichen Bedienungsangebotes in der Stadt Peine zu überprüfen.

Gesamtkonzeption des Stadtverkehrsnetzes

Das Nahverkehrsangebot in den Stadtteilen ist trotz ähnlich hoher Einwohnerzahl und Mobilität zum Stadtkern unterschiedlich. Diese Unterschiede werden besonders von einem sehr hohen Schülerverkehrsanteil verursacht, welcher das gesamte Nahverkehrsangebot im Landkreis Peine prägt. Die Herausforderung besteht daher darin, das ÖPNV-Angebot vor allem für Pendler, Gelegenheitsnutzer und für den Freizeitverkehr attraktiver zu gestalten. Insbesondere sind Fahrtenangebote zu den Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern zu überprüfen und möglichst nachfragegerecht an die Schichtzeiten der Betriebe anzupassen. Anzustreben ist auch eine vergleichbare Angebotsqualität für alle Stadtteile, wobei die Einwohnerdichte bzw. die Fahrgastnachfrage mit in die Angebotsgestaltung einbezogen werden sollte.

Ilsede – Peine

Aufgrund der starken Verflechtung und einer ausgeprägten Mobilität zwischen Ilsede und Peine ist das Nahverkehrsangebot in dieser Relation zu optimieren. Dies erfordert eine umfassende Abstimmung der Linien 503, 515, 517 und der RegioBus-Linie 530. Diese Linien bieten auf verschiedenen Fahrtverläufen und unterschiedlichem Bedienungsangebot schon heute ein umfangreiches Angebot, welches jedoch zum Teil ausbaufähig und optimierungsfähig ist. Bei einer Neuordnung bzw. Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Bereich Ilsede sind die umfangreichen Verknüpfungsfunktionen am ZOB in Ilsede zu beachten und sicherzustellen sowie die Anschlussmöglichkeiten am Bahnhof in Peine auf den Regionalbahn- und Busverkehr zu optimieren.

Die RegioBus-Linie 530 verläuft von Broistedt, Lengede und Groß Lafferde über den ZOB in Groß Ilsede auf direkten Weg nach Peine und bietet ein getaktetes Angebot. Die Schulverkehrsfahrten auf dieser Relation sind in die Linie 531 ausgelagert. Von Groß Bülten und Ölsburg aus verkehrt die Linie 517 auf gleichen Linienweg über Groß Ilsede und Klein Ilsede nach Peine. Die Linie 515 verkehrt von Groß Ilsede aus über Oberg, Münstedt, Schmedenstedt und Dungebeck nach Peine. Über die Ortschaften Bülten und Handorf verkehrt die Linie 503 zwischen Groß Ilsede und Peine.

Insgesamt ist das Angebot durch eine bessere Abstimmung der vorhandenen Verkehre zu optimieren, um die Potenziale der hohen Mobilität auszuschöpfen. Mit einem attraktiven ÖSPV-Angebot kann sich in dieser Relation der ÖV-Anteil am Modal-Split positiv entwickeln. Insbesondere die Linien 517 und 530 sind besser aufeinander abzustimmen, sodass diese sich möglichst zu einem Halbstundentakt überlagern.

Die Linie 517 sollte möglichst gut mit den Linien des Stadtbusverkehres verzahnt werden, um am Bahnhof in Peine eine Verteilung der Mobilitätsströme zu allen Stadtteilen zu ermöglichen. Weitergehend ist eine bessere Anbindung an das Klinikum Peine von und nach Ilsede über die Linie 517 anzustreben, um damit sowohl Patienten und Besuchern als auch den Mitarbeitern eine Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus allen Stadtteilen zu ermöglichen.

E 3.15/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 50

Stadt Peine (Stand 31.08.2024)

Berkum	282	**Handorf**	933	**Stederdorf**	5.722
Dungelbeck	1.871	**Kernstadt**	27.492	**Schwicheldt**	1.305
Duttenstedt	1.084	**Rosenthal**	1.145	**Vöhrum**	6.997
Eixe	644	**Röhrse**	257	**Wendesse**	173
Essinghausen	1.789	**Schmedenstedt**	993	**Woltorf**	1.931
				Gesamt	**52.618**

Gemeinde Ilsede (Stand 31.12.2024)

Adenstedt	1.972	**Groß Ilsede**	3.106	**Oberg**	2.184
Bülten	1.733	**Groß Lafferde**	2.706	**Ölsburg**	2.823
Gadenstedt	2.522	**Klein Ilsede**	1.907	**Solschen**	1.035
Groß Bülten	1.420	**Münstedt**	961	**Gesamt**	**22.419**

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 50

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.15/3
Tabelle

Stadt Peine

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Ilsede	749	518	17.895	**19.162**
Edemissen	402	180	10.224	**10.807**
Wendeburg	326	109	6.413	**6.849**
Hohenhameln	256	82	5.833	**6.170**
Vechelde	417	7	4.926	**5.350**
Braunschweig	986	0	4.080	**5.066**
Lengede	116	0	1.358	**1.474**
SG Papenteich	11	0	962	**973**
Salzgitter	111	0	778	**890**
Wolfsburg	59	0	775	**833**
SG Meinersen	6	0	538	**544**

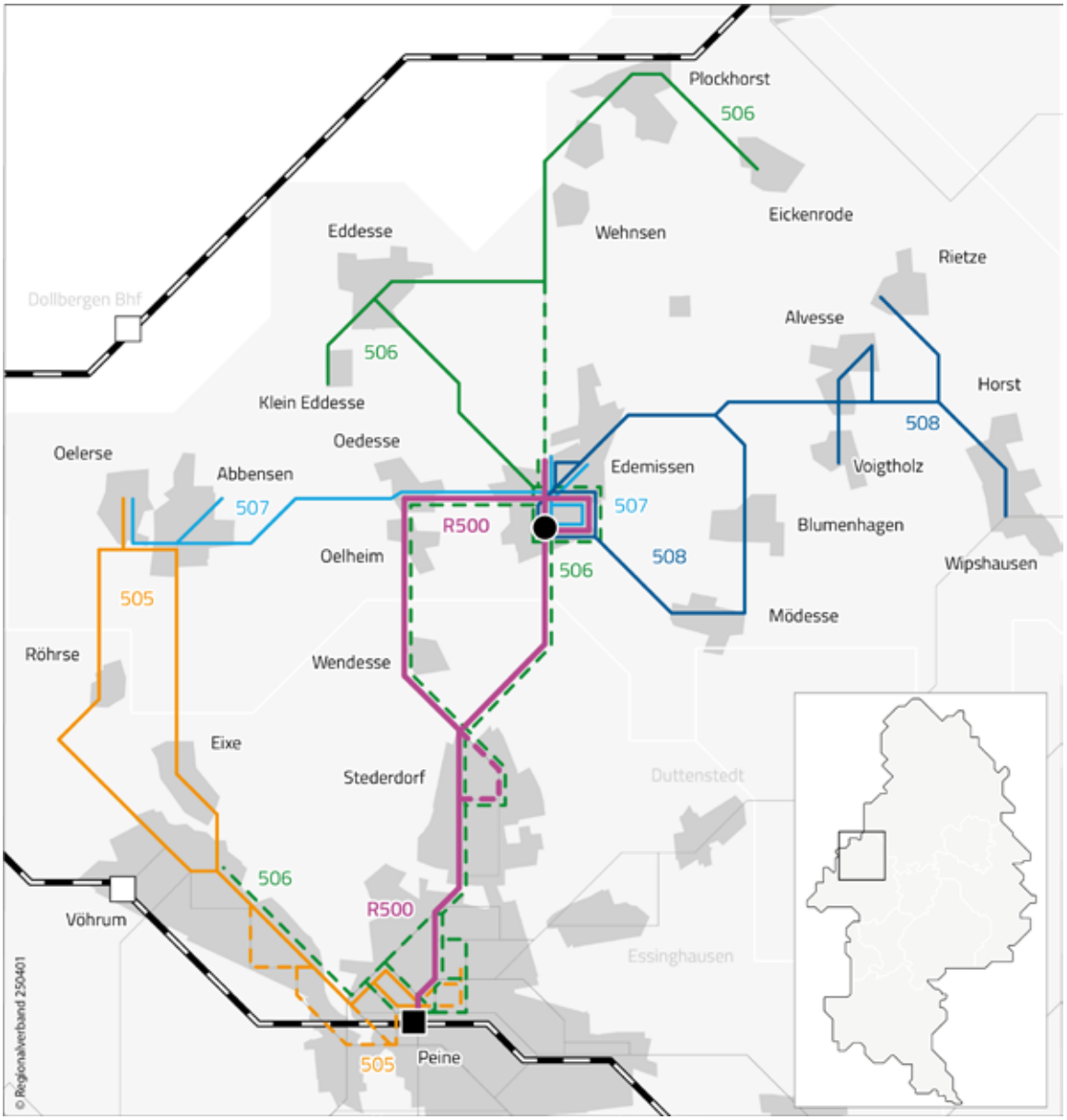
Gemeinde Ilsede

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Peine	749	518	17.895	**19.162**
Lengede	255	14	3.940	**4.209**
Vechelde	16	5	3.484	**3.504**
Hohenhameln	37	23	3.225	**3.285**
Braunschweig	68	0	1.731	**1.799**
Salzgitter	11	0	1.597	**1.609**
Wendeburg	3	0	760	**763**
Edemissen	5	0	511	**516**

E 3.16 Teilnetz 51 Edemissen

E 3.16
Karte

Teilnetz 51 Edemissen



E 3.16/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 51

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
ONS	500	Peine – Edemissen – Peine	31.12.2028
ONS	505	Peine – Vöhrum – Abbensen – Röhrse	31.12.2028
ONS	506	Eickenrode – Eddesse – Edemissen – Peine	31.12.2028
ONS	507	Oelerse – Edemissen – (Dollbergen)	31.12.2028
ONS	508	Edemissen – Rietze – Wipshausen	31.12.2028

Das Teilnetz 51 umfasst den Bereich der Gemeinde Edemissen mit der RegioBus-Verbindung Edemissen – Peine und den lokalen Linien innerhalb der Gemeinde sowie von und nach Peine.

In Vorbereitung der Neuvergabe der Teilnetze im Landkreis Peine zum 01. Januar 2029 ist ein zukunftsfähiges und auskömmliches Angebotsnetz zu konzipieren und dieses (ggfs. in Losen) auszuschreiben.

RegioBus-Linie 500 Peine – Edemissen

Die RegioBus-Linie 500 verkehrt zwischen Peine und Edemissen. Die Linie erfüllt als wesentliche Aufgaben die Sicherstellung der Anschlüsse an die Station Peine und die Bedienung aller Ortschaften in dieser Relation.

Das Bedienungskonzept ist so konzipiert, dass Anschlüsse am Bahnhof Peine zum RE60/70 mit einem ausreichenden Übergang ermöglicht werden. Montag bis Freitag führt der Fahrtverlauf in der geraden Stunde von Peine über Wendesse, Oelheim, Oedesse, Edemissen und auf direkten Weg zurück nach Peine. In der ungeraden Stunde wird dieser Linienweg entsprechend in umgekehrter Reihenfolge bedient – von Peine direkt nach Edemissen und zurück über Oedesse, Oelheim und Wendesse nach Peine. Am Samstag und Sonntag bzw. Feiertagen werden die Anschlüsse lastrichtungsbezogen hergestellt. Der Fahrtverlauf ist in beiden Richtungen gleich, vormittags werden die Anschlüsse an die Züge hergestellt und nachmittags von den Zügen. Dieses, für Fahrgäste schwierig nachzuvollziehende Bedienungskonzept, ist bei der Aufstellung eines landkreisweiten Gesamtkonzeptes möglichst aufzulösen und attraktiver zu gestalten.

Lokales Bedienungskonzept

Die lokalen Linien 506 (Eickenrode – Plockhorst – Eddesse – Edemissen), 507 (Oehlerse – Abbensen – Edemissen) und 508 (Wipshausen – Alvesse – Blumenhagen – Edemissen) sind besser an das Angebot der RegioBus-Linie 500 anzupassen. Eine durchgehende Vernetzung ist in und aus Richtung Peine mit einem festen Verknüpfungspunkt in Edemissen anzustreben.

Die Buslinie 505 Röhrse – Abbensen – Vöhrum – Peine stellt die Verbindung zu den Ortschaften Röhrse und Eixe sicher. Eine wesentliche Funktion der Linie ist darüber hinaus die Verbindung zwischen dem ZOB am Bahnhof Peine und dem Schulzentrum in Vöhrum. Von Montag bis Samstag bietet die Linie eine ausreichende Bedienung. Sonntags hingegen ist die Einführung eines Bedienungsangebotes zu prüfen.

Insgesamt ist für den Raum Edemissen anzustreben, das öffentliche Verkehrsangebot attraktiver zu gestalten. Dabei ist auch die Implementierung einer bedarfsgerechten Bedienung zu prüfen bzw. ein On-Demand-Angebot, vergleichbar zum Raum Hohenhameln, anzustreben, um so auch eine Anbindung an die nahegelegenen SPNV-Strecken zu realisieren (s. unten).

RegioBus-Linie 560 Wipshausen – Braunschweig

Die dem Teilnetz 52 zugeordnete RegioBus-Linie 560 verbindet den OT Wipshausen der Gemeinde Edemissen mit dem Oberzentrum Braunschweig auf dem lokalen Abschnitt Wendeburg – Wipshausen.

Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr

Die Anbindung der Gemeinde Edemissen an den Schienenpersonennahverkehr erfolgt nur über die RegioBus-Linie 500 am Bahnhof Peine an die Strecke des RE60/70 Braunschweig – Peine – Hannover. Eine Verbindung zur nördlich der Gemeinde verlaufenden Schienenstrecke RE30 Wolfsburg – Gifhorn – Hannover besteht nicht. Bisherige Angebote scheiterten bisher aufgrund geringer Fahrgastnachfrage, welche vermutlich auf die damals geringe Angebots- und Tarifattraktivität zurückzuführen war.

Eine tarifliche Attraktivität wurde mit der Einführung des bundesweit gültigen D-Tickets geschaffen, weshalb es anzustreben ist, weitere Anbindungen zu den Bahnstrecken einzurichten. Dabei kämen die nahegelegenen Verkehrsstationen auf beiden Strecken in Betracht:

- RE60/70: Peine, Vöhrum, Hämelerwald
- RE30: Dollbergen, Dedenhausen, Meinsersen

E 3.16/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 51
Gemeinde Edemissen (Stand 31.12.2024)

Abbensen	2.185	**Eickenrode**	328	**Rietze**	252
Alvesse	415	**Mödesse**	447	**Voigtholz-Ahlemissen**	169
Blumenhagen	459	**Oedesse**	705	**Wehnsen**	464
Eddesse	843	**Oelerse**	510	**Wipshausen**	1.761
Edemissen	3.330	**Plockhorst**	772	**Gesamt**	**12.590**

E 3.16/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 51
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Peine	402	180	10.224	**10.807**
Wendeburg	12	20	1.977	**2.008**
SG Meinersen	0	119	1.696	**1.815**
Braunschweig	33	0	1.774	**1.807**
SG Papenteich	0	10	738	**749**
Ilsede	5	0	511	**516**

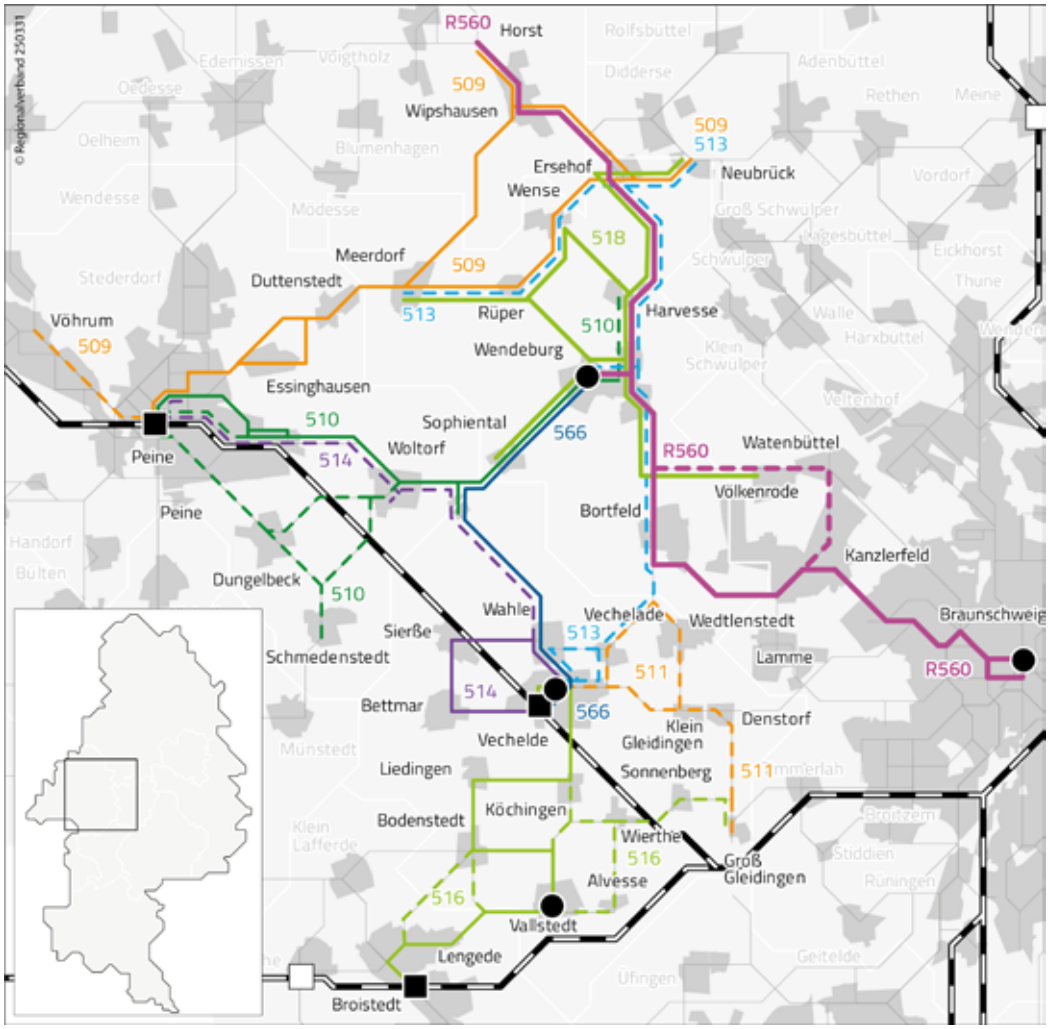
Stadt Peine **s. Teilnetz 50**
Gemeinde Wendeburg **s. Teilnetz 52**

Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg

E 3.17

Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg

E 3.17
Karte



Genehmigte Linien Teilnetz 52

E 3.17/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVM	509	Peine – Essinghausen – Duttenstedt – Meerdorf – Rüper- Wense – Ersehof – Wipshausen	31.12.2028
KVM	510	Peine – Woltorf – Sophiental – Wendeburg	31.12.2028
KVM	511	Vechelde – Wedtlenstedt – Denstorf – Klein Gleidingen – Groß Gleidingen	31.12.2028
KVM	513	Vechelde – Bortfeld – Wendeburg – Harvesse – Ersehof – Neubrück – Wense – Rüper – Meerdorf	31.12.2028
KVM	514	Peine – Woltorf – Fürstenau / – Vechelde – Bettmar – Sierße – Wahle – Vechelde	31.12.2028
KVM	516	Vechelde – Köchingen – Liedingen – Bodenstedt – Vallstedt – Lengede – (Alvesse – Wierthe – Sonnenberg – Groß Gleidingen)	31.12.2028
KVM	560	Wipshausen – Ersehof – Harvesse – Bortfeld – Wendeburg – Bortfeld – Braunschweig, Rathaus	31.12.2028
KVM	566	Zweidorf – Sophiental – Fürstenau – Wahle – Vechelde	31.12.2028

Das Teilnetz 52 umfasst die Bedienungsgebiete der Gemeinden Lengede, Vechelde und Wendeburg mit den Verkehrsbeziehungen zueinander sowie in und aus Richtung Peine und Braunschweig.

In Vorbereitung der Neuvergabe der Teilnetze im Landkreis Peine zum 01. Januar 2029 ist ein zukunftsfähiges und auskömmliches Angebotsnetz zu konzipieren und dieses (ggfs. in Losen) auszuschreiben. Hierbei sind die Ergebnisse und Umsetzungsschritte des in der Weiterentwicklung befindlichen ÖSPV-Konzepts zu berücksichtigen. Es sind sowohl verschiedene Angebotsformen in die Untersuchungen mit einzubeziehen, als auch eine Optimierung der Schülerbeförderung im Landkreis Peine zu prüfen.

ÖPNV-Angebot der Gemeinden Vechelde und Lengede

Die Gemeinde Vechelde wird über die Linie 445 und die RegioBus-Linie 450 an Braunschweig angebunden. Diese Linien sind dem Teilnetz 40 Braunschweig zugeordnet. Zwischen den beiden Gemeinden Lengede und Vechelde verkehrt die Linie 516.

Die RegioBus-Linie 450 führt von Vechelde aus über Wedtlenstedt nach Braunschweig und bietet für die in dieser Relation stark ausgeprägte Mobilität ein gutes Angebot. In Vechelde werden Verknüpfungen zur Schienenstrecke RE60/70 von/nach Braunschweig und Peine – Hannover – Minden – Bielefeld/Rheine hergestellt.

Die Linie 445 verbindet die südwestlich in der Gemeinde Vechelde liegenden Ortschaften Vallstedt, Alvesse, Wierthe, Sonnenberg und Groß Gleidingen mit Braunschweig. Am Donauknoten in der Weststadt bestehen Übergänge zur Stadtbahn in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof.

Die neue Verkehrsstation Braunschweig-West, welche in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans umgesetzt wird, ist als zentraler Umstiegs- und Verknüpfungspunkt im Westen von Braunschweig konzipiert und wird infrastrukturell durch die Stadt Braunschweig auch im Umfeld entsprechend hergerichtet. Das zukünftige Busliniennetz ist daher so auszurichten, dass die nahegelegenen Siedlungsbereiche attraktiv an den neuen Zugangspunkt zum regionalen Schienenverkehr der Linien RE50 und RE60/70 angebunden werden. Vorbereitende Planungen sind im Zusammenhang mit der Umfeldplanung bereits vorgenommen. Diese sind im Detail auszuplanen und entsprechend umzusetzen. In der Relation aus der Gemeinde Vechelde betrifft dies insbesondere die Linie 445.

Zwischen den beiden Grundzentren bindet die Linie 516 die Ortschaften Köchingen, Liedingen, Bodenstedt und Vallstedt an. Am Bahnhof Broistedt bestehen Verknüpfungen zu den Zügen des RE50 von/nach Braunschweig und am Bahnhof Vechelde zu den Zügen des RE60/70 von/nach Hannover und Braunschweig. Darüber hinaus gibt es in Vechelde Anschlüsse an die RegioBus-Linie 450, die eine direkte Anbindung an die Innenstadt von Braunschweig herstellt.

Die Linie 514 stellt die Verbindung der Ortschaften Bettmar, Sierße und Wahle nach Vechelde her und ist verknüpft mit der Linie 450 von und nach Braunschweig. In der Gegenrichtung verknüpft die Linie die Orte mit der Station Vechelde (Westseite) und realisiert auch hier den Übergang zur 450 sowie den SPNV-Verbindungen von und nach Braunschweig und Hannover.

Die Angebote der lokalen Erschließungslinien 514 und 516 sind mindestens im heutigen Umfang und der Funktion beizubehalten. In Zeiten schwacher Nachfrage ist das Fahrtenangebot jedoch hinsichtlich einer bedarfsgerechten Bedienung zu überprüfen. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob und in welcher Form die Ortschaften Wiethe, Sonnenberg und Groß Gleidingen besser an das Gemeindezentrum Vechelde angebunden werden können.

ÖPNV-Angebot der Gemeinde Wendeburg

Die regional bedeutsame Relation Wendeburg – Braunschweig wird durch die RegioBus-Linie 560 bedient. Die Linienführung von Wendeburg über Bortfeld nach Braunschweig ermöglicht auch Fahrten zwischen Wendeburg und Bortfeld und erfüllt somit auch lokale Beförderungsansprüche innerhalb der Gemeinde Wendeburg.

Eine Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes auf der Linie 560 ist anzustreben. Vergleichbar zu den bestehenden Angeboten im Nachtverkehrsnetz der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, ist die Einführung von Spätverbindungen Freitag- und Samstagnacht zu prüfen.

Die Erschließung der nördlichen Gemeinde erfolgt zum einen über den lokalen Abschnitt der RegioBus-Linie 560 (Wendeburg – Wipshausen) und zum anderen über die lokalen Linien 509 (Peine – Wipshausen) und 513 (Vechelde – Wendeburg). Zusätzlich verbindet das Bürgerbus-Angebot (Linie 518) der Gemeinde Wendeburg alle Ortschaften miteinander und stellt Anschlüsse zur RegioBus-Linie von und nach Braunschweig her. Das Fahrtenangebot auf der Linie 513 ist vorwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und das Angebot des Bürgerbusses ist aufgrund des ehrenamtlichen Betriebs auf die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner konzentriert. Mit Verweis auf die oben genannte Gesamtkonzeption ist möglichst eine weitere Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Gemeinde Wendeburg anzustreben sowie zu prüfen, wie das Bürgerbusangebot bedarfsgerecht gestaltet und in ein verbandsweites Buchungssystem integriert werden kann.

Wendeburg – Peine

Die Verbindung Wendeburg – Peine wird durch die Busverbindung der Linie 510 hergestellt. Aufgrund der starken Mobilitätsverflechtungen des Grundzentrums Wendeburg mit der Kreisstadt ist diese Verbindung als starke lokale Achse zu sehen. Im November 2021 wurde das Angebot auf dieser Linienachse verbessert und die damalige Linie 512 aufgewertet. Das Angebot entspricht damit dem Niveau einer RegioBus-Linie. In Wendeburg wurde die Linie bis zum Einkaufszentrum in Wendezelle verlängert. Im Bereich der Stadt Peine wurde der östliche Teil des Gewerbegebietes Ost, mit seinen großen Arbeitgebern, mit in den Linienverlauf mit aufgenommen. Insgesamt wurde das Bedienungsangebot ausgeweitet und, soweit wie möglich, eine einheitliche und durchgehende Taktung mit Anschlüssen am Peiner Bahnhof umgesetzt. Eine Evaluation des umgesetzten Angebotes ist weiterhin durchzuführen und weitere Optimierungen sind anzustreben.

In der Relation Peine – Meerdorf – Wipshausen verkehrt die Linie 509. Zu prüfen ist eine Optimierung der Anbindung und Erschließung der nördlichen Gemeinde, sowohl in der Verbindung zur Kreisstadt als auch an das Gemeindezentrum. Die auf dem Linienweg der 509 liegenden Orte Essinghausen und Duttenstedt liegen im Stadtgebiet von Peine und sollten daher in das Stadtbusnetz eingebunden werden.

Vechelde – Wendeburg

Die Relation zwischen den Gemeinden Wendeburg und Vechelde bedienen die Linien 513 und 566. Das Angebot der 513 ist vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet und bietet den Bürgern kaum Möglichkeiten den ÖPNV z. B. für Freizeitaktivitäten zu nutzen. Die Linie 566 bietet einige Fahrten überwiegend als ALT von Montag bis Samstag auf der Relation Zweidorf – Sophiental – Fürstenau – Wahle – Vechelde zum und vom Bahnhof in Vechelde mit Anschluss an die Züge. Vergleichbar zur Verbindung zwischen Vechelde und Lengede ist auch eine Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen Vechelde und Wendeburg zu prüfen.

E 3.17/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 52

Gemeinde Wendeburg (Stand 31.12.2024)

Bortfeld	2.621	**Neubrück**	1.276	**Wendeburg**	4.694
Harvesse	357	**Rüper**	184	**Wense**	279
Meerdorf	1.184	**Sophiental**	492	**Gesamt**	**11.087**

Gemeinde Vechelde (Stand 31.12.2024)

Alvesse	272	**Klein Gleidingen**	464	**Vechelade**	582
Bettmar	1.077	**Köchingen**	223	**Vechelde**	6.388
Bodenstedt	697	**Liedingen**	416	**Wahle**	1.997
Denstorf	1.068	**Sierße**	831	**Wedtlenstedt**	1.786
Fürstenau	96	**Sonnenberg**	840	**Wierthe**	472
Groß Gleidingen	762	**Vallstedt**	1.397	**Gesamt**	**19.368**

E 3.17/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 52

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Wendeburg

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Peine	326	109	6.413	**6.849**
Braunschweig	408	34	6.090	**6.532**
Vechelde	92	174	3.784	**4.051**
SG Papenteich	6	499	2.162	**2.668**
Edemissen	12	20	1.977	**2.008**
Ilsede	3	0	760	**763**
Wolfsburg	5	0	518	**523**

Vechelde

Von/nach Gemeinde/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	1.433	164	10.010	**11.607**
Lengede	82	175	6.448	**6.705**
Peine	417	7	4.926	**5.350**
Salzgitter	42	16	4.131	**4.189**
Wendeburg	92	174	3.784	**4.051**
Ilsede	16	5	3.484	**3.504**

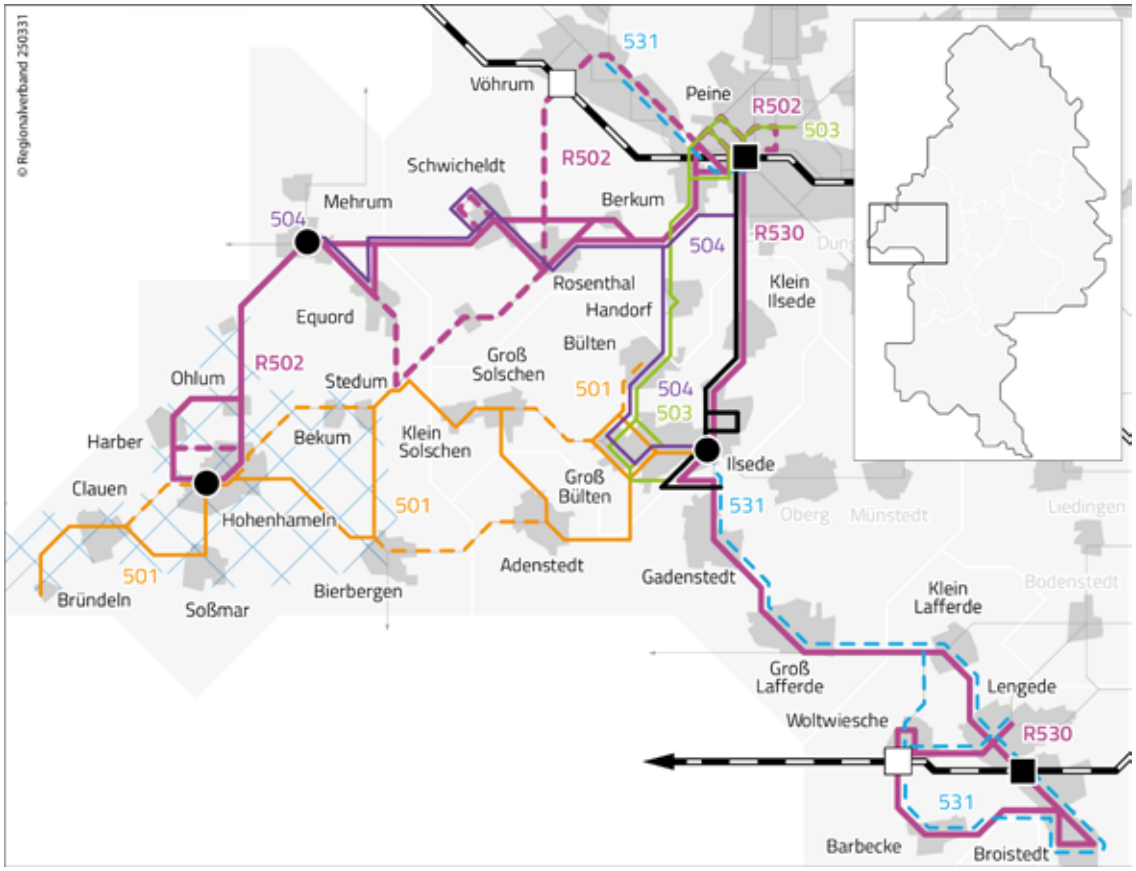
Stadt Braunschweig s. Teilnetz 40
Gemeinde Edemissen s. Teilnetz 51
Stadt Peine s. Teilnetz 50

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

E 3.18

Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

E 3.18
Karte



Genehmigte Linien Teilnetz 53

E 3.18/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
ONS	501	Peine – Ilsede – Hohenhameln – Bründeln	31.12.2028
ONS	502	Peine – Schwicheldt – Hohenhameln – Harber	31.12.2028
ONS	503	Peine – Handorf – Groß Ilsede	31.12.2028
ONS	504	Groß Ilsede – Rosenthal – Mehrum	31.12.2028
ONS	530	Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt	31.12.2028
ONS	531	Peine – Ilsede – Legende – Broistedt	31.12.2028

Das Teilnetz 53 umfasst die Bereiche der Gemeinden Hohenhameln, Ilsede und Lengede mit den RegioBus-Verbindungen Peine – Hohenhameln und Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt sowie die lokalen Verbindungen des Teilnetzes.

In Vorbereitung der Neuvergabe der Teilnetze im Landkreis Peine zum 01. Januar 2029 ist ein zukunftsfähiges und auskömmliches Angebotsnetz zu konzipieren und dieses (ggfs. in Losen) auszuschreiben. Hierbei sind die Ergebnisse und Umsetzungsschritte des in der Weiterentwicklung befindlichen ÖSPV-Konzepts zu berücksichtigen. Es sind sowohl verschiedene Angebotsformen in die Untersuchungen mit einzubeziehen, als auch eine Optimierung der Schülerbeförderung im Landkreis Peine zu prüfen.

Saltzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede – Ilsede – Peine

Zwischen Peine und Broistedt verkehrt die RegioBuslinie 530. Die Linie führt von Peine, Bahnhof über Klein Ilsede, Groß Ilsede, Gadenstedt, Groß Lafferde, Klein Lafferde, Lengede, Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und endet dort am Bahnhof. Die Fahrten, die in dieser Relation der Schülerbeförderung dienen, sind in der Linie 531 dargestellt.

In Peine ist die Linie 530 mit den Zügen von und nach Hannover und Braunschweig verknüpft. Um für die Fahrgäste die Übergänge zu und von den Zügen in Peine sicher zu stellen, ist ein beschleunigendes Betriebskonzept im Bereich des Linienverlaufes innerhalb der Gemeinde Lengede umgesetzt. An allen Wochentagen werden die Ortschaften Lengede, Woltwiesche, Barbecke und Broistedt lastrichtungsbezogen in einem Schleifenverkehr angebunden. Vormittags verkehrt die Linie 530 von Peine aus kommend ab Lengede auf direktem Weg nach Broistedt, weiter nach Barbecke, Woltwiesche und Lengede und wieder zurück Richtung Peine. Ab mittags bis abends verkehrt die Linie von Peine aus ab Lengede in entgegengesetzter Richtung über Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und von dort wieder direkt über Lengede nach Peine. Verknüpfungen an den Stationen Woltwiesche bzw. Lengede-Broistedt sind nach und von Hildesheim möglich, jedoch mit zum Teil langen und unattraktiven Übergängen. Anschlüsse in und aus Richtung Braunschweig sind nicht gegeben.

Dieses für Fahrgäste schwierig nachzuvollziehende Bedienungskonzep, ist bei der Aufstellung eines landkreisweiten Gesamtkonzeptes möglichst aufzulösen und attraktiver zu gestalten. Eine Optimierung des Angebotes sollte darauf abzielen, den Linienweg zu vereinheitlichen und sowohl attraktive Anschlüsse in Peine als auch in Broistedt an den Schienenverkehr zu bieten. Diesbezüglich sind in der Relation Ilsede – Peine die dortigen Linienangebote mit einzubeziehen und am ZOB in Ilsede die umfangreichen Verknüpfungsfunktionen zu den lokalen Zubringerlinien mit zu berücksichtigen und sicherzustellen.

Die Relation Ilsede – Peine ist aufgrund der hohen Mobilität besonders zu betrachten. Das ÖSPV-Angebot auf diesem Abschnitt könnte z. B. durch eine bessere Überlagerung der Fahrtenangebote der RegioBus-Linie 530 und der lokalen Linie 517 zu einem 30-Min-Takt an Attraktivität gewinnen. Die Linien 530 und 517 verkehren zwischen Groß Ilsede und Peine auf dem gleichen Linienweg, weshalb sich eine Taktüberlagerung der beiden Linien anbietet. Durch eine bessere Koordinierung der Linienangebote könnten die hohen Mobilitätspotenziale besser ausgeschöpft werden. Neben den Linien 517 und 530 existieren auf der Relation zwischen Peine und Ilsede weitere lokale ÖSPV-Angebote auf den Linien 501, 503 und 515, welche bei einem Optimierungsprozesse mit einzubeziehen sind.

Die zum Teilnetz 62 zugeordnete RegioBus-Linie 640 verbindet Lengede und Broistedt mit Salzgitter-Lebenstedt. An den Bahnhöfen Broistedt und Salzgitter-Lebenstedt bietet das Angebotskonzept jeweils in Lastrichtung bzw. nach dem Schwerpunkt der Pendlerausrichtung Anschlüsse an die Züge. In Broistedt werden vormittags Anschlüsse in Richtung Hildesheim und in Salzgitter-Lebenstedt in Richtung Braunschweig hergestellt. Ab mittags findet ein Taktwechsel statt und die 640 fungiert als Abbringer vom jeweiligen Bahnhof. Die Linien 530 und 640 überschneiden sich auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt. An der Haltestelle Lengede, Ortsmitte ergeben sich Verknüpfungen, die folglich aus dem Lastrichtungskonzept auf der 640 entstehen. Vormittags wird die Verbindung in Richtung Peine und nachmittags in Richtung Salzgitter-Lebenstedt über die beiden Linien ermöglicht. Bei der Überprüfung des Angebotskonzeptes auf der Relation Broistedt – Lengede – Ilsede – Peine ist deshalb auch das Angebot der RegioBus-Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Lengede mit zu berücksichtigen und Übergänge zwischen den beiden Linien herzustellen.

Landesbuslinien

Die Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt über Lengede bis nach Peine wurde bei einer Untersuchung des Landes Niedersachsen als landesbedeutsame Verbindung bestätigt, weshalb eine Prüfung zur Einführung einer Landesbuslinie, unter der Voraussetzung einer auskömmlichen Finanzierung, fokussiert werden sollte.

Auf Grund der Verflechtungen zwischen dem Mittelzentrum Peine und dem Oberzentrum Hildesheim ist ebenfalls eine direkte Landesbuslinie auf der Relation Peine – Hohenhameln – Hildesheim zu prüfen.

Hohenhameln – Ilsede – Peine

In der Relation Peine – Ilsede – Hohenhameln und Peine – Hohenhameln verkehren die Buslinien 501 und 502. Das Fahrtenangebot auf den Buslinien ist infolge der starken Ausrichtung auf den Schülerverkehr und damit auf die Wochentage Montag bis Freitag nur teilweise vertaktet. Aufgrund der geographischen Lage der Ortschaften verlaufen die Fahrten oft indirekt, haben deshalb eine lange Fahrzeit und sind dadurch teils unattraktiv. Montag bis Freitag in der Ferienzeit und samstags haben die Linien 501 und 502 von morgens bis abends einen durchgängigen 120-Min-Takt. In der Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag ergänzen auf der Linie 502 einige direkt geführte RegioBus-Fahrtenpaare das Angebot. Sonntags bietet nur die Linie 502 Fahrten im 120-Min-Takt. An der Station Peine ist die Linie 502 mit dem RE 60/70 nach Braunschweig und Hannover verknüpft.

Insgesamt ist für den Raum zwischen Hohenhameln, Ilsede und Peine anzustreben, das öffentliche Verkehrsangebot attraktiver zu gestalten. Unter Beachtung des ausgeprägten Schülerverkehrs, sollten die Linienangebote eine möglichst konsequente Vertaktung sowie einen einheitlichen Linienweg erhalten. Im Rahmen des Kapitels D2.2 ist darüberhinaus die Ausweitung des Fahrtenangebotes am Abend anzustreben, um die Attraktivität des Linienangebotes z. B. für Berufspendler oder für den Freizeitverkehr zu erhöhen. Weitergehend ist auch die Implementierung einer bedarfsgerechten Bedienung zu prüfen bzw. das bestehende On-Demand-Angebot flexo, welches sich innerhalb der Gemeinde Hohenhameln bereits bewährt hat, zu erweitern (s. unten).

flexo Hohenhameln

Im Mai 2022 wurde im Bereich der Gemeinde Hohenhameln das On-Demand-Angebot flexo umgesetzt. Neben der Erschließung der Ortsteile in der Gemeinde untereinander sowie der Anbindung des Zentrums Hohenhameln, ist das Angebot darauf ausgerichtet, die Verknüpfung an die Bahnstation in Algermissen im Landkreis Hildesheim herzustellen. Dort bestehen Anschlüsse an die S-Bahnlinie 3 in und aus Richtung Hildesheim und Hannover.

Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes zu prüfen, ob das Bedienungsangebot weiterentwickelt und zusätzliche Potenziale erschlossen werden können.

Anbindung an Hannover und Hildesheim (nachrichtlich)

Die Relation Hohenhameln – Hämelerwald wird durch die Linie 948 der RegioBus Hannover GmbH bedient. Die Linie bietet an den Werktagen von Montag bis freitagmorgens Anschlüsse an die Züge nach Hannover bzw. nachmittags von den Zügen zurück nach Hohenhameln. Der Schwerpunkt der Fahrten liegt daher in der schnellen Beförderung von Berufspendlern zwischen Hohenhameln und Hämelerwald/Lehrte/Hannover in den Hauptverkehrszeiten.

Ebenfalls nachrichtlich wird auf die Buslinie 800 der ÜSTRA hingewiesen, die eine Verbindung von Mehrum in sehr guter Qualität bis in die Innenstadt von Hannover herstellt. Die Linie bietet Umsteige-

möglichkeiten am Bahnhof Sehnde in Richtung Lehrte/Hannover und Hildesheim sowie in Hannover-Anderten zur Stadtbahnlinie 5 in Richtung Kröpke in die Innenstadt von Hannover.

Des Weiteren verkehren aus dem Bereich des Landkreises Hildesheim die Linien 25, 31 und 32 der Regionalverkehr Hildesheim GmbH bis in die Gemeinde Hohenhameln und stellen damit Verbindungen zur Stadt Hildesheim sicher.

Bei einer Neukonzeptionierung des Liniennetzes sind die oben genannten Verbindungen in und aus Richtung Hannover bzw. Hildesheim mit einzubeziehen und Anschlüsse an diese herzustellen bzw. zu verbessern.

E 3.18/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 53

Gemeinde Hohenhameln (Stand 31.12.2024)

Bierbergen	854	**Harber**	418	**Rötzum**	55
Bründeln	162	**Hohenhameln**	3.454	**Soßmar**	723
Clauen	1.227	**Mehrum**	1.104	**Stedum**	511
Equord	844	**Ohlum**	243	**Gesamt**	**9.595**

Gemeinde Lengede (Stand 31.12.2024)

Barbecke	707	**Klein Lafferde**	1.349	**Woltwiesche**	2.284
Broistedt	4.455	**Lengede**	6.130	**Gesamt**	**14.925**

E 3.18/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 53
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Gemeinde Hohenhameln

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Peine	256	82	5.833	**6.170**
Ilsede	37	23	3.225	**3.285**

Gemeinde Lengede

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Salzgitter	299	590	8.065	**8.955**
Vechelde	82	175	6.448	**6.705**
Ilsede	255	14	3.940	**4.209**
Braunschweig	275	0	3.030	**3.305**
Peine	116	0	1.358	**1.474**

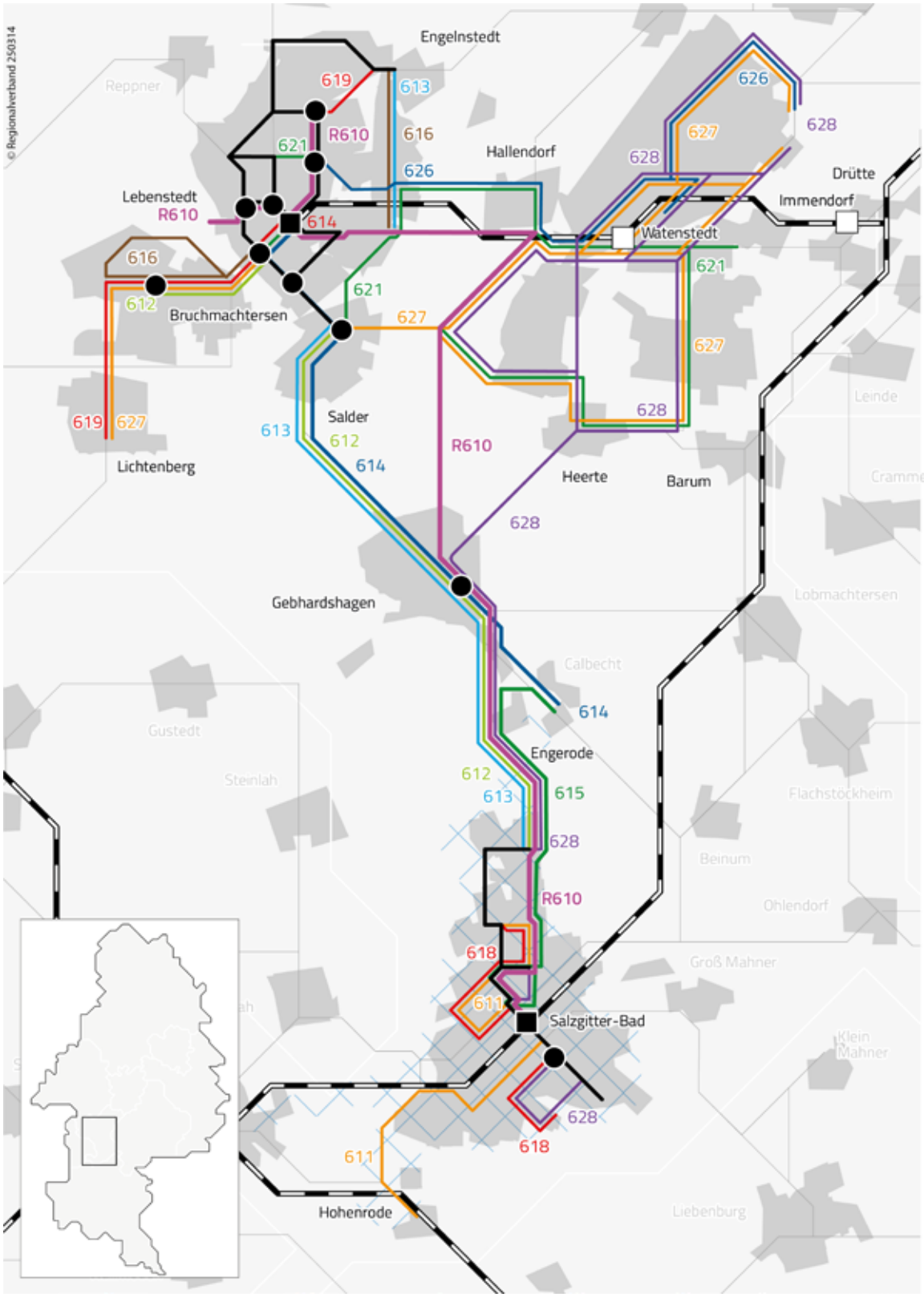
Stadt Peine **s. Teilnetz 50**
Gemeinde Ilsede **s. Teilnetz 50**

Teilnetz 60 Salzgitter

E 3.19

Teilnetz 60 Salzgitter

E 3.19
Karte



E 3.19/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 60

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	610	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad	31.12.2031
KVG	611	Salzgitter-Bad – SZ-Gitter – SZ-Hohenrode	31.12.2031
KVG	612	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Salder – SZ-Gebhardshagen – SZ-Bad (Mo–Fr)	31.12.2031
KVG	613	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Salder – SZ-Gebhardshagen – SZ-Bad (Sa+So)	31.12.2031
KVG	614	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Salder – SZ-Gebhardshagen – SZ-Calbecht, FH	31.12.2031
KVG	615	Salzgitter-Bad – SZ-Calbecht, FH	31.12.2031
KVG	616	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Fredenberg	31.12.2031
KVG	618	Salzgitter-Bad: Waldfriedhof – Bahnhof – Thermalsolbad	31.12.2031
KVG	619	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Fredenberg – SZ-Lichtenberg	31.12.2031
KVG	621	Salzgitter-Lebenstedt – MAN/Alstom	31.12.2031
KVG	626	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Hallendorf – Salzgitter AG	31.12.2031
KVG	627	Salzgitter-Lichtenberg – SZ-Lebenstedt – Salzgitter AG	31.12.2031
KVG	628	Salzgitter-Bad – SZ-Gebhardshagen – Salzgitter AG	31.12.2031
KVG	AST	Anrufsammeltaxi Stadt Salzgitter	31.12.2031
KVG	flexo	flexo Salzgitter-Bad	31.12.2026

Das Teilnetz 60 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt sowie die RegioBus-Linie 610 zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad. Dem Teilnetz Salzgitter sind die Berufsverkehrslinien zum Bosch-, MAN- und Alstom-Werk und Stahlwerk der Salzgitter AG zugeordnet sowie die Linien zur Anbindung der Fachhochschule Ostfalia am Standort Salzgitter-Calbecht.

Direktvergabe KVG

Sämtliche Verkehrsleistungen, die von der KVG Braunschweig durchgeführt werden, sind von einer Behördengruppe, die sich aus Gesellschaftern der KVG Braunschweig und dem Regionalverband Großraum Braunschweig zusammensetzt, gem. Art 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 im Wege einer Direktvergabe an einen internen Betreiber vergeben.

Stadtverkehrsnetz Salzgitter

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Salzgitters weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als ein lokaler Verkehr in einer kleineren Gemeinde, ist für die Stadt Salzgitter ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgerinnen und Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Salzgitter nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen. Der bestehende Stadtverkehr bietet für einige Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Regionale Buslinien übernehmen auch lokale Bedienungsfunktionen.

Gute Anbindungen in die Region, insbesondere zum Oberzentrum Braunschweig und zu den Mittelzentren Wolfenbüttel und Goslar, sind für Salzgitter von besonderer Bedeutung. Die Stadtverkehrsverbindungen haben somit auch die Aufgabe, Anschlüsse zu den regionalen Verbindungen über die

Schienenstrecken sowie die RegioBus-Linien herzustellen, um eine Gesamtvernetzung zu erreichen. Im Gebiet der Stadt Salzgitter sind die Stationen in Salzgitter-Lebenstedt, -Bad und -Ringelheim deshalb wichtige Verknüpfungspunkte, auch für den überregionalen SPNV.

Aufgrund der geographischen Gegebenheiten und der historisch gewachsenen Infrastruktur hat die Stadt Salzgitter mehrere Verkehrsaufkommensschwerpunkte, welche ein dichtes Nahverkehrsangebot aufweisen und gute Verbindungen untereinander besitzen. An der Einwohnerzahl orientiert, sind die bedeutendsten Stadteile Salzgitter-Lebenstedt, -Bad, -Thiede und -Gebhardshagen. Diese sind über regionale Schienen- und/oder Busverkehre sowie lokale Buslinien erreichbar.

Relation Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad

Das Teilnetz 60 umfasst die Verbindung zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad über die RegioBus-Linie 610 sowie die Linien 612/613. Die RegioBus-Linie 610 führt über die Landesstraße 472 (Nord-Süd-Straße) östlich an Gebhardshagen vorbei. In Salzgitter-Bad ist die Linie mit der RB46 von/nach Braunschweig sowie der RegioBus-Linie 860 Salzgitter-Bad – Goslar verknüpft. Dies ermöglicht eine Verbindung in der Relation Salzgitter-Lebenstedt – Goslar und weitergehend nach Bad Harzburg und in den Oberharz.

Die Linie 612 ist die Hauptlinie innerhalb der Verkehrsachse zwischen Salzgitter-Bad, Salzgitter-Gebhardshagen und Salzgitter-Lebenstedt und bedient diese Relation von Montag bis Samstag. An Sonn- und Feiertagen fährt die Linie 613, die einen verkürzten Linienverlauf in Gebhardshagen aufweist. Die Linien verkehren in einer großen Anzahl an Fahrten über Salzgitter-Gebhardshagen und Salzgitter-Salder. Insbesondere ab Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen wird das Angebot der Linie 610 so ergänzt und stellt damit eine gute Bedienung sicher. Die Linie 612/613 ist darüber hinaus sowohl an der Station in Salzgitter-Lebenstedt als auch in Salzgitter-Bad mit der RB44/48 bzw. der RB46 verknüpft.

Stadtverkehr Salzgitter-Lebenstedt

Der Stadtverkehr in Salzgitter-Lebenstedt wird zu einem großen Teil von den Linien 616 und 619 erbracht. Die Linie 616 verbindet als Durchmesserlinie das Zentrum von Lebenstedt mit Fredenberg im Westen und dem Stadtteil Hallendorf bzw. das Gewerbegebiet Peiner Straße im Osten. Die Linie 619 bindet den Stadtteil Lichtenberg und Fredenberg an Salzgitter-Lebenstedt an. An der Bahnstation Salzgitter-Lebenstedt sind die Linien sowohl mit den Nahverkehrszügen als auch mit regionalen und lokalen Buslinien verknüpft. Die Linien ergänzen sich auf einigen Linienabschnitten, sodass Kürzungen in der Taktdichte oder im Abend- und Wochenendangebot die Attraktivität des Angebotes beeinträchtigen könnten.

Stadtverkehr Salzgitter-Bad

Im Bereich von Salzgitter-Bad verkehren die Linien 611 und 618 und binden die Stadtteile Salzgitter-Gitter und Salzgitter-Hohenrode bzw. den Waldfriedhof und das Thermalsolbad an das Zentrum und die Bahnstation von Salzgitter-Bad an. Das Angebot dieser Linien ist mindestens im gleichen Umfang aufrecht zu erhalten.

flexo Salzgitter-Bad

Im Januar 2022 wurde im Stadtteil Salzgitter-Bad das bedarfsorientierte Angebot flexo eingeführt, um die Mobilität in der Region durch flexible und bedarfsgerechte Verbindungen zu verbessern. Flexo

bietet attraktive, umsteigefreie Direktverbindungen für die Stadtteile Salzgitter-Bad, Salzgitter-Gitter, Salzgitter-Hohenrode und Salzgitter-Ringelheim. Darüber hinaus ermöglicht das Angebot einen nahtlosen Anschluss an den SPNV: Am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim besteht Anschluss an die Züge in Richtung Goslar und Hannover, am Bahnhof Salzgitter-Bad an die Züge in Richtung Braunschweig und Seesen/Herzberg. Zudem ist die Fachhochschule Ostfalia über flexo optimal angebunden, was die Erreichbarkeit der Hochschule für Studierende und Beschäftigte deutlich verbessert.

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollen die flexiblen Bedienformen konzeptionell weiterentwickelt und nachhaltige und finanzierbare Standards definiert werden. Hierbei sind die Potenziale zur Angebotsausweitung, zur Integration weiterer Ziele und zur Optimierung der Bedienungsstrukturen zu prüfen.

Berufsverkehr

Das Angebot auf den Berufsverkehrslinien 621, 626, 627 und 628 wird von der KVG zusammen mit den Unternehmen Bosch, Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom sowie der Stadt Salzgitter gestaltet. Nachrichtlich sei an dieser Stelle erwähnt, dass auch die Linie 603 einen Teil des Berufsverkehrs abdeckt, die jedoch dem Teilnetz 62 zugeordnet ist.

ÖPNV-Anschluss der Fachhochschule

Die Fachhochschule Ostfalia in Salzgitter-Calbecht ist über die Linie 614 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Gebhardshagen und über die Linie 615 von Salzgitter-Bad aus direkt angebunden. Sowohl in Salzgitter-Lebenstedt als auch in Salzgitter-Bad bestehen Verknüpfungen an den Bahnstationen zu den Zügen von und nach Braunschweig und stellen damit auch einen Teil der Verbindungen zwischen Braunschweig und der Fachhochschule Ostfalia dar. Die Hochschule ist darüber hinaus mit der Linie 612 erreichbar. Von der Haltestelle „SZ-Calbecht/SZ-Engerode" beträgt der Fußweg ca. 10 Minuten. Wie oben beschrieben, ist der Fachhochschulstandort ebenfalls in das flexo-Angebot eingebunden und somit direkt von allen flexo-Stops innerhalb des flexo-Gebietes aus erreichbar.

Über diese Anbindungsmöglichkeiten hinaus ist zu analysieren, ob und wie die Erreichbarkeit des Ostfalia Standortes weiter verbessert werden kann, um die Attraktivität für Studierende und Dozierende zu erhöhen.

Anrufsammeltaxi Stadt Salzgitter

Dem Teilnetz 60 ist das AST für Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad zugeordnet. Es ergänzt den Buslinienverkehr in den Abend- und Nachtstunden und bietet den Fahrgästen die Möglichkeit der Beförderung von den Stadtzentren Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad in die umliegenden Stadtteile von Salzgitter und umgekehrt. Die Vorhaltung dieses Angebots ist für Fahrgäste, welche im Berufsverkehr auf spätere Verbindungen angewiesen sind, wichtig. Im Freizeitverkehr bietet es den Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit, auf private PKW-Fahrten zu verzichten.

Schülerverkehr in der Stadt Salzgitter

Vor dem Hintergrund des Ganztagsförderungsgesetzes, das ab dem Jahr 2026 einen Rechtsanspruch auf ganztägige Betreuung in Schulen und Tageseinrichtungen vorsieht, ist zu prüfen, inwieweit sich daraus Anpassungsbedarfe im Schülerverkehr ergeben. Insbesondere mögliche Veränderungen bei den Beförderungszeiten und -relationen sind im Rahmen künftiger Angebotsplanungen zu berücksichtigen.

Einwohnerzahl Teilnetz 60
Stadt Salzgitter (Stand 31.12.2024)

E 3.19/2
Tabelle

Bad	21.393	**Gebhardshagen**	6.902	**Ohlendorf**	509
Barum	681	**Gitter**	771	**Osterlinde**	385
Beddingen	477	**Groß Mahner**	519	**Reppner**	652
Beinum	487	**Hallendorf**	1.837	**Ringelheim**	2.053
Bleckenstedt	605	**Heerte**	1.375	**Salder**	1.371
Bruchmachtersen	770	**Hohenrode**	187	**Sauingen**	413
Calbecht	270	**Immendorf**	394	**Thiede**	10.796
Drütte	401	**Lebenstedt**	45.945	**Üfingen**	775
Engelnstedt	743	**Lesse**	1.077	**Watenstedt**	282
Engerode	244	**Lichtenberg**	3.322	**Gesamt**	**107.465**
Flachstöckheim	1.030	**Lobmachtersen**	799		

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 60
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

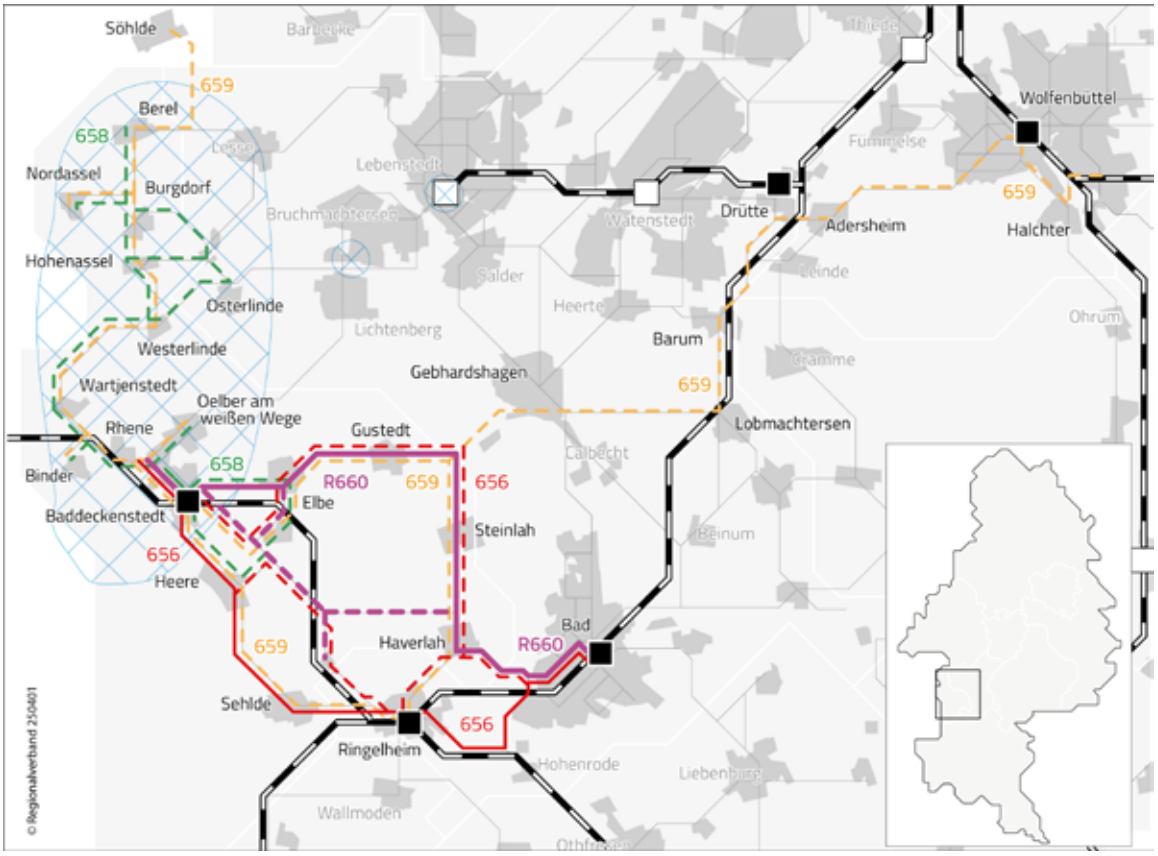
E 3.19/3
Tabelle

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	4.105	325	29.894	**34.325**
Wolfenbüttel	813	474	10.823	**12.110**
Lengede	299	590	8.065	**8.955**
SG Baddeckenstedt	294	263	7.106	**7.663**
Vechelde	42	16	4.131	**4.189**
Liebenburg	42	140	3.601	**3.782**
SG Oderwald	24	79	2.493	**2.595**
Goslar	203	0	2.376	**2.579**
Schladen-Werla	25	2	1.917	**1.944**
Wolfsburg	191	0	1.738	**1.930**
Ilsede	11	0	1.597	**1.609**
SG Elm-Asse	38	0	1.382	**1.420**
Seesen	192	0	1.025	**1.217**
Langelsheim	14	0	1.093	**1.107**
SG Lutter am Barenberge	18	1	1.077	**1.096**
Bad Harzburg	41	0	961	**1.001**
Peine	111	0	778	**890**
Cremlingen	53	0	771	**824**
SG Sickte	22	0	624	**646**

E 3.20 Teilnetz 61 Baddeckenstedt

E 3.20
Karte

Teilnetz 61 Baddeckenstedt



E 3.20/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 61

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VB Bachstein	656	Salzgitter-Bad – Sehlde – Heere – Baddeckenstedt	31.12.2031
VB Bachstein	658	Groß Elbe – Baddeckenstedt – Hohenassel – Berel	31.12.2031
RBB	659	Berel – Oelber – Baddeckenstedt – Sehlde – Wolfenbüttel – Hohenassel – Berel	31.12.2031
VB Bachstein	660	Baddeckenstedt – Gr. Elbe – Steinlah – Salzgitter-Bad	31.12.2031
VB Bachstein	flexo	Baddeckenstedt/Lebenstedt	31.12.2031

Dem Teilnetz 61 sind die Linien in der Samtgemeinde Baddeckenstedt – des westlich von Salzgitter gelegenen Teils des Landkreises Wolfenbüttel – zugeordnet.

Die Samtgemeinde verfügt mit der Station Baddeckenstedt über einen Anschluss an die SPNV-Verbindung RE10 Hannover – Hildesheim – Goslar – Bad Harzburg. Die ÖPNV-Verbindung von/nach Salzgitter-Bad und weitergehend von/nach Braunschweig wird über die RegioBus-Linie 660 sichergestellt. An der Verkehrsstation in Salzgitter-Bad ist die Linie mit der RB46 in und aus Richtung Braunschweig verknüpft.

Die RegioBus-Linie 660 und die Linie 656 stellen die Verbindungen zwischen Baddeckenstedt und Salzgitter-Bad her. Die Linie 656 dient als lokale Erschließungslinie auf der Relation Baddeckenstedt –

Heere – Sehlde – SZ-Ringelheim – SZ-Bad und hat darüber hinaus die Funktion einer Zubringerlinie an die Bahnhöfe Baddeckenstedt und Salzgitter-Ringelheim. Das Fahrtenangebot ist an Wochentagen auf das Angebot der RegioBus-Linie 660 abgestimmt. Am Bahnhof Baddeckenstedt sind die Linien 656 und 660 miteinander verknüpft. Außerdem besteht dort Übergang zum RE10 von/nach Hildesheim und Hannover sowie zum flexo-Gebiet Baddeckenstedt-Lebenstedt, welches den nördlichen Teil der Samtgemeinde Baddeckenstedt erschließt.

Die im Februar 2025 eingeführte Linie 659 dient der gezielten Anbindung der Ortschaften Berel, Oelber, Baddeckenstedt, Sehlde und Hohenassel an die Schulen in Wolfenbüttel und Söhlde und ist speziell auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs zugeschnitten. Während der Schulzeit werden morgens drei Fahrten in Richtung Wolfenbüttel und eine Fahrt in Richtung Söhlde angeboten, um den Schulbeginn optimal abzudecken. Nachmittags werden drei Fahrten ab Söhlde und fünf Fahrten ab Wolfenbüttel angeboten, um die unterschiedlichen Schulenden optimal abzudecken.

An Wochenenden und in den Schulferien findet kein Linienverkehr statt, so dass die Linie klar auf den regulären Schulbetrieb ausgerichtet ist.

flexo Baddeckenstedt-Lebenstedt

Das On-Demand-Angebot flexo Baddeckenstedt/Lebenstedt soll im August 2025 starten und ein modernes, flexibles Mobilitätsangebot schaffen, das die Gemeinden Baddeckenstedt und Burgdorf gezielt miteinander verbindet. Als integraler Bestandteil des regionalen ÖPNV-Konzeptes bietet flexo bedarfsgerechte, umsteigefreie Direktverbindungen, die auf die Mobilitätsbedürfnisse abgestimmt sind. Gleichzeitig wird die Erreichbarkeit in der Region durch wichtige Verknüpfungspunkte zum bestehenden Linienverkehr nachhaltig verbessert.

Ein besonderer Wert wird auf eine optimale Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV gelegt. Am Bahnhof Baddeckenstedt besteht Anschluss an die RegioBus-Linie 660 in Richtung Salzgitter-Bad sowie an den Regionalexpress RE10 mit Verbindungen nach Hannover und Goslar/Bad Harzburg. Zusätzlich werden ausgewählte Haltestellen im Gewerbegebiet Salzgitter-Fredenberg und der Bahnhof Salzgitter-Lebenstedt angebunden, um eine direkte Anbindung an das Oberzentrum Salzgitter-Lebenstedt zu gewährleisten.

Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes ist zu prüfen, ob weitere Potenziale erschlossen, mögliche Ziele mit eingebunden und das Bedienungsangebot weiterentwickelt werden können.

Einwohnerzahlen Teilnetz 61
Samtgemeinde Baddeckenstedt (Stand 31.12.2024)

E 3.20/2
Tabelle

Baddeckenstedt	850	**Gustedt**	595	**Rhene**	299
Berel	579	**Haverlah**	1.040	**Sehlde**	882
Binder	177	**Hohenassel**	315	**Steinlah**	556
Burgdorf	651	**Klein Elbe**	232	**Wartjenstedt**	346
Groß Elbe	693	**Nordassel**	469	**Westerlinde**	212
Heere	1.044	**Oelber am weißen Wege**	1.506	**Gesamt**	**10.446**

E 3.20/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 61

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Salzgitter	294	263	7.106	**7.663**
Braunschweig	20	0	1.029	**1.049**
Wolfenbüttel	4	0	701	**705**

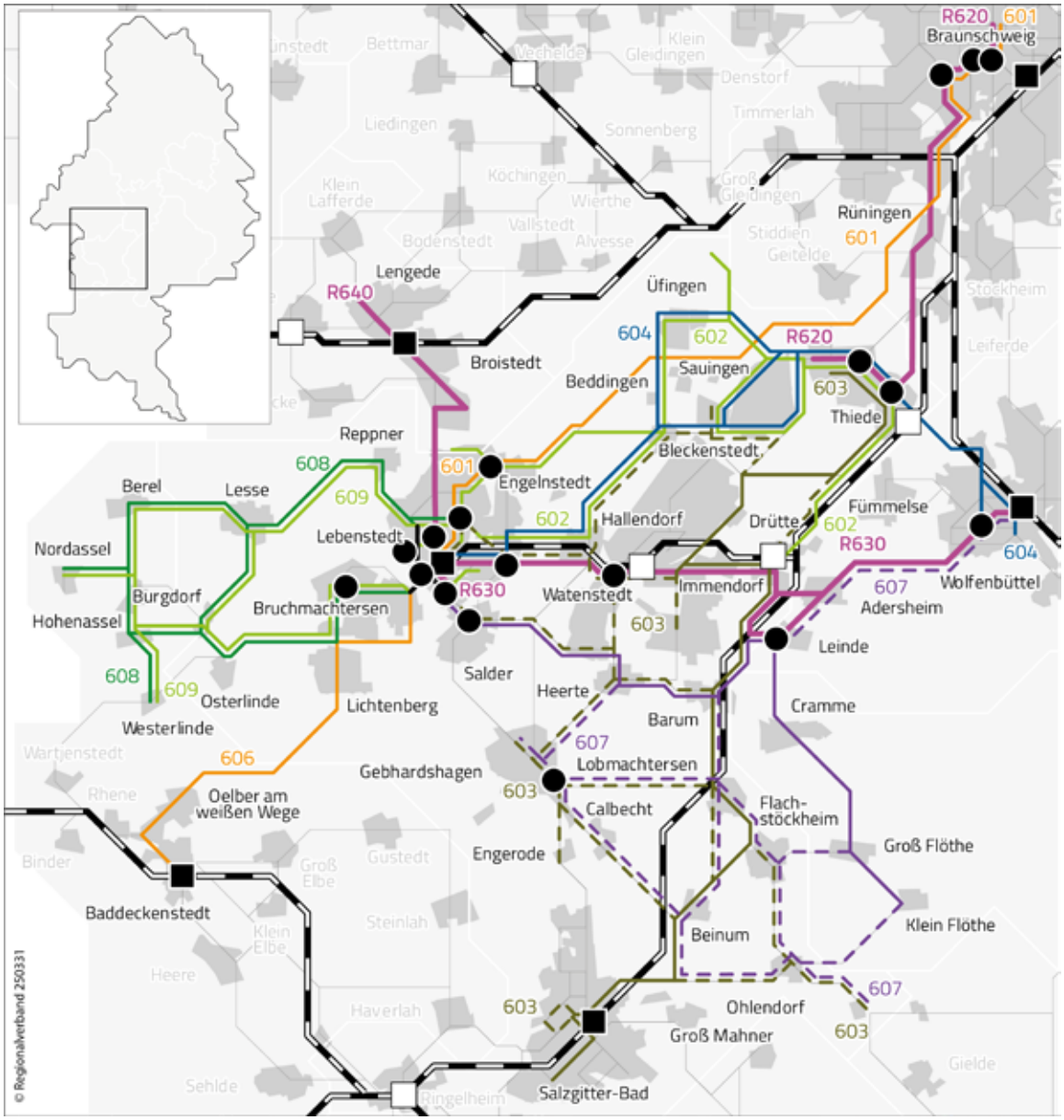
Stadt Salzgitter **s. Teilnetz 60**

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

E 3.21

Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

E 3.21
Karte



E 3.21/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 62

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	601	Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig	31.12.2031
KVG	602	Salzgitter-Thiede/Steterburg – SZ-Bleckenstedt – SZ-Lebenstedt	31.12.2031
KVG	603	SZ–Bad – SZ–Flachstöckheim – SZ–Immendorf – SZ–Thiede/Steterburg	31.12.2031
KVG	604	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Thiede/Steterburg – Wolfenbüttel	31.12.2031
KVG	606	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg – Oelber a. w. W. – Baddeckenstedt	31.12.2031
KVG	607	Salzgitter-Lebenstedt/Wolfenbüttel – Cramme – Klein Flöthe	31.12.2031
KVG	608	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Fredenberg – Berel – SZ-Lebenstedt	31.12.2031
KVG	609	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Lesse – Berel – SZ-Lebenstedt	31.12.2031
KVG	620	SZ-Thiede/Steterburg – Braunschweig	31.12.2031
KVG	630	Salzgitter-Lebenstedt – SZ-Hallendorf – WF-Adersheim – Wolfenbüttel	31.12.2031
KVG	640	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede	31.12.2031
KVG	AST	Anrufsammeltaxi Salzgitter-Lebenstedt – Lengede	31.12.2031
KVG	flexo	flexo-Thiede	31.12.2026

Das Teilnetz 62 umfasst die Buslinien, die die Verbindungen im Raum Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel herstellen. Dazu gehören die RegioBus-Linien 620 (Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig, 630 (Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel) und 640 (Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede) sowie die Linien des lokalen Netzes.

Salzgitter – Braunschweig

Verschiedene Buslinien stellen von Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Thiede/Steterburg Anschlüsse nach Braunschweig her. Die Buslinien sind so geordnet, dass sie sich zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig zu einem dichten, attraktiven Takt überlagern.

Die Linie 602 der KVG verkehrt bis zur Haltestelle „Salzgitter-Steterburg, Danziger Straße" und geht dort nahtlos in die RegioBus-Linie 620 über. Die 620 verbindet Salzgitter-Thiede/Steterburg, Rüningen und Braunschweig mit einem einheitlichen, vertakteten Linienfahrplan, der die Nutzung für die Fahrgäste vereinfacht. Die Linie wird im Wechsel durch die Buslinie 602 von/nach Salzgitter-Lebenstedt und die RegioBus-Linie 790 von/nach Wolfenbüttel weitergeführt. Dies ermöglicht es, Fahrgästen aus den Linien 602 und 790 mit Ziel Braunschweig ohne Umstieg durchzufahren.

Die RegioBus-Linie 620 verkehrt von Montag bis Freitag tagsüber im 30-Min-Takt, während sie am Abend sowie an Wochenenden und Feiertagen im 60-Min-Takt fährt. Das Fahrtenangebot wurde insgesamt erweitert, und der Linienweg in Braunschweig angepasst. Die Linie bedient nun die Haltestellen Braunschweig, Schloss und Braunschweig, Rathaus in der Innenstadt und fährt nicht mehr über den Braunschweiger Hauptbahnhof.

Die Fahrten der Expresslinie 601 zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig wurden beibehalten. Statt über den Braunschweiger Hauptbahnhof fährt die Linie nun direkt in die Braunschweiger Innenstadt und bedient die neuen Haltestellen Braunschweig, Schloss und Braunschweig, Rathaus.

Die Linie 603 bedient die Relation Salzgitter-Bad – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig und erschließt dabei eine Reihe von Ortschaften. Dies führt zwar zu längeren Fahrzeiten, schafft aber direkte Verbindungen zwischen Salzgitter-Bad, Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig. Der

Linienverkehr der 603 beschränkt sich im Wesentlichen auf den Abschnitt Salzgitter-Bad – Salzgitter-Steterburg, insbesondere an Wochenenden, aber auch bei vielen Fahrten unter der Woche. An der Haltestelle „Salzgitter-Thiede, Sportplatz" besteht eine stündliche Verknüpfung mit der RegioBus-Linie 620 für Fahrten von und nach Braunschweig.

Es ist zu prüfen, ob die Erschließung durch bedarfsgesteuerte Angebote wie z. B. flexo erfolgen kann, um eine differenzierte und bedarfsgerechte Gestaltung zu gewährleisten. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob das Angebot im Abschnitt Salzgitter-Watenstedt Bahnhof zu den Unternehmen Salzgitter AG, MAN Nutzfahrzeuge und Alstom verbessert werden kann, um insbesondere für die Beschäftigten aus Braunschweig attraktivere Verbindungen zu schaffen.

Salzgitter – Wolfenbüttel

Zwischen Salzgitter-Lebenstedt und dem Mittelzentrum Wolfenbüttel verkehrt die RegioBus-Linie 630. Hinsichtlich einer möglichen Änderung der Linienführung ist auch die Anbindung der Salzgitter AG in die Überlegungen einzubeziehen.

Zudem bindet die Linie 607 von Montag bis Freitag die Orte Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe an Salzgitter-Lebenstedt an. Weitere Ausführungen zur Anbindung von Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe sind im Teilnetz 72 zu finden.

flexo Salzgitter-Thiede

Im Stadtteil Salzgitter-Thiede wurde im Januar 2022 das bedarfsorientierte Angebot flexo eingeführt, um die Mobilität in der Region durch flexible und bedarfsgerechte Verbindungen zu verbessern. Das Angebot ermöglicht attraktive, umsteigefreie Direktverbindungen innerhalb von Salzgitter-Thiede und schafft gleichzeitig optimale Anschlussmöglichkeiten an den regionalen und lokalen ÖPNV.

Am Bahnhof Salzgitter-Thiede besteht ein direkter Anschluss an die Linie RB44 mit Verbindungen sowohl in Richtung Salzgitter-Lebenstedt als auch in Richtung Braunschweig. Darüber hinaus bietet die zentrale Haltestelle „Salzgitter-Thiede, Sportzentrum" nahtlose Übergänge zu mehreren Buslinien: Zur RegioBus-Linie 620 von und nach Braunschweig, zur RegioBus-Linie 790 von und nach Wolfenbüttel sowie zur Linie 603 von und nach Salzgitter-Bad. Diese Verknüpfungen ermöglichen eine einfache und effiziente Nutzung des ÖPNV.

Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes ist zu prüfen, ob weitere Potenziale erschlossen, zusätzliche Ziele integriert und das Bedienungsangebot weiterentwickelt werden können. Dabei ist auch zu prüfen, ob bestehende Linienverkehre durch das flexible Angebot sinnvoll ersetzt werden können.

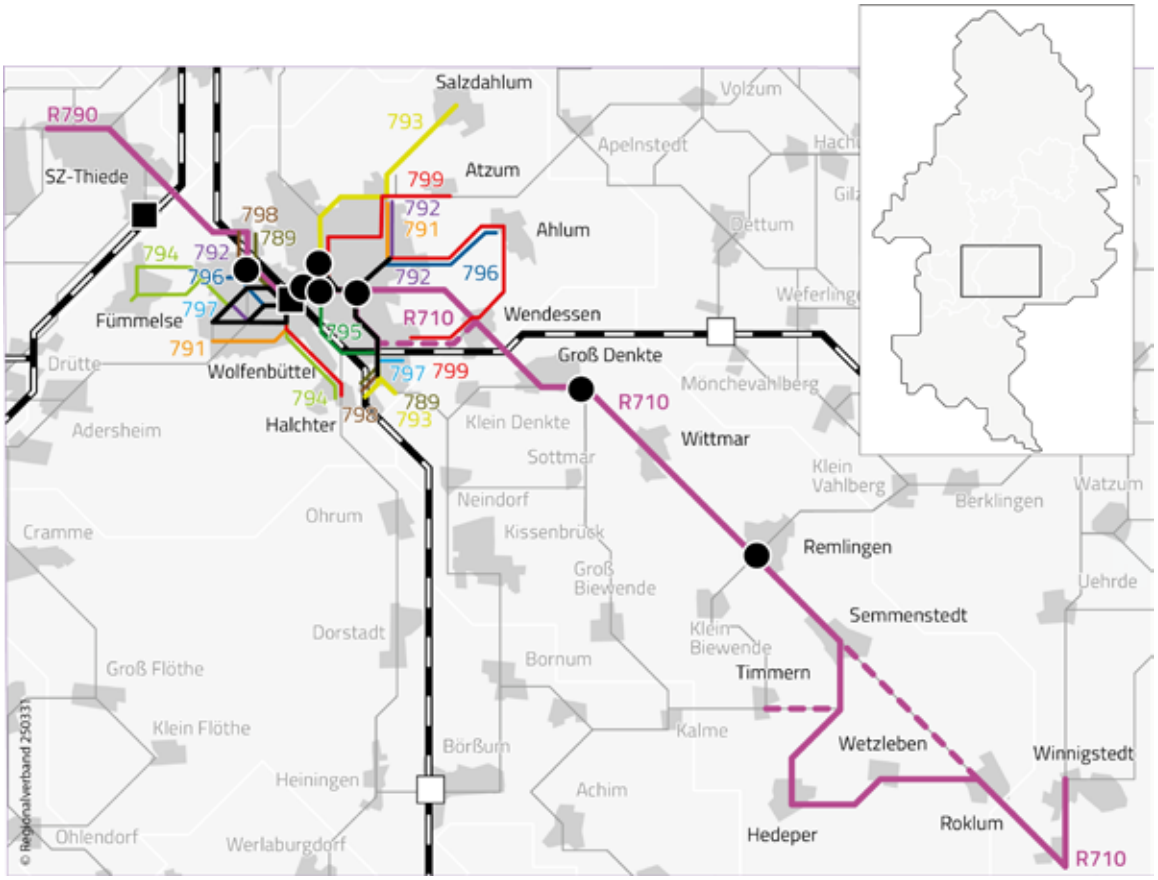
Für eine bessere Anbindung in Richtung Hildesheim ist die Einführung einer Verbindung zwischen Salzgitter und Söhlde zu prüfen.

Stadt Braunschweig	**s. Teilnetz 40**
Gemeinde Lengede	**s. Teilnetz 53**
Stadt Salzgitter	**s. Teilnetz 60**
Stadt Wolfenbüttel	**s. Teilnetz 70**
Samtgemeinde Oderwald	**s. Teilnetz 72**

E 3.22 Teilnetz 70 Wolfenbüttel

E 3.22
Karte

Teilnetz 70 Wolfenbüttel



E 3.22/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 70

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	710	Wolfenbüttel – Winnigstedt	31.12.2031
KVG	790	Kornmarkt – Gr. Stöckheim – SZ-Thiede/Steterburg	31.12.2031
KVG	791	Exer–Süd – Kornmarkt – Südwest	31.12.2031
KVG	792	Exer Süd – Kornmarkt – Südwest	31.12.2031
KVG	793	Salzdahlum – Kornmarkt – Linden Süd	31.12.2031
KVG	794	Halchter – Kornmarkt – Fümmelse – Kornmarkt – Halchter	31.12.2031
KVG	795	Kornmarkt – Lindenhalle – Linden Nord – Stadtbad – Kornmarkt	31.12.2031
KVG	796	Ahlum – Kornmarkt – Ringstraße	31.12.2031
KVG	797	WF-Halchter, Bernardusring – WF-Halchter, Bernardusring	31.12.2031
KVG	799	Anruf–Linien–Taxi–Verkehre Richtung Innenstadt	31.12.2031
KVG	AST	Anrufsammeltaxi Wolfenbüttel	31.12.2031
KVG	P+R	kostenloser P+R zu verschiedenen Anlässen in Wolfenbüttel	31.12.2031

Im Teilnetz 70 sind die RegioBus-Linie 710 Stadt Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt, die RegioBus-Linie 790 Stadt Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg und die Linien des Stadtverkehrs Wolfenbüttel zusammengefasst. Im Teilnetz 70 muss die hohe Gesamtmobilität zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig besondere Beachtung finden. Die Verkehrsbeziehung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig ist die stärkste im gesamten Verbandsgebiet.

RegioBus-Linie 420 und Linie 421

Die RegioBus-Linie 420 hat für die Bedienung Wolfenbüttels eine hohe Bedeutung. Sie bedient die zentralen und nördlichen Stadtbereiche von Wolfenbüttel und bindet diese an Braunschweig an. Die Linie führt auf direkten und schnellen Weg über die A395 und verbindet so die beiden Zentren miteinander. In Braunschweig führt der Linienweg über den Braunschweiger Hauptbahnhof.

In Wolfenbüttel übernimmt die Linie im nördlichen Stadtgebiet auch lokale Erschließungsfunktionen, einschließlich des städtischen Krankenhauses und hat somit auch für den Stadtverkehr in Wolfenbüttel eine hohe Bedeutung. So übernimmt die RegioBus-Linie für den Bereich Neuer Weg Funktionen des Stadtverkehrs. Wegen des engen Taktes stellt die Linie darüber hinaus Verknüpfungen am Kornmarkt zu den RegioBus-Linien und zu Stadtverkehrslinien her. Weiterhin dient sie als Zubringer zu allen Nahverkehrszügen am Bahnhof Wolfenbüttel. Daneben übernimmt die RegioBus-Linie 420 Aufgaben der Schülerbeförderung aus den nördlichen Teilen der Stadt Wolfenbüttel, insbesondere zu den weiterführenden Schulen im südwestlichen Stadtgebiet. Die RegioBus-Linie 420 dient auch als Zubringer zum Hochschulstandort Ostfalia am Exer aus Richtung Braunschweig bis zur Haltestelle Wolfenbüttel, Mittelweg.

Im April 2021 wurde die Linie 421 eingeführt, die eine Verbindung zwischen der Helmstedter Straße in Braunschweig und Wolfenbüttel Linden herstellt und dabei die südöstlichen Stadtteile Braunschweigs mit den nord- und südöstlichen Stadtteilen Wolfenbüttels verknüpft.

Die Linie bedient in Wolfenbüttel die Ostfalia Hochschule sowie die östlichen Stadtteile und ermöglicht Studierenden aus den südöstlichen Stadtteilen Braunschweigs eine umsteigefreie Direktanbindung zum Hochschulstandort. Zusätzlich bietet sie Umsteigemöglichkeiten für Fahrgäste der RegioBus-Linie 420 an der Haltestelle „Wolfenbüttel, Klinikum" mit Ziel „Ostfalia, Hochschule". Zudem erfüllt sie eine Zubringerfunktion aus dem östlichen Wolfenbüttel zur Linie 420, und bietet damit eine schnellere Verbindung als mit dem Wolfenbütteler Stadtverkehr und einem Umstieg an der Breite Herzogstraße bzw. am Grünen Platz (lange Fußwege zwischen den Bussteigen).

An der Haltestelle „Großes Weghaus" im Braunschweiger Stadtteil Stöckheim bestehen außerdem Umsteigemöglichkeiten zur Stadtbahnlinie 1 von und in Richtung „Braunschweig, Hauptbahnhof" und „Braunschweig, Rathaus". Die Linie 421 erschließt zudem das Gewerbegebiet „Senefelderstraße" und schafft zusätzliche Fahrtmöglichkeiten auf der stark frequentierten Verkehrsachse zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel.

Im Rahmen der Evaluation der Linie 421 wurden in Abstimmung zwischen den Städten Wolfenbüttel und Braunschweig sowie dem Regionalverband auch alternative bzw. ergänzende Verbindungen zwischen den beiden Städten untersucht. Im Fokus dabei stand u. a. die Verbindung über Salzdahlum hinaus in Richtung Braunschweig. Noch abzuschließende Planungen sowie die Auslotung einer Finanzierung könnten zu einer Veränderung der Linie 421 bzw. der Bedienung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig führen.

RegioBus-Linie 710 Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt

Die Bedienung der Relation Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt übernimmt die RegioBus-Linie 710, die diesem Teilnetz zugeordnet ist.

Die RegioBus-Linie 710 übernimmt zum einen die Bedienung des Stadtgebietes auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Wendessen, und zum anderen auch die regionale Bedienung des Abschnitts Wendessen – Remlingen- Winnigstedt. Die RegioBus-Linie 710 bietet an der Verkehrsstation Wolfenbüttel Anschlüsse an die Züge von/nach Braunschweig, Bad Harzburg und Goslar. An den Haltestellen „Kornmarkt" und „Breite Herzogstraße" werden Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel hergestellt. Im weiteren Verlauf fährt die RegioBus-Linie über den Grünen Platz und Juliusstraße nach Wendessen in Richtung Winnigstedt.

An der Haltestelle „Groß Denkte, Asseweg" bestehen Anschlussmöglichkeiten zur Buslinie 756 (Denkte – Biewende – Remlingen). In Remlingen sind zudem an der Haltestelle „Ehrenmal" Umstiege zur Buslinie 748 in Richtung Schöppenstedt und zurück möglich.

Auf dem Abschnitt Remlingen – Wolfenbüttel wurde das Fahrtenangebot montags bis freitags während der Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung verstärkt. Das im Oktober 2021 eingeführte Stadtbuskonzept Wolfenbüttel sieht vor, dass Ortsteile, die bereits durch RegioBus-Linien erschlossen werden, nicht zusätzlich durch den Stadtbusverkehr bedient werden. Um jedoch den Stadtteil Wendessen gleichwertig an den ÖPNV anzubinden, wurde das Angebot der Linie 710 im Zuge der Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2021 ausgeweitet.

RegioBus-Linie 790 Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg

Die Bedienung der Relation Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg übernimmt die RegioBus-Linie 790, die diesem Teilnetz zugeordnet ist.

Das im Oktober 2021 eingeführte Stadtbuskonzept Wolfenbüttel sieht vor, dass Gebiete, die bereits durch RegioBus-Linien erschlossen werden, nicht zusätzlich durch den Stadtbusverkehr bedient werden. Um jedoch den Stadtteil Groß Stöckheim gleichwertig an den ÖPNV anzubinden, wurde das Angebot der Linie 790 im Zuge der Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2021 ausgeweitet.

Die Fahrzeiten sind so koordiniert, dass die RegioBus-Linie 790 ab Salzgitter-Thiede als RegioBus-Linie 620 weitergeführt wird. So ist es möglich, dass Fahrgäste aus Wolfenbüttel über Thiede umsteigefrei nach Braunschweig fahren können.

Stadtverkehrsnetz Wolfenbüttel

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Wolfenbüttels weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Wolfenbüttel ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgerinnen und Bürger umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Wolfenbüttel nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Im Oktober 2021 wurde deshalb das neue Stadtbuskonzept Wolfenbüttel eingeführt. Das Linien-Netz wird als „Sternnetz" bezeichnet und bedient die Hauptachsen Wolfenbüttels.

Das Linienkonzept sieht ein Teilrendezvous von 4 Liniengruppen am Kornmarkt Wolfenbüttel vor. Das bedeutet, dass die Busse einer Liniengruppe zur gleicher Minute den Kornmarkt erreichen, um Umsteigevorgänge realisieren zu können.

Die Liniengruppen erreichen den Kornmarkt zu folgenden Zeiten:

A : Halbstundentakt mit Abfahrt 00 und 30

B : Halbstundentakt mit Abfahrt 15 und 45

C : Stundentakt (je nach Fahrtrichtung) mit Abfahrt 15 oder 45

D : Halbstundentakt mit wechselnden Fahrzeiten aufgrund Anschlüsse am Bahnhof in WF (Lastrichtung)

Durch die Überlagerung der Liniengruppen kommt es im Innenstadtbereich zu einem 15-Min-Takt. Die Linienverläufe einer Liniengruppe sind so aufgebaut, dass durch einen Umstieg am Kornmarkt mit kurzen Umsteigezeiten alle Richtungen Wolfenbüttels erreicht werden können. Da alle Linien den ganzen Tag über vertaktet sind, sind die Fahrzeiten für die Fahrgäste leicht merkbar.

Als zentrale Rendezvoushaltestelle wurde der Kornmarkt ausgewählt. Dies hat zur Folge, dass keine optimalen Umsteigemöglichkeiten an die Züge am Bahnhof Wolfenbüttel stattfinden und das Stadtbussystem nicht auf die Züge in Richtung Braunschweig ausgerichtet ist. Eine Ausnahme stellt die Linie 795 dar, die außerhalb des Rendezvous und des übergeordneten Taktes verläuft. Diese Linie verbindet die südwestlichen Stadtbereiche mit dem Bahnhof.

Das Angebot der bestehenden RegioBus-Linien wurde im Zuge der Einführung des neuen Stadtbusverkehrs deutlich ausgeweitet. Die RegioBus-Linien bieten am Kornmarkt Anschlüsse an die Stadtbuslinien und gewährleisten am Bahnhof Wolfenbüttel wichtige Verknüpfungen zu den Zügen von/nach Braunschweig.

Ostfalia Hochschule

Die Anbindung des Hochschulstandortes erfolgt über die Linie 793 und 421 mit Anschlüssen an die Linie 420 von und nach Braunschweig. Weiterhin bedient die RegioBus-Linie 740 die Ostfalia auf dem Abschnitt Weddel, Bahnhof – Cremlingen – Sickte – Apelnstedt – Atzum – Ostfalia – Wolfenbüttel, Bahnhof. Am Bahnhof Weddel stellt die Regio-Buslinie Anschlüsse in und aus Richtung Wolfsburg her, und zudem am Bahnhof Wolfenbüttel gute Übergangsmöglichkeiten in die Züge von/nach Braunschweig und Goslar.

Neue Verkehrsstation Wendessen

Über die sogenannte Stationsoffensive ist geplant, eine neue Verkehrsstationen Wolfenbüttel-Wendessen aufzunehmen. Bei Umsetzung dieser Verkehrsstation ist eine Busanbindung herzustellen und das Busangebot hinsichtlich der Ausgestaltung zu überprüfen.

ALT Stadt Wolfenbüttel

Im Zusammenhang mit der Neueinführung des Stadtbuskonzepts Wolfenbüttel wurde das Neubaugebiet „Am Södeweg" durch den ALT-Verkehr der Linie 799 mit der Innenstadt verbunden. Auf dem Linienweg werden zusätzlich die Haltestellen „Eichenweg" und „Birkenweg" bedient. Zudem ermöglicht der ALT-Verkehr die Anbindung von Ahlum in Richtung „Ginsterweg". Die Nutzung des ALT-Angebots ist ohne Komfortzuschlag möglich.

AST Stadt Wolfenbüttel

Dem Teilnetz 70 ist das AST für die Stadt Wolfenbüttel zugeordnet. Es ergänzt den Buslinienverkehr in den Abend- und Nachtstunden und bietet den Fahrgästen die Möglichkeit der Beförderung innerhalb des Stadtgebietes und in die umliegenden Stadtteile von Wolfenbüttel und umgekehrt. Die Vorhaltung dieses Angebots ist für Fahrgäste, welche im Berufsverkehr auf spätere Verbindungen angewiesen sind, wichtig. Im Freizeitverkehr bietet es den Bürgerinnen und Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit, auf private Pkw-Fahrten zu verzichten. Es ist zu überlegen, ob das komfortzugschlagpflichtige AST Angebot in das eher kundenfreundlichere Anruf-Linientaxi-Angebot umgewandelt werden kann, da der Fahrgast hierfür keinen zusätzlichen Fahrschein benötigt.

E 3.22/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 70
Stadt Wolfenbüttel (Stand 31.12.2024)

Adersheim	788	**Groß Stöckheim**	1.338	**Salzdahlum**	1.825
Ahlum	1.109	**Halchter**	1.350	**Wendessen**	1.103
Atzum	212	**Leinde**	674	**Wolfenbüttel**	39.323
Fümmelse	2.884	**Linden**	3.743	**Gesamt**	**54.349**

E 3.22/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 70
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

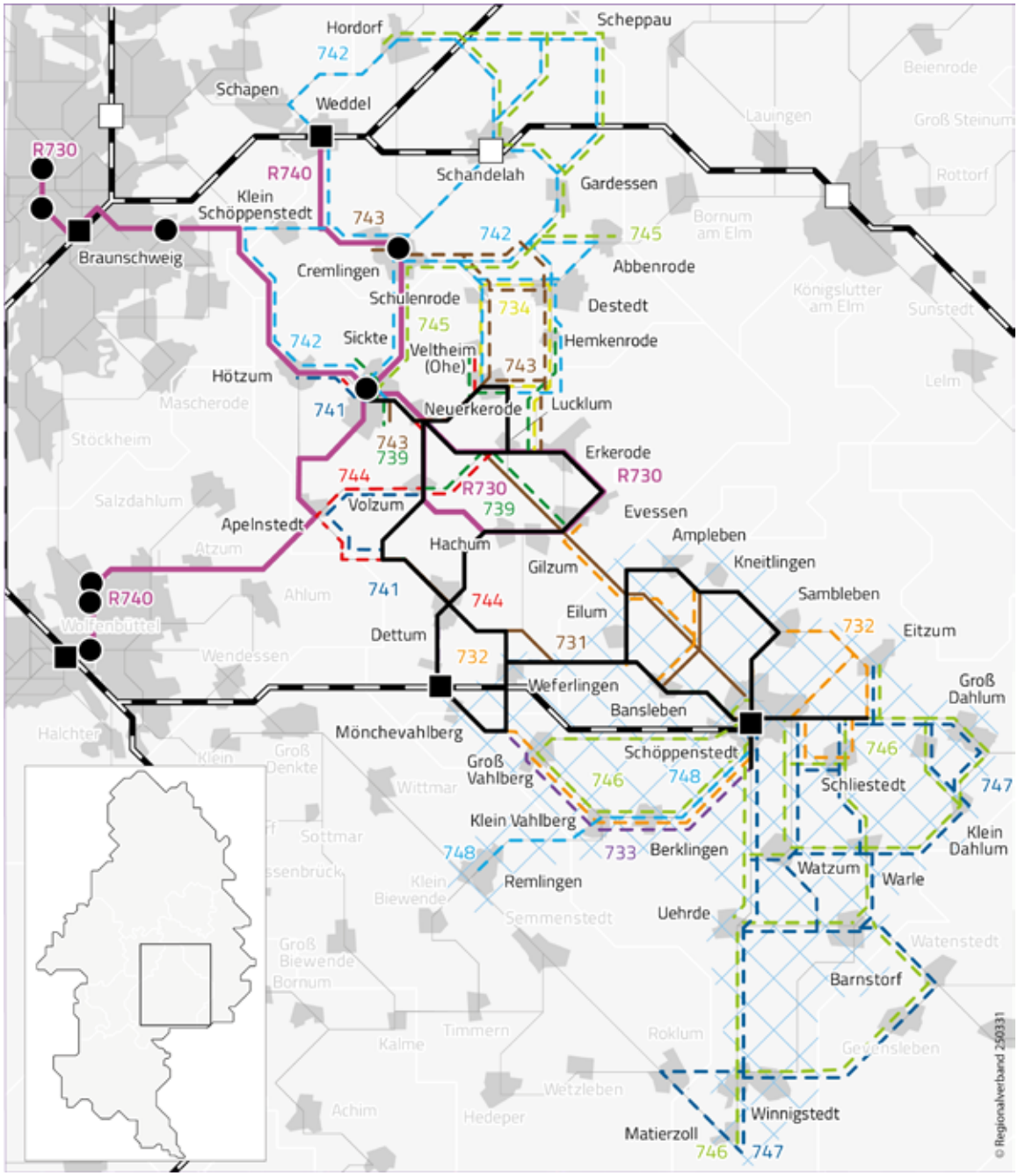
Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	3.273	149	18.314	**21.735**
SG Elm-Asse	1.796	265	12.383	**14.444**
Salzgitter	813	474	10.823	**12.110**
SG Sickte	347	28	7.593	**7.968**
SG Oderwald	821	29	5.213	**6.063**
Cremlingen	780	4	3.330	**4.113**
Schladen-Werla	623	1	2.314	**2.937**
Wolfsburg	93	0	2.045	**2.137**
Goslar	188	0	552	**740**
SG Baddeckenstedt	4	0	701	**705**

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

E 3.23

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse

E 3.23
Karte



E 3.23/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 71

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
RBS/VB Bachstein	730	Evessen – Sickte – Braunschweig	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	731	Schöppenstedt – Kneitlingen – Dettum – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	732	Evessen – Bansleben – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	733	Dettum – Weferlingen – Berklingen – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	739	Dettum/Hachum – Gilzum – Evessen – Veltheim – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	740	Wolfenbüttel – Sickte – Cremlingen – Weddel	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	741	Weferlingen/Dettum – Apelnstedt – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	742	Weddel/Hordorf – Schandelah – Cremlingen – Sickte	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	743	Cremlingen – Veltheim/Schulenrode – Destedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	744	Sickte – Apelnstedt/Evessen – Dettum	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	745	Schandelah – Gardessen – Abbenrode	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	746	Winningstedt – Barnstorf – Watzum – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	747	Winnigstedt – Barnstorf – Warle – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	748	Remlingen – Schöppenstedt	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	ALT	Anruflinientaxi zum Bahnhof Dettum	31.12.2029
RBS/VB Bachstein	ALT	Anruflinientaxi zum Bahnhof Schöppenstedt	31.12.2029
RBS	flexo	flexo Cremlingen/Sickte	31.12.2025

Das Teilnetz 71 umfasst die Buslinien in den Bereichen der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte sowie den nördlichen Teil der Samtgemeinde Elm-Asse. Der südlich gelegene Teil der Samtgemeinde Elm-Asse ist dem Teilnetz 72 zugeordnet. Die Linien der Braunschweiger Verkehrs-GmbH sind dem Teilnetz 40 (Braunschweig) zugeordnet.

Anbindung Schienenverbindung RE50/RB40

Insbesondere die Linie RE50, die eine wichtige Verbindung zwischen Braunschweig und Wolfsburg darstellt, hat für den Landkreis Wolfenbüttel aufgrund der Mobilitätsströme aus der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinde Sickte eine hohe Bedeutung. Auf dem Streckenabschnitt Weddel – Braunschweig übernimmt diese Verbindung auch Aufgaben der Schülerbeförderung.

Die RegioBus-Linie 740 sorgt auf dem Abschnitt Wolfenbüttel – Sickte – Weddel für gute Anschlüsse an die Linie RE50 in Richtung Wolfsburg. Dennoch zeigt sich Optimierungsbedarf in der Anbindung des Bahnhofs Weddel durch den lokalen Busverkehr. Aktuell bietet lediglich der Ortsteil Cremlingen mit der RegioBus-Linie 740 einen direkten Anschluss an die RE50. Die Ortschaft Hordorf ist zwar mit der Linie 427 der BSVG an den Bahnhof Weddel angebunden, diese ermöglicht jedoch nur wenige Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linien RB40 und RE50.

Angesichts der derzeit suboptimalen Busanbindung sollte bei einer Neuplanung des Busliniennetzes geprüft werden, wie die Anschlüsse an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge verbessert werden können. Eine optimierte Anbindung an die Züge in Richtung Braunschweig und Wolfsburg ist für die Mobilitätsbedürfnisse der Gemeinde Cremlingen von Bedeutung. Obwohl sich innerhalb der Gemeinde auch die Station Schandelah befindet, die ausschließlich von der RB40 bedient wird, ist der Halte-

punkt Weddel aufgrund seiner überregionalen Bedeutung vorrangig als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn zu entwickeln.

Mit der Einführung des flexo-Verkehrs Cremlingen/Sickte wurde der Haltepunkt Schandelah optimal an die Schienenverbindung der RB40 angebunden. Dadurch entstehen komfortable Verknüpfungen zu den Zügen in Richtung Braunschweig und Helmstedt. Unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung des flexo-Angebotes wäre insbesondere eine Anbindung des Gebiets an den Bahnhof in Weddel anzustreben.

Anbindung Schienenverbindung RB45

Der Streckenabschnitt Schöppenstedt – Dettum – Wolfenbüttel spielt eine zentrale Rolle in der Schülerbeförderung. Der Haltepunkt Schöppenstedt ist durch einen umfangreichen ALT Verkehr angebunden. Der Haltepunkt Dettum wird von der Buslinie 731 bedient, die Verbindungen von und nach Wolfenbüttel ermöglicht.

RegioBus 430 Braunschweig – Gardessen/Bornum

Die Gemeinde Cremlingen wird durch die RegioBus-Linie 430 (Braunschweig, Hauptbahnhof – Cremlingen – Veltheim – Destedt – Gardessen/Bornum) direkt an Braunschweig angebunden. Neben der Anschlussmöglichkeit am Braunschweiger Hauptbahnhof bietet die Linie an der „Helmstedter Straße" eine Verknüpfung zur Stadtbahnlinie 4. Die regional bedeutsame Relation beschränkt sich auf den Abschnitt Braunschweig – Destedt. Die Linie verkehrt zwischen Braunschweig und Cremlingen im Halbstundentakt. Östlich von Cremlingen teilt sich die Strecke auf zwei Linienwege: Über Schulenrode, Veltheim, Hemkenrode und Destedt nach Gardessen sowie über Schulenrode, Destedt und Abbenrode nach Bornum, die jeweils im Stundentakt bedient werden. Dadurch übernimmt die Linie 430 auch eine wichtige lokale Erschließungsfunktion ab Cremlingen.

RegioBus-Linie 730 Braunschweig – Sickte

Die RegioBus-Linie 730 bedient die Relation Braunschweig – Sickte. Um attraktive, schnelle Verbindung nach Braunschweig zu realisieren, verkehrt die RegioBus-Linie 730 in der Hauptverkehrszeit als Expresslinie auf dem Abschnitt Neuerkerode – Sickte – Braunschweig. Sie bedient in Braunschweig den Hauptbahnhof und stellt gute Anbindungen an die Regionalbahnen her.

Weiterhin ist die RegioBus-Linie 730 in „Sickte, Birkenweg" mit der RegioBus-Linie 740 in und aus Richtung Wolfenbüttel verknüpft. Etwas längere Umsteigeverbindungen bestehen für die RegioBus-Linie 740 in Richtung Weddel.

Die regional bedeutsame Verbindung erstreckt sich auf den Abschnitt Braunschweig – Neuerkerode. Neuerkerode ist diesem Abschnitt zugeordnet, um die Evangelische Stiftung Neuerkerode optimal an den ÖPNV anzubinden. Die Evangelische Stiftung Neuerkerode zählt zu den größten Arbeitgebern im Landkreis Wolfenbüttel. Darüber hinaus sind zahlreiche Einwohner Neuerkerodes im besonderen Maß auf den ÖPNV angewiesen.

Ab Neuerkerode übernimmt die Linie auch die lokale Erschließungsfunktion für die östlich liegenden Orte der Samtgemeinde Sickte. Die Linie wird ab Neuerkerode als Ringlinie über Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum – Neuerkerode geführt. Da ein großer Teil des Fahrgastpotenzials aus Schülerinnen und Schülern aus der Samtgemeinde Sickte besteht, die die Schulen in Braunschweig besuchen, wurden auch auf dem Abschnitt Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum zusätzliche Fahrten eingeführt, die für die Schülerbedienung notwendig sind.

Im März 2021 wurde das Angebot auf der RegioBus-Linie 730 verdichtet, sodass sich an Samstagen ein Stundentakt und an Sonntagen ein Zweistundentakt ergibt.

RegioBus-Linie 740 Wolfenbüttel – Weddel

Die RegioBus-Linie 740 bedient die Relation Wolfenbüttel – Sickte – Cremlingen – Weddel. Die RegioBus-Linie 740 wird ab Sickte über Cremlingen nach Weddel als lokale Verbindung weitergeführt. Die Finanzierung für den Abschnitt Sickte – Cremlingen wird von dem Landkreis Wolfenbüttel übernommen. Die Weiterführung bis zum Bahnhof Weddel ist für Fahrgäste aus Sickte und Cremlingen besonders attraktiv, da dort Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der Linie RE50 in Richtung Braunschweig und Wolfsburg hergestellt werden.

Die RegioBus-Linie 740 ist in „Sickte, Birkenweg" mit der RegioBus-Linie 730 in und aus Richtung Evessen verknüpft, um Verbindungen aus dem Raum Sickte von/nach Wolfenbüttel herzustellen.

Daneben bedient diese Linie in Wolfenbüttel beide Haltestellen der Fachhochschule Ostfalia (Salzdahlumer Straße und Exer) und den Bahnhof in Wolfenbüttel. Am Bahnhof Wolfenbüttel bestehen gute Umsteigemöglichkeiten in die Züge der RB42/43 von/nach Braunschweig und Goslar, wodurch der Fachhochschulstandort sehr gut angebunden wird.

Die RegioBus-Linien 740 und 730 sind an der Haltestelle Sickte, Birkenweg miteinander verknüpft. Fahrgäste aus Apelnstedt erreichen Braunschweig mit einem Umstieg von der RegioBus-Linie 740 in die Regiobus-Linie 730. Fahrgäste aus den östlich gelegenen Ortsteile Lucklum – Erkerode – Evessen – Gilzum – Hachum – Volzum erreichen Wolfenbüttel mit einem Umstieg an der Haltestelle Sickte, Birkenweg von der RegioBus-Linie 730 in die RegioBus-Linie 740 in Richtung Wolfenbüttel.

Morgens und mittags übernimmt die RegioBus-Linie 740 einen großen Teil des Schülerverkehrs für Schülerinnen und Schüler aus dem Bereich Cremlingen und Sickte, weshalb nicht alle Fahrten im Takt durchgeführt werden.

Das im Oktober 2021 eingeführte Stadtbuskonzept Wolfenbüttel sieht vor, dass Gebiete, die bereits durch RegioBus-Linien erschlossen werden, nicht zusätzlich durch den Stadtbusverkehr bedient werden. Um jedoch den Stadtteil Atzum gleichwertig an den ÖPNV anzubinden, wurde das Angebot der Linie 740 im Zuge der Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2021 ausgeweitet, sodass sich an Samstagen und Sonntagen ein Zweistundentakt ergibt.

Buslinie 731 Schöppenstedt – Sickte

Die Buslinie 731 stellt Anbindungen am Bahnhof Dettum an die Züge von/nach Wolfenbüttel und Braunschweig her. In Sickte stellt die Buslinie 731 Anschlüsse an die RegioBus-Linie 740 nach Wolfenbüttel her. Es ist zu prüfen, ob in Tagesrandlagen Fahrten als ALT angeboten werden sollten.

flexo Cremlingen/Sickte

Im Januar 2022 wurde in der Gemeinde Cremlingen das On-Demand-Angebot flexo eingeführt, das mit barrierefreien Kleinbussen betrieben wird. Die Fahrten werden nach vorheriger digitaler oder telefonischer Buchung durchgeführt, die Routenplanung und Disposition erfolgt technologiegestützt. Der flexo-Verkehr bedient folgende Zeiträume: Montags bis freitags von 05:00–23:00 Uhr, samstags von 06:00–22:30 Uhr sowie sonn- und feiertags von 08:00–22:00 Uhr.

Das Angebot umfasste zunächst die Ortsteile Abbenrode, Cremlingen, Destedt, Gardessen, Hemkenrode, Hordorf, Klein Veltheim, Schandelah und Schulenrode. Im April 2023 wurde das Bediengebiet auf die Ortschaften Sickte, Neuerkerode und Veltheim erweitert. Ziel des Angebots ist es, sowohl die

Erschließung der Ortsteile innerhalb der Gemeinden zu verbessern als auch die Zentren Cremlingen und Sickte optimal anzubinden. Zudem dient flexo der Herstellung einer direkten Verknüpfung zu den Nahverkehrszügen der Linie RB40 am Haltepunkt Schandelah von/nach Braunschweig und Helmstedt. Ergänzend dazu bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den RegioBus-Linien 730 und 740. Aufgrund der aktuellen Kapazitäten, die den Einsatz eines einzelnen Fahrzeugs umfassen, ist der Ort Weddel derzeit nicht in das flexo-Bediengebiet Cremlingen/Sickte integriert.

In Verbindung mit den Vorgaben zum regionalen und lokalen Busangebotes sowie einer zukünftigen Ausrichtung flexibler Bedienungsangebote ist zu prüfen, inwieweit die Angebote der Linien 430, 730 und 740 sowie weitere, schwach nachgefragte Linien, im Zusammenspiel mit dem On-Demand-Angebot flexo Cremlingen/Sickte optimiert und weiterentwickelt werden können. Ziel ist es, die Erschließungsqualität zu verbessern und gleichzeitig die Anbindung an den regionalen Bus- und Bahnverkehr zu stärken.

ALT Verkehr

Mit dem ALT der Samtgemeinde Schöppenstedt werden die Orte Schöppenstedt, Ampleben, Bansleben, Barnstorf, Berklingen, Eilum, Eitzum, Groß Dahlum, Groß Vahlberg, Klein Dahlum, Klein Vahlberg, Kneitlingen, Sambleben, Schliestedt, Schöppenstedt, Weferlingen, Mönchevahlberg und Uehrde zu allen bestehenden Verbindungen der RB45 angebunden, sofern kein Linienbusangebot zur Verfügung steht. Das ALT-Angebot gewährleistet in den genannten Orten die ÖPNV-Erschließung, da das vorhandene Busangebot vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist und somit nicht außerhalb der Schulzeiten zur Verfügung steht.

Es gilt zu prüfen, inwieweit das Angebot des ALT Verkehrs optimiert und als On-Demand-Verkehr weiterentwickelt werden kann. Ziel ist es, neben der telefonischen Buchung auch eine digitale Buchungsmöglichkeit sowie eine technologiegestützte Disposition zu ermöglichen. Dabei sollten die ALT-Verkehre der Linien 370, 371 und 372 einbezogen werden, um die Erschließung der entsprechenden Gebiete umfassend zu gestalten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der optimalen Anbindung an den regionalen Schienen- und Busverkehr.

RegioBus-Linie 370 Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt

Die Linie 370 verkehrt als RegioBus-Linie auf direktem Weg zwischen Helmstedt über Esbeck, Schöningen nach Schöppenstedt und zurück im stündlichen Taktverkehr. Die RegioBus-Linie 370 stellt sowohl Anschlüsse in Schöppenstedt an die zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt verkehrende RB45 her als auch an der Station Helmstedt, an die Züge der RB40 von/nach Braunschweig.

Die Linie 371 verkehrt zwischen Schöningen über Hoiersdorf, Twieflingen, Dobbeln, Ingeleben, Wobeck, Groß Dahlum, Klein Dahlum und Eitzum nach Schöppenstedt. Die Linie 372 verkehrt als Kleinbus im überwiegend stündlichen Takt zwischen Söllingen über Jerxheim, Beierstedt, Watenstedt, Gevensleben, Barnstorf, Uerde nach Schöppenstedt mit direkten Anschlüssen an die RB45 nach bzw. aus Braunschweig.

Das Buskonzept zeichnet sich durch eine sehr gute Angebotsstruktur hinsichtlich der Erschließung und des Taktangebotes aus. Es hat sich in der Vergangenheit bewährt und soll im gleichen Umfang beibehalten werden.

Erschließung Elm Asse

Die RegioBus-Linie 710 (Wolfenbüttel – Wendessen – Remlingen – Winnigstedt), die dem Teilnetz 70 zugeordnet ist, übernimmt auf dem Abschnitt Remlingen – Winnigstedt die Funktion der lokalen

Erschließung. Änderungen im Linienangebot der RegioBus-Linie 710 sollten daher stets unter Berücksichtigung der lokalen Anbindung dieses Bereichs geprüft werden.

Erschließung des Naherholungsgebiets Elm

An das Teilnetz 71 grenzt das Naherholungsgebiet Elm. Das Gebiet ist nur durch die öffentlichen Nahverkehrsangebote der in den Randbereichen liegenden Ortschaften angebunden. Es ist anzustreben, das Gebiet durch touristische Verbindungen, mindestens an Wochenend- und Feiertagen, besser zu erschließen. Dies könnte beispielsweise über eine Anbindung an die Schienenverkehrsstrecken RB 40 (Königslutter) und/oder RB 45 (Schöppenstedt) erfolgen.

Übergangsverkehr zum Landkreis Harz

Gemeinsam mit dem Landkreis Harz wurde in der Vergangenheit probeweise eine Verbindung Hessen – Mattierzoll als Lückenschluss zwischen dem Liniennetz im Landkreis Harz und der RegioBus-Linie 710 betrieben, um Verbindungen aus dem Landkreis Wolfenbüttel in Richtung Halberstadt/Landkreis Harz und aus Richtung Halberstadt/Landkreis Harz nach Wolfenbüttel und Braunschweig zu ermöglichen. Diese Verbindung wurde eingestellt, weil die Nachfrage nur äußerst gering war. Eine nennenswerte Mobilität besteht allerdings weiterhin zwischen den Landkreisen Harz und Wolfenbüttel. Es ist deshalb gemeinsam mit dem Landkreis Harz zu prüfen, ob eine Verbindung eingeführt werden kann, die unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange den Fahrgastinteressen besser entspricht.

E 3.23/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 71

Gemeinde Cremlingen (Stand 01.01.2025)

Abbenrode	490	**Hemkenrode**	367	**Schulenrode**	278
Cremlingen	3.159	**Hordorf**	1.041	**Weddel**	2.938
Destedt	1.427	**Klein Schöppenstedt**	629	**Gesamt**	**13.282**
Gardessen	554	**Schandelah**	2.399		

Samtgemeinde Elm-Asse (Stand 31.12.2024)

Ampleben	267	**Hedwigsburg**	57	**Schliestedt**	299
Bansleben	196	**Kissenbrück**	1.706	**Schöppenstedt**	4.566
Barnstorf	218	**Klein Bienwende**	211	**Semmenstedt**	477
Berklingen	154	**Klein Dahlum**	79	**Sottmar**	245
Eilum	179	**Klein Denkte**	416	**Timmern**	169
Eitzum	355	**Klein Vahlberg**	217	**Uehrde**	284
Groß Bienwende	277	**Kneitlingen**	137	**Warle**	153
Groß Dahlum	580	**Neindorf**	316	**Watzum**	209
Groß Denkte	1.805	**Remlingen**	1.199	**Wetzleben**	119
Groß Vahlberg	301	**Roklum**	433	**Winnigstedt**	693
Hedeper	358	**Sambleben**	378	**Wittmar**	1.087
				Gesamt	**18.140**

»

Fortsetzung: Einwohnerzahl Teilnetz 71

E 3.23/2
Tabelle

Samtgemeinde Sickte (Stand 31.12.2024)

Apelnstedt	463	**Hachum**	212	**Sickte**	3.794
Dettum	1.010	**Hötzum**	865	**Veltheim**	1.002
Erkerode	565	**Lucklum**	253	**Votzum**	358
Evessen	882	**Mönchevahlberg**	151	**Weferlingen**	76
Gilzum	167	**Neuerkerode**	612	**Gesamt**	**10.410**

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 71

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.23/3
Tabelle

Gemeinde Cremlingen

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Braunschweig	927	189	9.911	**11.028**
SG Sickte	12	243	5.992	**6.246**
Wolfenbüttel	780	4	3.330	**4.113**
Wolfsburg	134	0	3.772	**3.906**
Königslutter am Elm	153	14	1.263	**1.430**
Lehre	6	44	1.082	**1.133**
SG Elm-Asse	8	0	1.016	**1.023**
Salzgitter	53	0	771	**824**

Samtgemeinde Elm-Asse

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	1.796	265	12.383	**14.444**
SG Oderwald	13	219	4.324	**4.556**
SG Sickte	50	5	4.358	**4.413**
Braunschweig	322	0	3.389	**3.711**
SG Heeseburg	57	48	1.444	**1.549**
Salzgitter	38	0	1.382	**1.420**
Schladen-Werla	6	0	1.278	**1.285**
Cremlingen	8	0	1.016	**1.023**
Königslutter am Elm	3	0	996	**999**
Wolfsburg	18	0	908	**926**
Schöningen	192	0	716	**908**
Helmstedt	35	0	466	**501**

»

E 3.23/3
Tabelle

Fortsetzung: Verkehrsbeziehungen Teilnetz 71
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Samtgemeinde Sickte

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	347	28	7.593	**7.968**
Cremlingen	12	243	5.992	**6.246**
Braunschweig	365	16	5.457	**5.838**
SG Elm-Asse	50	5	4.358	**4.413**
Wolfsburg	20	0	1.461	**1.481**
Salzgitter	22	0	624	**646**

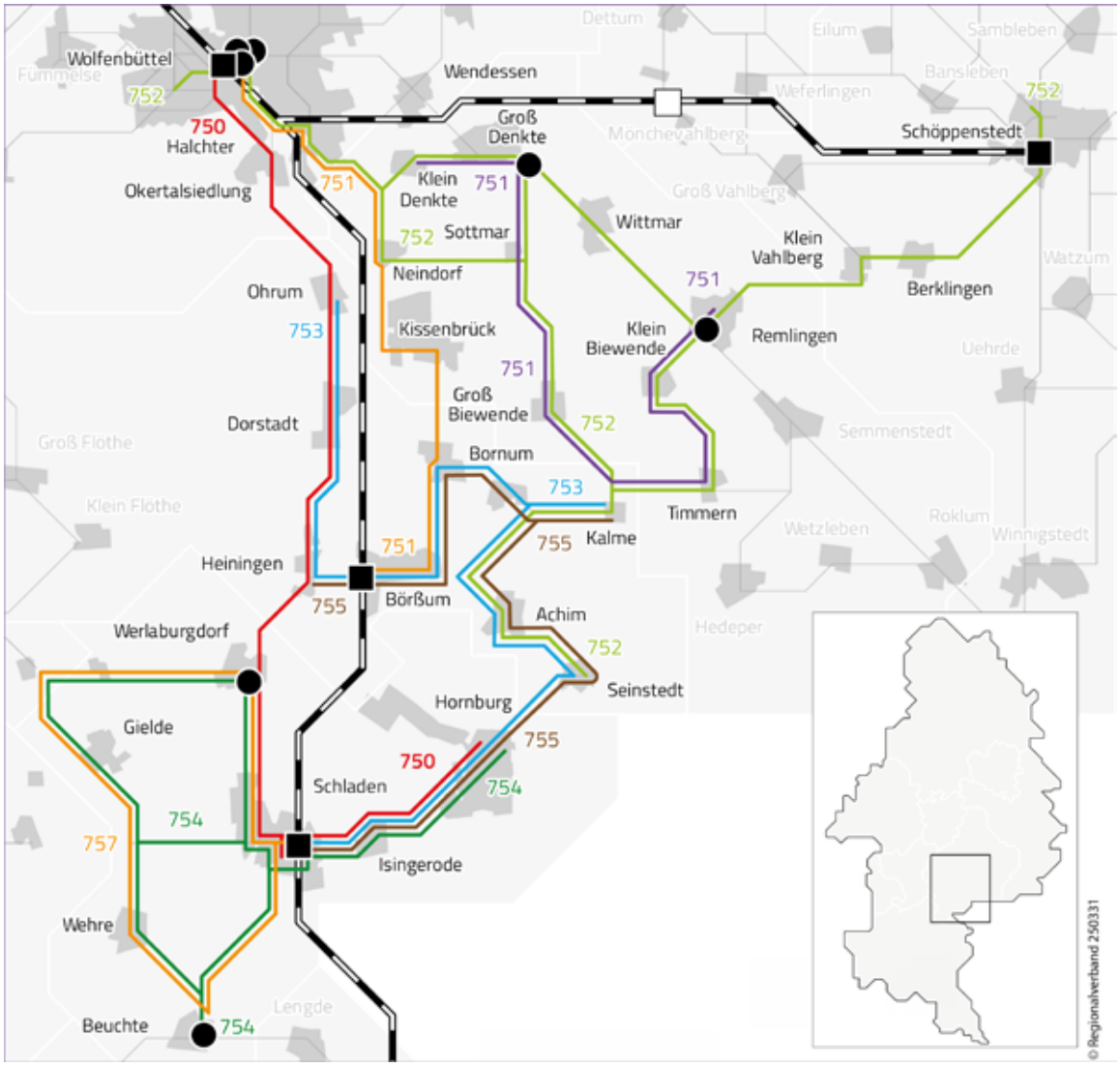
Stadt Braunschweig	**s. Teilnetz 40**
Stadt Königslutter am Elm	**s. Teilnetz 32**
Gemeinde Lehre	**s. Teilnetz 32**
Stadt Wolfenbüttel	**s. Teilnetz 70**

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

E 3.24

Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla

E 3.24
Karte



Genehmigte Linien Teilnetz 72

E 3.24/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
VB Bachstein / RBS	750	Hornburg – Schladen – Dorstadt – Wolfenbüttel	30.09.2030
VB Bachstein / RBS	751	Börßum – Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel	30.09.2030
VB Bachstein / RBS	752	Remlingen – Groß Biewende – Groß Denkte – Wolfenbüttel	30.09.2030
VB Bachstein / RBS	753	Ohrum – Börßum – Hornburg – Schladen	30.09.2030
VB Bachstein / RBS	754	Hornburg – Schladen – Beuchte – Gielde	30.09.2030
VB Bachstein / RBS	755	Schladen – Hornburg – Achim – Börßum	30.09.2030
VB Bachstein / RBS	756	Remlingen – Biewende – Denkte	30.09.2030
VB Bachstein / RBS	757	Schladen – Gielde – Beuchte – Schladen	30.09.2030

Zum Teilnetz 72 gehören die Gemeinde Schladen-Werla, die Samtgemeinde Oderwald und die Samtgemeinde Elm-Asse mit den Mitgliedsgemeinden Denkte, Hedeper, Kissenbrück, Remlingen, Roklum, Semmenstedt, Wittmar und Winnigstedt. Die Ortsteile Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe der Samtgemeinde Oderwald wurde dem Teilnetz 62 zugeordnet. Der nördliche Teil der Samtgemeinde Elm-Asse ist dem Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Elm-Asse zugeordnet.

Verknüpfung mit der RB42/43 (Braunschweig – Goslar) und RB45 (Braunschweig – Schöppenstedt)

Die Anbindung an die Verkehrsstationen Schladen, Börßum und Wolfenbüttel durch den Busverkehr ist von hoher Bedeutung. Das aktuelle Buslinienkonzept integriert die Bahnhöfe Schladen und Börßum und ermöglicht grundsätzlich gute Umsteigeverbindungen zwischen Bus und Bahn. Im Falle von Änderungen des Bus-Linienangebots in diesem Bereich sollte geprüft werden, inwieweit die lokalen Buslinien durch On-Demand-Angebote ersetzt und weiterentwickelt werden können. Ziel ist es, die Erschließungsqualität zu erhöhen und gleichzeitig die Anbindung an den regionalen Bus- und Bahnverkehr zu verbessern.

In der sogenannten Stationsoffensive ist ein neuer Haltepunkt Wendessen auf der RB45 geplant. Bei einer Umsetzung ist die Anbindung über den vorhandenen Busverkehr, insbesondere mit der RegioBus-Linie 710, zu prüfen.

Perspektivisch zu prüfen ist eine optimierte ÖPNV-Anbindung an einen Halbstundentakt auf der RB42/43 zwischen Vienenburg und Braunschweig.

RegioBus-Linie 710 Winnigstedt – Wolfenbüttel

Die RegioBus-Linie 710 verkehrt zwischen Winnigstedt – Remlingen – Wendessen und Wolfenbüttel und ist dem Teilnetz 70 zugeordnet. Die RegioBus-Linie 710 übernimmt zum einen die Bedienung des Abschnitts Winnigstedt – Wendessen und zum anderen die Bedienung des Stadtgebietes auf der Relation Wendessen – Wolfenbüttel.

Die RegioBus-Linie 710 stellt an der Haltestelle „Remlingen, Ehrenmal" Anschlüsse an die Buslinie 748 von/nach Schöppenstedt her. Darüber hinaus stellt sie in Groß Denkte an der Haltestelle „Asseweg" Anschlüsse an die Buslinie 756 Denkte – Biewende – Remlingen her. An der Verkehrsstation Wolfenbüttel bietet die 710 Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der RB42/43 von/nach Braunschweig, Bad Harzburg und Goslar. An den Haltestellen Kornmarkt und Breite Herzogstraße werden Anschlüsse an die RegioBus-Linie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel hergestellt.

Buslinie 750 Hornburg – Wolfenbüttel

Die Buslinie 750 verkehrt zwischen Hornburg – Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter und Wolfenbüttel. Die RegioBus-Linie 750 wurde aus der Linie 753 entwickelt. Das Angebot der bisherigen Buslinie 753 wurde am Abend und am Wochenende erweitert. Die Linie erfüllt somit in ihrem Angebotsumfang den Standard einer RegioBus-Linie der Bedienungsebene 2, weshalb die Linie 753 im Rahmen der Einführung des neuen Buskonzepts in die Liniennummer 750 umgewandelt wurde.

Die Buslinie 750 fährt von Montag bis Samstag im Stundentakt und am Sonntag im Zweistundentakt. Sie stellt am Bahnhof Wolfenbüttel Anschlüsse an die Züge nach Braunschweig und am Kornmarkt in Wolfenbüttel an die RegioBus-Linie 420 her. Weiterhin stellt die Linie 750 am Bahnhof Schladen für Hornburg und Isingerode Anschlüsse an die Züge von/nach Goslar her.

Die Mobilität aus dem Raum Schladen, Isingerode und Hornburg verteilt sich auf die Samtgemeinde Oderwald, Vienenburg, Wolfenbüttel, Goslar, Bad Harzburg und Braunschweig. Aus diesem Grund müssen sowohl Anbindungen in Richtung Wolfenbüttel/Braunschweig als auch in Richtung Bad Harzburg hergestellt werden. Diese Funktion erfüllt die RegioBus-Linie 750.

Die Buslinie 750 fährt zwar auf dem Abschnitt Schladen – Heiningen – Dorstadt – Ohrum – Halchter räumlich parallel zur SPNV-Linie RB42/43, tatsächlich handelt es sich aber nicht um Bedienungen mit der gleichen Hauptaufgabe, da die Schienenverbindung keine Halte in Heiningen, Dorstadt, Ohrum und Halchter hat und für diese Orte eine Busbedienung erforderlich ist.

Buslinie 751 Börßum – Wolfenbüttel

Der Raum Kissenbrück – Neindorf – Wolfenbüttel wird von der Buslinie 751 bedient. Die Linie stellt in Börßum Anschlüsse an die Züge von/nach Wolfenbüttel her. Durch die Kombination direkt geführter Fahrten nach Wolfenbüttel und des Zubringerverkehrs in Börßum an die Züge von/nach Wolfenbüttel, ergibt sich für die Orte Bornum, Kissenbrück und Neindorf ein Stundentakt von/nach Wolfenbüttel.

Am Samstag und am Sonntag werden die Fahrten mit ALT durchgeführt, die als Ersatz für den Bus unterwegs sind und nach vorheriger telefonischer Anmeldung fahren. Inzwischen können diese Fahrten auch über die App „Rufmobil" gebucht werden. Dies gilt für alle ALT-Verkehre im Teilnetz 72.

Lokale Buslinien

Der Raum Börßum, Bornum, Achim, Seinstedt und Kalme wird mit den Buslinien 752, 753, 755 und 756 bedient.

Die Linie 752 (Schöppenstedt – Remlingen – Gr. Biewende – Gr. Denkte – Wolfenbüttel) und 756 (Remlingen – Biewende – Denkte) haben die Hauptaufgabe, den Schülerverkehr in dem Raum zu übernehmen. Die Linie 752 übernimmt diese Funktion für die Schulen in Wolfenbüttel, die Linie 756 für die Bedienung der Schulen in Schöppenstedt.

Die Buslinie 753 bedient den Abschnitt Heiningen – Börßum, Bahnhof jeweils in Lastrichtung in der Hauptverkehrszeit, um direkte Anschlüsse an die Züge aus und in Richtung Wolfenbüttel herzustellen. Die Fahrten werden mit Anruf-Linientaxis durchgeführt.

Die Linie 755 bedient die Relation Börßum – Achim – Hornburg – Schladen und bietet für die Orte Seinstedt, Achim, Kalme und Bornum Anschlüsse an die Nahverkehrszüge in Richtung Wolfenbüttel und in Richtung Vienenburg. Da die Züge der RB42/43 an der Verkehrsstation Börßum in Richtung Wolfenbüttel zur Minute „16" und nach Vienenburg zur Minute „43" fahren, ist ein gleichzeitiger Zubringerverkehr (mit einem Bus) mit Anschlüssen in beide Richtungen in Börßum nicht möglich. Da die Linie 755 sowohl die Verkehrsstation Börßum als auch die Verkehrsstation Schladen bedient, stellt die Linie in Börßum Anschlüsse von/nach Vienenburg her und in Schladen von/nach Wolfenbüttel. Eine umgekehrte Zubringerfunktion ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Dies führt dazu, dass Fahrgäste zunächst in Richtung Süden fahren um anschließend die nördlich gelegene Stadt Wolfenbüttel zu erreichen. Es ist deshalb zu beobachten, ob die Zubringerverkehre zur Verkehrsstation Schladen der Fahrgastnachfrage entsprechen, der Einsatz flexibler Bedienungsangebote eine Alternative sein könnte und wie die Anschlussqualität an beiden Standorten gezielt verbessert werden könnte.

Die Linie 755 fährt Montag–Freitag von ca. 06:00–21:00 Uhr im Zweistundentakt mit Verstärkerfahrten, sodass in den wichtigsten Zeiten stündliche Verbindungen bestehen. Am Samstag und am Sonntag werden die Fahrten mit ALT durchgeführt.

Die Buslinie 756 bedient den Abschnitt Remlingen – Biewende – Denkte. Sie stellt Montag–Freitag von ca. 05:30–22:00 Uhr im Stundentakt Anschlüsse an die 710 in Groß Denkte, Asseweg her. Am Samstag erfolgt eine stündliche Anbindung und am Abend eine zweistündliche Bedienung. Am Sonntag findet eine zweistündliche Bedienung an die RegioBus Linie 710 statt. Sämtliche Fahrten werden mit ALT durchgeführt.

Der Raum Werlaburgdorf, Altenrode, Gielde, Wehre und Beuchte wird mit den Linien 754 und 757 bedient. Die Linie 754 stellt auf dem Abschnitt Hornburg – Schladen – Beuchte – Gielde – Hornburg Anschlüsse an der Verkehrsstation Schladen her, morgens an die Züge nach Goslar und ab mittags an die Züge aus Richtung Goslar. An der Haltestelle Markt in Schladen werden Anschlüsse an die Linie 750 von/nach Wolfenbüttel sichergestellt.

Linie 757 stellt auf dem Abschnitt Schladen – Gielde – Beuchte – Schladen morgens in der Hauptverkehrszeit in Schladen Anschlüsse an die Züge in Richtung Wolfenbüttel her. Die Linie 757 hat morgens in Beuchte Anschlüsse an die Linie 822 nach Goslar.

Am Samstag und am Sonntag werden die Fahrten mit ALT durchgeführt.

Groß Flöthe – Klein Flöthe – Cramme

Der Bereich der Samtgemeinde Oderwald im Landkreis Wolfenbüttel mit den Ortsteilen Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe ist dem Teilnetz 62 zugeordnet und wird über die Linie 607 bedient.

Die Linie 607 bindet von Montag–Freitag die Orte Cramme, Groß Flöthe und Klein Flöthe an Salzgitter-Lebenstedt sowie in geringerem Umfang (in der Schülerbeförderung) an Wolfenbüttel an. In Wolfenbüttel-Leinde ist die Linie mit dem RegioBus 630 von/zur Stadt Wolfenbüttel verknüpft. Samstags werden ausschließlich vereinzelte ALT-Fahrten von Klein Flöthe über Groß Flöthe, Cramme nach Salzgitter-Lebenstedt durchgeführt, die in Leinde mit der RegioBus-Linie 630 verknüpft sind. An Sonn- und Feiertagen gibt es auf der Linie 607 derzeit keinen Verkehr. Soweit möglich sind die z. T. langen Übergangszeiten in Richtung Stadt Wolfenbüttel zu verkürzen. Es ist eine bessere Anbindung an Wolfenbüttel sowie Salzgitter-Bad und -Lebenstedt zu prüfen. Auch eine Anbindung an die Bahnstrecke Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Thiede – Braunschweig, z. B. am Bahnhof Immendorf, wäre denkbar.

Die Anbindung an Salzgitter-Bad erfolgt derzeit auf niedrigem Niveau über die Verknüpfung der Linie 607 mit den Linien 603, 610 oder 612 der KVG an verschiedenen Umsteigepunkten. Diese Verknüpfungen sind unübersichtlich und sollten durch eine klare und an allen Verkehrstagen einheitlichen Verknüpfung oder einer direkten Verbindung nach Salzgitter-Bad ersetzt werden.

Insgesamt ist in dem oben beschriebenen Raum eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes anzustreben. Eine Ausweitung des Bedienungsangebotes sowie eine Aufhebung der beschriebenen Schwächen in der Anbindung der verschiedenen Ziele sollten geprüft werden. Hierbei ist insbesondere ein modernes und flexibles Bedienungskonzept als On-Demand-Verkehr zu prüfen, über welches die verschiedensten Anforderungen der Anbindung, Erschließung und Verknüpfungsoptionen so gut wie möglich erfüllt werden könnten.

Einwohnerzahl Teilnetz 72

E 3.24/2
Tabelle

Samtgemeinde Oderwald (Stand 31.12.2024)

Achim	319	Dorstadt	711	Klein Flöthe	368
Bornum	477	Groß Flöthe	720	Ohrum	627
Börßum	1.740	Heiningen	685	Seinstedt	247
Cramme	817	Kalme	76	Gesamt	6.787

Gemeinde Schladen-Werla (Stand 31.12.2024)

Beuchte	374	Isingerode	364	Werlaburgdorf	754
Gielde	767	Schladen	3.961	Gesamt	9.082
Hornburg	2.622	Wehre	240		

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 72

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.24/3
Tabelle

Samtgemeinde Oderwald

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Wolfenbüttel	821	29	5.213	6.063
SG Elm-Asse	13	219	4.324	4.556
Schladen-Werla	124	74	3.410	3.608
Salzgitter	24	79	2.493	2.595
Braunschweig	257	0	1.744	2.002

Gemeinde Schladen-Werla

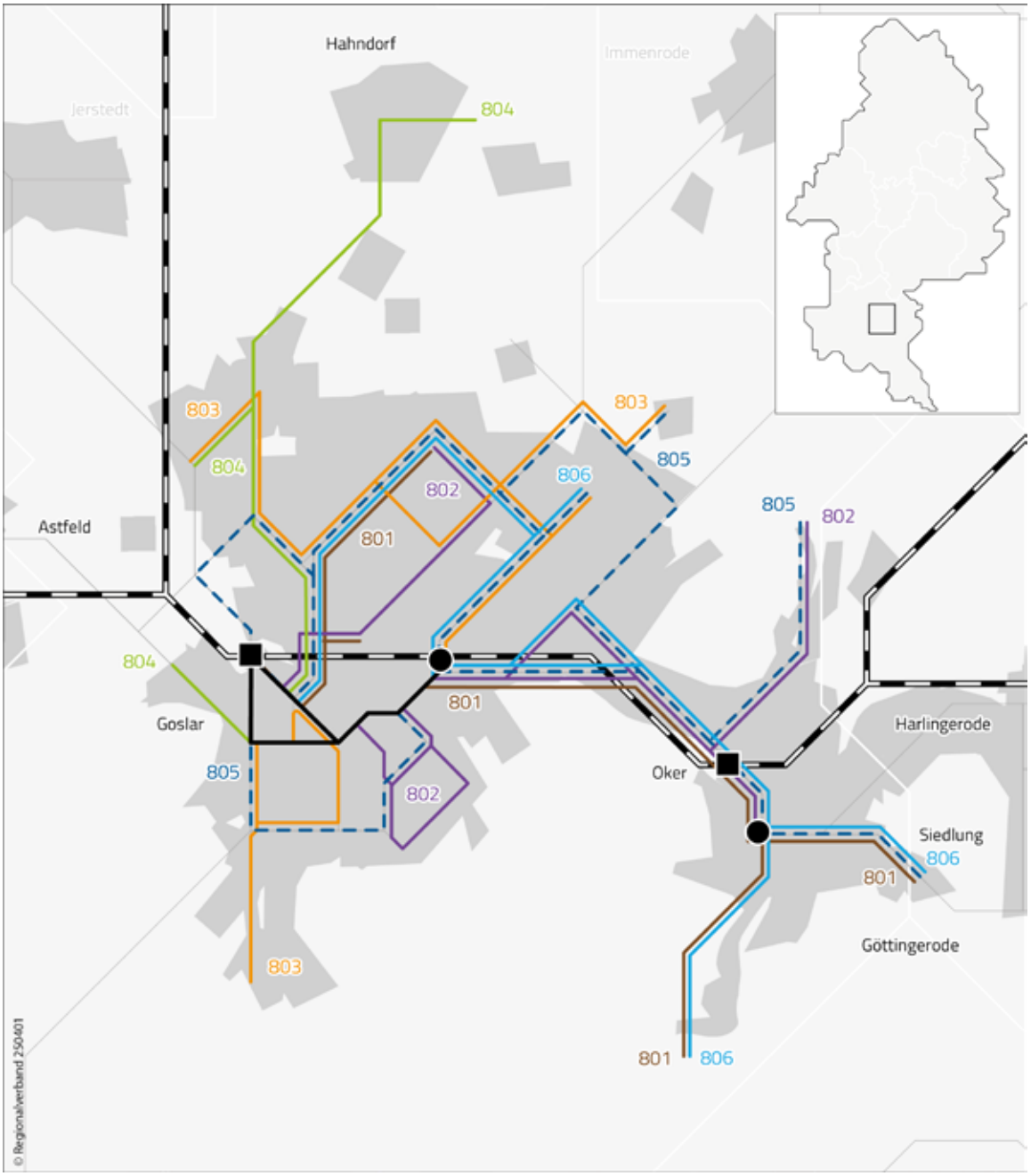
Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
SG Oderwald	124	74	3.410	3.608
Wolfenbüttel	623	1	2.314	2.937
Braunschweig	398	0	1.619	2.017
Salzgitter	25	2	1.917	1.944
Goslar	284	10	1.410	1.704
SG Elm-Asse	6	0	1.278	1.285
Liebenburg	1	59	876	936

Samtgemeinde Elm-Asse s. Teilnetz 71
Stadt Wolfenbüttel s. Teilnetz 70

E 3.25 Teilnetz 80 Goslar

E 3.25
Karte

Teilnetz 80 Goslar



E 3.25/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 80

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
Stadtwerke Goslar	801	Bahnhof – Kramerswinkel – Krankenhaus – Jürgenohl – Bahnhof	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	802	Bahnhof – Innenstadt – Sudmerberg – Oker – Sudmerberg – Innenstadt- Bahnhof	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	803	Bahnhof – Kaiserpfalz – Bergbaumuseum – Bahnhof	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	804	Bahnhof – Jürgenohl – Fliegerhorst – Baßgeige – Hahndorf	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	805	Bahnhof – Kattenberg – Baßgeige	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	806	Am Müllerkamp – Sudmerberg – Gutenbergstraße – Ohlhof – Krankenhaus – Fliegerhorst – Baßgeige	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	807	Bahnhof – Nordberg – Bahnhof	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	808	Bahnhof – Innenstadt – Gutenbergstraße – Ohlhof – Gutenbergstraße – Bahnhof	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	809	Bahnhof – Kaiserpfalz – Siemensviertel – Innenstadt – Bahnhof	14.12.2028
Stadtwerke Goslar	P+R	kostenloser Park+Ride zu verschiedenen Anlässen in Goslar	14.12.2028

Dem Teilnetz 80 sind die Linien des Stadtverkehres in Goslar zugeordnet.

Stadtverkehrsnetz

Das Stadtverkehrsnetz Goslar besteht aus den neun Stadtbuslinien 801 bis 809, die nahezu das gesamte Stadtgebiet erschließen. Ausgenommen sind lediglich die Verbindung nach Vienenburg sowie die Anbindung der Ortsteile Jerstedt und Hahnenklee. Nahezu alle Linien sind über den zentralen Umsteigepunkt Bahnhof Goslar miteinander verknüpft. Dort bestehen Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen der Linien RE10, RB82 und RB43 sowie zu den RegioBus-Linien.

Im Rahmen der Stadtverkehrsnetzüberplanung, in Kooperation mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig, wurde das Linienangebot neu strukturiert. Die bisherigen Linien wurden durch klar geführte, weitgehend kurze und direkte Linien ersetzt. Dadurch konnte das Liniennetz deutlich übersichtlicher gestaltet und die Fahrplanstruktur vereinheitlicht werden. Sämtliche Linien bedienen den Bahnhof Goslar im Rendezvous-Prinzip, wodurch an diesem zentralen Punkt kurze und verlässliche Umsteigezeiten zwischen Bus und Zug sowie zwischen den Stadtbuslinien sichergestellt werden.

Mit der Kopplung der Tangentiallinie an die Verbindungen zwischen Baßgeige und Ohlhof wurde eine umsteigefreie Verbindung für viele Relationen im Stadtgebiet geschaffen. Die Linie ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste konzipiert, da sie alle wichtigen Ziele ohne Umstieg verbindet, auch wenn längere Fahrzeiten in Kauf genommen werden müssen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Netzreform liegt in der Ausweitung des Verkehrsangebotes in den Abendstunden sowie an Wochenenden. Die Stadtteile Jürgenohl und Ohlhof werden auch in den Abendstunden und an Wochenenden regulär mit Bussen bedient, für andere Relationen kommen On-Demand-Lösungen zum Einsatz.

Zur Verbesserung der Reisezeit und Pünktlichkeit wurde die Durchfahrt durch die Fußgängerzone weitgehend aufgegeben. Die Linien verkehren stattdessen in beide Richtungen über die Haltestelle Achtermann. Ausgenommen hiervon sind lediglich die Linien 802 – Oker, Stadtauswärts sowie die Linie 809 – Siemensviertel, stadteinwärts und Jügenohl.

Es ist zu bewerten, inwieweit die Ziele des überarbeiteten Stadtverkehrsnetzes innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans erreicht werden konnten.

Die RegioBus-Linien 810, 830 und 860 (Goslar – Bad Harzburg, Goslar – Clausthal-Zellerfeld bzw. Goslar – Salzgitter-Bad) übernehmen zusätzlich zum Stadtverkehr lokale Bedienungsfunktionen. Insbesondere die RegioBus-Linie 810 übernimmt auf dem Abschnitt Oker – Goslar, Zentrum eine Stadtverkehrsfunktion. Die RegioBus-Linie 830 übernimmt die lokale Bedienung des Ortsteils Hahnenklee und die RegioBus-Linie 860 bedient den Ortsteil Jerstedt. Die Angebote der Stadtbuslinien und der RegioBusse ergänzen sich damit auf diesen Relationen.

Buslinie 822 Goslar – Vienenburg

Zusätzlich zu den bestehenden Bahnverbindungen der RB42/43 (Braunschweig – Goslar/Bad Harzburg) und der RE4/HEX21 (Halle – Goslar) besteht über die Linie 822 eine lokale Busverbindung, welche zwischen Vienenburg und Goslar weitere Ortschaften bzw. Aufkommensschwerpunkte bedient.

Verkehrsstationen und ZOB Goslar

Seitens der Stadt Goslar und des Verkehrsträgers wurde im Jahr 2021 mit dem Umbau des südlichen Bahnhofsvorplatzes begonnen, welcher im August 2022 abgeschlossen wurde. Dabei wurden fünf Abfahrtshaltestellen in Sägezahnaufstellung geschaffen, die ausschließlich vom Stadtbusverkehr bedient werden. Durch den Umbau des südlichen Bahnhofsvorplatzes wurde die Kapazität der gleichzeitig an- und abfahrenden Stadtverkehrsbusse erhöht, sodass der Bahnhofsvorplatz zukünftig als zentraler Umsteigepunkt in der Stadt Goslar zu den Stadtverkehrs- und Regionalbuslinien sowie zur Bahn genutzt werden kann.

E 3.25/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 80
Stadt Goslar (Stand 31.12.2024)

Baßgeige	159	**Jerstedt**	1.876	**Steinberg**	1.471
Georgenberg	4.473	**Jürgenohl**	8.995	**Sudmerberg**	1.688
Goslar (Altstadt)	7.443	**Lengde**	577	**Vienenburg**	5.245
Grauhof	65	**Lochtum**	577	**Weddingen**	563
Hahndorf	1.487	**Ohlhof**	2.789	**Wiedelah**	1.333
Hahnenklee	1.058	**Oker**	5.741	**Gesamt**	**49.490**
Immenrode	1.458	**Rammelsberg**	2.492		

E 3.25/3
Tabelle

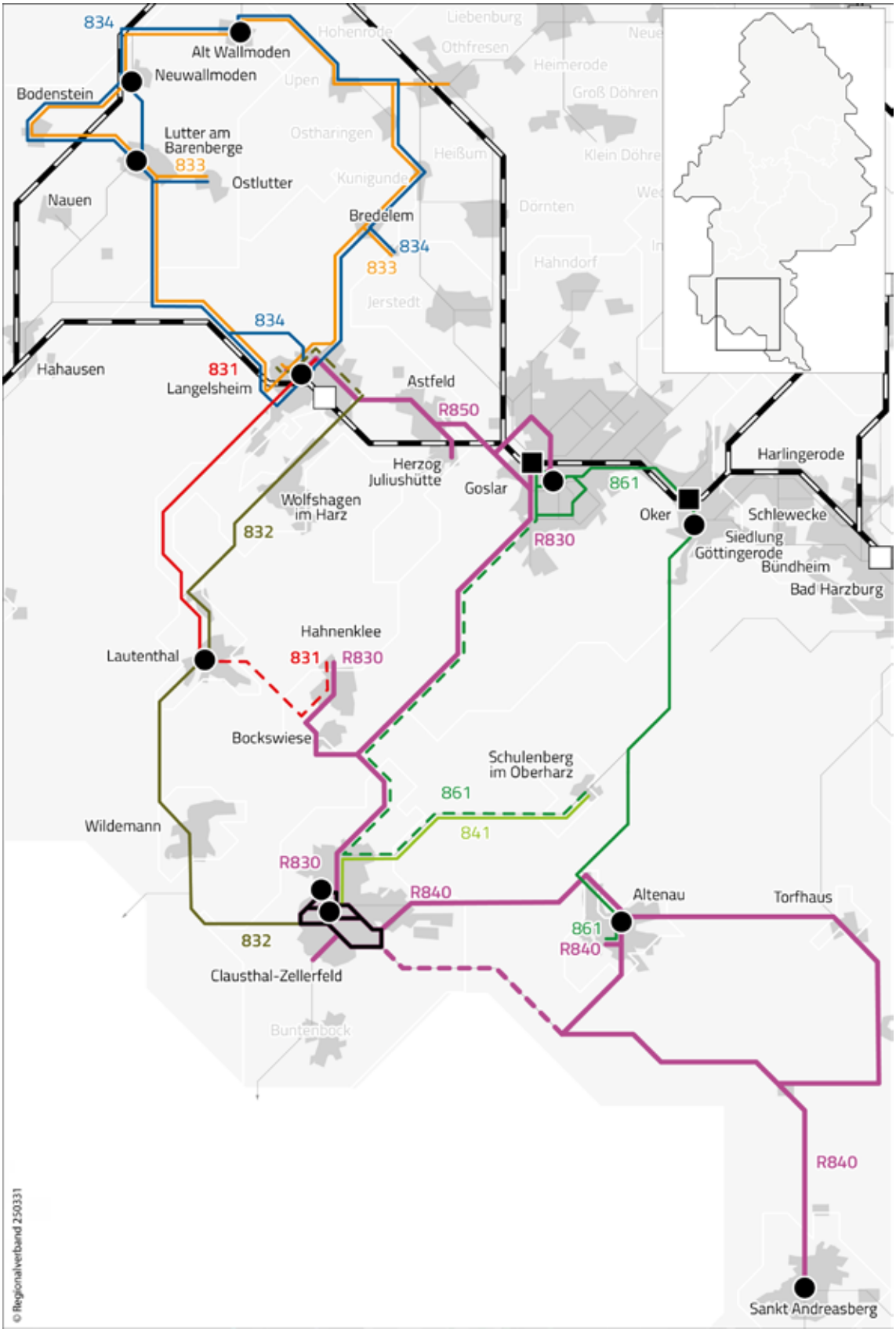
Verkehrsbeziehungen Teilnetz 80
Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Bad Harzburg	1.119	682	21.218	**23.020**
Langelsheim	927	180	11.069	**12.176**
Liebenburg	209	143	5.514	**5.866**
Clausthal-Zellerfeld	789	8	4.864	**5.661**
Salzgitter	203	0	2.376	**2.579**
Braunschweig	632	0	1.457	**2.089**
Seesen	397	0	1.454	**1.851**
Schladen-Werla	284	10	1.410	**1.704**
SG Lutter am Barenberge	91	1	1.503	**1.596**
Gemeindefreie Gebiete	5	0	794	**799**
Wolfenbüttel	188	0	552	**740**
Braunlage	26	0	680	**705**

E 3.26 Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim

E 3.26
Karte

Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg – Langelsheim



E 3.26/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 81

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
HarzBus	830	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld	31.03.2029
HarzBus	831	Langelsheim – Innerstestausee – Lautenthal – Hahnenklee	31.03.2029
HarzBus	832	Langelsheim – Wolfshagen – Lautenthal – Clausthal-Zellerfeld	31.03.2029
HarzBus	833	Langelsheim – Bredelem – Ohtfresen – Wallmoden – Lutter – Langelsheim	31.03.2029
HarzBus	834	Langelsheim – Lutter – Wallmoden – Othfresen – Bredelem – Langelsheim	31.03.2029
HarzBus	840	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – Torfhaus – St. Andreasberg	31.03.2029
HarzBus	841	Schulenberg – Clausthal-Zellerfeld	31.03.2029
HarzBus	850	Goslar – Langelsheim	31.03.2029
HarzBus	861	Goslar – Oker – Schulenberg – Altenau	31.03.2029

Das Teilnetz 81 umfasst die Gemeinde der Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar, der Stadt Braunlage sowie zu den südlich im Harz gelegenen und zum Landkreis Göttingen gehörenden Orten. Diese Verkehrsbeziehungen haben u. a. eine hohe touristische Bedeutung. Zusätzlich umfasst das Teilnetz das Gebiet der Stadt Langelsheim mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar und in den Oberharz.

Überplanung des Liniennetzes im Landkreis Goslar

Im Landkreis Goslar ist eine Überplanung des Busliniennetzes vorgesehen, um den veränderten Rahmenbedingungen und Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Ziel der Überplanung ist es, ein zukunftsfähiges Angebot zu schaffen, das sowohl die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt als auch einer nachhaltigen Finanzierung gerecht wird.

Das überplante Liniennetz soll dazu beitragen, den ÖPNV im Landkreis effizienter zu gestalten und gleichzeitig ein attraktives, multimodales Mobilitätsangebot zu fördern. Eine gesicherte Finanzierung des ÖPNV steht dabei ebenso im Fokus wie die langfristige Anpassung an die Ziele im Bereich der Antriebs- und Verkehrswende.

Goslar – Oberharz

Die RegioBus-Linie 830 stellt ab Goslar Verbindungen in den Oberharz her und hat damit für die Wohnbevölkerung, die Anbindung der TU Clausthal und insbesondere für den Tourismus eine hohe Bedeutung. Das Konzept der RegioBus-Linie besteht derzeit aus zwei unterschiedlichen Linienwegen. Die RegioBus-Linie Goslar – Clausthal-Zellerfeld verkehrt auf dem direkten Linienweg über die B241 oder mit einer Stichfahrt über Hahnenklee. Montag–Samstag verkehrt jede zweite Fahrt über Hahnenklee, sonntags jede Fahrt. In Goslar ist die RegioBus-Linie 830 mit den Nahverkehrszügen verknüpft.

In Clausthal-Zellerfeld ist die RegioBus-Linie 830 mit mehreren Buslinien verknüpft, die zum Teil an anderen Netzknoten weiterführende Verbindungen herstellen. Dies sind die Linien 832 (Lautenthal – Wildemann), 840 (Altenau – Torfhaus – St. Andreasberg), 841 (Schulenberg), 861 (Altenau – Schulenberg – Goslar), 440 (Osterode) und 460 (Bad Grund, Osterode).

Alle Direktfahrten der RegioBus-Linie 830 auf der Relation Goslar – Clausthal-Zellerfeld sind mit der Linie 840 in Richtung Altenau durchgebunden. Somit ist eine Fahrt z. B. von Goslar nach St. Andreasberg möglich, wobei in Altenau in einen Kleinbus umgestiegen werden muss, da auf der Relation

Altenau – St. Andreasberg nur ein Kleinbus verkehrt. Die RegioBus-Linie 830 ist somit ein wichtiger Bestandteil eines Gesamtsystems innerhalb des Harzes. Fahrzeitänderungen sind aufgrund der Umsteigebeziehungen an beiden Linienenden schwierig.

Auf Grund der starken Verflechtung zwischen Goslar und Clausthal ist zu prüfen, inwiefern Kapazitätsengpässen entgegengewirkt werden kann. Erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen können dabei unterstützen.

Die RegioBus-Linie 840 Clausthal-Zellerfeld – Altenau – Torfhaus – St. Andreasberg hat in Clausthal-Zellerfeld Anschluss an die RegioBus-Linie 830 und in St. Andreasberg Anschluss an die RegioBus-Linie 820 (St. Andreasberg – Braunlage – Bad Harzburg) sowie zur RegioBus-Linie 450 (St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg). Darüber hinaus ist die RegioBus-Linie 840 in Clausthal-Zellerfeld mit der Linie 440 in Richtung Osterode am Harz verknüpft. Fahrgäste in Richtung Seesen haben ab Clausthal-Zellerfeld Anschluss an die Linie 460 nach Osterode am Harz und können an der Verkehrsstation Gittelde umsteigen.

Die Linie 861 durch das Okertal ist fester Bestandteil des Liniennetzes und hat sich als wichtige touristische Verbindung etabliert. Mit einem Zweistundentakt bietet sie eine zuverlässige Verbindung zwischen Goslar, Oker, Schulenberg und Altenau, die sowohl von Anwohnern als auch von Touristen genutzt wird.

Es ist zu prüfen, ob das Verkehrsangebot der Linien 840 und 861 weiterentwickelt werden kann. Dabei wäre vor allem eine direkte Anbindung von St. Andreasberg über Altenau an Goslar zu prüfen. Denkbar wären auch saisonale Erweiterungen oder flexible Fahrtenangebote.

Goslar – Langelsheim – Oberharz

Die Mobilität in Clausthal-Zellerfeld und der umliegenden Region könnte durch bedarfsorientierte Bedienkonzepte optimiert werden. Solche flexiblen Ansätze würden das bestehende Angebot entlang der Hauptverkehrsachsen sinnvoll ergänzen und eine gezielte Erschließung der Stadtgebiete ermöglichen.

Darüber hinaus könnte die Einführung von Bedarfsverkehren auf wichtigen Relationen wie Altenau – Clausthal-Zellerfeld sowie Lautenthal – Wildemann – Clausthal-Zellerfeld das Verkehrsangebot erweitern und die regionale Erschließung stärken. Auch die Möglichkeit einer Bedarfsverbindung zwischen Seesen und Lautenthal sollte geprüft werden. Damit könnte nicht nur die Erreichbarkeit der Oberharzer Orte verbessert, sondern auch die touristische Attraktivität der Region gesteigert und eine leistungsfähige Querverbindung im Oberharz geschaffen werden.

Anbindung des Südharzes

Die Linien 440, 450 und 460, welche ab Clausthal-Zellerfeld bzw. St. Andreasberg den südlichen Harz erschließen, sind dem ZVSN zugeordnet und hier im Teilnetz 81 nur nachrichtlich beschrieben.

Die Buslinie 440 (Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz) ist dem Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen und stellt die Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz her. In Osterode am Harz werden Anschlüsse zu der RB46 von/nach Seesen, Salzgitter und Braunschweig sowie von/nach Herzberg angeboten. In Clausthal-Zellerfeld sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar aufrechtzuerhalten, da unter anderem der Ortsteil Buntenbock mit der Linie 440 erschlossen wird.

Die Buslinie 450 (St. Andreasberg(/Braunlage) – Bad Lauterberg – Herzberg) ist dem Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet. Sie verkehrt überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen und stellt

eine wichtige Verbindung zwischen St. Andreasberg und Herzberg über Bad Lauterberg dar. An den Wochenendtagen (Samstag und Sonntag) wird die Linie bis Braunlage verlängert. Ab Bad Lauterberg verkehrt die Linie im Zweistundentakt im Wechsel nach Braunlage und St. Andreasberg.

In Herzberg bestehen Anschlüsse an die RB46 in Richtung Osterode am Harz, Seesen und Braunschweig sowie an die RB80/81 in Richtung Northeim und Nordhausen. In St. Andreasberg sollen die Anschlüsse zu den RegioBus-Linien 820 und 840 von/nach Braunlage/Bad Harzburg bzw. Clausthal-Zellerfeld erhalten bleiben.

Die Buslinie 460 (Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Osterode am Harz) ist dem Teilnetz 11 des ZVSN zugeordnet. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen und stellt die Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz über Bad Grund und Gittelde her. In Gittelde werden Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen RB46 von/nach Seesen, Salzgitter und Braunschweig sowie von/nach Osterode und Herzberg angeboten. In Clausthal-Zellerfeld sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar aufrechtzuerhalten.



E 3.26/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 81

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld (Stand 01.01.2025)

Clausthal-Zellerfeld	16.696	**Gesamt**	**16.696**

Stadt Langelsheim (Stand 31.12.2024)

Alt Wallmoden	362	Bredelem	427	Nauen	307
Astfeld	2142	Flecken Lutter am Barenberge	1554	Neuwallmoden	273
Bergstadt Lautenthal	1478	Hahausen	754	Ostlutter	354
Bodenstein	219	Langelsheim	5026	Wolfshagen im Harz	2220
				Gesamt	**15.116**

E 3.26/3
Tabelle

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 81

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	789	8	4.864	**5.661**
Langelsheim	27	1	1.553	**1.581**
Braunlage	3	0	1.193	**1.195**
Bad Harzburg	44	0	833	**877**
Seesen	9	0	776	**786**
Gemeindefreie Gebiete	18	0	517	**535**

Stadt Langelsheim

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	927	180	11.069	**12.176**
Seesen	24	0	2.431	**2.455**
Liebenburg	1	3	1.694	**1.698**
Clausthal-Zellerfeld	27	1	1.553	**1.581**
SG Lutter am Barenberge	3	1	1.535	**1.539**
Salzgitter	14	0	1.093	**1.107**
Bad Harzburg	40	0	880	**920**

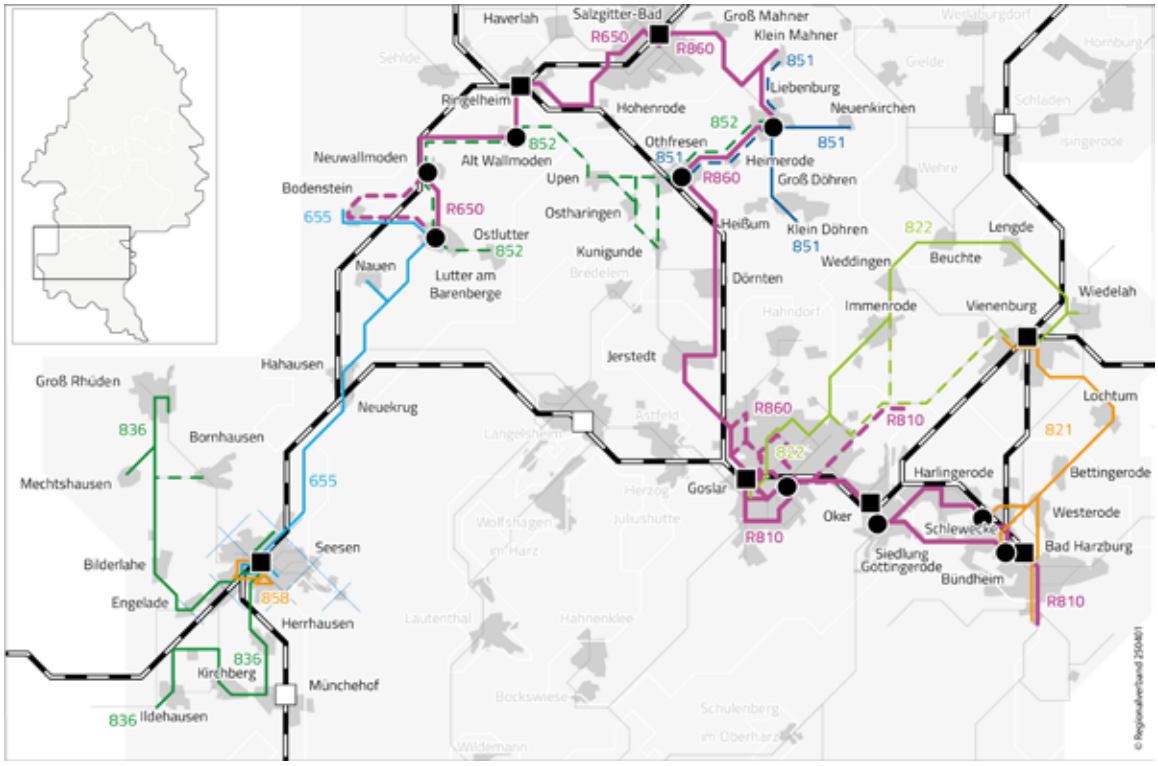
Stadt Goslar **s. Teilnetz 80**
Stadt Braunlage **s. Teilnetz 83**

Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter

E 3.27

Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg – Seesen – Lutter

E 3.27
Karte



Genehmigte Linien Teilnetz 82

E 3.27/1
Tabelle

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
HarzBus	650	Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter	31.03.2029
HarzBus	655	Lutter – Seesen	31.03.2029
HarzBus	810	Goslar – Oker – Harlingerode/Göttingerode – Bad Harzburg	31.03.2029
HarzBus	821	Bad Harzburg – Westerode – Lochtum – Vienenburg	31.03.2029
HarzBus	822	Goslar – Beuchte – Lengde – Vienenburg	31.03.2029
HarzBus	836	Rhüden – Bilderlahe – Seesen – Herrhausen – Ildehausen – Harriehausen	31.03.2029
HarzBus	851	Liebenburg – Klein Döhren/Neuenkirchen – Liebenburg	31.03.2029
HarzBus	852	Lutter – Wallmoden – Othfresen – Liebenburg	31.03.2029
HarzBus	858	Schulbuslinie Stadt Seesen	31.03.2029
HarzBus	860	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter Bad	31.03.2029
HarzBus	flexo	Stadtverkehr Seesen	31.12.2025

Im Teilnetz 82 sind die Verkehre der Stadt Seesen und der Gemeinde Liebenburg sowie der Bereich Lutter (zur Stadt Langelsheim gehörend) und der Bereich Vienenburg (zur Stadt Goslar gehörend) zusammengefasst. Sie stellen die Verkehrsbeziehungen zu den Städten Salzgitter, Goslar und Bad Harzburg her.

Überplanung des Liniennetzes im Landkreis Goslar

Im Landkreis Goslar ist eine Überplanung des Busliniennetzes vorgesehen, um den veränderten Rahmenbedingungen und Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Ziel der Überplanung ist es, ein zukunftsfähiges Angebot zu schaffen, das sowohl die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt als auch einer nachhaltigen Finanzierung gerecht wird.

Das überplante Liniennetz soll dazu beitragen, den ÖPNV im Landkreis effizienter zu gestalten und gleichzeitig ein attraktives, multimodales Mobilitätsangebot zu fördern. Eine gesicherte Finanzierung des ÖPNV steht dabei ebenso im Fokus wie die langfristige Anpassung an die Ziele im Bereich der Antriebs- und Verkehrswende.

Seesen – Lutter – Salzgitter und Lutter – Langelsheim

Die RegioBus-Linie 650 verbindet Salzgitter-Bad mit Salzgitter-Ringelheim und Lutter am Barenberge. In Salzgitter-Bad bestehen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der RB46 von/nach Braunschweig, während in Salzgitter-Ringelheim Verknüpfungen an die RE10 von/nach Hannover angeboten werden. Zudem ist die Linie in Neuwallmoden mit der Linie 834 verknüpft, die Verbindungen in Richtung Langelsheim und Goslar herstellt. Der Abschnitt zwischen Lutter und Seesen wird durch die Linie 655 bedient.

Die Linien 833 und 834 bedienen die Relation Langelsheim – Bredelem – Othfresen – Wallmoden – Lutter – Langelsheim und sind als gegenläufige Linien konzipiert. Sie stellen in den Orten Langelsheim, Othfressen und Lutter am Barenberge wichtige Verknüpfungspunkte der RegioBus-Linie 650 in Richtung Salzgitter oder zur Linie 850 in Richtung Goslar her.

Die Linie 836 verbindet die Ortschaften Rhüden – Bilderlahe – Seesen – Herrhausen – Ildehausen – Hariehausen montags bis sonntags in einem Zweistundentakt. Dabei stellt die Linie an der Verkehrsstation in Seesen eine Verknüpfung zur RB46 von/nach Braunschweig her.

Die Linie 35 ist im Teilnetz 82 nur nachrichtlich erwähnt. Sie verläuft überwiegend auf dem Gebiet des Landkreises Hildesheim, erfüllt dort Aufgaben der Schülerbeförderung und stellt an der Verkehrsstation Derneburg Anschlüsse an den SPNV des RE10 von/nach Hildesheim und Hannover her. An der Station Seesen sind soweit wie möglich Anschlüsse an Nahverkehrszüge von/nach Salzgitter-Bad/ Braunschweig (RB46) und/oder Goslar/Bad Harzburg (RB82) herzustellen.

flexo-Seesen

Im Dezember 2021 wurde in Seesen das bedarfsorientierte Angebot flexo eingeführt, um die Mobilität in der Region durch flexible und bedarfsgerechte Verbindungen zu verbessern. Das flexo-Angebot bietet attraktive, umsteigefreie Direktverbindungen für Seesen und ermöglicht eine bessere Anbindung an zentrale Ziele der Stadt, wie beispielsweise das Klinikum und den Kurpark.

Unter der Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung ist zu prüfen, inwieweit das Angebot weiterentwickelt werden kann. Dabei könnten zusätzliche Potenziale zur Integration neuer Zielgebiete und zur Erweiterung des Bedienungsumfangs analysiert werden, um die Attraktivität und Effizienz des Systems zu steigern.

Goslar – Liebenburg – Salzgitter

Zum Teilnetz 82 gehört auch die RegioBus-Linie 860 Goslar – Salzgitter-Bad. Diese RegioBus-Linie führt von Goslar, ZOB über Jerstedt, Dörnten, Heißum, Othfresen, Heimerode, Liebenburg, Klein Mahner

und Salzgitter-Groß Mahner nach Salzgitter-Bad und endet dort an der Verkehrsstation Salzgitter-Bad. Am ZOB in Goslar ist die Linie mit dem RegioBus 810 von/nach Bad Harzburg verknüpft.

An der Verkehrsstation Salzgitter-Bad ist die Linie 860 verknüpft mit den Zügen von/nach Braunschweig (RB 46). Außerdem bestehen an der Haltestelle Salzgitter-Bad, Bahnhof Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Lebenstedt und mit der Buslinie 612 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt (beide Teilnetz 60). Somit werden Fahrten zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Goslar sowie weiterführend nach Bad Harzburg ermöglicht.

Zwischen Braunschweig und Salzgitter-Bad soll langfristig ein Halbstundentakt realisiert werden. Dafür wird die bestehende RB46 weiterhin im Stundentakt zwischen Braunschweig, Salzgitter-Bad, Salzgitter-Ringelheim und Herzberg verkehren. Ergänzend wird eine neue RB48 eingeführt, die ebenfalls im Stundentakt von Braunschweig über Salzgitter-Bad über die geplante Ringelheimer Kurve nach Goslar fährt. Durch die Kombination beider Linien entsteht zwischen Braunschweig und Salzgitter-Bad ein durchgehender Halbstundentakt. In diesem Zusammenhang ist die Einrichtung von Anschlussverbindungen zur RegioBus-Linie 860 zu prüfen.

In Liebenburg werden die Ortschaften Groß Döhren, Klein Döhren und Neuenkirchen mit der Linie 851 an die RegioBus-Verbindung 860 nach Goslar und Salzgitter-Bad angeschlossen. Die Linie 852 verbindet den westlichen Teil der Gemeinde Liebenburg mit den umliegenden Ortschaften und dient vorrangig der Schülerbeförderung. Sie verkehrt auf der Achse Lutter – Othfresen – Liebenburg mit Anschluss an die Linien 860, 650, 655 sowie 833/834.



Vienenburg

Die Mobilität aus der Stadt Vienenburg ist zu einem großen Teil nach Goslar und schwächer nach Bad Harzburg, Braunschweig und Schladen ausgerichtet. Vienenburg ist über die Bahnverbindungen RB42/43 (Braunschweig – Vienenburg – Goslar/Bad Harzburg) sowie über den RE4/RE21 (Halle) – Halberstadt – Vienenburg – Goslar) jeweils stündlich an den SPNV angeschlossen. Zusätzlich zur Schienenverbindung bestehen über die Linien 822 und 821 lokale Busverbindungen, welche zwischen Vienenburg und Goslar weitere Ortschaften bzw. Aufkommensschwerpunkte bedienen.

Die zum Landkreis Harz zugehörende Linie 210 bedient die Relation Halberstadt – Osterwieck – Vienenburg und ist hier nur nachrichtlich erwähnt. Die Linie ist Teil des im Land Sachsen-Anhalt bestehenden Landesbusnetzes und weist daher ein entsprechend dichtestes Fahrtenangebot auf. Die Fahrtenangebote sind in Halberstadt auf die dort verkehrenden An- und Abfahrtszeiten der Bahnverbindungen ausgerichtet. Eine gleichzeitige Herstellung von attraktiven Übergängen von und zu den Zügen in Vienenburg ist deshalb schwierig umzusetzen, jedoch nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Goslar

Das Bedienungskonzept der RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Goslar besteht aus vertakteten und sich überlagernden Fahrten über Harlingerode und über Göttingerode. Anschlüsse am ZOB in Goslar an die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad sind weiterhin zu sichern. Des Weiteren übernimmt die RegioBus-Linie auf dem Abschnitt Oker – Goslar, Zentrum eine Stadtverkehrsfunktion. Die Fahrtenangebote der Stadtbuslinien und des RegioBus 810 ergänzen sich auf dieser Relation. Für die über Göttingerode führenden Fahrten ist zu prüfen, inwieweit durch Fahrplanoptimierungen eine verbesserte Anschlusssituation am Bahnhof Bad Harzburg, insbesondere in Richtung Hannover unter Berücksichtigung künftiger Fahrplanentwicklungen, erreicht werden kann.

E 3.27/2
Tabelle

Einwohnerzahl Teilnetz 82

Gemeinde Liebenburg (Stand 31.12.2024)

Dörnten	1.209	**Klein Mahner**	333	**Ostharingen**	232
Döhren	1.243	**Liebenburg**	2.192	**Othfresen**	2.001
Heißum	300	**Neuenkirchen**	221	**Upen**	309
				Gesamt	**8.040**

Stadt Seesen (Stand 31.12.2024)

Bilderlahe	426	**Idehausen**	727	**Rhüden**	2.681
Bornhausen	945	**Kirchberg**	486	**Seesen**	11.215
Engelade	580	**Mechtshausen**	357	**Gesamt**	**19.539**
Herrhausen	704	**Münchehof**	1.416		

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 82

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.27/3
Tabelle

Gemeinde Liebenburg

Von/nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	209	143	5.514	**5.866**
Salzgitter	42	140	3.601	**3.782**
Langelsheim	1	3	1.694	**1.698**
SG Lutter am Barenberge	0	0	1.124	**1.125**
Schladen-Werla	1	59	876	**936**
Bad Harzburg	5	0	877	**882**
Braunschweig	7	0	797	**804**

Stadt Seesen

Von/nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Langelsheim	24	0	2.431	**2.455**
SG Lutter am Barenberge	48	3	1.805	**1.855**
Goslar	397	0	1.454	**1.851**
Salzgitter	192	0	1.025	**1.217**
Clausthal-Zellerfeld	9	0	776	**786**
Braunschweig	163	0	431	**594**

Ehemalige Samtgemeinde Lutter am Barenberge

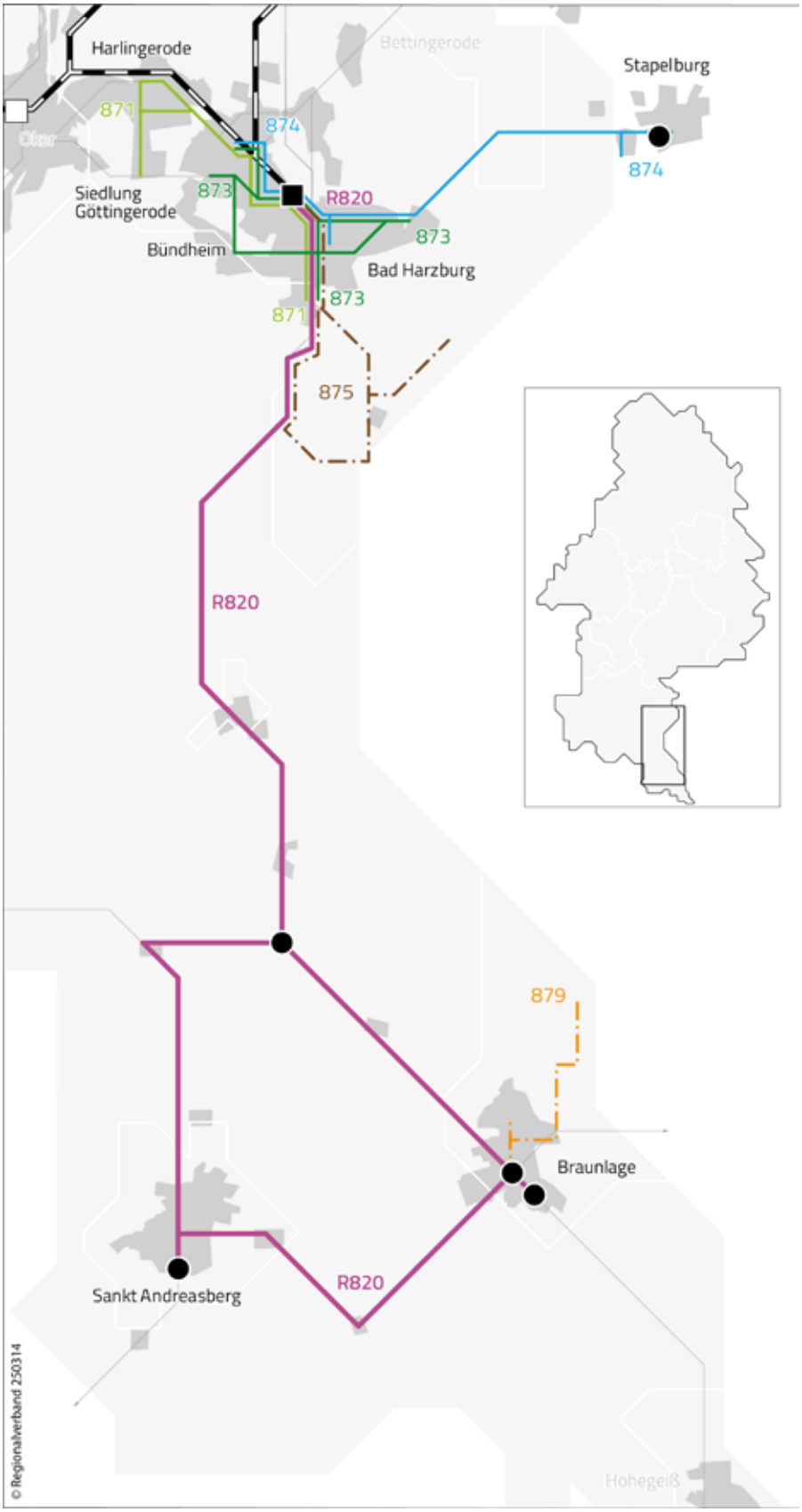
nach Gemeinde/Stadt	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Seesen	48	3	1.805	**1.855**
Goslar	91	1	1.503	**1.596**
Langelsheim	3	1	1.535	**1.539**
Liebenburg	0	0	1.124	**1.125**
Salzgitter	18	1	1.077	**1.096**

Stadt Goslar s. Teilnetz 80
Stadt Bad Harzburg s. Teilnetz 83

E 3.28 Teilnetz 83 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

E 3.28
Karte

Teilnetz Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg



E 3.28/1
Tabelle

Genehmigte Linien Teilnetz 83

Linie		Linienverlauf	Genehmigungslaufzeit
KVG	820	Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg	31.12.2031
KVG	871	Stadtverkehr Bad Harzburg: Burgbergbahn – Bahnhof – Bündheim – Harlingerode	31.12.2031
KVG	873	Bad Harzburg: Bahnhof – Burgbergbahn – Krankenhaus – Bündheim – Breitenberg – Bahnhof	31.12.2031
KVG	874	Bad Harzburg – Eckertal – (Stapelburg)	31.12.2031
KVG	875	Bad Harzburg – Molkenhaus – Radau-Wasserfall – Bad Harzburg (Saisonverkehr)	31.12.2031
KVG	P+R	kostenloser P+R in Bad Harzburg	31.12.2031

Das Teilnetz 83 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Bad Harzburg und die Saisonverkehre, die von Bad Harzburg ausgehen, sowie die RegioBus-Linie 820 (Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage – St. Andreasberg). Die Linie deckt die Verkehrsbeziehungen zwischen Bad Harzburg, Braunlage und St. Andreasberg ab, die u. a. auch eine hohe touristische Bedeutung haben.

Überplanung des Liniennetzes im Landkreis Goslar

Im Landkreis Goslar ist eine Überplanung des Busliniennetzes vorgesehen, um den veränderten Rahmenbedingungen und Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Ziel der Überplanung ist es, ein zukunftsfähiges Angebot zu schaffen, das sowohl die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt als auch einer nachhaltigen Finanzierung gerecht wird.

Das überplante Liniennetz soll dazu beitragen, den ÖPNV im Landkreis effizienter zu gestalten und gleichzeitig ein attraktives, multimodales Mobilitätsangebot zu fördern. Eine gesicherte Finanzierung des ÖPNV steht dabei ebenso im Fokus wie die langfristige Anpassung an die Ziele im Bereich der Antriebs- und Verkehrswende.

RegioBus-Linie 820 Bad Harzburg – Braunlage

Die RegioBus-Linie 820 ist in Bad Harzburg an die RE10 (Hildesheim/Hannover), RB42 (Wolfenbüttel/Braunschweig) sowie an die RegioBus-Linie 810 nach Goslar verknüpft. In St. Andreasberg bestehen Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 840 von/nach Clausthal-Zellerfeld, welche dort wiederum mit der Linie 830 von/nach Goslar (beide Teilnetz 81) verknüpft ist. Ein weiterer Anschluss in St. Andreasberg besteht mit der Linie 450 nach Bad Lauterberg und Herzberg. In Braunlage bestehen Anschlüsse an die Buslinie 470 von/nach Hohegeiß, Zorge, Walkenried und Bad Sachsa sowie an die Linie 472 von/nach Wieda, Walkenried und Bad Sachsa.

Die RegioBus-Linie 820 ist Teil des untereinander verknüpften regionalen ÖPNV-Angebotes im Westharz, das in Bad Harzburg und Goslar Anschlüsse zu den Zügen u. a. von/nach Hannover (RE10) und Braunschweig (RB42/RB43) herstellt. Über die RegioBus-Linien 820 (Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg), die 840 (St. Andreasberg – Altenau – Clausthal-Zellerfeld) und die 830 (Clausthal-Zellerfeld – (Hahnenklee –) Goslar) werden die Anschlussverbindungen hergestellt. Somit ergibt sich eine „Rundum"-ÖPNV-Verknüpfung von Bad Harzburg und Goslar über den Oberharz in beide Richtungen, zuzüglich der Anschlüsse an die Busse in den südlichen und östlichen Harz. Die 820 nimmt daher eine wichtige Verbindungsfunktion ein, weshalb eine Weiterentwicklung des vorhandenen Angebotes anzustreben ist.

In der Relation St. Andreasberg – Braunlage verkehrt die RegioBus-Linie 820 auf zwei verschiedenen Linienwegen. Der nördliche Weg führt von Braunlage über Königskrug, Oderteich und Sonnenberg nach St. Andreasberg. Der südliche Weg führt von Braunlage über die B27 und L519 nach St. Andreasberg und bedient auf diesem Weg die Bereiche Oderhaus und Oderberg. Es besteht überwiegend ein durchgängiges Fahrtenangebot zwischen Bad Harzburg und St. Andreasberg.

Stadtverkehr Bad Harzburg

Die Linien 871 und 873 im Stadtverkehr Bad Harzburg sind nach Möglichkeit weiter auf die An- und Abfahrtszeiten der Nahverkehrszüge, insbesondere von/nach Braunschweig, zu optimieren. Zu prüfen ist eine Verlängerung des Bedienungszeitraumes in den Abend, insbesondere Freitag- und Samstagabend. Die zusätzlichen Fahrtenangebote könnten dabei ggf. auch bedarfsgerecht ausgeführt werden.

Die Linie 874 verkehrt Montag–Freitag im Schülerverkehr und als Bedarfsverkehr am Wochenende bzw. an Feiertagen von Bad Harzburg aus bis nach Eckertal. Am Wochenende führt der Linienverlauf bis nach Stapelburg in Sachsen-Anhalt, wo Anschlüsse mit der Linie 270 der Harzer-Verkehrsbetriebe von/nach Wernigerode bestehen. Die Herstellung von Anschlüssen auch Montag–Freitag bzw. eine durchgängige Verbindung zwischen Bad Harzburg und Wernigerode im gesamten Wochenverlauf stellt sich wirtschaftlich problematisch dar und wäre deshalb nur mit einem erhöhten finanziellen Aufwand umsetzbar.

Die Linien 866 und 875 haben als Saisonverkehre im Nationalpark Harz ausschließlich touristische Bedeutung und werden nur in den Monaten April bis November bedient. Die Verknüpfungsfunktionen am Bahnhof Bad Harzburg zu den Nahverkehrszügen sind aufrecht zu erhalten bzw. weiter zu optimieren.

Anbindung des Südharzes

Die Linien 450, 470 und 472, welche ab St. Andreasberg bzw. Braunlage den südlichen Harz erschließen, sind dem ZVSN zugeordnet. Das Angebot dieser Linien wird auf dem Abschnitt im Bereich des Regionalverbandes von den Aufgabenträgern gemeinsam entwickelt und sind zukünftig weiter zu erhalten. Insbesondere das Gästekartensystem HATIX benötigt diese Verbindungen, um seine Attraktivität ausspielen zu können.

Die Buslinie 450 (St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg) ist dem Teilnetz 21 des ZVSN zugeordnet. In Herzberg bestehen Anschlüsse zur RB46 von/nach Osterode am Harz, Seesen und Braunschweig sowie zur RB80/81 von/nach Northeim und Nordhausen. In St. Andreasberg sind die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 aufrechtzuerhalten.

Die Buslinien 470 (Braunlage – Hohegeiß – Walkenried – Bad Sachsa) und 472 (Braunlage – Wieda – Walkenried – Bad Sachsa) sind dem Teilnetz 22 des ZVSN zugeordnet. Die Linien verlaufen überwiegend im Bereich des Landkreises Göttingen und stellen die Verbindungen zwischen Braunlage bzw. Hohegeiß und den Orten im Landkreis Osterode am Harz her.

Auf der Linie 470 werden am Bahnhof in Walkenried zahlreiche Verbindungen von und zu den Zügen der RB80/81 von/nach Nordhausen sowie Northeim hergestellt. Die Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 von/nach Bad Harzburg in Braunlage sind aufrechtzuerhalten. Auf diesem findet der VRB-Tarif Anwendung, um so die Durchtarifierung zur RegioBus-Linie 820 zu sichern.

Die Linie 872 verbindet Braunlage und Bad Sachsa über Wieda und Walkenried auf direktem Weg und stellt Montag–Freitag in Walkenried Verknüpfungen zu den Zügen der RB80/81 von und nach Nordhausen sowie Northeim her. An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie direkt zwischen Braunlage, Wieda und Bad Sachsa. Am Bahnhof in Bad Sachsa ist die Linie verknüpft

mit den Zügen von/nach Northeim. In Braunlage werden Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 820 hergestellt, welche aufrecht zu erhalten sind.

Zwischen Braunlage und Wernigerode verkehrt die Linie 264 der Harzer Verkehrsbetriebe über Schierke und Drei Annen Hohne. Es ist zu prüfen, ob das Fahrtenangebot der Linie 264 besser mit den weiteren Angeboten verknüpft werden kann.

Einwohnerzahl Teilnetz 83

E 3.28/2
Tabelle

Stadt Bad Harzburg (Stand 31.12.2024)

Bad Harzburg	10.027	**Eckertal**	142	**Schlewecke**	1.569
Bettingerode	394	**Göttingerode**	839	**Westerode**	1.222
Bündheim	5.270	**Harlingerode**	2.925	**Gesamt**	**22.388**

Stadt Braunlage (Stand 31.12.2024)

Bergstadt St. Andreasberg	1.434	**Braunlage**	3.035	**Bergdorf Hohegeiß**	845
				Gesamt	**5.314**

Verkehrsbeziehungen Teilnetz 83

Hauptmobilitätsströme in Richtung > 500 Personenfahrten/Werktag

E 3.28/3
Tabelle

Bad Harzburg

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Goslar	1.119	682	21.218	**23.020**
Braunschweig	133	0	976	**1.109**
Salzgitter	41	0	961	**1.001**
Langelsheim	40	0	880	**920**
Gemeindefreie Gebiete	5	0	915	**920**
Liebenburg	5	0	877	**882**
Clausthal-Zellerfeld	44	0	833	**877**
Braunlage	105	0	736	**841**

Stadt Braunlage

nach Gemeinde/Stadt/Landkreis	ÖV	Rad	IV	Gesamt
Clausthal-Zellerfeld	3	0	1.193	**1.195**
Bad Harzburg	105	0	736	**841**
Goslar	26	0	680	**705**
Gemeindefreie Gebiete	2	0	517	**519**

Berg- und Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld s. Teilnetz 81

E 4 Soziale Nachhaltigkeit

Insbesondere durch den demografischen Wandel und die Vorgaben des BBG bestehen Anforderungen, die auf die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit abzielen. Ein barrierefreier Zugang zum ÖV kommt dabei nicht nur den Menschen mit Behinderung zugute, sondern allen Personen, die über eine eingeschränkte Mobilität verfügen. Dazu zählen u. a. auch ältere Personen, Menschen, die mit einem Kinderwagen oder sperrigen Gepäck unterwegs sind sowie Schwangere.

Generell wird unter der Barrierefreiheit verstanden, dass Personen mit Behinderungen Anlagen und Verkehrsmittel in der allgemein üblichen Weise und ohne fremde Hilfe verwenden können. Daraus geht hervor, dass sich die Barrierefreiheit nicht nur auf die Zugangsstellen bezieht, sondern auch auf Fahrzeuge und Informationen. Am 20.09.2018 wurde in Abstimmung mit den Behindertenbeiräten des Großraum Braunschweigs der unbestimmte Rechtsbegriff der „vollständige Barrierefreiheit" wie folgt definiert: „Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Großraum Braunschweig ist so zu gestalten, dass es von der in ihrer Mobilität, geistig oder sensorisch eingeschränkten Personen auf die allgemeine Art und Weise verwendet werden kann, ohne fremde Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen. Wichtig ist, dass dabei unterschiedliche Beeinträchtigungen berücksichtigt werden und Hindernisse und Erschwernisse für jede Gruppe grundsätzlich beseitigt werden."

Für eine 100 %ige Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit sind erhebliche Baumaßnahmen notwendig, die sukzessive angegangen werden.

Ein geschlechtergerechter Nahverkehr stärkt nicht nur die soziale Teilhabe, sondern verbessert auch die Lebensqualität und Sicherheit für alle Fahrgäste – unabhängig von Geschlecht, Alter oder Lebenssituation. Daher wird bei allen Planungen und Überlegungen im ÖPNV die unterschiedlichen Belange der verschiedenen Geschlechter mitgedacht.



Fahrweg, Verkehrssteuerung

E 5

Schienenverkehr

E 5.1

Gemäß des SPNV-Konzept 2030+ wird die Reaktivierung der folgenden Strecken vorgesehen:

- Braunschweig – Harvesse
- Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lichtenberg
- Helmstedt – Schöningen.

Für alle Strecken wurden Machbarkeitsstudien aufgestellt. Für die beiden erstgenannten Strecken ist bereit geprüft, dass eine Reaktivierung wahrscheinlich einen volkswirtschaftlichen Nutzen haben wird, was die Voraussetzung für eine Förderung mit Bundesmitteln ist. Für die dritte Strecke steht diese Prüfung noch aus.

Zusätzlich untersucht das Land Niedersachsen, ob die mit dem Abschnitt Wittingen – Hankensbüttel – Brome im Verbandgebiet liegende Strecke Wittingen – Celle reaktivierungswürdig ist. Das Land Niedersachsen hat separat ermittelt, dass die Strecke Wittingen – Celle nach den aktuellen Kriterien nicht reaktivierungswürdig ist. Die Strecke soll jedoch erhalten werden und optional für einen touristischen Verkehr mindestens im Abschnitt Wittingen – Hankensbüttel nutzbar sein.

Außerdem beteiligt sich der Regionalverband an einer Machbarkeitsstudie zur Wiederanbindung der Stadt Braunlage an das Netz der Harzer Schmalspurbahnen. Je nach Ergebnis wird der Regionalverband prüfen, in welcher Weise er sich an den weiterführenden Planungen beteiligt.

Die Reaktivierung des Streckenabschnitts Schöppenstedt-Jerxheim-Schöningen wird nicht weiterverfolgt.

Im Rahmen der sog. Stationsoffensive der DB InfraGO AG sollen Verkehrsstationen reaktiviert werden. Im Verbandsgebiet werden aktuell die Stationen Wolfsburg-Sandkamp, Isenbüttel, Braunschweig-Bienrode, Braunschweig West, Braunschweig-Leiferde, Salzgitter-Thiede (Verlegung der vorh. Station) und Wolfenbüttel-Wendessen beplant. Ende 2024 sind konkrete Baubeginne für die Stationen Isenbüttel und Braunschweig-Bienrode benannt. Aus dem gegenwärtigen Status kann aber noch nicht abgeleitet werden, dass diese Maßnahmen tatsächlich realisiert werden.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat als Teil des Nordharzkonzeptes geprüft, dass eine Verbindungskurve bei Salzgitter-Ringelheim (Ringelheimer Kurve) zur Durchführung direkter Zugfahrten von Salzgitter-Bad nach Goslar wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll ist. Das Vorhaben wird von der DB InfraGO AG unterstützt und es ist vorgesehen, Anfang 2025 eine erste Planungsvereinbarung zu unterzeichnen.

Für die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Braunschweig und Gifhorn Stadt ist ein neuer Kreuzungsbahnhof in Braunschweig-Kralenriede betrieblich erforderlich. Die bevorzugte Lage ist im Bereich des Bahnüberganges Steinriedendamm. Die Planung der für einen Halbstundentakt notwendigen Infrastruktur hat Ende 2024 begonnen.

Elektrifizierung

Der Regionalverband hat nach Abschluss einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beschlossen, die in den Verkehrsnetzen eingesetzten Dieseltriebwagen durch batterieelektrische Triebwagen zu ersetzen. Diese Technik wird als eine Übergangstechnologie betrachtet und soll zwischen 2030 und 2060 genutzt werden. Ab 2060 sollen alle Strecken elektrifiziert sein. Die für die BEMU notwendige Lade-

infrastruktur (Elektrifizierung) wird so geplant und errichtet, dass sie Teil der Gesamtelektrifizierung wird. Sie ist im Kapitel D2.1 dargestellt.

E 5.2 Stadtbahn

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 21.02.2017 das Zielnetz Stadtbahn 2030 (Beschlussvorlage 17-03594) beschlossen. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH wurde beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung durchzuführen.

Das Zielnetz umfasst folgende baulichen Erweiterungen des Stadtbahnnetzes und soll stufenweise umgesetzt werden:

Stufe 1:

- Verlängerung nach Volkmarode-Nord
- Verlängerung nach Rautheim

Stufe 2:

- Neubau der Campusbahn
- Neubau der Trasse Salzdahlumer Straße/Heidberg

Stufe 3:

- Neubau der Trasse Lehndorf/Kanzlerfeld
- Neubau westlichen Innenstadtstrecke

Um die Attraktivität der Stadtbahn unter den Gesichtspunkten Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Verlässlichkeit zu steigern, sind Maßnahmen zur Beschleunigung durch die Anlage besonderer Bahnkörper und eine Beeinflussung der Lichtsignalanlagen (LSA) vorzusehen. Dabei sollte entsprechend dem Stand der Technik auf dynamische LSA-Steuerungen zurückgegriffen werden, um ein Maximum der Knotenleistungsfähigkeit einerseits und maximale ÖPNV-Beschleunigung andererseits erreichen zu können.

E 5.3 Bus

Um die Attraktivität des ÖSPV insbesondere in den Städten unter den Gesichtspunkten Pünktlichkeit und Schnelligkeit zu steigern, sind weitere Maßnahmen zur Busbeschleunigung vorzusehen. Die Anforderungen an eine streckenhafte Infrastruktur für den Busverkehr sind nach inner- und außerörtlichen Bereichen zu differenzieren, weil die umfeldbedingten Wechselwirkungen mit den übrigen Verkehrsteilnehmern und die daraus erwachsenden Beeinträchtigungen unterschiedliche Lösungsansätze erfordern.

An stauträchtigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten ist deshalb zu prüfen, ob durch Bussonderfahrstreifen bedarfsgerechte Eingriffe in die Signalsteuerungen sowie bauliche oder betriebliche Änderungen an den Knotenpunkten Verlustzeiten reduziert oder ganz vermieden werden können.

Im städtischen Umfeld sind die störenden Einflüsse auf den Busverkehr ungleich größer. Gleichwohl steht hier ein umfangreicheres Instrumentarium zur Abhilfe zur Verfügung. Bussonderfahrstreifen, die Mitnutzung des Gleisbereichs der Stadtbahn (in der Stadt Braunschweig) zur Stauumfahrung und auch die Anlage von Haltestellenkaps sind bereits realisierte Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, deren Umsetzung auch an anderen belasteten Abschnitten zu prüfen ist. Verkehrsbehörd-

liche Maßnahmen können ebenfalls dazu beitragen, Behinderungen zu vermeiden (z. B. durch Park-/Halteverbote oder Abbiegerestriktionen). So sollen z. B. Bussonderspuren nicht durch E-Fahrzeuge des Individualverkehrs genutzt werden.

Große Potenziale zur Verlustzeitenreduzierung sind auch durch Eingriffe in die Signaltechnik gegeben. Sofern noch Festzeitsteuerungen und einfache verkehrsabhängige Schaltungen zum Einsatz kommen, sind diese mit Blick auf möglicherweise geänderte Verkehrsbelastungen zu überprüfen und ggf. anzupassen. Der größte Nutzen liegt in der direkten, fahrzeugseitigen Signalbeeinflussung, da hierdurch bedarfsgerechte Signalprogramme geschaltet werden können. Entsprechend dem Stand der Technik soll auf dynamische LSA-Steuerungen zurückgegriffen werden, um ein Maximum der Knotenleistungsfähigkeit einerseits und maximale ÖPNV-Beschleunigung andererseits erreichen zu können.

In einem zu erarbeitenden technischen Konzept soll die Standardisierung der Kommunikation zwischen der verwendeten Technik bei den Verkehrsunternehmen und Kommunen in Bezug auf die LSA-Beeinflussung untersucht werden. Hierzu soll zunächst eine Bestandsanalyse durchgeführt werden. Wesentliches Ziel des Konzeptes ist die Erstellung einer einheitlichen Handlungs- bzw. Investitionsgrundlage für die Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet, wenn immer sich Fragen zur ÖPNV-Bevorrechtigung stellen.

Darüber hinaus sind grundsätzlich zur planmäßigen Durchführung der Buslinienfahrten und der differenzierten Bedienungsweisen die genutzten Straßen von den Straßenbaulastträgern in einem ordnungsmäßigen Zustand zu erhalten. Bei Neu- und Umbauten von Straßen und Knotenpunkten (auch Kreisverkehrsplätzen) sind die Belange des ÖPNV angemessen zu berücksichtigen.

Zugangsstellen

E 6

Die Zugangsstellen sind der Ort, an dem die Kunden zuerst das System ÖPNV erleben. Verkehrsstationen (Bahnhöfe, Haltepunkte) und Haltestellen sind gewissermaßen die Visitenkarten des Systems und müssen deshalb entsprechend einladend und attraktiv positioniert und ausgestaltet sein. Die Ansprüche der Fahrgäste an Komfort, Sauberkeit und Sicherheit sind ebenso zu berücksichtigen wie die Anforderungen, die sich z. B. aus dem demografischen Wandel, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen oder den zunehmenden digitalen Informationsmöglichkeiten ergeben. In Einzelfällen kann es z. B. angebracht sein, seniorengerechte Sitzmöbel vorzusehen. Auch sind die schriftlichen Informationen bzgl. Lesbarkeit (Schriftgrößen und -typen) und Verständlichkeit (Farbwahl, Informationsgehalt) zu überprüfen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Zugangsstellen wichtige Funktionen bei der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten zu erfüllen haben, die bei der Planung individuell zu prüfen und zu berücksichtigen sind. Durch die Stärkung von B+R und P+R sowie durch einfache Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖPNV kann es gelingen, den Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes zu stärken.

Weitere Anreize können gegeben werden, wenn stärker frequentierte Zugangsstellen zu Mobilitätsstationen entwickelt werden. Diese bieten nicht nur Informationsmöglichkeiten und Ticketverkauf, sondern ermöglichen im Zusammenspiel mit Fahrrad- und Kfz-Verleih eine multimodale Verknüpfung aller Verkehrsarten. Zusätzlich ist bei entsprechendem Umfeld eine Ergänzung um weitere Dienstleistungs- oder Verkaufseinrichtungen möglich.

Die Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots an öffentlich zugänglichen Orten (wie z. B. an Bahnhaltepunkten, Bahnhofsgebäuden und -vorplätzen, zentralen Omnibusbahnhöfen und anderen Haltestellen sowie Verknüpfungspunkten für den öffentlichen Personennahverkehr) sollte mit Unterstützung von Fördermitteln umgesetzt werden. Hierdurch soll die durchgängige Fahrgastinformation unterstützt werden.

Das Land Niedersachsen richtet eine landesweite Plattform ein, in der alle Haltestelleninformationen abrufbar sind. Wichtig ist die Aufnahme der Infrastrukturausstattung der Haltestellen insbesondere für die Dokumentation über den Stand des barrierefreien Ausbaus. Die Erhebung der Daten liegt im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger, somit beim Regionalverband.

Im Gebiet des Regionalverbandes existieren ca. 3.040 Bus-/Straßenbahnhaltestellen mit insgesamt ca. 5.720 Masten, ca. 200 flexo-Stops sowie 46 SPNV-Stationen. Der Aufbau eines datenbankbasierten Katasters aller im Verbandsgebiet befindlichen Zugangsstellen zum ÖPNV und SPNV (Bus, Straßenbahn, SPNV-Stationen) wurde im Jahr 2020 abgeschlossen und bezweckt die Analyse und Publizierung von Zugangsstellendaten. Es dient als Grundlage für die Planung des gesetzlich geforderten barrierefreien Ausbaus des ÖPNV und soll eine aufwandsarme Prioritätenreihung der erforderlichen Umbaumaßnahmen auf Seiten der zuständigen Straßenbaulastträger ermöglichen. Die Gemeinden werden angehalten, dem Regionalverband aktiv um- bzw. neugebaute Haltestellen zu melden, um das Kataster auf einem aktuellen Stand zu halten.

Im Rahmen des Projektes DELFIplus wurde ein deutschlandweites zentrales Haltestellenverzeichnis aufgebaut, in welches die Stammdaten einer Haltestelle aufgenommen werden. Hierüber wird eine eindeutige Identifizierung von Haltestellen und deren Masten sichergestellt. Die deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID (DHID) ist die Basis für den Datenaustausch zwischen unterschiedlichen EDV-Systemen. Grundsatz der DHID ist, dass jede Kennung nur einmal vergeben und niemals verändert wird. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der VDV-Schrift 432.

Perspektivisch können die erhobenen Informationen den Fahrgästen, z. B. über die elektronische Fahrplanauskunft, zur Verfügung stehen.

Die folgende Tabelle gibt den Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus im Verbandsgebiet, aufgeteilt nach Verbandsgliedern, an (Stand August 2023):

E 6
Tabelle

Stand barrierefreier Haltestellenausbau

Verbandsglied	Anzahl Hst	Bordhöhe ≥ 16 cm	davon Vorhandensein optisch-taktiles Leitsystem
Stadt Braunschweig	966	476 (49,3 %)	440 (45,5 %)
Stadt Salzgitter	463	230 (49,7 %)	174 (37,6 %)
Stadt Wolfsburg	581	463 (79,7 %)	429 (73,8 %)
LK Gifhorn	1.066	543 (50,9 %)	518 (48,6 %)
LK Goslar	823	230 (27,9 %)	162 (19,7 %)
LK Helmstedt	543	142 (26,1 %)	116 (21,3 %)
LK Peine	622	155 (24,9 %)	118 (18,9 %)
LK Wolfenbüttel	656	274 (41,8 %)	229 (34,9 %)
Verbandsgebiet gesamt	5.720	2.513 (43,9 %)	2.176 (38,0 %)

Zur Bewertung der Barrierefreiheit wurden in der Tabelle folgende Kriterien berücksichtigt:

- Bordhöhe an der 2. Tür von mind. 16 cm
- Vorhandensein eines optisch-taktilen Leitsystems für Haltestellen

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass im Gebiet der Stadt Wolfsburg etwa vier von fünf Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind. In den Gebieten der Städte Braunschweig und Salzgitter sowie im LK

Gifhorn trifft dies auf fast jede zweite Haltestelle zu. Sehr großer Bedarf eines barrierefreien Haltestellenausbaus besteht im Gebiet der LKs Goslar, Helmstedt und Peine, wo in etwa nur eine von vier Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut ist.

Verkehrsstationen

E 6.1

Der Begriff „Verkehrsstationen" beschreibt ausschließlich Verkehrsanlagen, die dem Zugang der Reisenden zu Zügen dienen. Haltestellen für Busse und Stadtbahnen gehören folglich nicht dazu. Eine Verkehrsstation umfasst die Bahnsteiganlagen einschließlich Ausstattung, die Bahnsteigzugänge, Zuwegungen von öffentlichen Wegen (auch, wenn diese auf kommunalen Grundstücken liegen) und Empfangsgebäude, soweit sich diese im Eigentum eines EVU befinden.

Die Abgrenzung der Verkehrsstation zum Umfeld der Verkehrsstation liegt entweder an der Grundstücksgrenze der DB oder am Übergang öffentlicher (kommunaler) Verkehrsflächen zu den Bahnsteigzugängen.

Im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig werden alle Verkehrsstationen durch die DB InfraGO AG (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) betrieben, die i. d. R. auch Eigentümer der Anlagen und Grundstücke ist. Die Gestaltung und Ausstattung der Stationen erfolgt ausschließlich nach den Richtlinien der DB InfraGO AG. Das gilt sowohl für die technische Gestaltung, als auch für den durch die Fördermittelgeber bewilligten Umfang der Finanzierung. Maßnahmen und Gestaltungen, die über das in den vorgenannten Richtlinien festgelegte Maß hinausgehen, können nur umgesetzt werden, wenn sie durch den Besteller finanziert sind.

Im Verbandsgebiet werden derzeit 46 Verkehrsstationen betrieben. Die Neuanlage (Reaktivierung) von sechs weiteren Verkehrsstationen wird derzeit geplant. Ende 2024 sind mit zwei Ausnahmen (Frellstedt und SZ-Lebenstedt) alle Verkehrsstationen entweder bereits modernisiert oder in einem Förderprogramm zur Modernisierung aufgenommen (siehe hierzu Kapitel Finanzierung).

Einzelheiten zur Ausstattung und zur Zugänglichkeit der vorhandenen Verkehrsstationen sind in den Tabellen E6.1/1 und E6.1/2 zusammengefasst.

Alle Verkehrsstationen sind an den Bahnsteigen mit Reisendeninformationssystemen ausgerüstet. Die großen Stationen verfügen über die sog. Fahrgastinformationsanzeiger (FIA). Diese zeigen den zeitlich nächsten Zug mit Wagenreihung und betrieblichen Hinweisen (Gleiswechsel, Verspätung) sowie die Folgezüge an. Die Bahnsteige der übrigen Stationen sind mit digitalen Stationsanzeigern (DSA) ausgestattet. Diese werden in den nächsten Jahren durch eine neue Gerätegeneration ersetzt. Die neuen digitalen Schriftanzeiger (DSA+) besitzen eine zweizeilige Anzeige. Der Regionalverband fördert an Bahnsteigen, die von beiden Fahrtrichtungen bedient werden, eine Premiumvariante mit einer dreizeiligen Anzeige. Die digitalen Stationsanzeiger zeigen im Regelfall die Uhrzeit an. Außerdem können betriebliche Veränderungen als Laufschrift dargestellt werden. Auch allgemeine Hinweise (z. B. ein Hinweis auf das Rauchverbot an Bahnhöfen) werden hin und wieder über die DSA kommuniziert.

E 6.1/1
Tabelle

Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Bad Harzburg ■	3 ■	55 ■	55 ■	175 ■	220 ■	1 FKA in Bahnhofshalle, Rosenthal Tickets&More (personenbedienter Verkauf) ■
	4 ■	55 ■	55 ■	175 ■	220 ■	
	5 ■	55 ■	55 ■	175 ■	220 ■	
	6 ■	55 ■	55 ■	175 ■	220 ■	
Baddeckenstedt ■	1 ■	55 ■	55 ■	187 ■	220 ■	2 FKA an den Bahnsteigzugängen ■
	2 ■	55 ■	55 ■	186 ■	220 ■	
Börßum ■	1 ■	55 ■	55 ■	120 ■	140 ■	1 FKA an Bahnsteigzugang ■
	2 ■	55 ■	55 ■	120 ■	140 ■	
Braunschweig Hbf ■	1 ■	55 ■	55 ■	291	140	4 FKA vor dem Empfangsgebäude, 8 FKA in der Empfangshalle, 6 FKA im Personentunnel, Personenbedienter Verkauf im Reisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	353	280	
	3 ■	55 ■	55 ■	358	280	
	4 ■	55 ■	55 ■	345	280	
	5 ■	76 ■	76 ■	409	410	
	6 ■	76 ■	76 ■	401	410	
	7 ■	76 ■	76 ■	403	410	
	8 ■	76 ■	76 ■	362	410	
Braunschweig-Gliesmarode ■	2 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA in Zugangsbereich ■
	3 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	
Braunschweig-Bienrode* ■			55 ■		140 ■	
Braunschweig-West* ■	1 ■		76 ■		220 ■	
	2 ■		76 ■		220 ■	
	3 ■		76 ■		220 ■	
BS Leiferde Ost/West* ■	1 ■		55 ■		140 ■	
	2 ■		55 ■		140 ■	
	3 ■		55 ■		140 ■	
	4 ■		55 ■		140 ■	
Calberlah ■	1 ■	76 ■	76 ■	164 ■	132 ■	1 FKA am Zugang zu den Bahnsteigen ■
	2 ■	76 ■	76 ■	165 ■	164 ■	
Dettum ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA am Zugang zum Bahnsteig ■
Frellstedt ■	1 ■	38 ■	76 ■	156 ■	140 ■	1 FKA am Zugang zu den Bahnsteigen ■
	2 ■	20 ■	76 ■	192 ■	140 ■	

»

■	IST-Zustand = SOLL-Zustand
■	Modernisierung in der Planungsphase
■	Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA ■ ZIM ■	DSAplus ■ ZIM ■	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang ■	ja	Servicestore	nein	nein
			Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang ■				
	DSA ■	DSAplus ■	Wetterschutzhaus ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang ■	nein	nein	nein	nein
	FIA ■ Übersichts-tafel im EG ■	FIA ■ Übersichts-tafel im EG ■	Bahnsteigdächer und Sitzgruppen mit Windfang und Wetterschutzhaus ■	ja	ja	ja	ja
	DSA ■	DSAplus ■	Bahnsteigdach und Sitzgruppen ■	nein	nein	nein	nein
		DSAplus ■	ja ■				
		DSAplus ■ ZIM ■	ja ■				
		DSAplus ■	ja ■				
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSAplus ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

E 6.1/1
Tabelle

Fortsetzung: Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Gifhorn ■	4 ■	76 ■	76 ■	161 ■		enno Servicecenter und 2 FKA ■
	1 ■	76 ■	76 ■	165 ■		
	2 ■	76 ■	76 ■	165 ■		
	3 ■	76 ■	76 ■	156 ■	162 ■	
	5 ■	76 ■	76 ■	156 ■	162 ■	
Isenbüttel* ■	1 ■		55 ■		140 ■	
Gifhorn Stadt ■	1 ■	55 ■	55 ■	147 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	110 ■	140 ■	
Goslar ■	1 ■	55 ■	55 ■	151 ■	154 ■	2 FKA und personenbedienter Verkauf im Reisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	188 ■	220 ■	
	3 ■	55 ■	55 ■	161 ■	220 ■	
	4 ■	55 ■	55 ■	228 ■	170 ■	
	5 ■	55 ■	55 ■	228 ■	170 ■	
Helmstedt ■	1 ■	76 ■	76 ■	275 ■	280 ■	3 FKA und Reisezentrum ■
	4 ■	76 ■	76 ■	136 ■	80 ■	
	2 ■	76 ■	76 ■	275 ■	280 ■	
	5 ■	76 ■	76 ■	136 ■	140 ■	
Knesebeck ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	
Königslutter ■	1 ■	76 ■	76 ■	155 ■	215 ■	1 FKA und Videoreisezentrum ■
	2 ■	76 ■	76 ■	155 ■	140 ■	
	3 ■	76 ■	76 ■	155 ■	140 ■	
Langelsheim ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	
Leiferde (b. Gifhorn) ■	2 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	1 FKA ■
	1 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	
Lengede-Broistedt ■	1 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	2 FKA mit Videoreisezentrum ■
	2 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	
Meine ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
Meinersen ■	3 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	1 FKA mit Videoreisezentrum ■
	4 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	

»

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA ■ ZIM ■	DSAplus ■ ZIM ■	Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang ■	nein	nein	nein	Ja
		DSAplus ■	ja ■				
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	evtl. geplant ■	nein	nein	nein
	FIA ■ ZIM ■	FIA ■ ZIM ■	Bahnsteigdächer und Sitzgruppen mit Windfang ■	ja	ja	ja	ja
	FIA ■ ZIM ■	FIA ■ ZIM ■	Bahnsteigdächer und Sitzgruppen mit Windfang ■	ja	ja	nein	ja
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein, teilweise, da Videoreisezentrum	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	Bahnsteigdach ■ ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■ nein ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

E 6.1/1
Tabelle

Fortsetzung: Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Münchehof ■	2 ■	55 ■	55 ■	90 ■	90 ■	1 FKA ■
Oker ■	1 ■	55 ■	55 ■	180 ■	170 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	180 ■	170 ■	
	3 ■	55 ■	55 ■	180 ■	170 ■	
Peine ■	1 ■	76 ■	76 ■	345 ■	280 ■	2x personenbedienter Verkauf, 3 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	348 ■	280 ■	
Rötgesbüttel ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
Salzgitter Bad ■	1 ■	55 ■	55 ■	115 ■	140 ■	2 FKA + personenbedienter Verkauf ■
	2 ■	55 ■	55 ■	115 ■	140 ■	
Salzgitter-Immendorf ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
Salzgitter-Lebenstedt ■	1 ■	38 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA und personenbedienter Verkauf (KVG-Mobilitätszentrale) ■
Salzgitter-Ringelheim ■	1 ■	55 ■	55 ■	180 ■	220 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	180 ■	220 ■	
	6 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	
	7 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	
Salzgitter-Thiede ■	1 ■	38 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	38 ■	55 ■	60 ■	140 ■	
Salzgitter-Watenstedt ■	1 ■	55 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA ■
Schandelah ■	2 ■	76 ■	76 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
	3 ■	76 ■	76 ■	140 ■	140 ■	
Schladen ■	1 ■	55 ■	55 ■	120 ■	140 ■	2 FKA + 1 Videoreisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	120 ■	140 ■	
Schönewörde ■	1 ■	38 ■	55 ■	95 ■	140 ■	1 FKA ■
Schöppenstedt ■	1 ■	55 ■	55 ■	60 ■	140 ■	1 FKA ■
Seesen ■	1 ■	55 ■	55 ■	90 ■	90 ■	2 FKA + personenbedienter Verkauf im Bahnhof ■
	2 ■	55 ■	55 ■	90 ■	90 ■	
	4 ■	55 ■	55 ■	90 ■	90 ■	
Triangel ■	1 ■	30 ■	55 ■	100 ■	140 ■	1 FKA ■
Vechelde ■	1 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	2 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	

»

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■ ZIM ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■ ZIM ■	DSAplus ■ ZIM ■ Anzeigetafel im EG ■	Bahnsteigdach + 1 WSH ■ Bahnsteigdach und Sitzgruppen mit Windfang + 1 WSH ■	ja	ja	ja	Ja
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■		ja	ja	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	ja
	DSA	DSAplus ZIM	ja	nein	nein	nein	ja
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■ ZIM	ja ■	ja	ja	nein	ja
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja, 2 Stück ja, 2 Stück	nein	nein	nein	nein

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

E 6.1/1
Tabelle

Fortsetzung: Ausstattung an den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Höhe		Länge		Fahrkartenverkauf
		Ist	Soll	Ist	Soll	
Vienenburg ■	1 ■	55 ■	55 ■	120 ■	120 ■	2 FKA + 1 Videoreisezentrum ■
	2 ■	55 ■	55 ■	120 ■	120 ■	
	3 ■	55 ■	55 ■	161 ■	161 ■	
Vöhrum ■	1 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	1 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	210 ■	210 ■	
Vorhop ■	1 ■	55 ■	55 ■	140 ■	140 ■	1 FKA ■
Wahrenholz ■	1 ■	38 ■	55 ■	100 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	38 ■	55 ■	100 ■	140 ■	
Weddel ■	1 ■	76 ■	76 ■	140 ■	160 ■	1 FKA ■
	2 ■	76 ■	76 ■	140 ■	160 ■	
Wittingen ■	1 ■	55 ■	55 ■	133 ■	140 ■	1 FKA ■
	2 ■	55 ■	55 ■	95 ■	140 ■	
Wolfenbüttel ■	1 ■	55 ■	55 ■	115 ■	140 ■	2 FKA + personenbedienter Verkauf in DB Agentur am Bahnhof ■
	2 ■	55 ■	55 ■	115 ■	140 ■	
Wolfenbüttel-Wendessen* ■			55 ■		140 ■	
			55		140	
Wolfsburg Hbf ■	8 ■	76 ■	76 ■	135 ■		5 FKA + personenbedienter Verkauf im Reisezentrum ■
	4 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	5 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	1 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	3 ■	76 ■	76 ■	415 ■		
	9 ■	55 ■	55 ■			
Wolfsburg-Fallersleben ■	1 ■	76 ■	76 ■	160 ■	132 ■	2 FKA mit Video ■
	3 ■	76 ■	76 ■	160 ■	132 ■	
	2 ■	76 ■	76 ■	160 ■	165 ■	
	4 ■	76 ■	76 ■	160 ■	165 ■	
Woltwiesche ■	2 ■	76 ■	76 ■	160 ■	160 ■	2 FKA ■
	1 ■	38 ■	76 ■	160 ■	160 ■	

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Fahrgastinformation		Wetterschutz	SPNV-genutztes Empfangsgebäude	Reisebedarf	Schließfach	WC
	Ist	Soll					
	DSA ■	DSAplus ■ ZIM	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSAplus ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■	DSAplus ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSA ■ ZIM ■	DSAplus ■ ZIM ■	nein ■	nein	nein	nein	nein
	DSAplus ■	DSAplus ■ ZIM ■	Bahnsteigdach Sitzgruppen mit Windfang ■ 2 WSH ■	nein	nein	nein	nein
		DSAplus ■	ja ■				
	FIA ■ Übersichts-tafel im EG ■	FIA ■ Übersichts-tafel im EG ■	WSH ■ Bahnsteigdach, Warteraum + Sitzgruppe mit Windfang ■ Bahnsteigdach, Warteraum + Sitzgruppe mit Windfang ■ 2 WSH ■	ja	ja	ja	ja
	DSA ■	DSAplus ■ ZIM ■	ja ■	nein	nein	nein	nein
	DSAplus ■	DSAplus ■	ja ■ ja ■	nein	nein	nein	nein

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

E 6.1/2
Tabelle

Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich
Bad Harzburg ■	3 ■	Treppe, Aufzug, Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	4 ■				
	5 ■				
	6 ■				
Baddeckenstedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	3 ■	Rampe ■			
Börßum ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■			
Braunschweig Hbf ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	je nach Zuordnung Fahrzeugbaureihe – Bahnsteiggleis ■
	2 ■				
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
	4 ■				
	5 ■	Aufzug ■	ja ■		
	6 ■				
	7 ■	Aufzug ■	ja ■		
	8 ■				
Braunschweig-Gliesmarode ■	2 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	3 ■				
Braunschweig-Bienrode* ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
Braunschweig-West* ■	1 ■	Aufzüge ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	2 ■				
	3 ■				
BS Leiferde Ost/West* ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■			
	3 ■	Aufzug ■			
	4 ■	Rampe ■			
Calberlah ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Dettum ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
Frellstedt	1	Rampe		in Bearbeitung	in Bearbeitung
	2	RÜ	nein		

»

■	IST-Zustand = SOLL-Zustand
■	Modernisierung in der Planungsphase
■	Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen)?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
	NiaZ3 ■	14	12	ja	ja
		25	53	nein	ja
		35	44	nein	ja
		360	890	ja	ja
	NiaZ3 ■	nein ■	ca. 100 ■	nein ■	ja ■
	Stationsoffensive ■				
	Stationsoffensive ■				
	Stationsoffensive ■				
		39	30	nein	ja
		10	22	nein	ja
		30	0	nein	nein

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

E 6.1/2
Tabelle

Fortsetzung: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich
Gifhorn ■	4 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	1 ■	Aufzug ■	ja ■		
	2 ■		ja ■		
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
	5 ■		ja ■		
Isenbüttel* ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
Gifhorn Stadt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Goslar ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	3 ■		ja ■		
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
	5 ■		ja ■		
Helmstedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	4 ■		ja ■		
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	5 ■		ja ■		
Knesebeck ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Königslutter ■	1 ■		ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	2 ■		ja ■		
	3 ■		ja ■		
Langelsheim ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
Leiferde (b. Gifhorn) ■	2 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	1 ■	Rampe ■	ja ■		
Lengede-Broistedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Meine ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
Meinersen ■	3 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	4 ■				

»

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen)?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
		ca. 140	100	ja	ja
	NiaZ3 ■				
	Stationsoffensive ■				
		66	ca. 40	ja	ja
		128	120	ja	ja
		85	112	ja	ja
		20 ■	40 ■	nein ■	nein ■
		30	51	ja	ja
		21 ■	30 ■	nein ■	ja ■
		120	100	nein	ja
		100 ■	66 ■	nein ■	ja ■
		8	49	nein	ja
		224	70	nein	ja

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

E 6.1/2
Tabelle

Fortsetzung: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich
Münchehof ■	2 ■	Rampe ■		in Bearbeitung ■	nein ■
Oker ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
Peine ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
Rötgesbüttel ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
Salzgitter Bad ■	1 ■	Rampe ■	Ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	Ja ■		
Salzgitter-Immendorf ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
Salzgitter-Lebenstedt ■	1 ■	Rampe ■	nein ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
Salzgitter-Ringelheim ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
	6 ■	Rampe ■	ja ■		
	7 ■	Rampe ■	ja ■		
Salzgitter-Thiede ■	1 ■	Treppe ■	nein ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	2 ■	Treppe ■	nein ■		
Salzgitter-Watenstedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
Schandelah ■	2 ■		ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	3				
Schladen ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Schönewörde ■	1 ■	nein ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
Schöppenstedt ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
Seesen ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
Triangel ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
Vechelde ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	ja ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		

»

■	IST-Zustand = SOLL-Zustand
■	Modernisierung in der Planungsphase
■	Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen)?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
		0	0	nein	ja
		10	12	nein	ja
		200	460	ja	ja
		33	10	nein	nein
		39	10	ja	ja
		0	0	nein	nein
		87	48	ja	ja
		107	40	nein	ja
	Stationsoffensive ■			nein	ja
		6 ■	0 ■	nein ■	nein ■
		12 ■	21 ■	nein ■	ja ■
		46	108	nein	ja
		6 ■	10 ■	nein ■	nein ■
		60	42	nein	ja
		74	24	ja	ja
		40	30	nein	ja
		221	120	nein	ja

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

E 6.1/2
Tabelle

Fortsetzung: Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen

Name Verkehrsstation	Gleis Nr.	Bahnsteigzugang	Barrierefreier Bahnsteigzugang	Hinweise zum Umfeld	Einstiegshilfe erforderlich
Vienenburg ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■			
	3 ■	Aufzug ■			
Vöhrum ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	ja ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Vorhop ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
Wahrenholz ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■			
Weddel ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	2 ■	Aufzug ■			
Wittingen ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	abgeschlossen ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Wolfenbüttel ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	2 ■	Rampe ■	ja ■		
Wolfenbüttel-Wendessen* ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
	2	Rampe			
Wolfsburg Hbf ■	8 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
	5 ■	Aufzug ■	ja ■		
	1 ■	Aufzug ■	ja ■		
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
	9 ■	Rampe ■	ja ■		
Wolfsburg-Fallersleben ■	1 ■	Aufzug ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	3 ■	Aufzug ■	ja ■		
	2 ■	Aufzug ■	ja ■		
	4 ■	Aufzug ■	ja ■		
Wolfsburg-Sandkamp* ■	1 ■	Rampe ■	ja ■	in Bearbeitung ■	nein ■
Woltwiesche ■	2 ■	Rampe ■	ja ■	keine Planungen bekannt ■	nein ■
	1 ■	Rampe ■			

■ IST-Zustand = SOLL-Zustand

■ Modernisierung in der Planungsphase

■ Planung der Modernisierung in Vorbereitung

	Umbauprogramm (nur bei nicht begonnener Bauleistung gelistet)	Park & Ride (inkl. Zahlen)?	Bike & Ride (inkl. Zahlen ungeschützt, überdacht, abschließbar)?	Taxistand	Netzknoten
		53	29	ja	ja
		88	167	nein	ja
		0	34	nein	nein
		16	30	nein	ja
		17	64	nein	ja
		35	50	nein	ja
		50	150	ja	ja
		200	300	ja	ja
		70	180	nein	ja
	Stationsoffensive ■				
		40	42	nein	ja

ohne	Keine Modernisierung in Planung

*	Neue Verkehrsstationen

Künftig sollen einzelne Stationen mit Zuginformationsmonitoren (ZIM) ausgestattet werden. Die ZIM werden im Zugangsbereich der Stationen aufgestellt und ergänzen FIA und DSA. Sie dienen dem Reisenden zur Orientierung und zeigen die nächsten Züge mit Gleisangabe, Wagenreihung und betrieblichen Hinweisen an. Die ZIM werden von der DB InfraGO AG betrieben und sind vollständig durch den Regionalverband finanziert. Darüber hinaus plant die DB InfraGO AG die DSA durch die Nachfolgegeneration DSAplus abzulösen. Die DSAplus werden wie die DSA am Bahnsteig aufgestellt und können zusätzliche Informationen (Folgezüge, betriebliche Änderungen) anzeigen.

Alle Verkehrsstationen verfügen über eine Beschallung, die für Ansagen zu Verspätungen, Zugdurchfahrten, u. Ä. genutzt wird.

Übersicht Fahrgastinformationen

E 6.1/1 Abbildung

Fahrgastinformationsanzeige (FIA)



Quelle: Deutsche Bahn AG,
Foto: Kai Michael Neuhold

E 6.1/2 Abbildung

Digitaler Stationsanzeiger (DSA)



Foto: Deutsche Bahn AG

E 6.1/3 Abbildung

Digitaler Stationsanzeiger (DSAplus)



Foto: Deutsche Bahn AG

E 6.1/4 Abbildung

Zuginformationsmonitor (ZIM)



Foto: Deutsche Bahn AG

„mobiSTATIONEN" – Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte

Die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sowie die nachfragestarken Haltestellen des ÖPNV sind strategische Verknüpfungspunkte zum weiterführenden lokalen Verkehrsangebot inkl. der flexiblen Bedienung und zu den privaten Verkehrsmitteln, die als Zu- und Abbringer verwendet werden. Oftmals bietet es sich auch an, diese Zugangsstellen mit weiteren Serviceangeboten auszustatten, so dass diese Standorte sukzessiv zu Mobilitätsstationen ausgebaut und unter einer gemeinsamen Markenbezeichnung etabliert werden können.

Ein vom Regionalverband beauftragtes Gutachten unterbreitet Vorschläge für fast 200 Standorte für die nunmehr als „mobiSTATIONEN" bezeichneten Einrichtungen im Verbandsgebiet. Für jeden Standort gibt es eine individuelle Bestandsaufnahme, auf deren Grundlage Vorschläge für weitere

empfohlene Ausstattungselemente unterbreitet werden. Ergänzt wird dieses Gutachten durch unterstützende Dokumente, wie einen Ausstattungskatalog, der Empfehlungen, aber auch Einsatzgrenzen, für weitere Elemente aufzeigt, und Musterleistungstexte, die bei einer Realisierungsabsicht genutzt werden können.

Neben den funktionalen Beschreibungen umfasst das Gutachten auch einen Gestaltungsleitfaden für die Elemente einer „mobiSTATION", damit eine einheitliche Präsenz und darüber eine Wiedererkennbarkeit erreicht werden kann.

Es ergibt sich für die Kommunen aus den vorliegenden Gutachten keine Verpflichtung, eine „mobiSTATION" zu errichten; auch die Standortvorschläge stellen nur Empfehlungen dar, die auf ausgewählten Kriterien beruhen. Wird jedoch angestrebt, einen nachhaltigen Beitrag zur Stärkung der Inter- und Multimodalität zu leisten, dann liegt ein umfangreiches Instrumentarium an Hilfsmitteln vor.

Nicht jede Haltestelle ist eine mobiSTATION, aber jede mobiSTATION ist eine Haltestelle – vor diesem Hintergrund betrachtet der Gestaltungsleitfaden nicht nur die originären Ausstattungselemente, sondern er erstreckt sich auch auf den Haltestellenmast und die zugehörige Haltestellefahne, damit hier ein durchgängiges Farb- und Orientierungssystem entsteht. Die Haltestellenmasten werden üblicherweise durch die vor Ort fahrenden Verkehrsunternehmen aufgestellt. Die Praxis zeigt jedoch, dass häufig im Zuge des barrierefreien Ausbaus ein neuer Mast vorgesehen wird. Es bietet sich an, bei dieser Gelegenheit das Zieldesign zu verwenden.

mobiSTATION

E 6.1/5
Abbildung



Stadtbahnhaltestellen

E 6.2

Stadtbahnhaltestellen gibt es nur in der Stadt Braunschweig. Sie werden grundsätzlich entsprechend der folgenden Vorgaben erstellt:

- Niederflurgerechte Gestaltung
- Befestigte Oberfläche (Pflaster, Asphalt oder Beton)
- Barrierefreier Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen
- Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem
- Beleuchtung
- Dynamische Fahrgastinformation in Abhängigkeit von den Einsteigerzahlen
- Haltestellenschild
- Fahrplanaushang

»

- Informationsflächen (für Tarifübersicht, Liniennetz- und Umgebungsplan)
- Abfallbehälter
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz

Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbaukonzept der Stadt Braunschweig kommt es zukünftig zum Neubau von Haltestellen.

Die Stadtbahnhaltestellen wurden in der Vergangenheit mit einer Bordhöhe von 20 cm über Schienenoberkante gebaut. Diese Bordhöhe ist noch nicht bestmöglich auf die Einstiegshöhe der niederflurigen Stadtbahnfahrzeuge abgestimmt, sodass sukzessiv Stadtbahnhaltestellen umgebaut werden und mit einer Bordhöhe von 24 cm ausgestattet werden. Damit wird die barrierefreie Zugänglichkeit weiter optimiert.

Die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH berücksichtigen bei ihren Planungen bereits die Integration von visuellen, akustischen und taktilen Elementen. Eine Erweiterung bzw. Modernisierung der bestehenden Haltestellen mit dem Ziel, verbesserte Zugangs- und Informationsmöglichkeiten für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen zu erzielen, ist entsprechend der technischen Entwicklung und unter Berücksichtigung des zu entwickelnden Konzepts voranzutreiben.

E 6.3 Bushaltestellen

Typischerweise stellen Zugangsstellen im Busverkehr eine Kombination aus einer Ein- und Ausstiegshaltestelle bzw. einer Abfahrts- und einer Ankunftshaltestelle dar. Eine synonyme Bezeichnung hierfür ist „Haltestellenpaar". Es fallen aber auch Busbahnhöfe und Haltestellen, die linienhaft oder nur an einer Fahrbahnseite eingerichtet sind, darunter.

Grundsätzlich ist anzustreben, jede Zugangsstelle nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den im vorliegenden Nahverkehrsplan beschriebenen Empfehlungen und Vorgaben barrierefrei auszubauen, dies leitet sich insbesondere aus den BGG des Bundes und des Landes Niedersachsen sowie dem Personenbeförderungsgesetz ab.

Die zuständigen Baulastträger sind aufgefordert, unter Anwendung der im Folgenden genannten Prioritätsstufen einen Ablaufplan zur Schaffung der geforderten Barrierefreiheit zu erstellen. Diese Vorgaben sind als Begründung für die Einordnung jeder einzelnen Zugangsstelle in eine Prioritätsstufe heranzuziehen.

1. Prioritätsstufe

- Zentrale bzw. verkehrswichtige Zugangsstellen sind entsprechend der Belange Mobilitätseingeschränkter einzurichten. Als verkehrswichtig werden Zugangsstellen erachtet, die entweder eine fahrplanmäßige Verknüpfungsfunktion oder eine hohe Ein- und Aussteigeranzahl aufweisen. Zudem werden alle innerhalb einer geschlossenen Ortslage liegenden Zugangsstellen für RegioBusse als verkehrswichtig angesehen.
- Wenn innerhalb einer geschlossenen Ortslage mehr als drei Zugangsstellen vorhanden sind, muss der Anteil der barrierefreien Zugangsstellen mind. 33 % betragen.

»

- Alle inner- und außerörtlichen Zugangsstellen, über die zielgruppenrelevante Einrichtungen und POIs (z. B. Seniorenheime, Kindergärten, Schulen, Gesundheitseinrichtungen, Verwaltungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe und Umsteigepunkte) erreicht werden können, sind barrierefrei auszubauen.
- Der Abstand zwischen barrierefreien Zugangsstellen innerhalb einer Ortslage soll nicht mehr als 1,5 km Fahrtstrecke bzw. 1 km Luftlinie betragen.

Sollen mehrere Zugangsstellen barrierefrei gestalten werden, so ist eine linienbezogene Realisierung bevorzugt anzustreben. Eine Abstimmung mit Nachbarkommunen sollte bei gemeindeübergreifenden Linien erfolgen. Auch sollte darauf geachtet werden, dass bei einem barrierefreien Umbau einer Zugangstelle beide Richtungen möglichst zeitgleich umgebaut werden, damit Ein- und späterer Ausstieg am Startpunkt barrierefrei erfolgen können.

2. Prioritätsstufe

- Alle weiteren innerörtlichen Zugangsstellen, sofern nicht Ausschlusskriterien oder eine Einstufung in die 3. Prioritätsstufe vorliegen

3. Prioritätsstufe

- Alle innerörtlichen Zugangsstellen, für die keine Priorität der 1. Stufe vorliegt und deren Umgestaltung einen stark überdurchschnittlichen Finanzbedarf erfordert (z. B. durch Anpassung an lokale Gegebenheiten oder die erforderliche Herstellung von Zuwegungen)

Eine Verschiebung in eine nachgeordnete Prioritätsstufe ist möglich, wenn Abhängigkeiten zu anderen Bauvorhaben (z. B. Umbau einer Ortsdurchfahrt oder relevante Hochbauprojekte) innerhalb eines 5-Jahres-Zeitraums zu erwarten sind. Der vorzeitige Umbau einer Zugangsstelle mit einer nachgeordneten Priorität kann jederzeit ohne das Vorliegen besonderer Gründe erfolgen.

Haltestellen, die neu errichtet oder neu in Betrieb genommen werden und deren langfristiger Bestand gewährleistet ist, sind in eine der vorgenannten Prioritätsstufen einzuordnen und dementsprechend barrierefrei auszubauen.

Nicht barrierefrei hergestellt werden müssen:

- Alle sonstigen Außerorts-Zugangsstellen
- Alle Zugangsstellen, die aufgrund der Topographie oder ungelöster Grundstücksfragen objektiv nicht zielentsprechend umgebaut werden können (bei verkehrswichtigen Zugangsstellen ist eine Verlegung des Standortes zu prüfen)
- Flexo-Stopps

Bei Zugangsstellen, die nicht barrierefrei umgebaut werden müssen, sollte trotzdem geprüft werden, ob durch einfache Maßnahmen eine Verbesserung erzielt werden kann. So können z. B. erhöhte Bordsteine an nahezu jeder Zugangsstelle vorgesehen werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass sämtliche Umbaumaßnahmen nicht nur Mobilitätseingeschränkten zugutekommen, sondern allen Nutzern einen komfortablen und sicheren Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Ausbaustandards

Barrierefreiheit

Bei der Planung und Realisierung von Umbaumaßnahmen sind die jeweils gültigen Regeln der Technik zu beachten, hierfür sind neben den technischen Regelwerken insbesondere die DIN-Normen 18040-3 (öffentlicher Verkehrsraum), 32975 (Kontraste im öffentlichen Raum) und 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) sowie Hinweise und Richtlinien zum barrierefreien Bauen zu nennen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass eine vollständige Berücksichtigung aller Vorgaben aus verschiedenen Gründen nicht immer möglich ist. Im Folgenden werden deshalb die beiden Mindestanforderungen an eine barrierefreie Gestaltung zusammengefasst und erläutert.

Befestigte Wartefläche mit taktilen Leiteinrichtungen

Es ist darauf zu achten, dass bei unterschiedlichen äußeren Bedingungen zwischen den Leitelementen und dem angrenzenden Pflaster dauerhaft ein ausreichender Kontrast vorhanden ist. Der hierfür nach DIN 32795 vorgegebene Wert von k ≥ 0,4 lässt sich mit Leuchtdichtenmessgeräten oder näherungsweise, z. B. auch mit Farbtafeln oder Tabellen, ermitteln. Ferner ist gefordert, dass der Reflexionsgrad des helleren Materials bei ≥ 0,5 liegt. Hersteller können hierüber Aussagen treffen und Datenblätter zur Verfügung stellen.

Die genannten Werte sind nicht als Planungs-, sondern als Gebrauchswerte anzusehen. Die ursprünglichen Kontraste können sich z. B. durch Verschmutzungen, in der Dämmerung oder bei Niederschlägen negativ verändern. Es kann deshalb ratsam sein, Materialien mit einem höheren Kontrast vorzusehen, um spätere Veränderungen ausgleichen zu können.

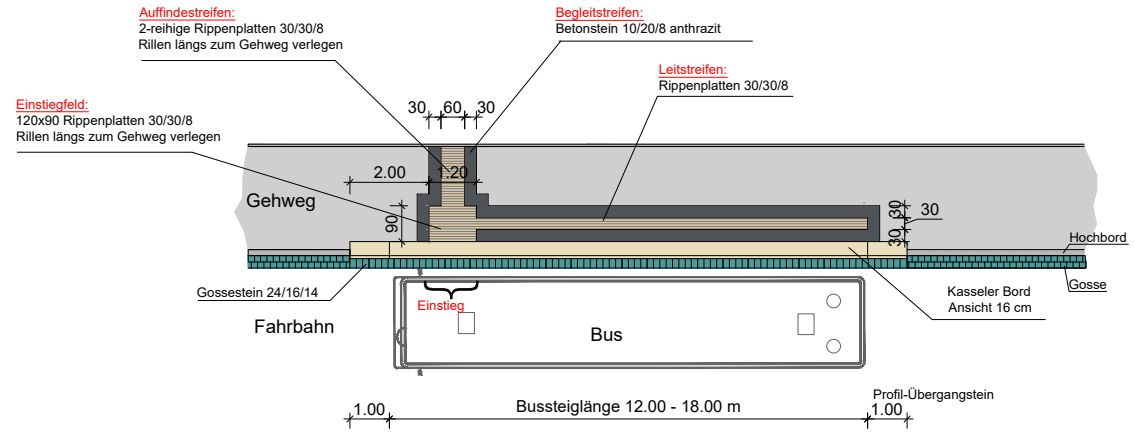
Die direkt aneinanderstoßende Verlegung von grauen Gehwegpflastersteinen neben weißen taktilen Leitelementen ist regelmäßig nicht geeignet, um die erforderlichen Kontraste zu erreichen. Hier ist ein umlaufender Begleitstreifen vorzusehen. Bei der Kombination von roten Pflastersteinen und weißen Leitelementen ist ein Begleitstreifen üblicherweise nicht erforderlich.

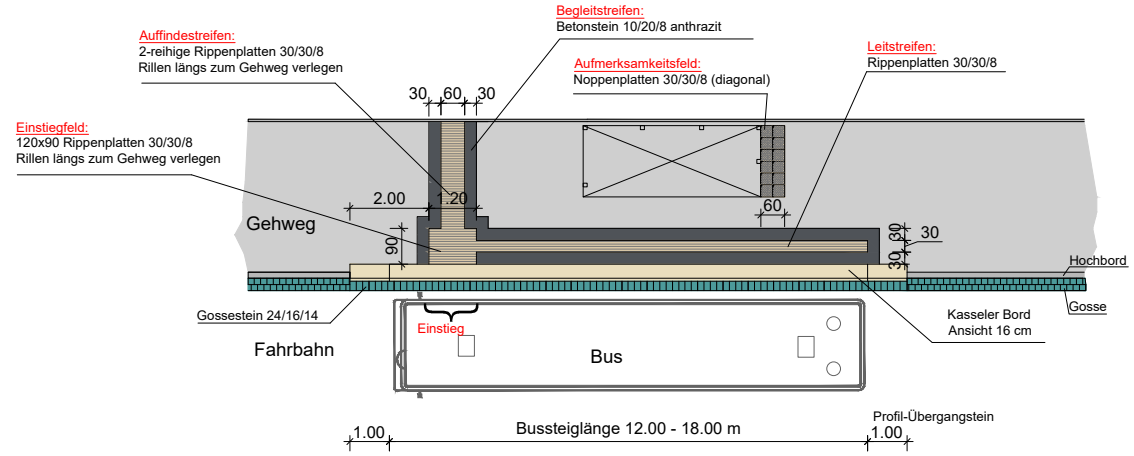
Als taktile Elemente sind Noppen- und Rippenplatten zu verwenden, deren Verlegung einer bestimmten Systematik folgt. Diese „Sprache" hat sich in den letzten Jahren zunehmend entwickelt und vereinheitlicht, so dass – nachdem zuvor oft individuelle Lösungen umgesetzt wurden – zunehmend selbsterklärende und verständliche Leitsysteme etabliert werden konnten. Die Abbildungen E6.3 zeigt Musterlösungen, die von der Stadt Gifhorn in Abstimmung mit dem dortigen Behindertenbeirat erstellt wurde. Dies ist der mutmaßlich häufigste Anwendungsfall bei einem Um- oder Neubau einer Bushaltestelle, für weitere Anwendungsfälle wie die Berücksichtigung eines Radweges oder die Gestaltung von Abzweigefeldern wird auf die entsprechende Fachliteratur verwiesen.

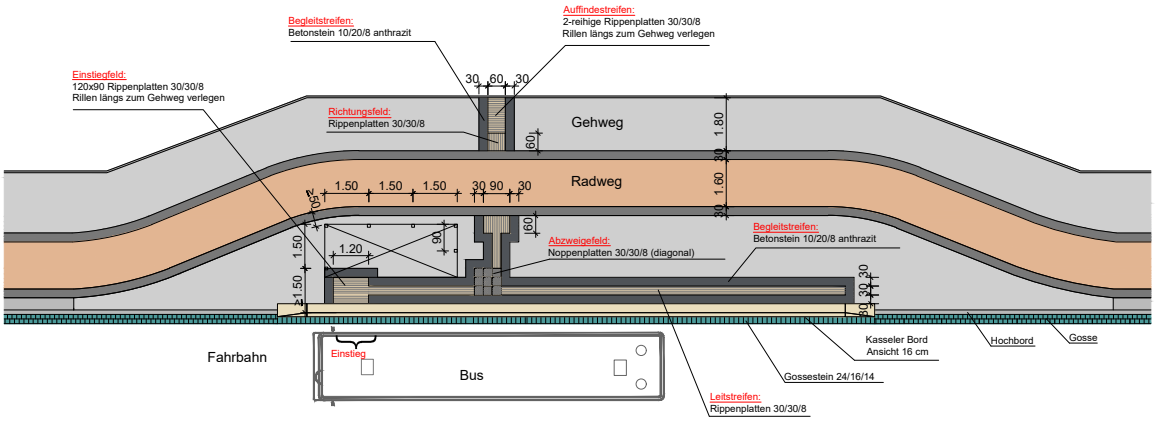
Die EAÖ (Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs) der FGSV sehen für Gehwege und Wartebereiche eine Mindestsollbreite von 2,50 m vor, um auch den Begegnungsfall Rollstuhl/Rollstuhl oder das Ausfahren/Ausklappen einer Rampe beim Ein- bzw. Aussteigen von Rollstuhlfahren zu ermöglichen. Gleichwohl können örtliche Gegebenheiten vorliegen, die diese Abmessungen nicht ermöglichen. Bei Gehwegbreiten bis ca. 1,50 m kann auf den bordparallelen Leitstreifen verzichtet werden, weil dieser ansonsten näher an der angrenzenden Grundstücksgrenze als an der Fahrbahn liegen würde. Trotzdem sind ein Auffindestreifen über die gesamte Gehwegbreite sowie ein Kontraststreifen neben den Hochbordsteinen vorzusehen.

Musterhaltestellen für den Regionalverband

E 6.3
Abbildung







Quelle: Stadt Gifhorn

Erhöhte Bordanlage an der Halteposition

Die Niederflurtechnik der Fahrzeuge ermöglicht es, die Einstiegshöhe in die Fahrzeuge zu reduzieren. Zusätzlich erlauben viele Fahrzeugmodelle das „Kneeling", bei dem die rechte Fahrzeugseite abgesenkt werden kann. Beides sorgt in Verbindung mit den erhöhten Bordsteinen für einen nahezu niveaugleichen und spaltfreien Einstieg in das Fahrzeug.

Die Bordsteine werden in verschiedenen Höhen zwischen 16 und 24 cm angeboten. Die Wahl des richtigen Maßes sollte in enger Abstimmung mit dem bzw. den jeweiligen Busunternehmen getroffen werden, um eine bestmögliche Anpassung zu gewährleisten. Von besonderem Interesse ist hier, ob die Bustüren hinsichtlich Bodenabstand und Öffnungsrichtung sowie der Querneigungen von Halteposition und Wartefläche problemlos geöffnet und möglicher Personenzunahme nach dem Fahrgastwechsel auch geschlossen werden können.

Die Wahl eines hohen Bordsteins kann betriebliche Vorteile haben, wenn dadurch auf das Kneeling verzichtet werden kann. Gleichwohl muss bedacht werden, dass bei einer lokalen Bordsteinerhöhung konstruktive Anpassungen erforderlich werden können. Eine Höhendifferenz zu angrenzenden Standardbordsteinen und zu ggf. erforderlichen Bordabsenkungen muss über eine längere Strecke ausgeglichen werden, außerdem kann ein höherer Bordstein ein Hindernis für den Querverkehr darstellen, so dass evtl. gesonderte Querungs- und Zugangsbereiche vorzusehen sind. Sollte nicht sichergestellt werden können, dass die Busse gerade an den Bordstein heranfahren können, wird die rechte vordere Fahrzeugecke wegen der zurückgezogenen Position der ersten Fahrzeugachse beim Anfahren an die Halteposition den Wartebereich überstreichen. Hier besteht eine unvermutete Gefahr für wartende Fahrgäste, und es besteht bei ungünstigen Querneigungsverhältnissen auch das Risiko des Aufsetzens.

Die erhöhten Bordsteine sind im Regelfall abgestimmt auf die erwartete Fahrzeuglänge von 12 oder 18 m vorzusehen. Sollten die örtlichen Verhältnisse z. B. wegen nah beieinanderliegenden Grundstückszufahrten das geforderte Maß nicht zulassen, ist ein verkürzter Ausbau möglich. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass ein Bus mit der zweiten Tür in diesem Bereich zum Stehen kommen kann.

Wünschenswert ist eine weitergehende Berücksichtigung der Ansprüche mobilitätseingeschränkter Personen. Einzelne Einrichtungen – insbesondere technische Hilfsmittel wie dynamische Anzeigen mit Sprachmodul – unterliegen jedoch Beschränkungen hinsichtlich der Förderfähigkeit. Sollte hierdurch eine Integration solcher Elemente nicht möglich sein, kann darauf verzichtet werden. Trotzdem ist zu prüfen, ob andere technische Lösungen – ggf. zu einem späteren Zeitpunkt – umgesetzt und z. B. durch die Verlegung von Leerrohren vorbereitet werden können. Dies gilt insbesondere angesichts der fortschreitenden Entwicklung technischer Hilfsmittel und der zunehmenden Digitalisierung.

Der barrierefreie bzw. barrierearme Ausbau von Zugangsstellen beschränkt sich nicht auf den unmittelbaren Warte-/Haltebereich. In der Planung ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Zugangsstelle gewährleistet ist (z. B. durch Querungshilfen, Bordabsenkungen, Leitsysteme oder geeignete Zuführungen).

Ausgestaltung von Bushaltestellen und Warteflächen

Die Gestaltung von Haltestellenbereiche hat Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs und auf die Attraktivität für die Fahrgäste. Aus Sicherheits- und Komfortgründen sind Haltepositionen deshalb im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle bzw. als Haltestellenkap anzulegen. Nur aus betrieblichen Gründen (z. B. Warten auf Anschlüsse, Pausenposition) ober bei besonderen verkehrlichen Rahmenbedingungen (insbesondere Überschreitung der Einsatzbereiche der „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)) kann hiervon abgewichen und auch die Zuwendungsfähigkeit des Bau-

vorhabens aufrechterhalten werden. Ungeachtet dessen ist sicherzustellen, dass die Busbuchten richtlinienkonform erstellt werden, was eine Ausbaulänge von fast 89 m nach sich zieht. Andernfalls kann nicht gewährleistet werden, dass die Busse nah genug am Bord zu stehen kommen und der barrierefreie Zugang gegeben ist. Außerdem wird die linke hintere Fahrzeugecke in den durchgehenden Fahrbahnstreifen hineinragen, was je nach Ausgestaltung eine Gefahr oder eine Behinderung des Verkehrsflusses nach sich ziehen kann.

Busbuchten, die früher im Verlauf von Parkständen angeordnet wurden, sind regelmäßig zu Haltestellenkaps umzubauen. Hierbei wird der Parkstreifen unterbrochen und der Bordstein im Haltestellenbereich bis an den Rand der Fahrbahn gezogen. So bildet der Bordstein im Haltestellenbereich eine Linie mit den Außenkanten der vor bzw. hinter der Haltestelle liegenden Parkstreifen.

Vorhandene Busbuchten am Fahrbahnrand sind ebenfalls derart zurückzubauen, dass Busse die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können.

Die durch den Umbau entstehenden Flächen werden auf Gehwegniveau angehoben, wodurch zusätzliches Flächenpotenzial für wartende Fahrgäste und die vorgesehenen Serviceeinrichtungen, wie z. B. einen Wetterschutz, entsteht. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit, eine bedarfsgerechte Anzahl an Fahrradanlehnbügeln vorzusehen. Die gewonnene Fläche kann außerdem dazu beitragen, eine verbesserte Führung für Radfahrer und Fußgänger im Längsverkehr zu ermöglichen, da der Wartebereich räumlich getrennt angelegt werden kann. Bei der Planung sind die Richtlinien und Empfehlungen der FGSV in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST).

Wetterschutzeinrichtungen sollen im Regelfall mindestens über die folgenden Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Transparente Seitenteile, die es den Fahrgästen erlauben, die Umwelt und den Verkehr aus sicherer Position zu beobachten und eine Sichtbeziehung zu den ankommenden Bussen herzustellen; durch z. B. Aufkleber oder Querstreben ist sicherzustellen, dass die Seitenteile auch von Sehbehinderten erkannt werden können
- Transparente Rückseiten, sofern sich dahinter Verkehrsflächen befinden
- Nichttransparente Dächer, die einen Sonnenschutz gewährleisten
- Sitzgelegenheiten
- Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen (die den Straßenbaulastträgern ggf. durch die Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden) und eigenen Hinweisen der Kommune, z. B. zu Veranstaltungen
- Beleuchtung gem. der Einteilung in die Bushaltestellenkategorisierung

Sofern die örtlichen Gegebenheiten es nicht zulassen, Seitenteile in einer üblichen Breite zwischen ca. 0,80 m und ca. 1,50 m vorzusehen, rechtfertigt dies nicht den grundsätzlichen Verzicht hierauf oder gar auf den gesamten Wetterschutz. Der Einsatz vereinfachter Bauformen, die ohne oder mit deutlich verkürzten Seitenteilen ausgestattet sind und keine gesonderten Stützen an der Vorderseite erfordern, ist in diesem Fall zu prüfen. Sollte es nicht möglich sein, eine an sich vorgeschriebene Wetterschutzeinrichtung aufzubauen, ist trotzdem zu prüfen, ob die anderen Elemente vorgesehen werden können.

Bushaltestellen sind nicht nur unter funktionalen Aspekten zu betrachten. Ergänzend sind auch soziale und stadtgestalterische Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Haltestellen sind so anzulegen, dass sie objektiv und subjektiv sicher sind. Ungünstig sind beispielsweise Haltestellen, die abseits der Wohnbebauung liegen oder deren Zugang durch dunkles, schwer einsehbares Gelände führt.

Kategorisierung der Bushaltestellen

Die Bushaltestellen im Großraum Braunschweig werden in Abhängigkeit von ihrer verkehrlichen Funktion in drei Kategorien eingeteilt (dies ist inhaltlich von der zuvor beschriebenen Prioritätenbildung zu trennen). Mit jeder Kategorie sind Anforderungen an die Ausstattung und den baulichen Standard der Haltestellen verbunden. Die Ansprüche zur behindertengerechten Ausgestaltung sind fortlaufend und unter Berücksichtigung der technischen Entwicklungen zu überprüfen und zu aktualisieren, wobei grundsätzlich alle Haltestellen mit Ausstattungselementen einer höheren Kategorie versehen werden können.

An einer Zugangsstelle können Haltestellen mit unterschiedlichen Kategorien vorhanden sein. So ein Fall ist z. B. gegeben, wenn die Lastrichtungen unterschiedlich ausgeprägt sind.

Kategorie 1:

In die Kategorie 1 werden solche Haltestellen eingeordnet, die eine überdurchschnittliche verkehrliche Bedeutung als Verknüpfungspunkt zu anderen Buslinien und dem SPNV haben (ZOB oder Bushaltestellen an Bahnhöfen).

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- dynamische Abfahrtsanzeige
- akustische Informationsmöglichkeiten
- größere oder ggf. mehrere Fahrgastunterstände, mit transparenten Seitenteilen und Durchlaufschutz, einem nichttransparenten Dach, Sitzgelegenheiten und Vitrine(n) zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- bedarfsgerechte Beleuchtung der Verkehrsanlage
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Abfallbehälter werden empfohlen
- sofern keine vergleichbare Anlage vorhanden ist: Überdachte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel), möglichst zum Teil abschließbar

Kategorie 2:

Zur Kategorie 2 gehören alle inner- und außerörtlichen Haltestellen, die regelmäßig mehr als zehn Einsteiger an einem Werktag aufweisen.

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- Fahrgastunterstand mit transparenten Seitenteilen und Durchlaufschutz, einem nicht-transparenten Dach, Sitzgelegenheiten und Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- bedarfsgerechte Beleuchtung des Wartebereiches

»

- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)
- Abfallbehälter an verkehrsreichen Haltestellen werden empfohlen
- Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel), möglichst überdacht

Anforderungen, die sich aus sensiblen Umfeldnutzungen (z. B. Senioreneinrichtungen, Arztpraxen/ Krankenhäuser, publikumsintensive Verwaltungen/Einrichtungen) ergeben könnten, sind ggf. besonders zu berücksichtigen. In solchen Fällen sollen dynamische Abfahrtsanzeigen und akustische Informationsmöglichkeiten vorgesehen werden.

Kategorie 3:

Zur Kategorie 3 gehören alle inner- und außerörtlichen Haltestellen, die regelmäßig maximal zehn Einsteiger an einem Werktag aufweisen.

Neben den Vorgaben zum barrierefreien Bauen sind mindestens folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- Aushangfahrplan oder digitaler Fahrplan
- Beleuchtung bei innerörtlichen Haltestellen
  (Netzanschluss oder Versorgung über Solarenergie)
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen und Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer(n) und Zielort(en)

Bei Haltestellen, die für ein Bike+Ride-Angebot geeignet sind und über ein entsprechendes Einzugsgebiet verfügen, sind Fahrradabstellmöglichkeiten – bevorzugt Anlehnbügel – vorzusehen.

Sofern nichtüberdachte Sitzgelegenheiten vorgesehen werden, wird empfohlen, diese nicht mit Holzoberflächen auszustatten, weil diese eine sehr lange Zeit zum Trocknen benötigen und auch nicht abgewischt werden können.

Für alle Haltestellen aller Kategorien, die objektiv überwiegend als Ausstiegshaltestelle dienen, können Wetterschutzeinrichtungen und ggf. gesonderte Sitzgelegenheiten entfallen.

Bei der Ausstattung der Haltestellen, welche der Kategorien 2 und 3 zugeordnet werden, kann die Beleuchtung entfallen, sofern bereits bestehende Beleuchtungsanlagen im näheren Umfeld der Haltestelle vorzufinden sind.

Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride

E 6.4

Es ist ein erklärtes Ziel des Regionalverbandes, das Fahrgastaufkommen im ÖPNV zu erhöhen und Verlagerungen vom MIV in den Umweltverbund zu bewirken. Multimodalität und attraktive Wegeketten sind hierfür wesentliche Faktoren, die durch betriebliche und infrastrukturelle Angebote gefördert werden müssen, damit ein einfacher und zügiger Umstieg möglich ist.

P+R- sowie B+R-Anlagen sollen zukunftssicher auf eine steigende Nachfrage dimensioniert und nicht nur dem aktuell erkennbaren Bedarf entsprechend ausgebaut werden.

Bike+Ride

In zunehmendem Maße steigt die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel und damit auch als Zubringer zum ÖSPV und SPNV. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden und das Fahrrad als vollwertigen Bestandteil der Wegekette zu etablieren, sind bedarfsgerechte Abstellanlagen ein entscheidendes Element.

Zur Angebotserweiterung sind verschiedene Ausbaustandards möglich. Grundsätzlich muss ein Fahrrad sicher und beschädigungsfrei angeschlossen werden können. Fahrradanlehnbügel aus einem Rundrohr mit einer nutzbaren Höhe von ca. 80 cm und einer Länge von ca. 100 cm – ggf. mit einem zusätzlichen Querholm – haben sich in der Praxis als gleichermaßen kostengünstige und effektive Lösung erwiesen, weil sie einen guten Diebstahlschutz bieten, leicht zu nutzen sind und von nahezu allen handelsüblichen Fahrädern genutzt werden können. Die Abbildung E6.4 zeigt eine Möglichkeit dieses Anlehnbügels. Vorderradklemmen sind zu vermeiden, weil sie die Felgen sowie etwaige Scheibenbremsen beschädigen können und u. a. wegen unterschiedlicher Reifenbreiten nicht für alle Fahrräder geeignet sind. Je nach Positionierung der gewählten Abstellanlage soll geprüft werden, ob taktile Bodenelemente vorgesehen werden können, die Sehbehinderte auf die Fläche hinweisen.

E 6.4
Abbildung

Beispiel eines Anlehnbügels aus dem Verbandsgebiet (1.000 Bügel-Programm)



Den für die Bahnhofsumfelder verantwortlichen Straßenbaulastträgern wird empfohlen, für die Sommerhalbjahre die Errichtung von temporären Anlehnbügeln zu prüfen. Im Fachhandel werden Systeme angeboten, mit denen auf einem Pkw-Stellplatz bis zu fünf Anlehnbügel vorgesehen werden können, die sich später mit geringem Aufwand und ohne weitere Beeinträchtigungen wieder entfernen lassen. Auf nur einem Pkw-Stellplatz können so bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden.

Witterungsgeschützte Anlagen erhöhen die Attraktivität der Fahrradnutzung zusätzlich, und abschließbare Anlagen gewinnen zunehmend an Bedeutung, weil ein beständiger Trend zu höherwertigen Fahrrädern erkennbar ist. Insbesondere gilt dies für Pedelecs und E-Bikes, für die gesicherte Abstellmöglichkeiten vorhanden sein müssen, damit sie als Teil der Wegekette genutzt werden. Abschließbaren Sammelanlagen – sog. „Fahrradkäfigen" –, die zusätzlich mit Schließfächern versehen werden können, ist gegenüber Einzelboxen der Vorzug zu geben.

Nutzerbefragungen im Rahmen eines Forschungsprojektes des Nationalen Radverkehrsplans haben ergeben, dass auf eine Ladeinfrastruktur verzichtet werden kann. Die Länge der durch Pendler zurückgelegten Wege liegt regelmäßig innerhalb der nutzbaren Reichweite der Akkus.

B+R hat im Prinzip an allen Zugangsstellen des ÖSPV bzw. SPNV ein Potenzial. Es gibt keine Station, die nicht einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für B+R-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradanlehnbügeln lohnt sich überall.

Abschließbare Anlagen benötigen ein System zur Zugangskontrolle, das bislang seitens der zuständigen Stellen betreut werden muss. Schlüssel und Transponder-Systeme sind häufig noch die gängigen Varianten, sie führen jedoch zu einem administrativen Aufwand für deren Verteilung und die regelmäßig erforderliche Kontrolle der Nutzungsberechtigten. Der Regionalverband betreibt als Alternative ein internetbasiertes Buchungssystem, über welches die Nutzer einen Stellplatz für einen definierten Zeitraum buchen können. Der Zugang erfolgt über einen PIN-Code, der am Ende des Buchungsvorgangs übermittelt wird. Um eine missbräuchliche Nutzung und somit ein langfristiges Blockieren von Stellplätzen durch „Spaßbuchungen" zu vermeiden, wird empfohlen, ein geringes Entgelt für die Buchung in derart ausgestatteten Anlagen zu erheben („Schutzgebühr statt Nutzgebühr"). Die erzielbaren Einnahmen können ferner zur Deckung der Betriebskosten genutzt werden. Die Nutzung aller weiteren abschließbaren Anlagen sollte abgesehen von einem Pfand für Schlüssel oder Transponder kostenlos sein, um die Gleichwertigkeit der Fahrradnutzung angesichts üblicherweise ebenfalls kostenloser P+R-Stellplätze zu betonen. Bei mit öffentlichen Mitteln geförderten Abstellanlagen dürfen auch keine Gewinnerzielungsabsichten vorliegen.

Park+Ride

P+R-Stellplätze sollen für die Nutzer, die eine längere Anreise vorzuweisen haben oder bislang ausschließlich den Pkw als Verkehrsmittel nutzen, ein ansprechendes Angebot zum Umsteigen darstellen. Hierfür ist es aber von hoher Bedeutung, dass attraktive und ausreichend dimensionierte P+R-Anlagen an den Zugangsstellen vorhanden sind. Auch die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Pkw trägt angesichts eines zunehmenden Anteils an elektrisch betriebenen Fahrzeugen dazu bei.

Behindertenstellplätze sind in einem Verhältnis von ca. 1:30 vorzusehen. Es ist darauf zu achten, dass diese in einer ausreichenden Breite erstellt werden, um Bewegungsflächen anbieten zu können. Zusätzlich muss gewährleistet werden, dass Bordabsenkungen möglichst „auf null" vorgesehen werden, um ein schnelles und sicheres Verlassen der Parkstände und ggf. der Fahrbahn zu ermöglichen.

Im Großraum Braunschweig befinden sich die P+R-Anlagen vor allem an den schienengebundenen Zugangsstellen. Die erfolgten und die angestrebten Taktverdichtungen in den SPNV-Netzen sowie die Modernisierung vieler Stationen werden die Attraktivität des SPNV weiter erhöhen und einen steigenden Bedarf an P+R-Stellplätzen auslösen. Viele Städte und Gemeinden haben dies bereits planerisch berücksichtigt oder im Zuge ihrer Umfeldneugestaltungen realisiert.

Kiss+Ride

Kiss+Ride (K+R) bedeutet, Personen zur Station zu bringen oder sie von dort abzuholen und hierfür nur einen kurzen Halt zum Ein- und Aussteigen vorzusehen. Die Verweildauer des Fahrzeugs ist dadurch zwar kurz, trotzdem können aus verschiedenen Gründen die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen. K+R-Anlagen sind so zu beschildern und zu gestalten, dass eine darüberhinausgehende und damit missbräuchliche Nutzung, z. B. durch Dauerparker, ausgeschlossen werden kann. Doch gleichermaßen muss darauf geachtet werden, dass Flächen, die anderen Verkehrsmitteln vorbehalten sind, wie z. B. Bushaltestellen, nicht für K+R in Anspruch genommen werden. Gute Erfahrungen liegen z. B. mit einer überbreiten Fahrbahn im Bereich angrenzender Parkstände vor, sodass ein Halten in „zweiter Reihe" möglich ist, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu behindern. K+R-Plätze sind entbehrlich, wenn vor Ort ausreichend alternative Kurzzeitstellflächen vorhanden sind.

E 7 Fahrzeuge, Werkstätten

Die Qualität der Fahrzeuge hat unmittelbaren Einfluss auf das Reiseerlebnis und die Kundenzufriedenheit der Fahrgäste im ÖPNV.

E 7.1 Regionalzüge

Im Ergebnis der Wettbewerbsverfahren werden in den Netzen DINSO 2, EMIL (Teillos Mittelland), ENNO und ENORM Neufahrzeuge und im Netz DINSO 1 modernisierte Fahrzeuge eingesetzt. Mit den eingesetzten Fahrzeugen wird den Fahrgästen ein modernes und attraktives Angebot gemacht. Der Einstieg der Fahrzeuge liegt bei ca. 60 cm bzw. 80 cm ü. SOK und ist auf die Bahnsteighöhen 55 cm und 76 cm ü. SOK abgestimmt. Höhenunterschiede zwischen den verschieden hohen Bahnsteigen und den Fahrzeugen werden durch Spaltüberbrückungen und zusätzlich herausfahrbare Trittstufen (Untertritte) überwunden.

Die Fahrzeuganzahl in den einzelnen Netzen ist auf den Fahrplanstand zum Zeitpunkt der Ausschreibung abgestimmt. Angebotsausweitungen sind weitestgehend nur durch Fahrzeugneubeschaffungen umzusetzen. Entsprechend der Regelungen in den einzelnen Verkehrsverträgen sind die EVU oder die Fahrzeugpools der LNVG und des Regionalverbandes für die Beschaffung und Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge zuständig.

Im Folgenden werden die einzelnen Fahrzeugtypen, welche in den Verkehrsverträgen zum Einsatz kommen, mit ihren wichtigsten fahrgastbezogenen Eigenschaften kurz vorgestellt.


Ausgang
DB

E 7.1.1 DINSO 1 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 1)

Das DINSO 1 wurde im Dezember 2015 in Betrieb genommen. Fahrzeugseitig wurden die bereits im Jahr 2005 beschafften Lint 41 von dem Vorgängernetz „Harz-Weser-Bahn" übernommen und in zwei Schritten modernisiert. In dem ersten Re-Design zur Betriebsaufnahme erhielten die Fahrzeuge ein umfassendes Fahrgastinformationssystem inkl. Darstellung der Echtzeitdaten. Im Jahr 2019 wurden im zweiten Re-Design der Fahrgastraum sowie das äußere Erscheinungsbild aufgefrischt.

Seit Dezember 2017 wird die DINSO 1 Flotte im Zuge eine Erweiterung des Verkehrsvertrages durch Fahrzeuge vom Typ Lint 27 ergänzt. Bis zum Jahr 2020 wurden 10 Fahrzeuge dieses Typs in Braunschweig stationiert. Sie werden vorranging auf den Linien RB44 und RB48 (Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt) sowie auf den Verstärkerfahrten der RB40 (Braunschweig – Helmstedt) eingesetzt. Ferner werden die Fahrzeuge nach erfolgter Streckenreaktivierung auf der RB86 (Einbeck – Einbeck Mitte) im Gebiet der LNVG zum Einsatz kommen.

E 7.1.1
Tabelle

DINSO 1 Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 27	Alstom Coradia Lint 41
Baureihe	640	648.25
Länge des Zuges	27,26 m	41,81 m
Einstiegshöhe	600 mm	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Trittstufe auf 380 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	120 km/h
Anzahl Sitzplätze	71	126
davon in der 1. Klasse	8	8
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	1	1
Anzahl WC	1	1
Mehrzweckbereich	1	1
Fahrradstellplätze	4	6
Fahrgastinformationssystem	Ja	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja	Ja
Anzahl Fahrzeuge im DINSO 1	10 Stück	27 Stück
Hersteller	Alstom LHB GmbH, Salzgitter	Alstom LHB GmbH, Salzgitter
Baujahr	2000	2005
Modernisierung	2017	2014* und 2019
Verkehrsunternehmen	DB Regio AG	
Eigentümer	DB Regio AG	
Werkstattstandort	Braunschweig (DB Regio Ackerstraße)	
Anmerkungen	Re-Design zu Betriebsaufnahme der Ergänzung des Verkehrsvertrag	*Erstes Re-Design zu Betriebsaufnahme des Verkehrsvertrag

DINSO 1 – Alstom Coradia Lint 27 Dieseltriebwagen der DB Regio in Salzgitter-Watenstedt

E 7.1.1
Abbildung



E 7.1.2 DINSO 2 – Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 2)

Das DINSO 2 ging als zweites Los der Ausschreibung ebenfalls im Dezember 2014 in Betrieb. In diesem Netz sind ausschließlich Neufahrzeuge von Typ Lint 54 eingesetzt, welche die erixx GmbH im Rahmen des Verkehrsvertrages von der LNVG anmietet. Mit dem Einsatz der Lint 54 auf den im diesem Netz enthaltenden RB-Linien wurden erstmals barrierefreie Züge eingesetzt.

E 7.1.2
Tabelle

DINSO 2 Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 54
Baureihe	622.2
Länge des Zuges	54,27 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl Sitzplätze	157
davon in der 1. Klasse	8
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	12
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im DINSO 2	28 Stück
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2014
Modernisierung	–
Verkehrsunternehmen	Erixx GmbH
Eigentümer	LNVG mbH
Werkstattstandort	Uelzen
Anmerkungen	–

E 7.1.2
Abbildung

DINSO 2 – Alstom Coradia Lint 54 Dieseltriebzug der erixx in Vienenburg



E 7.1.3 DISA II – Dieselnetz Sachsen-Anhalt-Lose A und B

Das Netz DISA II ist der Folgeverkehrsvertrag des DISA-Netzes, welches bis Dezember 2024 von dem Verkehrsunternehmen abellio Rail Mitteldeutschland GmbH betrieben wurde.

Infolge der Vergabe, welche die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH für sich entscheiden konnte, wird die flächendeckende einheitliche Fahrzeugflotte von Lint 41 Triebzügen der neusten Generation weiter eingesetzt. Sie zeichnen sich unter anderem durch eine starke Motorisierung sowie eine umfangreiche Fahrgastausstattung aus. Eine Besonderheit ist die sogenannte Clubsitzecke, die kommunikatives Reisen ermöglicht.

Im Gebiet des Regionalverbandes erreichen die Triebzüge die wichtigen Knotenbahnhöfe Wolfsburg und Goslar von Sachsen-Anhalt aus.

E 7.1.3
Tabelle

DISA II Fahrzeugdaten

	Alstom Coradia Lint 41
Baureihe	1 648.4
Länge des Zuges	42,17 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl Sitzplätze	Winterbestuhlung: 110 Sommerbestuhlung: 105
davon in der 1. Klasse	6
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	1
Mehrzweckbereich	1
Fahrradstellplätze	Winterbestuhlung: 9 Sommerbestuhlung: 15
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im DISA II	54 Stück
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2018
Modernisierung	–
Verkehrsunternehmen	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Eigentümer	NS Finance/DAL
Werkstattstandort	Halberstadt

DISA II – Alstom Coradia Lint 41 Dieseltriebzug der Abellio

E 7.1.3
Abbildung



E 7.1.4 EMIL – Expresslinien Emsland/Mittelland, Teillos Mittelland

Das EMIL ging, bestehend aus den Teillosen Mittelland und Emsland, im Dezember 2015 in Betrieb. In diesem Nahverkehrsplan ist nur das Los Mittelland relevant, weil es das Einzige ist, an dem der Regionalverband beteiligt ist.

Das Los Mittelland zeichnet sich durch eine hohe Nachfrage, u. a. im Abschnitt Braunschweig – Hannover, aus. Aus diesem Grund kommt hier als Fahrzeugkonzept ein Doppelstocktriebzug zum Einsatz, welcher eine besonders hohe Fahrgastkapazität bietet.

Bei den hier eingesetzten Doppelstocktriebzügen handelt es sich im Gegensatz zu den Doppelstockzügen im ENORM um betrieblich fest miteinander verbundene Einheiten. Das bedeutet, dass die Anzahl der Wagen und deren Reihenfolge nicht kurzfristig verändert werden können. Daher erfordert ein solches Fahrzeugkonzept eine langfristige Festlegung auf die Fahrzeuggefäßgröße. Dafür wird das eisenbahnbetriebliche Handling solcher Triebzüge gegenüber lokbespannten Zügen vereinfacht.

E 7.1.4
Tabelle

Mittelland Fahrzeugdaten

	Stadler KISS 6 EMU
Baureihe	0 445
Länge des Zuges	156,45 m
Einstiegshöhe	600 mm
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 600 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	Winterbestuhlung: 626 Sommerbestuhlung: 592
davon in der 1. Klasse	34
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2
Anzahl WC	4
Mehrzweckbereich	3*
Fahrradstellplätze	Winterbestuhlung: 18 Sommerbestuhlung: 42
Fahrgastinformationssystem	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja
Anzahl Fahrzeuge im EMIL, Teillos Mitteland	13 Stück
Hersteller	Stadler Pankow GmbH
Baujahr	2015
Modernisierung	–
Verkehrsunternehmen	Westfalenbahn GmbH
Eigentümer	Alpha Trains Europa GmbH
Werkstattstandort	Minden
Anmerkungen	*Rollstuhlaufstellplätze gem. TSI PRM nicht mitgerechnet

E 7.1.4
Abbildung

EMIL Stadtler KISS 6 EMU Elektrotriebzug der Westfalenbahn in Stadthagen



E 7.1.5 enno – Elektro-Netz Niedersachsen Ost

Die Betriebsaufnahme des enno erfolgte im Dezember 2015. In diesem Netz sind ausschließlich Neufahrzeuge von Typ XCC eingesetzt, welche die metronom Eisenbahngesellschaft GmbH im Rahmen des Verkehrsvertrages von der Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH anmietet.

Mit dem Einsatz der XCC werden auf den im diesem Netz enthaltenden RE-Linien in vollem Umfang barrierefreie Züge eingesetzt.

Eine Besonderheit ist das maßgeblich vom Regionalverband entwickelte funktionale Fahrzeugdesign, bei dem die verkehrspurpurfarbenen Flächen in Verbindung mit den Großpiktogrammen auf die Funktionsbereiche des Fahrzeuges (1. Klasse, Rollstuhlbereich, Fahrradbereich und Sitzplatzreservierung) hinweisen und somit dem Fahrgast als Wegeleitung dienen. Das Farbkonzept setzt sich dementsprechend im Innenraum fort. Die beim enno erstmals erfolgte Kennzeichnung der Funktionsbereiche findet aktuell eine breite Anwendung in vielen deutschlandweit eingesetzten SPNV-Fahrzeugen.

E 7.1.5
Abbildung

enno – Alstom Coradia Continental Elektrotriebzug der metronom in Gifhorn



enno Fahrzeugdaten

E 7.1.5
Tabelle

	Alstom Coradia Continental (XCC)	
	1. und 2. Bauserie	**3. Bauserie**
Baureihe	1 440.1	1 440.1
Länge des Zuges	73,30 m	73,30 m
Einstiegshöhe	800 mm	760 mm
Anzahl Fahrgasttüren je Seite	4	6
Einstiegshilfen	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 800 mm Höhe	Faltrampe für Rollstuhlfahrer, Ausfahrbare Spaltüberbrückung auf 760 mm Höhe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	235	213
davon in der 1. Klasse	12	12
Anzahl Rollstuhlaufstellplätze	2	2
Anzahl WC	1	1
Mehrzweckbereich	1	1
Fahrradstellplätze	15	12
Fahrgastinformationssystem	Ja	Ja
Fahrgast-WLAN	Ja	Ja
Anzahl Fahrzeuge im ENNO	24 Stück*	5 Stück*
Hersteller	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter	Alstom Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Baujahr	2015/2017*	2026*
Modernisierung	–	–
Verkehrsunternehmen	metronom Eisenbahngesellschaft GmbH**	metronom Eisenbahngesellschaft GmbH**
Eigentümer	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH	Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH
Werkstattstandort	Braunschweig (Alstom Schwarzkopffstraße)	Braunschweig (Alstom Schwarzkopffstraße)
Anmerkungen	*4 Fahrzeuge im Jahr 2017 als Option nachbestellt **Das Verkehrsunternehmen betreibt das Netz unter dem Markennahmen enno	*5 Fahrzeuge im Jahr 2023 als Option nachbestellt **Das Verkehrsunternehmen betreibt das Netz unter dem Markennahmen enno

E 7.1.6 ENORM – Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord

Das ENORM wurde in Jahr 2013 an die DB Regio, Region Südost vergeben.

Die Besonderheit des hier verwendeten Fahrzeugkonzeptes ist entgegen des Trends zu Elektrotriebzügen der Einsatz von klassischen Lok-Wagenzügen im Wendezugeinsatz. Ein Vorteil dieser Züge ist, dass sie durch das Einstellen weiterer Wagen leicht der Fahrgastnachfrage angepasst werden können.

Durch die Aufteilung von Antrieb und Fahrgastraum auf zwei Fahrzeuge ist es zudem bei Lok-Wagenzügen möglich, die Lokomotiven im Laufe des Verkehrsvertrages auszutauschen und somit die Flotte zeitlich abgestuft zu modernisieren. Zu Vertragsbeginn wurden die Doppelstockzüge von älteren Elektroloks der BR 114 und BR 112.1 befördert, welche 2016 durch die moderne BR 146.0 ersetzt wurden. Die neuen leistungsfähigeren Loks ermöglichen durch ihre Leistungsreserven im Verspätungsfall Fahrzeiten aufzuholen und können nicht verbrauchte bzw. zurückgewonnene Energie (Bremsenergie) umweltschonend in die Oberleitung zurückspeisen, anstatt sie ungenutzt in Wärme umzuwandeln.

E 7.1.6
Tabelle

ENORM Fahrzeugdaten

	Einzelfahrzeuge			Zugverband
	Lok	**Mittelwagen**	**Steuerwagen**	
Baureihe	146.0	DBpz 780.2	DABpbzf 767.2	1 Lok+ 2 MW + 1 Stw
Länge des Zuges	18,9 m	26,8 m	27,27 m	99,77 m
Einstiegshöhe	–	600 mm	600 mm	600 mm
Einstiegshilfen	–	–	Überfahrbrücke	Überfahrbrücke
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h
Anzahl Sitzplätze	–	106	72	284
davon in der 1. Klasse	–	–	16	16
Rollstuhlaufstellplätze	–	–	2	2
Anzahl WC	–	1 Standard-WC	1 Universal-WC	1 Universal-WC und 2 Standard-WC
Mehrzweckbereich	–	1	1	3
Fahrradstellplätze	–	16	6	30
Fahrgastinformationssystem	–	ja	ja	ja
Fahrgast-WLAN	–	Ja, inkl. Entertainment		
Anzahl Fahrzeuge im ENORM	12*	32	16	16 Zugverbände
Hersteller	Bombardier			
Baujahr	2001	2010	2010	2010
Modernisierung	–	–	–	–
Verkehrsunternehmen	DB Regio Südost (Elbe-Saale-Bahn)			
Eigentümer	DB Regio AG			
Werkstattstandort	Magdeburg-Buckau			
Anmerkungen	*Derzeit noch 4 ältere Lokomotiven BR 112.1 zur Vervollständigung			

ENORM – Doppelstockzug der Elbe-Saale-Bahn in Braunschweig Hbf

E 7.1.6
Abbildung



E 7.1.7 Festlegung zukünftiger Fahrzeugkonzepte

Die Ausschreibungsnetze der ersten Verkehrsvertragsperiode, welche das Regionalbahnkonzept 2014+ bilden, sind in den Jahren 2014 und 2015 in Betrieb gegangen. Während der Laufzeit des hier vorliegenden Nahverkehrsplanes 2025 werden die Vorbereitungen für die Folgeausschreibungen der zweiten Verkehrsvertragsperiode vorgenommen.

Der Regionalverband hat das SPNV-Konzept 2030+ in 2022 beschlossen. Inhalt des Konzeptes ist unter anderem, dass als künftiges Fahrzeugkonzept im nicht elektrifizierten Netz batterieelektrische Triebzüge (BEMU) zum Einsatz kommen werden.

Diese BEMU werden in einem gemeinsamen Ausschreibungsverfahren mit der LNVG beschafft, um durch die große Stückzahl einen optimierten Preis pro Fahrzeug zu erzielen. Außerdem sollen die BEMU niedersachsenweit einsetz- und austauschbar sein. Über die Fahrzeugbeschaffung hinaus ist die Einrichtung und der Betrieb der Werkstattinfrastruktur sowie die Instandhaltung der Fahrzeuge Bestandteil der Ausschreibung. Der Regionalverband wird über seine Fahrzeugpoolgesellschaft RGB GmbH zunächst 30 Triebzüge beschaffen, welche zum Dezember 2029 die bestehenden Dieseltriebzüge im neuen Harz-Heide-Netz (Nachfolgenetz des DINSO) ersetzen werden. Weitere Lieferoptionen für die folgenden Betriebsstufen sind bereits eingeplant.

Allgemeine Eigenschaften

- Einheitlich große Triebzugflotte als in sich kompatibles Fahrzeugmaterial (unabhängig von der LNVG und RGB Ausführung) für alle nicht elektrifizierten Verkehrsnetze
- Ausführung in zwei Farbvarianten gemäß dem LNVG-Design (blau-gelb) und dem RGB-Design (grau-purpur)

Grundsätzliche Anforderungen

- Basistriebzug(typ) BEMU-63 mit optionalen Ausführungsvarianten
- Triebzuglänge maximal 63,50 m
- Triebzug mit mindestens drei Wagenkästen
- Zugsicherungssysteme ETCS und PZB
- uneingeschränkter Einsatz bei Witterungsverhältnissen von –30 °C bis +45 °C

Barrierefreiheit

- mindestens vier Türen für Fahrgastwechsel je Fahrzeugseite
- stufenfreier/niveaugleicher Einstieg bei drei Einstiegen für Referenzbahnsteig von 550 mm; dazu der vierte Einstieg im Triebzug mit stufenfreier/niveaugleicher Einstieg an Referenzbahnsteig 760 mm
- zwei Rollstuhlplätze gemäß TSI PRM, die barrierefrei erreichbar sein müssen über zwei Türbereiche je Fahrzeugseite mit unterschiedlichen Fußbodenhöhen passend zu Kantenhöhe 550 und 760 mm SOK der Bahnsteige, um dem Rollstuhlfahrer ein eigenständiges Benutzen der Züge ohne Hilfestellung durch das Zugpersonal zu ermöglichen. Durch diese Ausführung wird die Einstiegssituation in die neuen Fahrzeuge, unter Berücksichtigung des neuen Bahnsteighöhenkonzeptes, optimiert. Die zwei verschiedenen Einstiegshöhen mit den damit verbundenen Rampenneigungen im Fahrzeug haben zur Folge, dass die Fahrzeuge länger werden als die bestehenden Dieseltriebzüge.

»

- Optimierung der Einstiegssituation in die Züge unter Berücksichtigung des neuen Bahnsteighöhenkonzeptes

Fahrgastraum und Komfort

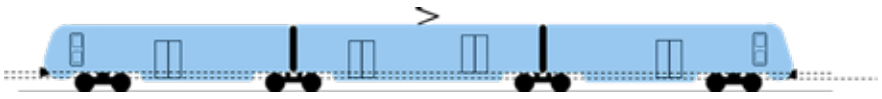
- Hoher Fahrgastkomfort
- Ausrüstung Sitze mit komfortablen Kopfstützen und klappbaren Armlehnen
- schallschluckende Ausführung von Sitzpolstern und Rückenlehnen
- sitzplatznahe Abstellbereiche für Gepäck
- Orientierung der Anordnung der Sitze an der Anordnung der Fenster und Fensterholme, zur Vermeidung von Sitzen ohne Fenstersicht
- Schaffung hoher Steh- und Sitzplatzkapazitäten bei komfortablen Sitzplatzabständen.
- Ausstattung mit Universal-WC (barrierefrei), Mehrzweckbereiche, Gepäckracks sowie saisonal anpassbare Fahrradbereiche

Fahrgastinformation

- zweizeilige Fahrzielanzeigen außen mit Liniennummer an der Fahrzeugfront
- zweizeilige Fahrzielanzeigen außen mit Liniennummer auf der Fahrzeugseite, mindestens 6x je Triebzug, Anordnung über oder neben den Einstiegen
- Außenlautsprecher unmittelbar an den Einstiegen inkl. Nachtabsenkung Lautstärke
- Flügelzugfähigkeit mit Anzeige getrennter Fahrziele, Laufwege etc.
- permanente Datenübertragung zu stationärem Datenserver (RBL-Anbindung) über öffentliche Mobilfunknetze
- Besetzungsgradanzeige je Wagenkasten bei Einfahrt und Halt am Bahnsteig vorzugsweise durch farbige LED-Lichtleisten

Bemu 63 – Grobe Prinzipskizze

E 7.1.7
Abbildung



Eine Vergabeentscheidung über die Auswahl des Fahrzeugherstellers wird für das vierte Quartal 2025 erwartet.

Sicherung Werkstattstandorte

E 7.1.8

Voraussetzung für einen reibungslosen und wirtschaftlichen SPNV-Betrieb ist die optimale betriebsnahe Instandhaltung der Schienenfahrzeuge. Hierzu sind an geeigneter Lage Werkstätten, sog. Bahnbetriebswerke, erforderlich. Bedingt durch geänderte Netzzuschnitte, neue Fahrzeugkonzepte und einen sich verändernden Markt der EVU, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die heute vorhandenen bzw. genutzten Eisenbahnwerkstätten auch künftig den betrieblichen und technischen Anforderungen genügen.

Es ist daher die Aufgabe des Regionalverbandes, geeignete Werkstattstandorte im Verbandsgebiet, insbesondere im Stadtgebiet Braunschweig, als betriebliche Mittelpunkte mehrerer Wettbewerbsnetze, nachhaltig auch für künftige Wettbewerbsverfahren, zu sichern. Das gilt insbesondere für Standorte, die über eine betrieblich sinnvolle Gleisanbindung verfügen.

E 7.2 Stadtbahnen

Es ist die Beschaffung von zusätzlichen Stadtbahnfahrzeugen im Zusammenhang und in zeitlicher Abstimmung mit der Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzepts vorgesehen.

Die Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots in Stadtbahnen sollte mit Unterstützung von Fördermitteln realisiert werden, um den Fahrgästen eine durchgängige Informationskette zu bieten.

E 7.3 Busse

Die Dekarbonisierung des Nahverkehrs ist ein langfristiges und ambitioniertes Ziel, das eine enge Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Verwaltungen, Verkehrsunternehmen, Technologieanbietern und der Gesellschaft erfordert. Durch gezielte Maßnahmen und den konsequenten Ausbau emissionsfreier Mobilitätslösungen kann der ÖPNV eine Schlüsselrolle im Übergang zu einer klimafreundlichen Zukunft übernehmen. Dieser Rolle wird der Regionalverband Großraum Braunschweig als ÖPNV-Aufgabenträger mit der vorliegenden Strategie zur Dekarbonisierung gerecht (siehe Kapitel D 7.3.2).

Im Großraum Braunschweig setzen die Verkehrsunternehmen Busse unterschiedlicher Ausstattung und Abgasstandards ein. In den Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg werden zudem elektrisch angetriebene Busse eingesetzt, zukünftig auch in einzelnen Teilnetzen im Landkreis Gifhorn. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der heutigen Anzahl der Busse im Verbandsgebiet, aufgegliedert nach Antriebsarten.



E 7.3
Tabelle

Fahrzeugbestand Bus und Antriebsarten (Stand: Mitte 2023)

Verkehrs-unternehmen	Anzahl Fahrzeuge gesamt	Anzahl Solobusse			Anzahl Gelenkbusse			Anzahl Klein- und Midibusse		
		konventionell	emissionsarm	emissionsfrei	konventionell	emissionsarm	emissionsfrei	konventionell	emissionsarm	emissionsfrei
Bachstein	21	86 %			9 %			5 %		
BBG	28	75 %			14 %			11 %*		
BSVG	169	45 %		3 %	50 %		2 %			
Harzbus	9	78 %			22 %					
KVG	204	55 %		10 %	29 %		1 %	5 %		
KVM	17	88 %			12 %					
ONS	62		63 %			26 %			11 %	
PVG	44	50 %			50 %					
RBB	12		100 %							
Reisebüro Schmidt	32	72 %			28 %					
Stadtbus Goslar	18	78 %		22 %						
VLG	119	69 %			12 %			19 %		
WVG	94	18 %	16 %	2 %	43 %	21 %				

*inkl. PKW (8-Sitzer)

E 8 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Kommunikation im ÖPNV und eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Angebotes. Mit einem attraktiven Informationsangebot werden Barrieren in der ÖPNV-Nutzung abgebaut und letztlich auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV beeinflusst. Im Hinblick auf den demographischen Wandel wird eine einfache Orientierung im ÖPNV-System immer wichtiger.

Bei der Bildung von Reiseketten kommt der Verkehrsmittel- und unternehmensübergreifenden Sicherung von Anschlüssen eine große Bedeutung zu. Gerade im ländlichen Raum ist die Sicherung von Anschlüssen aufgrund der geringeren Fahrtenhäufigkeit besonders wichtig. Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung sind bei allen Verkehrsunternehmen in der Region vorhanden.

An eine optimale Fahrgastinformation ergeben sich folgende Anforderungen:

- Der Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz sowie dessen Benutzung muss erleichtert werden, indem alle Informationen möglichst einfach und transparent und in allen verfügbaren Informationskanälen zur Verfügung stehen.
- Für die Fahrt mit Bus und Bahn, d. h. vor dem Antritt der Fahrt, während der Fahrt und bis zum Erreichen des Ziels ist eine durchgängige Informationskette zu gewährleisten.
- Bei der Information ist immer das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden, d. h. die Information muss optisch und akustisch zur Verfügung stehen.
- Die Sicherstellung der Kommunikation – auch zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen – ist unabdingbar.

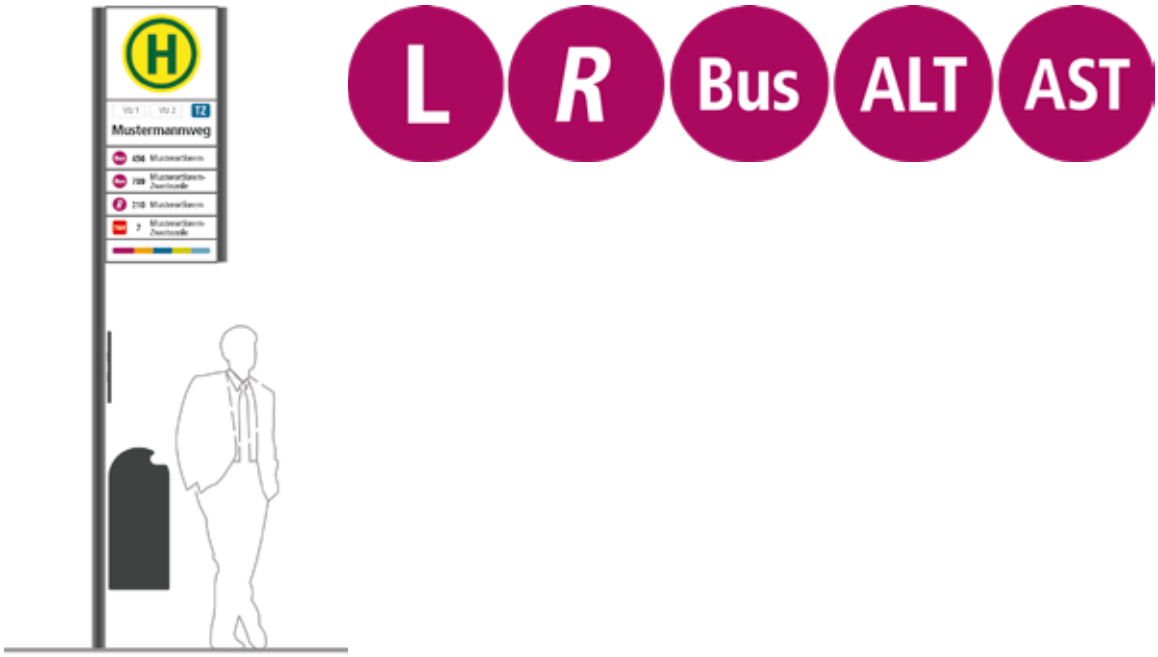
Die neuen Informations- und Telekommunikationstechnologien verändern die Ansprüche an die Fahrgastinformationen im Hinblick auf Gestaltung und Bereitstellung. Es entstehen neue Bedürfnisse und Erwartungen bei den Benutzern hinsichtlich Schnelligkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen.

Durch das Echtzeitprojekt wurde es möglich, dem Fahrgast Informationen in Echtzeit über die Pünktlichkeit des ÖPNV-Linienbetriebs zur Verfügung zu stellen. Die gewonnenen Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen werden an die landesweite Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) beim Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) geleitet und von dort an sämtliche Ausgabemedien geliefert. Fahrgäste können diese Informationen dann über Anzeiger an den Haltestellen, Monitore in den Bussen und Bahnen, das Internet oder Smartphones abrufen. Die stetige Versorgung der Fahrgäste mit Echtzeit-Informationen über die Pünktlichkeit und die Erreichbarkeit von Anschlussfahrten wird immer wichtiger, um dem Anspruch an einen modernen und kundenfreundlichen ÖPNV gerecht zu werden.

Ein klares und eindeutiges Mittel zur Orientierung im ÖPNV ist die bestehende Produkt- und Linienbezeichnung für alle Angebote im Großraum Braunschweig. Die Nahverkehrsprodukte gliedern sich in Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB), RegioBus (R), Stadtbahn (Tram), Bus (Bus), Anruf-Linien-Taxi (ALT) und Anruf-Sammel-Taxi (AST) und flexo. Der konsequente Einsatz von Produktbezeichnung und ggf. Liniennummer muss im Sinne der Kundenorientierung in allen Informationsmedien (Fahrplan, Fahrzeug, Zugangsstelle) sichergestellt werden, um eine eindeutige Informationskette zu gewährleisten.

Piktogramme (Landesbus, RegioBus, Bus, ALT, AST)

E 8
Abbildung



Für Fahrgastinformationen wird es auch weiterhin einen Mix von Informationswegen geben, der Schwerpunkt verlagert sich aber deutlich in Richtung der elektronischen Information mit unterschiedlichen Facetten.

Ortsunabhängige Information

E 8.1

Printmedien

Für den Bereich des Großraum Braunschweigs wird im Sinne einer Vereinfachung der Fahrgastinformation aus Kundensicht ein einheitliches Fahrplanlayout der Aushangfahrpläne zur besseren Orientierung und Abbau von Problemen in der Lesbarkeit umgesetzt. Es ist ein wichtiger kundenorientierter Bestandteil im Erscheinungsbild des Verkehrsverbundes.

Aus Kundensicht ist es sinnvoll, die aktuellen Fahrpläne auch als linienbezogene Aushangfahrpläne im Internet bereitzustellen. Hierdurch können sich Kunden die Fahrpläne „ihrer" Linie direkt herunterladen oder ausdrucken. Bei einer kontinuierlichen Aktualisierung ist die Gefahr für den Kunden, einen veralteten Fahrplan zu erhalten, gering.

Die meisten Verkehrsunternehmen bieten auf ihren Webseiten die Möglichkeit, auf die Fahrpläne bzw. aktuelle Fahrplanänderungen zurückzugreifen. Alle Fahrpläne sollen zentral unter der Internetadresse www.vrb-online.de abrufbar sein.

Digitale Medien von Verkehrsunternehmen, wie z. B. Websites und Apps, sind unter Beachtung der rechtlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit, wie z. B. den Bestimmungen des BGG § 12a und b, des NBGG § 9 bis 9b des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes sowie den weiter zugeordneten Verordnungen, zu gestalten. Sofern die digitalen Medien der Verkehrsunternehmen nicht unter den Geltungsbereich dieser Rechtsnormen fallen, ist die harmonisierte Europäischen Norm (EN) 301 549 in ihrer aktuellen Version (zurzeit V3.2.1) zu erfüllen. Mobile Endgeräte (z. B. Smartphones) können sehbehinderte Personen über eine akustische Sprachausgabe bei der Information über das ÖPNV-Angebot unterstützen.

Die am stärksten genutzten Elemente der Fahrgastinformation sind Websites und Apps. Um aktuelle Informationen für den Kunden bequem bereits zu Hause oder unterwegs zur Verfügung zu stellen, ist die Stärkung und kontinuierliche Pflege der Fahrplanauskunft über Websites und der weitere Ausbau der App-Angebote erforderlich.

Zukünftig soll die FahrPlaner-Plattform der Länder Bremen und Niedersachsen mit ihren Apps für Android, iOS und Website die zentrale Anlaufstelle für Fahrplanauskünfte im Großraum Braunschweig werden. Über Widgets können VRB und Verkehrsunternehmen den FahrPlaner auf ihren Websites einbinden. Der VRB kooperiert dafür mit dem FahrPlaner und baut ihn gemeinsam mit den bisherigen FahrPlaner-Partnern zu einer Mobilitäts-App aus. Durch die Lieferung der Sollfahrplandaten aller Verkehrsunternehmen an den Datenpool in Niedersachen (über die Connect Fahrplanauskunft GmbH), stehen die regionalen Daten auch für die Verknüpfung von länderübergreifenden Informationssystemen zur Verfügung. Die Datensammlung und -bereitstellung der Echtzeitdaten erfolgt über die landesweite Datendrehscheibe, die beim VBN angesiedelt ist.

Projekt „Echtzeit“

Mithilfe neuer Technologien können Echtzeitinformationen bei Abweichungen vom Sollfahrplan an Bahnhöfen und Haltestellen, in den Fahrzeugen oder in weiteren Auskunftsmedien (z. B. mobile Apps, Websites) den Fahrgästen präsentiert werden. Diese Funktion steht im Großraum Braunschweig flächendeckend zur Verfügung. Grundlage war das gemeinsam mit allen Verkehrsunternehmen durchgeführte Projekt „Echtzeitfahrgastinformation im Großraum Braunschweig“. Ziel war es, die Echtzeitinformation für alle Informationskanäle zu realisieren. Hierzu geben alle Fahrzeuge im VRB eine permanente Positionsrückmeldung an eine zugeordnete Leitstelle. Diese Daten werden mit den Solldaten des Fahrplans abgeglichen, anschließend wird eine Prognose erstellt. Für den Fahrgast ist so erkennbar, wann das Fahrzeug an der Haltestelle/Station eintrifft.

Die zentrale Datendrehscheibe des VBN sammelt und verteilt die Echtzeitdaten an verschiedene Systeme, die nicht nur für die Darstellung in den Auskunftssystemen, sondern auch für die Anzeiger an Haltestellen genutzt werden.

Folgende Komponenten wurden zur Realisierung beschafft:

- 600 Bordrechner
- 750 Monitore in den Fahrzeugen,
- Erweiterung der VRB-App und alle weiteren Verkehrs-Apps, die auf die Datendrehscheibe zugreifen
- 460 Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) direkt an den Haltestellen. Hierbei werden nur Haltestellen, die eine Einsteigerzahl von täglich über 150 Personen erreichen, mit DFI ausgestattet.
    - Alle infrage kommenden Haltestellen wurden in direktem Kontakt mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Der Regionalverband hat die Rolle des Antragstellers stellvertretend für alle Kommunen im Verbandsgebiet übernommen. Die Landesförderung kann bis zu 75 % der förderfähigen Kosten betragen. Auf kommunaler Seite verbleibt demnach ein Eigenteil von 25 %, der durch die Unterstützung des Regionalverbands für die Kommunen halbiert wird.

Die Realisierung des Projekts ist im Zeitraum von 2018 bis 2025 vorgesehen. Insgesamt beträgt das Projektvolumen 27 Mio. €, für den Anteil der VRB 13 Mio. €. Das Teilprojekt zur Ausstattung der

Fahrzeuge mit Bordrechnern und Fahrgastinformationsmonitoren sowie die Datenweiterleitung ist abgeschlossen. Die Ausstattung der Haltestellen mit den Informationsanzeigern erfolgt im Jahr 2025.

Betriebliche Anschlusssicherung

Die Fahrgäste in Großraum Braunschweig profitieren heute von der verkehrsmittelübergreifenden Anschlusssicherung. Verbunden mit dem Ausbau der rechnergestützten Betriebsleitsysteme in den Verkehrsunternehmen konnte die Anschlusssicherung unternehmensübergreifend im VRB realisiert werden. Durch die Anbindung der Verkehrsunternehmen im VRB an die ZDD, ist eine wichtige Voraussetzung erfüllt, um die Anschlusssicherung zukünftig auch zu Verkehrsunternehmen benachbarter Verkehrsverbünden umsetzen zu können. Die verbundübergreifende Anschlusssicherung soll in Zukunft folgen.

Fahrgastinformation an Zugangsstellen

E 8.2

Die Ausstattung der Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen hat durch das vom Land Niedersachsen geförderte Echtzeitprojekt sowie das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte Projekt HILDE (Haltestelleninformationen leicht, digital und in Echtzeit) begonnen. Nach Abschluss beider Projekte werden ca. 560 Haltestellen mit einer dynamischen Fahrgastinformation versehen sein. Im Hinblick auf die insgesamt rund 5.700 Haltestellenmasten im Verbandsgebiet soll die dynamische Fahrgastinformation allerdings weiter ausgebaut werden, insbesondere im ländlichen und suburbanen Raum. Bei Umstiegen oder etwaigen Fahrtausfällen sind Informationen hierüber von großer Bedeutung. Aufgrund der vergleichsweise geringeren Investitionskosten soll der Ausbau energieautarker Anzeiger, wie über das Projekt HILDE an rund 100 Haltestellen erfolgreich abgeschlossen, geprüft und möglichst vorangetrieben werden, um die Sichtbarkeit, Verlässlichkeit und Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Verknüpfungs- und Umsteigepunkte sollen mit klaren, standardisierten Richtungshinweisen ausgestattet sein, um den Fahrgästen beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel oder -system auf ein anderes die Orientierung zu erleichtern. Neben den Informationen der Verkehrsunternehmen und des VRB (Liniennetzplan, Fahrpläne, Tarifinformation, Haltestellenumgebungsplan bzw. Stationsplan), ist ein eindeutiges Wegeleitsystem wichtig. Wesentlich ist auch die Sichtbarkeit des Ankunfts- bzw. Abfahrtssteiges an Haltestellen. Für das Routing, insbesondere auch von Gelegenheitsnutzern, muss deren Bezeichnung einfach, d. h. auf den ersten Blick, zu erfassen sein. Häufig werden die Bussteige derzeit nicht an den Haltestellen angezeigt, dies soll bei künftig neu gebauten Bussteigen Standard sein. Wichtig ist die eindeutige Zuordnung, insbesondere bei Haltestellen mit mehr als zwei Bussteigen.

An den Haltestellenschildern an den Zugangsstellen sollten alle Verkehrsunternehmen aufgelistet sein, die diese Haltestelle bedienen. Zudem sollte ersichtlich sein, welche Verkehrsmittel die jeweilige Haltestelle anfahren.

Besonders bei Haltestellen, die durch einen Landesbus bedient werden, sollte im Verlauf der Route auf eine einheitliche Informationsdarstellung geachtet werden.

E 8.3 Serviceorientierte Fahrgastinformation

Die Ziele einer serviceorientierten Fahrgastinformation sind:

- die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erhöhen,
- den Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes allen Personen und Gruppen zu ermöglichen,
- das nachhaltige Mobilitätsverhalten zu verbessern sowie
- das motorisierte Verkehrsaufkommen im Individualverkehr zu reduzieren.

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) soll über ein Bündel von Suffizienzmaßnahmen in der Region erhöht werden. Dafür können die nachfolgenden Maßnahmen unterstützen:

1. **Kommunales Mobilitätsmanagement**
   Im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements kann das Mobilitätsverhalten in Kommunen beeinflusst werden. Für die Umsetzung bietet die Beratungseinheit der mobilotsin der LNVG jedes Jahr Lehrgänge für Kommunen zum Mobilitätsmanagement an.
2. **Betriebliches Mobilitätsmanagement**
   Der VRB berät Unternehmen zur Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in Bezug auf die Nutzung des Job-Abos.

Servicestellen/Mobilitätszentralen

Ein Baustein der Fahrgastinformation vor Ort sind die Servicestellen der Verkehrsunternehmen. Sie existieren derzeit nur in größeren Städten. Hierbei handelt es sich um die Servicestellen der BSVG in der Braunschweiger Innenstadt und am Hauptbahnhof sowie die Servicestelle der WVG am Zentralen Omnibusbahnhof in Wolfsburg. Die KVG unterhält Servicestellen in Wolfenbüttel, Salzgitter-Lebenstedt und private Verkaufsstellen in Salzgitter-Bad und Salzgitter-Thiede sowie in Wolfenbüttel, Helmstedt, Königslutter am Elm und Schöningen. Im Verkehrsgebiet der VLG sind bei allen beauftragten Busunternehmen Servicestellen eingerichtet. Darüber hinaus gibt es noch die VLG-Servicestelle in der Altstadt von Gifhorn.

Außerdem gibt es an den Verkehrsstationen DB-Reisezentren und Agenturen der EVU. Die DB-Reisezentren verkaufen zusätzlich auch Fernverkehrsfahrkarten (ICE/IC) und Fahrkarten für internationale Verbindungen. Diese DB-Reisezentren befinden sich in Braunschweig Hauptbahnhof, Goslar, Helmstedt und Wolfsburg Hauptbahnhof. Verkaufsagenturen bestehen in Bad Harzburg, Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt, Seesen, Peine, Gifhorn und Wolfenbüttel. Der Umfang der Öffnungszeiten und -tage ist über die Verkehrsverträge in den SPNV-Netzen vorgegeben. Regionsweit gibt es zusätzlich Reisebüros, die Beratung und Verkauf von Fahrausweisen übernehmen.

Darüber hinaus bestehen an einigen Verkehrsstationen, u. a. Königslutter, Schladen und Vienenburg, DB-Videoreisezentren, welche den VRB-Tarif, den Niedersachsentarif und bundesweite Nah- und Fernverkehrstickets anbieten. Die Bezahlung erfolgt an einem Fahrkartenautomaten, wobei der Kunde während des Beratungs-/Verkaufsgespräches mit einem DB-Mitarbeiter per Videotelefonie verbunden ist. Die Videoreisezentren stehen zu vorgegebenen Öffnungszeiten zur Verfügung.

Der Beratungsumfang in diesen Servicestellen ist überwiegend auf die Belange des jeweiligen Verkehrsunternehmens bezogen. Auskünfte zum VRB-Verbundtarif werden ebenfalls erteilt. Eine umfassende unternehmens- oder gar verbundübergreifende Information erfolgt kaum. An den Servicestellen

der Verkehrsstationen werden auch Auskünfte zum Niedersachsentarif und zu anderen verbundübergreifenden Fahrten gegeben. Ebenso wird eine Verknüpfung zu Informationen anderer Bereiche (z. B. Touristik, Freizeit, Veranstaltungen o. Ä.) nicht angeboten. Hier besteht Handlungsbedarf, der durch neue Wege in der Fahrgastinformation verbessert werden kann, wie z. B. durch die Einrichtung von Mobilitätszentralen, die eine Beratung von CO2-neutralen Mobilitätsangeboten vermittelt.

Digitale Wege zur Mobilitätsinformation

Damit ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot gestärkt wird, ist eine gezielte Steuerung und Koordination der Anbieter und Angebotsformen nötig. Eine Mobilitätsinformation mit zeitgemäßen Technologielösungen wird in Zeiten der Digitalisierung im Bereich der Kommunikation zwischen Fahrgästen und Mobilitätsanbietern erwartet. Für Fahrgäste sind die Punkte Fahrplaninformation, Buchung (auch für differenzierte Bedienformen) und das Ticketing wichtig.

Keimzelle für eine umfassende Informationsquelle in der Region kann die FahrPlaner-Plattform sein, die der Web- und App-Anwendungen zur Fahrplanauskunft anbietet und die seit 2024 auch den Ticketerwerb für den VRB-Tarif ermöglicht. Der in Braunschweig tätige Bikesharing-Anbieter ist bereits in den FahrPlaner integriert.

Ob mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der Bahn, dem Taxi oder dem eigenen Auto – alles, was der Kunde benötigt, wenn er in der Region mobil sein will, kann über eine gemeinsame Informationsquelle dargestellt werden. Ziel ist es, die nachfolgend aufgeführten Funktionen in das vorhandene Auskunftssystem zu integrieren:

- Reiseplanung über alle Verkehrsmittel,
- Radwegerouting als Zubringerverkehre zu den Zugangsstellen des ÖPNV,
- Standorte und Belegung von Fahrradstationen, B+R-Anlagen, P+R-Plätzen,
- Buchung von Fahrradabstellplätzen in abschließbaren Sammelabstellanlagen,
- Vergleiche zur Nutzung von emissionsarmen Verkehrsmitteln,
- Weiterleitung von Angeboten von On-Demand-Anbietern, in Schwachlastzeiten ohne ÖPNV-Angebot,
- Weiterleitung von Car-/Bike-Sharingangeboten,
- Integration der aktuellen Verkehrslage,
- Wetterprognose, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen kann,
- Standorte von E-Ladesäulen

Mobilitätsberater

Die Kernaufgaben eines Mobilitätsberaters sind:

- persönliche Information über das Bus- und Bahnangebot
- Tipps für den Fahrkartenkauf geben
- Mittlerperson zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen
- aktive Hilfe vor Ort

Sie helfen den Bürgerinnen und Bürgern, auch ohne eigenes Auto mobil zu sein. Die Unsicherheiten bei der Nutzung von Bus und Bahn können genommen werden und die eigenständige Mobilität mit dem ÖPNV gestärkt werden.

Mobilitätsbegleiter

Ein weiterführender Service über den des Mobilitätsberaters hinaus, ist die Umsetzung eines Begleitdienstes. Speziell geschulte Mitarbeiter stehen Menschen bei Unsicherheiten auf ihrem Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Seite. So soll auch Fahrgästen geholfen werden, die nicht nur in ihrer Mobilität und Orientierung eingeschränkt sind, sondern auch Personen, welche alleine, aus den verschiedensten Gründen heraus, Hemmnisse haben, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Der Mitarbeiter kann neben der Begleitung von Tür zu Tür sowie möglichen Hilfestellungen bei Bedarf auch die Reiseplanung übernehmen. Die Einordnung der Mobilitätsberater muss sinnvollerweise über die Verkehrsunternehmen erfolgen.

E 9 Marketing

Im Großraum Braunschweig gibt es ein gutes Angebot im öffentlichen Nahverkehr. Der ÖPNV ist jedoch ein komplexes System, dessen Nutzung den potenziellen Kunden vor Herausforderungen stellen kann. Im Nahverkehr muss ein Fahrgast im Vorfeld der Fahrt wissen, wo er einsteigen kann, welche Haltestelle in der Nähe seines Zieles liegt, welche Linie(n) diese Haltestellen bedienen, wo er gegebenenfalls umsteigen muss, wann seine Fahrt beginnt und endet, welche Fahrkarte nötig und am kostengünstigsten ist und wo er sie kaufen kann.

Viele Menschen in der Region sind über die guten Angebote noch unzureichend informiert und daher nicht ausreichend motiviert, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Daher wurde das Marketing in den vergangenen Jahren ausgebaut. Ziel ist es, das Image des ÖPNV weiter aufzubauen, Informationsdefizite abzubauen und den Einstieg in den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern.

Bestehende Kunden zu binden ist genauso wichtig, wie neue Kunden zu gewinnen, da Kunden durch Fahrtprobleme, wie Ausfall einer Fahrt, Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten oder ungeplanten Störungen (z. B. Stürme) von Bus und Bahn Abstand nehmen könnten bzw. erst gar nicht auf den Umstieg zu Bus und Bahn zu bewegen sind. Es ist geplant, eine crossmediale Werbestrategie einzusetzen, um alle Kunden zu erreichen.

Aufgabenträgermarketing

Neben dem Unternehmensmarketing (Aufgabe der Verkehrsunternehmen) und dem Verbundmarketing (Aufgabe des Verkehrsverbundes) führt der Regionalverband auch ein eigenes Aufgabenträgermarketing durch. Neue ÖPNV-Konzepte und Netzoptimierungen werden durch den Aufgabenträger erstellt, organisiert und vermarktet.

Um der Bevölkerung und auch den Fahrgästen Informationen für eine Wegeplanung zukommen zu lassen, erstellt der Regionalverband als Aufgabenträger für den ÖPNV eigene Marketingstrategien und -konzepte, bereitet Informationen zielgruppengerecht auf und verteilt diese über verschiedene Medien. Es wurde und wird verstärkt Wert auf die Einbindung der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes in die Vermarktung gelegt und eine Zusammenarbeit und die Zusammenführung von Informationen angeregt.

Die verschiedenen Marketingstrategien, -konzepte und -aktivitäten des Aufgabenträgers, der Verbundgesellschaft und der Verkehrsunternehmen sollen neu gegenübergestellt werden, sodass sie gut aufeinander abgestimmt und sinnvoll ergänzt sind.

Das ÖPNV-Angebot im Großraum Braunschweig soll vom heutigen und zukünftigen Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein gemeinsames Auftreten, ein hoher Wiedererkennungswert und zentrale Informationsstellen mit einheitlichen Informationskanälen notwendig. Informationen über das Angebot sollen über verschiedene Wege vereinheitlicht angeboten werden. Über das Marketing soll ein positives Image vermittelt werden, um die Anzahl der Fahrgäste in den Bussen und Bahnen zu halten bzw. die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Dafür soll eine verbandsweite Imagekampagne auf unterschiedlichen Marketingkanälen zielgruppenspezifisch die Bevölkerung erreichen und zum Ändern ihrer Sichtweise über den öffentlichen Nahverkehr anregen.

Um das ÖPNV-Angebot als ein System wahrzunehmen, soll mittels einer Analyse der aktuellen Akteure im ÖPNV in der Region Braunschweig ein optimaler Weg gefunden werden, wie der (potenzielle) Kunde einheitlich angesprochen wird. Im Ergebnis könnte eine Marke definiert werden, die einheitlich über das gesamte Angebot im ÖPNV informiert und als zentrale Informationsanlaufstelle für (potenzielle) Kunden dient.

Angestrebt wird eine umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten vom Aufgabenträgermarketing über das Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Busunternehmen (Unternehmensmarketing) hin zum Verbundmarketing. Dabei sollen auch neue Marketingkanäle, wie Social Media Marketing oder die Einbindung von KI als Unterstützung im Marketing geprüft werden.

Zusammenfassend lassen sich folgende Marketingthemen und -maßnahmen festhalten:

- Vermarktung der Angebotsoptimierung des regionalen ÖPNV-Angebotes
- Vermittlung eines positiven Images des öffentlichen Nahverkehrs
- Einheitliche Darstellung und Stärkung des Wiedererkennungswertes

Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Jährlich wird ein Marketingkonzept durch die EVU für ihre Netze erarbeitet und mit allen Aufgabenträgern eng abgestimmt. Dies betrifft auch die daraus folgenden Teilkonzepte inkl. Budgetverteilung. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen ihr Marketing eigenverantwortlich durch. Dies betrifft die Vermarktung von Angebotsverbesserungen, Fahrgastinformationen, Baustellenkommunikation und die positive Darstellung der Unternehmensmarke. Besonderen Wert wird bei der Vermarktung des Angebotes auf eine crossmediale Werbekampagne gelegt.

Marketing der Busunternehmen

Grundsätzlich liegt die Vermarktung des Bestandsangebotes in den Händen der Busunternehmen. Auf Antrag eines Verkehrsunternehmens können Zuschüsse für die Vermarktung von Angebotsoptimierungen oder auch des Bestandsangebotes gewährt werden.

In den neuen öDA-Verträgen mit den Verkehrsunternehmen ab 2023 ist festgelegt, dass die Verkehrsunternehmen jährlich ein Marketingbudget zur Verfügung zu stellen haben sowie ein Marketingkonzept erstellen müssen. Das Marketingkonzept sowie die Budgetverteilung sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Dabei sind die Verkehrsunternehmen angehalten, Marketingkampagnen des Aufgabenträgers und des Verkehrsverbundes mitzutragen.

Verbundmarketing

Zielsetzung des Verbundmarketings ist es, durch die Vermarktung des Verbundtarifes und des damit verbundenen Fahrkartensortiments mehr Fahrgäste für den ÖPNV und damit in Bussen und Bahnen zu gewinnen. Ergänzend dazu sollen weitere benötigte Informationen für die Nutzung von Bus und Bahn aufbereitet und kommuniziert werden. Dafür soll die vom Verkehrsverbund aufgestellte Marketingstrategie mit den Gesellschaftern (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) abgestimmt werden.

E 10 Tarif

E 10.1 Verkehrsverbund Region Braunschweig

Am 01.11.1998 ist im Tarifgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig der Verbundtarif der Region Braunschweig (VRB-Tarif) in Kraft getreten. Das Verbundgebiet ist in 49 Tarifzonen unterteilt, die sich i. d. R. an den Gemeindegrenzen orientieren (Abbildung E10.1). Ergänzend sind zwei Tarifzonen (TZ 55 Hämelerwald, TZ 56 Dedenhausen) als „Grenzstationen" mit Lage im Gebiet der Region Hannover eingerichtet, die eine Nutzung der verbundgrenzüberschreitenden Züge mit zwei Verbundfahrausweisen (VRB-Fahrausweis und ÜSTRA-Fahrausweis) ermöglichen.

Durch den Verbundtarif wird gewährleistet, dass Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen im Gebiet des Großraum Braunschweig mit einem Fahrschein durchgehend und unternehmensübergreifend genutzt werden können.

Der VRB-Tarif ist der Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans. Im SPNV ist er betreiberunabhängig zwischen allen Stationen im Verbandsgebiet sowie den „Grenzbahnhöfen" zu anderen Verkehrsräumen anzuwenden. Linienverkehre im Bereich des PBefG, die ganz oder überwiegend Verkehrsleistungen im Verbandsgebiet erbringen, werden nur dann genehmigt, wenn die Anwendung des VRB-Tarifes sichergestellt ist. Für ein-/ausbrechende Linienverkehre, die nur einen geringen Teil der Verkehrsleistung im Verbandsgebiet erbringen, wird für die Binnenverkehre im Verbandsgebiet eine an den Bedingungen des Verbundtarifes orientierte Regelung getroffen. Die Genehmigungsbehörde ist hier unter Berücksichtigung des § 8 Abs. 3 PBefG (z. B. im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes) gefordert, vor der Genehmigungserteilung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft sicherzustellen, dass alle relevanten Regularien und Modalitäten des Verbundes dem Antragsteller bekannt sind und von ihm akzeptiert werden. Durch diese Verfahrensweise ist ein reibungsloser Fortbestand des Verbundtarifs gesichert.

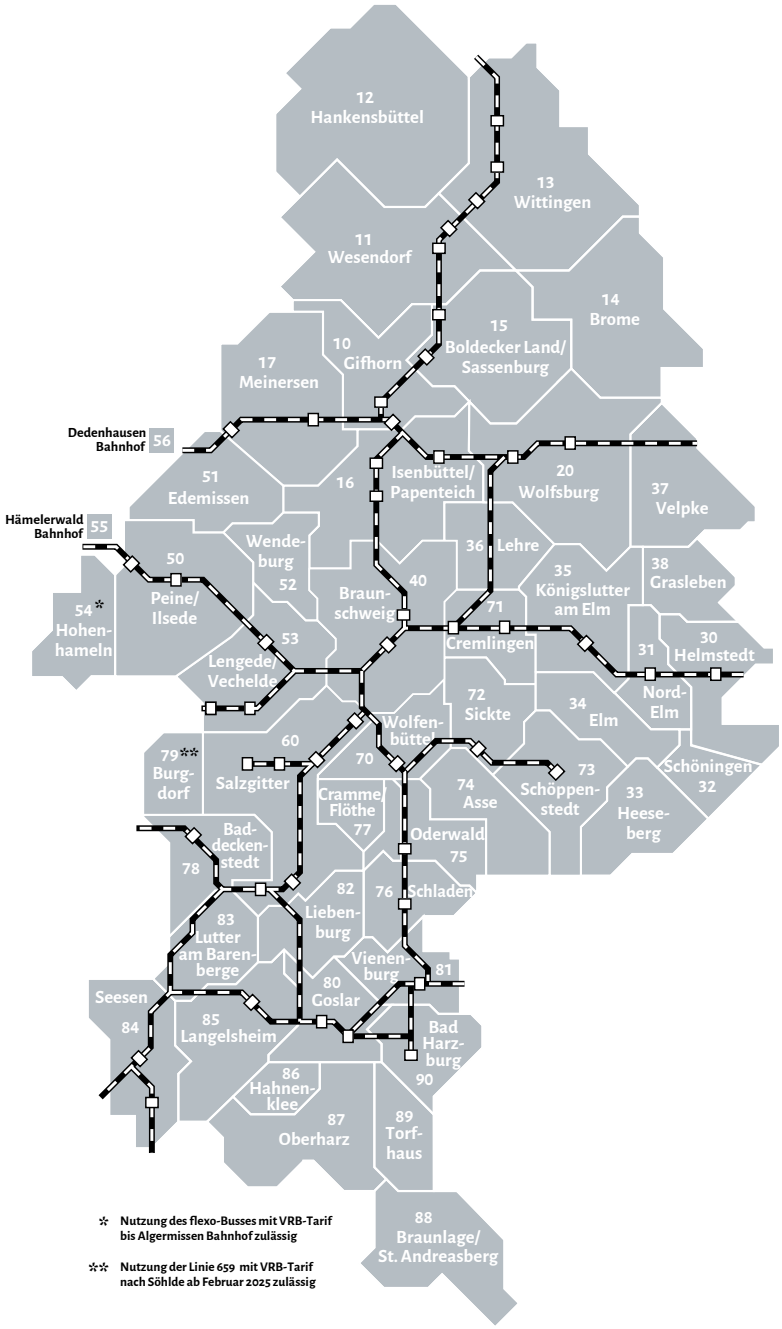
Für die Gestaltung des Verbundtarifes liegt die Verantwortung bei der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB). Die VRB GmbH wurde am 02.12.2016 als Nachfolger der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH gegründet und setzt sich aus dem Regionalverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger sowie aus den im Verbandsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen zusammen. Die Unternehmensstruktur des VRB wird fortlaufend überprüft.

Neben den tariflichen Fragestellungen (Einteilung der Tarifzonen, Festlegung des Fahrscheinsortiments, Gestaltung der Fahrpreise, der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen) beschäftigt sich der Verkehrsverbund mit den folgenden Themenfeldern:

- Verbundmarketing/Presse- und Medienarbeit
- Weiterentwicklung des einheitlichen Vertriebssystems
- Erarbeitung von Leitlinien und Standards für ein einheitliches Fahrgastinformationssystem
- Qualitätsmonitoring
- Verbundabrechnung und Einnahmeaufteilung

Tarifzonenschema VRB

E 10.1
Abbildung



Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Verbundtarifes erfolgt unter Beteiligung aller Verbundpartner in Arbeitskreisen der Verbundgesellschaft. Forderungen von politischer oder kommunaler Seite werden durch die Verbandsglieder an den Regionalverband herangetragen und von diesem in den Arbeitskreis eingebracht. Für den Zeitraum 2025 bis 2029 sollen verschiedene Themenkomplexe, u. a. Größe der Tarifzonen sowie das Tarifzonensortiment, zur Weiterentwicklung des Verbundtarifes ggf. unter Einbeziehung gutachterlicher Begleitung untersucht werden.

Ziel der Weiterentwicklung des Tarifsystems ist die Optimierung des Fahrkartenangebotes bzgl. Einfachheit und Transparenz, Leistungsgerechtigkeit, flexibler Nutzung und günstiger Tarife bei gleichzeitiger Erreichung einer steigenden Nutzerfinanzierung.

E 10.2 Niedersachsentarif

Der Niedersachsentarif ist primär ein SPNV-Tarif und gilt für verbundraumübergreifende Fahrten im SPNV innerhalb von Niedersachsen und zwischen Niedersachsen, Bremen, Hamburg sowie Teilen Nordrhein-Westfalens (NRW). Durch die integrierte Anschlussmobilität kann am Start- und Zielbahnhof zusätzlich der ÖSPV genutzt werden.

Als gemeinsame Serviceeinrichtung und als Dienstleister zur operativen Umsetzung des Niedersachsentarifes wurde in Hannover die Niedersachsentarif GmbH (NITAG) gegründet. Sie betreut den Niedersachsentarif und entwickelt ihn weiter. Außerdem wird durch die NITAG die inhaltliche Ausgestaltung der Tarifkooperation gesteuert. Darüber hinaus übernimmt sie die Abrechnung und Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen und konzipiert die Tarifmaßnahmen. Gesellschafter der NITAG sind die in Niedersachsen verkehrenden EVU sowie die niedersächsischen Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig.

Einen Sonderfall innerhalb des Tarifangebotes der NITAG stellt das Niedersachsenticket (NT) dar. Das NT ist ein relationsloser Fahrausweis, der zur Nutzung aller Nahverkehrszüge in Niedersachsen, Bremen und Hamburg sowie auf einzelnen Strecken in NRW sowie dem ÖSPV in ganz Niedersachsen berechtigt. Es wird als Ticket für 1 bis 5 Personen ausgegeben. Innerhalb des VRB kann das NT in allen Bussen, Straßenbahnen und Nahverkehrszüge genutzt werden. Es ist möglich, das NT mit Ländertickets benachbarter Bundesländer zu kombinieren.

E 10.3 Deutschlandtarif

Für Verbindungen im SPNV aus dem Gebiet des Regionalverbandes in andere Verkehrsräume außerhalb Niedersachsens wird im Schienenverkehr der Deutschlandtarif (D-Tarif) angeboten. Der D-Tarif wurde am 01.01.2022 eingeführt und hat den bis dahin geltenden Nahverkehrstarif der deutschen Bahn abgelöst. Mit diesem Tarif ist gewährleistet, dass Ziele außerhalb des Verbandsgebietes bis zum jeweiligen Endbahnhof mit einem einheitlichen und durchgehenden Fahrschein erreicht werden können. Fahrscheine des D-Tarifs berechtigen im Regelfall nicht zur Nutzung der Busse und Straßenbahnen der übrigen Verbundpartner im Großraum Braunschweig.

Deutschlandticket

Das Deutschland-Ticket wurde zum 01.05.2023 eingeführt und gilt deutschlandweit in allen Nahverkehrszügen (RB, RE, S-Bahn) und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Straßenbahn, U-Bahn) der teilnehmenden Landestarife, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen. Das Deutschland-Ticket wird als monatlich kündbares Abo in digitaler Form (App, Chip-Karte) ausgegeben. Für Arbeitnehmende gibt es mit dem D-Ticket Job ein spezielles, vergünstigtes Angebot. Für Studierende wird das D-Ticket Semesterticket zentral durch die NITAG angeboten und vertrieben.

Quer-durchs-Land-Ticket (QDL)

Das Quer-durchs-Land-Ticket (QDL) ist ein Nahverkehrsangebot, das zur bundesweiten Fahrt an einem beliebigen Wochentag in allen Nahverkehrszügen berechtigt. Es gilt für bis zu 5 Personen. Das QDL berechtigt nur zur Nutzung des SPNV und wird entsprechend im Geltungsbereich des VRB nur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen anerkannt.

Regio 120/Regio 120+

In den Bundesländern Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen werden darüber hinaus im Nahverkehr die vergünstigten Fahrausweise Regio120 (für Fahrten bis 120 km) und Regio120+ (für Fahrten über 120 km) angeboten. Diese gelten über die Landesgrenzen hinaus auch im Verbandsgebiet auf den Strecken Wolfsburg – Oebisfelde, Braunschweig – Helmstedt – Marienborn und Goslar – Vienenburg – Stapelburg.

Der Harz-Berlin-Express (HBX) der Start Mitteldeutschland GmbH verkehrt an ausgewählten Tagen von Berlin über Potsdam, Magdeburg und Halberstadt nach Goslar und zurück. Der VRB-Tarif wird auf dem Abschnitt Vienenburg – Goslar anerkannt.

Fernverkehrstarife

E 10.4

Für Fahrgäste mit Fernverkehrsfahrkarten, die eine Strecke über 100 km fahren, gibt es das Angebot City-Ticket. Das City-Ticket berechtigt in ausgewählten Großstädten zu einer innerstädtischen Vorlauf- bzw. Anschlussfahrt mit dem ÖPNV am Start- bzw. Zielort der jeweiligen Fernverkehrsfahrt. Im Großraum Braunschweig sind die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in die City-Ticket-Regelung einbezogen. Die City-Ticket-Regelung gilt darüber hinaus für den DB-Fahrausweis BahnCard 100, wobei hier alle innerstädtischen Fahrten in den City-Ticket-Tarifzonen integriert sind.

Der Fernverkehrstarif (Flexpreise, Sparpreise und Super Sparpreise) der DB AG wird in allen Nahverkehrszügen anerkannt wird.

Die FlixMobility GmbH bietet mit der Marke FlixBus auf verschiedenen Linien durch das Verbandsgebiet Fernverkehre im Linienbussektor an. Halte im Verbandsgebiet sind Braunschweig, Wolfsburg und Peine. Des Weiteren wird unter der Marke FlixTrain mit der Zuglinie FLX 30 (Berlin – Hannover – Köln) der Bahnhof Wolfburg Hbf im SPFV bedient. Alle Fahrten werden im Haustarif angeboten. Seitens des Regionalverbandes wird eine tarifliche Kooperation angestrebt, um für den Fahrgast eine durchgängige Reisekette zu gewährleisten.

Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen

E 10.5

Für alle Verkehrsbeziehungen zu angrenzenden Landkreisen existiert seit dem 01.05.2023 das Deutschlandticket, das Fahrten im SPNV und ÖSPV über Verbundraum hinaus für Abonnenten mit einem Fahrschein ermöglicht. Für Einzelfahrten sollen gesonderte Angebote für verbundraumübergreifende Fahrten geprüft werden.

Für sämtliche nachfolgend aufgeführte Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des Regionalverbandes liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der VRB sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbünden der benachbarten Regionen getroffen werden.

Region Hannover

Für verkehrsgebietsübergreifende Fahrten im SPNV besteht im Übergang zur Region Hannover (RH) die Möglichkeit, im Rahmen des ÜSTRA-Regionaltarifs Zeitkarten (Monats-, Wochenkarten etc.) mit einer durchgehenden Fahrtberechtigung für das ÜSTRA- Tarifgebiet und angrenzende Bereiche des VRB-Tarifgebiets zu erwerben. Diese Übergangsregelung gelten im Landkreis Peine für die Stationen Peine und Vöhrum sowie im Landkreis Gifhorn für die Stationen Calberlah, Gifhorn, Leiferde, Meinersen und Dedenhausen.

Neben diesen Übergangsbestimmungen im SPNV bestehen weitere Übergangsregelungen für den ÖSPV. Insbesondere werden auf der ÜSTRA-Buslinie von Hohenhameln im Landkreis Peine in das Gebiet der Region Hannover für übergreifende Fahrten Fahrscheine des ÜSTRA-Tarifs ausgegeben.

Landkreis Hildesheim

Übergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim existieren aus dem Gebiet des VRB-Tarifs insbesondere aus den Gemeinden Hohenhameln, Ilsede und Lengede, dem Bereich Salzgitter, dem Bereich der Samtgemeinde Baddeckenstedt, den Städten Braunschweig und Wolfsburg sowie im Raum Seesen – Rhüden – Bockenem.

Die bestehenden Übergangsregelungen für Fahrten aus dem Großraum Braunschweig in den Landkreis Hildesheim sind derzeit auf Fahrten zwischen Seesen und Bockenem und einer Buslinie der Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI) von Hohenhameln nach Hildesheim begrenzt. Hier werden zwischen Seesen und Bockenem der Übergangstarif Harz (ÜT Harz) und für die RVHI-Buslinie der Tarif des RVHI für übergreifende Fahrten anerkannt.

Landkreis Göttingen / Landkreis Northeim / Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)

Zum 01.04.1999 wurde der „Übergangstarif Harz" (ÜT Harz) eingeführt, um die Tarifgestaltung im Übergangsverkehr zwischen den Landkreisen Goslar und Göttingen zu regeln. Der Übergangstarif verbindet den VRB-Tarif mit dem VSN und gilt auf den Buslinien der im dortigen Raum operierenden Verkehrsunternehmen. Für Fahrten im SPNV zwischen VRB- und VSN-Gebiet gilt der NITA.

Das Fahrkartensortiment des ÜT Harz soll weiterentwickelt und an das Sortiment des VRB und des VSN angeglichen werden. Überdies soll auch der ÜT-Harz in Gänze untersucht und Weiterentwicklungsmöglichkeiten, beispielsweise der Einbezug des SPNV, geprüft werden.

Land Sachsen-Anhalt

Für einzelne Verbindungen zwischen dem Großraum Braunschweig und dem Bundesland Sachsen-Anhalt bestehen folgende Übergangsregelungen:

- Die Bahnhöfe Wolfsburg (TZ 20) und Helmstedt (TZ 30) sind für den SPNV auch Bestandteil des Verbundtarifes marego, so dass Fahrgäste aus dem Raum Magdeburg beide Städte mit dem marego-Tarif direkt erreichen können. Beide Bahnhöfe haben hierdurch auch die Funktion des Grenzbahnhofs und SPNV-Fahrten zwischen dem VRB-Gebiet in Niedersachsen und dem marego-Tarifgebiet in Sachsen-Anhalt können mit einer Kombination der Verbundtarife durchgeführt werden.
- Für eine Buslinie zwischen Wolfsburg und Oebisfelde wird auf der gesamten Linie der VRB-Tarif angewendet, der Abschnitt der Linie in Sachsen-Anhalt wird dabei als zusätzliche Tarifzone des VRB-Tarifs behandelt.

»

- Der marego-Tarif gilt auf folgenden ländergrenzüberschreitenden Buslinien (Betreiber: Börde-Bus):
  - Linie 633 (Grasleben – Weferlingen – Beendorf)
  - Linie 666 (Belsdorf – Wefensleben – Völpke – Harbke – Helmstedt)

Für das VRB-Tarifgebiet überschreitende Verkehre im ÖSPV zwischen den Landkreisen Goslar und Wolfenbüttel und dem Landkreis Harz wird der Tarif der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz angewendet. In der Harz-Region werden die vielfältigen Tarifgestaltungen aus Sicht des Regionalverbandes als überarbeitungswürdig angesehen. Hierbei sind die Schaffung eines allgemeinen Übergangstarifs zum Beispiel auf Basis des bereits bestehenden Übergangstarifes Harz (nur gültig im ÖSPV) oder eine vollständige Neukonzeption von Übergangsregelungen oder Tarifkooperationen für SPNV und ÖSPV denkbar.

Im LK Goslar wurde das Harzer Urlaubs-Ticket (HATIX) 2020 eingeführt. Mit HATIX können Übernachtungsgäste mit Kur-/Gästebeitrag übergreifend im gesamten Harz (LK, Goslar, LK Harz, LK Göttingen; Ausnahme: LK Nordhausen) die Straßenbahnen und Regional- und Stadtbusse nutzen. Eine Ausweitung auf die gesamte Harz-Region (inkl. LK Nordhausen) sowie eine Integration des SPNV wird geprüft.

Landkreis Celle

Für das VRB-Gebiet überschreitende Verkehre in den Landkreis Celle bestehen unterschiedliche Regelungen. Zumeist werden seitens der betreffenden Verkehrsunternehmen durchgehende Übergangsfahrscheine ausgegeben, die sich in der Preisgestaltung an die Preise des VRB-Tarifs anlehnen. Für eine Buslinie wird der Abschnitt im Landkreis Celle daneben als zusätzliche Tarifzone des VRB-Tarifs behandelt. Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen dem Großraum Braunschweig und dem Landkreis Celle wird derzeit kein akuter Handlungsbedarf für eine weitergehende Konzeption von Übergangsregelungen gesehen.

Landkreis Uelzen

Für verkehrsraumübergreifende Verkehre in den Landkreis Uelzen bestehen im ÖSPV derzeit keine konkreten Übergangsregelungen. Für den SPNV wird im relevanten Abschnitt zwischen Wittingen und Uelzen der NITA angewendet.

Vertrieb

E 11

Neben einem leicht verständlichen Tarifsystem, einem breiten Fahrtenangebot und einer aktuellen Fahrgastinformation, ist ein einfacher Zugang zu Fahrkarten für Reisende ein wesentlicher Grund zur Nutzung des ÖPNV. Deshalb ist es das Ziel des Regionalverbandes, Fahrgästen über verschiedene Wege einen unkomplizierten Zugang zu den verschiedenen Tarifen des ÖPNV zu gewährleisten. Als SPNV-/ÖSPV-Aufgabenträger setzt er den Rahmen und die Strategie für ein einheitliches Vertriebssystem im gesamten Großraum fest.

Der einzelne Verkaufsvorgang, also der Betrieb der Vertriebsinfrastruktur, wird von den Verkehrsunternehmen oder Vertriebsdienstleistern wahrgenommen. Für eine leichtere Zugänglichkeit ist der Fahrkartenvertrieb darauf ausgerichtet, dass es irrelevant ist, bei welchem Verkehrsunternehmen die Fahrkarte gekauft wird. Innerhalb des gewählten Tarifsystems (u. a. VRB-Tarif, Niedersachsentarif, D-Tarif) erkennen die ÖPNV-Verkehrsunternehmen in ihren Verkehrsmitteln Regionalzug, Straßenbahn und Stadt-/Regionalbus die Fahrkarten gegenseitig an, sodass lediglich ein Kaufvertrag (Ticketkauf) und ein Beförderungsvertrag (Beförderung) zwischen dem Fahrgast und den verschiedenen Unter-

nehmen zustande kommt. Somit sind in diesem Vertriebssystem Umstiege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Linien ohne weiteren Ticketkauf möglich.

Wie in allen Lebensbereichen wird auch der Fahrkartenverkauf im ÖV seit einigen Jahren von der Digitalisierung bestimmt. Der Regionalverband wird mit einem Mix aus klassischen und modernen Vertriebskanälen den Wünschen und Gewohnheiten der unterschiedlichen Nutzergruppen (u. a. Altersgruppen, Gelegenheitsnutzer, Vielfahrer, ÖPNV-Neueinsteiger) gerecht werden und ein einheitliches Vertriebssystem etablieren.

E 11.1 Personenbedienter Vertrieb

In den Ober- und Mittelzentren des Verbandsgebiets betreiben die lokalen Stadtbusunternehmen auf eigene Initiative in den Innenstädten Kundenzentren, in denen das gesamte Fahrkartensortiment des VRB angeboten wird. Der Regionalverband verpflichtet darüber hinaus über die Verkehrsverträge die EVU zum Betrieb stationärer personenbedienter Vertriebstellen. So finden sich in Braunschweig Hbf, Goslar, Salzgitter-Lebenstedt, Salzgitter-Bad, Wolfenbüttel und Helmstedt Verkaufsstellen, welche neben VRB-Fahrkarten auch Nahverkehrsfahrkarten für Bahnfahrten in ganz Deutschland und Fernverkehrstickets zu allen Zielen Europas verkaufen.

An zahlreichen kleineren Stationen bzw. in deren Nähe sorgen DB-Agenturen sowie private Vertriebsagenturen (z. B. „Rosenthal Tickets&More" in Peine, Seesen und Bad Harzburg) für den personenbedienten Verkauf von Fahrkarten. Am Hauptbahnhof Wolfsburg wird dieser Vertrieb durch das enno-Servicecenter gewährleistet.

Für Stammkunden bieten die einzelnen Tarifinhaber eine umfassende Betreuung durch ihre Abo-Servicecenter an. Die Abo-Zentrale des VRB wird von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH Betrieben (VRB-Zeitkarten und Deutschland-Ticket).

Der Regionalverband ist bestrebt, möglichst flächendeckend personenbediente Verkaufsstellen anzubieten, damit eine persönliche Beratung und ein einfacher Verkaufsvorgang ohne Nutzung digitaler Hilfsmittel in Anspruch genommen werden kann. Da es aber insbesondere an kleineren Stationen zunehmend schwieriger wird, geeignetes Personal oder Unternehmer für selbstständig arbeitende Vertriebsagenturen zu finden, hat der Regionalverband die Einrichtung von Videoreisezentren durch Vertriebsdienstleister beauftragt. Die modernen Automaten werden via Videotelefonie von mitarbeitergesteuert und stehen in Königslutter, Schladen, Gifhorn, Fallersleben, Lengede-Broistedt und Meinersen-Ohof direkt an den Stationen. Der Beratungsvorgang erfolgt für den Fahrgast analog dem DB Reisezentrum, wohingegen der Bezahlvorgang durch Geldeinwurf oder Kartenzahlung dem Kauf am Fahrkartenautomaten entspricht. DB Videoreisezentren haben sich bei den Fahrgästen etabliert und erfahren eine hohe Akzeptanz. Durch diese Videoreisezentren kann die persönliche Beratung auch in ländlichen Regionen aufrecht erhalten werden.

In den Bussen erfolgt der Fahrkartenerwerb beim Fahrpersonal. Da hier nur ein begrenztes Sortiment ohne Beratung verkauft werden kann und der Verkaufsprozess zu Verzögerungen im Betriebsablauf führt, ist es Ziel des Regionalverbandes, die digitalen Vertriebskanäle weiter zu stärken und den Fahrerverkauf zu verringern.

Neben dem Fahrerverkauf besteht für Fahrgäste in städtischen Bereichen auch die Möglichkeit, die Fahrkarte an Vorverkaufsstellen nahe den Haltestellen (Kioske, Buchhandlungen, Touristenbüros etc.) zu erwerben.

Vertrieb über Fahrausweisautomaten

E 11.2

Im Auftrag des Regionalverbandes werden an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Verbandsgebiet Fahrkarten über Fahrkartenautomaten vertrieben. In Niedersachsen dürfen Regionalzüge nur mit gültiger, entwerteter Fahrkarte betreten werden. Es befinden sich daher keine Fahrkartenautomaten in den Zügen. Eine Ausnahme stellen die Züge der Start Mitteldeutschland GmbH aus Goslar und Wolfsburg Richtung Sachsen-Anhalt dar, die dem Vertriebskonzept des Bundeslandes Sachsen-Anhalt zugeordnet sind.

An allen Verkehrsstationen im Verbandsgebiet steht mindestens ein Fahrkartenautomat, der die vollständigen VRB- und NITAG-Sortimente sowie Fahrkarten im SPNV zu allen Zielen Deutschlands verkauft. Die DB-Automaten verkaufen darüber hinaus auch DB-Fernverkehrstickets (ICE/IC), Rail&Fly-Fahrkarten und vorreservierte Veranstaltungstickets (Bahn-Tix). Ausnahme sind einige DB-Automaten in Wolfsburg Hbf., welche keine Nahverkehrstickets verkaufen. An diesen Stationen stehen jedoch Automaten anderer Verkehrsanbieter zum Erwerb von Nahverkehrstickets bereit.

Der Regionalverband arbeitet zusammen mit den Eisenbahnunternehmern als Betreiber der Automaten an einer einheitlichen und nutzerfreundlichen Software und Hardware, die es Fahrgästen ermöglicht, schnell zur optimalen Fahrkarte zu gelangen.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat in allen Straßenbahnen Fahrkartenautomaten eingebaut, die das komplette Sortiment des VRB und der Niedersachsentickets verkaufen und damit den Fahrerverkauf in den Straßenbahnen ablösen.

Digitaler Vertrieb

E 11.3

Im Großraum Braunschweig können Kunden über verschiedene digitale Vertriebskanäle Tickets über Apps und Websites kaufen. Der VRB vertreibt seinen Tarif über die Apps von VRB, BSVG und WVG. Ein Teil des Tarifsortiments ist auch über die Apps „DB Navigator" und „FAIRTIQ" erhältlich, die zukünftig um weitere Tickets ergänzt werden sollen. Außerdem ist der Vertrieb über die App „FahrPlaner" der Länder Bremen und Niedersachsen in Umsetzung. Das Deutschland-Ticket ist daneben auch als Chipkarte über die Abozentrale des VRB erhältlich.

Mit der App „FAIRTIQ" ist auch ein innovativer Check-in/Be-out-Vertriebskanal verfügbar, der den Kunden die Suche nach dem passenden Ticket abnimmt und maximal eine Tageskarte pro Person berechnet. Zugangsbarrieren, die mit dem Tarifsystem zusammenhängen, werden dadurch gesenkt. Die Umsetzung eines kilometerbasierten Entfernungstarifes im Zuge einer Tarifstrukturreform mit FAIRTIQ ist denkbar.

Zukünftig ist vorgesehen, einen Vertrieb über ID-basierte, Account-basierte oder ähnliche digitale Verkaufsprozesse (z. B. ID-based Ticketing, Account-based Ticketing) aufzubauen und somit das Bargeld im ÖPNV zu reduzieren bzw. mittelfristig abzuschaffen und den Druck von Papiertickets sowie den Fahrerverkauf im Bus zu reduzieren. Im Unterschied zum Media Based Ticketing (MBT) liegen alle Ticketinformationen in einem Hintergrundsystem und nicht auf einem Nutzermedium.

E 12 Betrieb, Service

Die Kundenorientierung hat bei den Verkehrsunternehmen in der Region einen hohen Stellenwert. Zahlreiche Sachverhalte werden in Richtlinien, Empfehlungen, Dienstanweisungen und weiteren freiwilligen Maßnahmen geregelt und umgesetzt. Im laufenden Betrieb gibt es trotzdem Situationen, in denen die Fahrgäste ein kundenorientierteres Verhalten erwarten. So ist z. B. die Information bei Störungen und Verspätungen im Betriebsablauf im SPNV aktuell teilweise nicht vorhanden, widersprüchlich oder unverständlich.

Folgende Punkte sind wichtig bei der Kundenorientierung:

Information

- Einrichten einer Servicestelle und eines Beschwerdemanagements mit einheitlicher Rufnummer
- Einheitliche Rufnummer für die Anforderung differenzierter Bedienungsweisen
- Rechtzeitige umfassende Information bei Störungs- und Verspätungsfällen
- Barrierefreier Zugang zu allen Verkaufsstellen und Informationsstellen

Unterstützung

- Schulung des Personals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen
- Mobilitätstraining für mobilitätseingeschränkte Personen

Sicherheit

- Einsatz von Sicherheitspersonal im Eisenbahnbereich (Abendstunden, nachts, besondere Ereignisse)
- Ausstieg (vor allem in den Abend- und Nachtstunden) auch zwischen den Haltestellen im ÖSPV für kürzere Fußwege ermöglichen

Verlässlichkeit

- Keine Abfahrt vor der fahrplanmäßigen Zeit
- Gewährleistung der Anschlusssicherheit
- Zeitgerechtes Einrichten eines Busnot- bzw. Schienenersatzverkehres
- Ersatzfahrzeuge müssen derselben Kategorie angehören wie das geplante Fahrzeug
- Zugbildung einhalten / ausreichend Sitzplätze vorhalten
- Gezielter Einsatz der barrierefreien Bus- und Stadtbahnfahrzeuge (z. B. im Wechsel mit älteren, nicht barrierefreien Fahrzeugen) in Abstimmung mit den Behindertenverbänden
- Jeder Bus soll an der vorgesehenen Stelle halten (keine Überholungen an der Haltestelle)
- Sicherstellung einer unverzüglichen Instandsetzung von defekten Aufzügen für eine verlässliche Nutzbarkeit der vorhandenen barrierefreien Teile im Netz

Innovationen

E 13

Intelligente Infrastrukturen und innovative Mobilitätsdienstleistungen können zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie zu einem effizienten und wirtschaftlichen Betriebsablauf beitragen. Daher werden die Chancen von Innovationen und Erkenntnisse aus der Forschung genutzt und zukunftsweisende, kreative Lösungsansätze in die Praxis gebracht. Wichtige Projekte sind u. a. im Bereich von

- Echtzeit und Digitalisierung der Kundeninformation
- Digitalisierung von Ticketing und Vertrieb
- On-Demand-Verkehre
- Fahrzeugen
- Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen
- Erfassung und Bereitstellung von Mobilitätsdaten

zu finden. In der Laufzeit des NVP werden sich weitere Modellprojekte ergeben, die sowohl integrierte als auch ÖPNV-spezifische Ansätze verfolgen.

Flankierende Maßnahmen

E 14

Neben den in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen werden die Nutzung und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes von weiteren externen Größen beeinflusst.

Fahrradverkehr

E 14.1

Der Fahrradverkehr etabliert sich immer stärker als eigenständige Verkehrsart mit eigenem Verkehrswegenetz und Dienstleistungen. Damit stärkt der Fahrradverkehr den Umweltverbund umfassend und stellt auch für den ÖPNV eine ideale Ergänzung, vor allem in der Zu- und Abbringerfunktion zu den Verkehrsstationen und Haltestellen, dar. Dem wird in diesem NVP dadurch Rechnung getragen, dass Aussagen zu B+R-Anlagen mit u. a. gesicherten Abstellanlagen an den Stationen und Haltestellen aufgenommen sind. Zusätzlich sind Hinweise aufgenommen, dass von der Kommune für eine sichere Fahrradnutzung auf dem Weg zur Station bzw. Haltestelle zu sorgen ist.

Ziel ist es, Anreize zu setzen mit dem eigenen Fahrrad bis zu Station oder Haltestelle zu fahren, um anschließend den ÖPNV zu nutzen. So wird der Erschließungsbereich der Station bzw. Haltestelle gegenüber der fußläufigen Erreichbarkeit deutlich erweitert, vor allem, wenn elektrisch betriebene Fahrräder genutzt werden.

Eine weitere Möglichkeit, den Fahrradverkehr und den ÖPNV in einer Wegekette zu verbinden, ist die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des ÖPNV. Möglichkeiten bieten sich durch die Mitnahme von Standardrädern oder Falträdern. Hier sind allerdings die beschränkten Kapazitäten und Ansprüche der anderen ÖPNV-Kunden zu beachten.

Weitere Hinweise zur Förderung des Fahrradverkehrs als eigenständiges Verkehrsmittel und im Zusammenspiel mit dem ÖPNV finden sich im Regionalen Radverkehrskonzept des Regionalverbandes.

E 14.2 Ergänzende Dienstleistungen

Neben den ÖPNV-Fahrtenangeboten können ergänzende Dienstleistungen die Attraktivität steigern und neue Kundengruppen ansprechen. Einige Möglichkeiten werden hier beispielhaft aufgeführt. So können durch die Schulung von (potenziellen) Kunden Hemmschwellen abgebaut werden, wie sie z. B. bei der Einführung neuer Vertriebswege auftreten können.

Hilfreich bei der Ansprache potenzieller Kunden kann auch der Einsatz von Mobilitätsscouts sein. Interessierte Bürgerinnen und Bürger werden vom Verkehrsbetrieb geschult und treten als Multiplikatoren vor Ort auf. Sie sollen Ansprechpartner vor Ort sein und das ÖPNV-Angebot vermitteln sowie Orientierung geben.

A Leitbild und langfristige Planungen

B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

C Planungsgebiet

D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung

E Bestand, Analyse und Maßnahmen

F Finanzierung und Förderung

F Finanzierung und Förderung

F 1 Finanzierungsquellen

Dem Regionalverband Großraum Braunschweig stehen zur Bewältigung seiner Aufgaben als Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV und der Finanzierung seines Verwaltungspersonals verschiedene Finanzierungsquellen zur Verfügung, die zweckgebunden eingesetzt und nachgewiesen werden müssen. Das Land Niedersachsen fördert den Ausbau von Bushaltestellen, Stadt- und Straßenbahnsystemen, Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen (z. B. Stellplätze für Park + Ride und Bike + Ride), Omnibusbetriebshöfen, Bürgerbussen, sonstige ÖPNV-Linienbussen sowie Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und zur Echtzeitinformation. Zusätzlich wird der Betrieb von Landesbuslinien und die Einrichtung von Mobilitätszentralen unterstützt.

Alle Maßnahmen, die der Regionalverband finanziert, werden über den Haushaltsplan beschlossen. Außerdem obliegt die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen im Einzelfall einer separaten Beschlussfassung durch die politischen Gremien des Regionalverbandes, entsprechend der Wertgrenzen.

F 1.1 Finanzmittel von den Verbandsgliedern

Die Verbandsglieder finanzieren wesentliche Aufgaben des Regionalverbandes durch die Verbandsumlage. Ein Teil der Verbandsumlage wird, neben anderen Aufgaben wie Radverkehr, Verkehrsentwicklungsplanung und Regionalentwicklung, auch zur Finanzierung von RegioBus-Betriebsleistungen verwendet.

Weiterhin werden durch bilaterale Refinanzierungsverträge zwischen dem Regionalverband und den Verbandsgliedern weitere RegioBus-Betriebsleistungen und lokale Bus-Betriebsleistungen finanziert. Tabelle F.1.1 gibt einen Überblick über die Höhe der Zahlungen.

F 1.1 Tabelle

Finanzierungsquellen der RegioBus-Leistungen

Finanzierungsquelle	2025	2026	2027	2028	2029
Verbandsumlage (hier anteilig für ÖSPV)	4,5 Mio. €	4,5 Mio. €	4,5 Mio. €	4,5 Mio. €	4,5 Mio. €
Refi-Verträge	26,0 Mio. €	29,8 Mio. €	32,7 Mio. €	35,0 Mio. €	36,7 Mio. €
Summe	**30,5 Mio. €**	**34,3 Mio. €**	**37,2 Mio. €**	**39,5 Mio. €**	**41,2 Mio. €**

F 1.2 Finanzmittel von Bund und Land

Der Bund stellt auf Grundlage des RegG (vom 27.12.1993, aktueller Stand 20.04.2023) einen Anteil der Steuermittel aus dem Mineralölsteueraufkommen den Ländern zur Finanzierung des ÖPNV (insb. des SPNV) zur Verfügung. Nach der RegG-Revision 2016 (wirksam zum 01.01.2016) wurden die Finanzmittel aufgestockt, neu verteilt und bis 2031 festgeschrieben, inklusive einer Dynamisierungsrate von durchschnittlich 1,8 % pro Jahr. In Tabelle F1.2/1 sind die vom Bund insgesamt und speziell dem Land Niedersachsen bereitgestellten Finanzmittel dargestellt.

Finanzmittel vom Bund/Land Niedersachsen

F 1.2/1
Tabelle

Höhe RegG-Mittel	2015	2025	2026	2027	2028	2029
Bund	7,3 Mrd. €	9,6 Mrd. €	9,8 Mrd. €	10,0 Mrd. €	10,2 Mrd. €	10,3 Mrd. €
Land Nds.	627 Mio. €	845 Mio. €	861 Mio. €	878 Mio. €	895 Mio. €	912 Mio. €

Das Land Niedersachsen verteilt nach festen Schlüsseln, welche im NNVG festgehalten sind, die RegG-Mittel an die einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger. Die NNVG-Revision 2016 (wirksam zum 01.01.2017) beinhaltete eine Kommunalisierung der § 45a PBefG-Mittel (neu § 7a NNVG-Mittel), die die Aufgabenverantwortung für die Verteilung der Ausgleichszahlungen an die Busunternehmen an die ÖSPV-Aufgabenträger überträgt. Die Busunternehmen werden damit durch das Anbieten von rabattierten Fahrausweisen für Schüler entschädigt. Weiterhin ging mit der NNVG-Revision auch ein neuer Finanzmitteltopf (§ 7b NNVG) einher für die ÖSPV-Aufgabenträger, der Finanzmittel zur Stärkung des ländlichen Raumes zur Verfügung stellt. Im Gegenzug müssen die ÖSPV-Aufgabenträger alle zwei Jahre dem Land einen umfassenden Qualitätsbericht liefern, in dem Fortschritte bei der ÖPNV-Entwicklung verdeutlicht werden.

Des Weiteren behält das Land Niedersachsen einen Teil der RegG-Mittel und verwendet es zur Förderung von Projekten und Maßnahmen (u. a. Fahrzeugbeschaffung, Förderung Verbundausweitungen/ NITAG, Haltestellenausbau).

Der Regionalverband erhält Finanzmittel zugewiesen aus § 7(1) NNVG (SPNV-Betriebsleistungen), aus § 7(4) NNVG (Personal/Verwaltung), aus § 7(5) NNVG (ÖSPV-Betrieb, Marketing, Infrastruktur, Innovationen), aus § 7a NNVG (Ausgleich für Rabattierung Schülerkarten), § 7b NNVG (Stärkung des ländlichen Raumes) und § 7e NNVG (regionales Schüler-/Azubi-Ticket). In der Tabelle F1.2/2 sind die RegG-Mittel des Regionalverbandes in der Höhe nach diesen Töpfen aufgeteilt.

RegG-Mittel des Regionalverbandes

F 1.2/2
Tabelle

Höhe RegG-Mittel des Regionalverbandes	2015	2025	2026	2027	2028	2029
§ 7(1) NNVG	55,4 Mio. €	110,0 Mio. €	112,0 Mio. €	114,0 Mio. €	116,0 Mio. €	118,0 Mio. €
§ 7(4) NNVG	1,1 Mio. €	1,5 Mio. €	1,5 Mio. €	1,5 Mio. €	1,5 Mio. €	1,5 Mio. €
§ 7(5) NNVG	8,1 Mio. €	12,1 Mio. €	12,3 Mio. €	12,5 Mio. €	12,7 Mio. €	12,9 Mio. €
§ 7a NNVG	0 €	13,6 Mio. €	13,6 Mio. €	13,6 Mio. €	13,6 Mio. €	13,6 Mio. €
§ 7b NNVG	0 €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €	3,1 Mio. €
§ 7e NNVG	0 €	1,8 Mio. €	1,8 Mio. €	1,8 Mio. €	1,8 Mio. €	1,8 Mio. €
Summe	**64,6 Mio. €**	**142,1 Mio. €**	**144,3 Mio. €**	**146,5 Mio. €**	**148,7 Mio. €**	**150,9 Mio. €**

Nach den Einnahmenpositionen werden in den nächsten Kapiteln die einzelnen Ausgabenpositionen erläutert.

F 1.3 Nutzerfinanzierung, weitere Finanzierungsquellen

Die im öffentlichen Nahverkehr entstehenden Kosten, hier insbesondere die Betriebskostendefizite bei den Verkehrsunternehmen, werden neben öffentlichen Zuschüssen auch durch die Nutzer (Fahrgäste) in Form von Fahrscheinkäufen getragen.

Im Rahmen der geplanten VRB-Tarifstrukturreform bzw. der Neustrukturierung der ÖSPV-Finanzierung wird auch zwischen Regionalverband, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen und Verbandsgliedern geprüft werden, inwieweit diese Nutzerfinanzierung zurückgefahren oder ausgeweitet werden soll.

Weiterhin werden bundesweit momentan neue Modelle der ÖPNV-Finanzierung diskutiert, die auch andere Begünstigte eines attraktiven ÖPNV (Anwohner, Unternehmen) und Nutzer umweltunfreundlicherer Verkehrsmittel (Fahrer und Halter von Autos mit Diesel-/Benzinantrieb) an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Auch diese neuen Modelle werden vom Regionalverband in den nächsten Jahren geprüft werden.

F 2 Kosten für Betriebsleistungen

Der größte Ausgabeposten für den Regionalverband sind die Finanzierung von Betriebsleistungen im ÖPNV. 80% der Aufwendungen des Regionalverbandes werden für Zuschusszahlungen an SPNV- oder ÖSPV-Verkehrsunternehmen eingesetzt. Diese Zuschusszahlungen vom Regionalverband sind nicht die einzigen, aber eine wichtige Einnahmequelle für die Verkehrsunternehmen.

F 2.1 Kosten für den SPNV-Betrieb

Rund die Hälfte aller Aufwendungen des Regionalverbandes gehen als Zuschusszahlungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der Region SPNV-Linien betreiben (DB Regio Nord, DB Regio Südost, WestfalenBahn, metronom, erixx und Start Mitteldeutschland). Im Rahmen der Bruttoverträge mit Anreizsystem, welche der Regionalverband zusammen mit benachbarten Aufgabenträgern mit den EVU abgeschlossen hat, wirken sich Fahrgeldeinnahmen zuschussmindernd für die Höhe der Zahlungen der Aufgabenträger aus.

Die ausgeschriebenen SPNV-Netze verlaufen in der Regel in den Zuständigkeitsbereichen mehrerer Aufgabenträger. Die Aufgabenträger teilen sich die Finanzierung und das Vertragscontrolling anteilig auf.

Die meisten Kostenpositionen der Zuschusszahlungen wurden vom EVU im Rahmen des Vergabeverfahrens angeboten und über die Vertragslaufzeit kalkuliert. Einige Kostenpositionen, wie bspw. die Trassen- und Stationsentgelte, sind durchlaufende Positionen für die EVU. Die Höhe der Trassen- und Stationsentgelte bestimmen die Preissysteme der DB InfraGO als Betreiber der Infrastruktureinrichtungen. Die Dynamisierungsrate wurde im Rahmen der ERegG-Novellierung auf die einzelnen Höhen der länderspezifischen Steigerungsraten bei den RegG-Mitteln gedeckelt, so dass die Infrastrukturkosten nicht mehr überproportional steigen können. Vertragsstrafen und Pönalen wegen Schlecht-/Nichtleistung wirken sich auch nachträglich auf die Zuschusszahlungen aus und werden entsprechend verrechnet.

Durch das erstmalige Ausschreiben der Teilnetze im Wettbewerb konnte der Regionalverband zwischen Dezember 2013 und Dezember 2018 die Zuschusszahlungen über alle Netze deutlich senken. Diese Wettbewerbserfolge, der schrittweise Ausbau der Strecken- und Stationsinfrastruktur und die erhöhten Finanzmittelzuweisungen von Bund und Land führten bereits in den letzten Jahren zu zahlreichen Mehrbestellungen.

In der mittel- und langfristigen SPNV-Finanzplanung werden neben dem bestehenden SPNV-Angebot und den geplanten Mehrbestellungen die jährlichen Preissteigerungen und voraussichtlichen steigenden Zuschussbedarfe durch Neuvergaben einbezogen. Der russische Angriffskrieg und die damit zusammenhängende Steigerung der Energie- und Materialkosten haben zusammen mit dem Fachkräftemangel in den letzten Jahren zu großen Steigerungen der Zuschussbedarfe geführt, die sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen könnten.

Einerseits hat der Regionalverband zur Abfederung gewisse Rücklagen aufgebaut, andererseits sind zur Aufrechterhaltung und Ausbau des SPNV-Angebots ab 2030 höhere Mittelzuweisungen durch Bund und Land notwendig.

Die Zuschussbedarfe steigen stark an, u. a. durch Mehrbestellungen, aber auch durch fehlenden Fahrgeldeinnahmen und starke Kostensteigerungen (Personal, Material, Energie). Diese erhöhten Mittelbedarfe konnten durch steigende Zuweisungen aus dem RegG/NNVG getätigt werden.

Tabelle F2.1 gibt einen Überblick über die geplanten Aufwendungen im SPNV-Betrieb.

SPNV-Finanzierung

F 2.1
Tabelle

	IST 2015	SOLL 2025	SOLL 2026	SOLL 2027	SOLL 2028	SOLL 2029
SPNV-Betrieb	59,5 Mio. €	102,7 Mio. €	105,8 Mio. €	108,0 Mio. €	110,2 Mio. €	113,5 Mio. €

Kosten für den ÖSPV-Betrieb

F 2.2

Der Regionalverband, als Aufgabenträger für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV, verfolgt das Ziel, in seinem Gebiet die Anwendung einheitlicher und attraktiver Fahrtarife für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen. Für die eigenwirtschaftlichen Busunternehmen hat der Regionalverband eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. l) VO (EG) Nr. 1370/2007 erarbeitet. Die allgemeine Vorschrift zu Höchsttarifen trat am 01.01.2012 in Kraft und wurde am 01.01.2015 sowie am 01.01.2021 aktualisiert.

Ziel der Systematik aus aV und Refinanzierungsverträgen ist die dauerhafte Sicherung des Verbundtarifs für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung, keinen höheren als den vom Regionalverband vorgegebenen Tarif nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung anzuwenden.

Die aV wird seit 2021 als Satzung vom Regionalverband als zuständige Behörde für Unternehmen, die Linienverkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erbringen, angeboten. Die aV regelt die Erstattung von Mindereinnahmen im regionalen Busverkehr durch die Anwendung des einheitlichen Verbundtarifes Region Braunschweig (VRBTarif) für alle Fahrgäste als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Die aV wurde als Satzung veröffentlicht und allen privaten Busunternehmen im VRBTarif angeboten, um mit den Partnern eine transparente, einvernehmliche und beihilferechtskonforme Ausgleichsregelung anzubieten.

Der Finanzierungsbedarf über die aV ergibt sich aus der fortgeschriebenen Kosten-Erlös-Situation der Verkehrsunternehmen. Die Ausgleichsleistungen werden vom Regionalverband als Vorauszahlung geleistet, um die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Zur Finanzierung der sich aus der aV ergebenden Verbindlichkeiten stehen dem Regionalverband die Verbandsumlage und die Regionalisierungsmittel nach § 7(5) NNVG und § 7(b) NNVG zur Verfügung. Die Verbandsumlage wird durch erschließungsbezogene Refinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Regionalverband und seinen

Verbandsgliedern geregelt. Im Zeitraum 2017–2026 werden Regionalisierungsmittel auch für die Finanzierung von Aufstockungen im Bereich der RegioBus-Leistungen verwendet.

Seit 2020 überführt der Regionalverband schrittweise die eigenwirtschaftlichen Teilnetze durch Wettbewerbsverfahren in gemeinwirtschaftliche Verkehre. In diesen Vergaben werden höhere Qualitätsanforderungen an die Busverkehrsunternehmen gestellt, so dass mit einem höheren Finanzierungsaufwand zu rechnen ist.

Die Zuschussbedarfe sind stark angestiegen, u. a. durch Mehrbestellungen, insb. aber auch durch zu geringe Fahrgeldeinnahmen und hohe Kostensteigerungen (Personal, Material, Energie).

Tabelle F2.2 zeigt die geplanten Aufwendungen des Regionalverbandes an die VU im ÖSPV-Betrieb.

F 2.2
Tabelle

ÖSPV-Finanzierung

	IST 2015	SOLL 2025	SOLL 2026	SOLL 2027	SOLL 2028	SOLL 2029
Gesamtzahlung	5.900.000 €	52.865.166 €	57.908.983 €	61.718.150 €	65.966.121 €	69.264.427 €

Die Finanzierung der Kosten für den ÖSPV-Betrieb erfolgt über die Verbandsumlage sowie die Regionalisierungsmittel nach den §§ 7(5), 7a und 7b des NNVG.

Der Regionalverband kann im Zeitraum vom 2017–2026 laut NNVG SPNV-Mittel (Finanzmittel nach § 7(1) NNVG) für Bus-Betriebsleistungen einsetzen, so dass diese hohen Zuschussbedarfe teilweise, neben höheren Refinanzierungsleistungen der Verbandsglieder, geleistet werden können.

Ab 2027 ist dies nicht mehr möglich, so dass entweder die Finanzmittel des Landes für Bus-Betriebsleistungen erhöht werden müssen (7(5)-/7b-Mittel) oder kommunale Mittel steigen müssen. Parallel werden Abbestellungen geprüft und umgesetzt werden, um den Bus-Betrieb in der Region zu finanzieren.

F 3 Kosten für Investitionen

Der Regionalverband hat bis 2014, aufgrund geringerer finanzieller Möglichkeiten, seine vorhandenen Ressourcen, insbesondere zum Ausgleich von Betriebskostendefiziten und zur Planung der RegioStadtBahn, verwendet. Mit Beginn des Regionalbahnkonzeptes 2014+ (RBK 2014+) und dem Aufstellen des NVP 2016 und 2020 wurde ein Neustart bei der Infrastrukturfinanzierung eingeleitet.

Der Regionalverband beteiligt sich in Zusammenarbeit mit dem Bund, dem Land Niedersachsen und der DB an der Finanzierung von Streckenaus-/neubauten, sowie -reaktivierungen, und Stationsaus-/neubauten, sowie -reaktivierungen. Außerdem bietet der Verband seit 2017 mit einer Ko-Finanzierung den Kommunen Unterstützung beim Ausbau von Stadtbahn-/Bushaltestellen.

F 3.1 Kosten für SPNV-Streckenaus-/neubau

Planung, Bau und Betrieb der Strecken des SPNV erfolgen durch die DB InfraGO AG, wobei Neu- oder Umbauten auf Grundlage der jeweilig gültigen Richtlinien und der betriebsnotwendigen Erfordernisse umgesetzt werden.

Ausbau Weddeler Schleife

Der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife wird insgesamt ca. 220 Mio. € kosten, die von Bund, Land Niedersachsen und Regionalverband in unterschiedlichen prozentualen Anteilen getragen werden. Die Finanzierung der Planung in den Leistungsphasen (Lph) 3–4 teilen sich Land und Regionalverband, wobei das Land 75 % der Kosten trägt und der Regionalverband 25 %. Die Finanzierung der Lph 5–9 werden sich Bund, Land und Regionalverband, abhängig der Aufteilung von Fern-/Güter-/Nahverkehrsnutzen, bei der Standardisierten Bewertung teilen. Die Inbetriebnahme erfolgte im März 2024.

Sonstige Streckenaus-/neubauten

Mit Stand Ende 2024 werden folgende wesentliche Maßnahmen betrachtet, bei denen der Regionalverband unterschiedliche Leistungsphasen der Planung finanziert:

- Teilnetzelektrifizierung Nordharz: Der Regionalverband finanziert zu 100% aus Finanzmitteln nach § 7(5) NNVG die Leistungsphasen 1–2. Die Finanzierung der restlichen Leistungsphasen ist in Abstimmung. Es wird angestrebt, die Realisierungskosten aus GVFG-Mitteln zu finanzieren.
- Ausbaumaßnahmen zur Umsetzung des Halbstundentaktes auf der Strecke Braunschweig Hbf. – Gifhorn Stadt, sowie Elektrifizierung: Der Regionalverband finanziert zu 100% aus Finanzmitteln nach § 7(5) NNVG die Leistungsphasen 1–2. Die Finanzierung der restlichen Leistungsphasen ist in Abstimmung. Es wird angestrebt, die Realisierungskosten aus GVFG-Mitteln zu finanzieren.
- Reaktivierungen SZ-Lebenstedt – SZ-Lichtenberg, Braunschweig – Harvesse, Helmstedt – Schöningen, Braunlage – Elend und Wittingen – Celle für den SPNV: Es ist derzeit geplant, die Realisierungsphasen aus GVFG-Mitteln zu finanzieren. Die Finanzierung der Planungsphasen ist vom Regionalverband für die entsprechenden Haushaltsjahre vorgemerkt.
- Ringelheimer Kurve (Verbindungskurve bei SZ-Ringelheim): Es ist derzeit geplant, die Realisierungsphasen aus GVFG-Mitteln zu finanzieren. Die Finanzierung der Planungsphasen ist vom Regionalverband für die entsprechenden Haushaltsjahre vorgemerkt.

Für einige dieser Investitionen liegen erste Grobkostenannahmen vor.

Kosten für den SPNV-Stationsaus-/neubau

F 3.2

Alle in den letzten zehn Jahren nicht aus-/neugebauten Verkehrsstationen im Verbandsgebiet finden sich bereits in Finanzierungsprogrammen des Bundes oder Landes oder es ist geplant, neue Programme aufzusetzen, um sie barrierefrei auszubauen. Ziel ist es, die restlichen Stationen im Verbandsgebiet in den nächsten fünf Jahren barrierefrei auszubauen und auf den technisch neuesten Stand zu bringen.

Bei der Stationsoffensive handelt es sich um ein bundesweites Programm der DB InfraGO, in dem die Planung und der Bau neuer Stationen vereinbart werden.

Bei dem Programm „Quattro Stazioni" handelt es sich um ein Einzelprogramm zwischen Regionalverband und DB InfraGO, um die vier Bahnstationen Baddeckenstedt, Dettum, Vorhop und Schönewörde barrierefrei auszubauen. Schönewörde, aus diesem Programm, wurde 2024 barrierefrei ausgebaut.

Die Tabelle F3.2 zeigt eine Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete und den prognostizierten Anteil des Regionalverbandes an den Projektgesamtkosten (Planungs-/Baukosten).

F 3.2
Tabelle

Übersicht über die Einteilung der verschiedenen Arbeitspakete

Arbeitspaket	Station	Anteil Regionalverband absolut
Ohne Arbeitspaket, bereits vor 2000 modernisiert	Peine Weddel Leiferde Calberlah Fallersleben Wolfenbüttel Schladen Wolfsburg Hbf Inselbahnsteige	Projekte sind abgeschlossen (vor 2000)
NiaZ 1	Schandelah Königslutter Vechelde Vöhrum Helmstedt Goslar	Projekt ist abgeschlossen (2004–2007) ca. 1,0 Mio. €
NiaZ 2	Seesen Vienenburg SZ-Ringelheim	Projekt ist abgeschlossen (2012–2015) ca. 0,8 Mio. €
NiaZ 3	Braunschweig-Gliesmarode Braunschweig Hbf Wittingen Gifhorn Stadt Gifhorn Bad Harzburg	vsl. ca. 5,3 Mio. € (2016–2025)
RBK 2014+	Wolfsburg Hbf, Gleise 1 und 9 Rötgesbüttel Weddel, Banhsteigverlängerung Triangel Münchehof	Projekt ist abgeschlossen (2014–2020) ca. 8,1 Mio. €
ZIP, FABB und Einzelvereinbarungen	Meine Knesebeck Wahrenholz Schöppenstedt Börßum Oker Schandelah (barrierefreier Zugang) Langelsheim Meinersen Lengede-Broistedt Woltwiesche SZ-Immendorf SZ-Watenstedt Peine (taktiles Leitsystem)	vsl. ca. 2,1 Mio. € (2018–2025)
Stationsoffensive	Braunschweig-West Braunschweig-Bienrode Braunschweig-Leiferde Isenbüttel Wolfsburg-Sandkamp Salzgitter-Thiede Wolfenbüttel-Wendessen	vsl. ca. 33,0 Mio. € (2019–2033)
Einzelvereinbarungen	Helmstedt, Bahnsteigverlängerung Schandelah, Bahnsteigverlängerung	Projekt ist abgeschlossen (2016–2020) ca. 1,0 Mio. €
Quattro Stazioni und LuFV	Schönewörde, Vorhop, Dettum, Baddeckenstedt	vsl. ca. 2,9 Mio. € (2020–2028)
Keine Umsetzung über Generalsanierung Strecke Weddel – Magdeburg (Neuprüfung)	Frellstedt	
In letzten Jahren aufgelassen (geschlossen)	Neudorf-Platendorf	Projekt ist abgeschlossen

Kosten für ÖSPV-Haltestellen und Umfeld

F 3.3

Die Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet sind verantwortlich für die Planung, den Bau und die Finanzierung des Aus-/Neubau von Bushaltestellen und deren Umfeldern (Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern). Darüber hinaus ist die BSVG als Betreiber der Braunschweiger Stadtbahn auch für die Planung, den Bau und die Finanzierung des Aus-/Neubau der Stadtbahnhaltestellen zuständig. Der Aus-/Neubau wird somit auf Initiative und unter Federführung der Städte und Gemeinden, bzw. der BSVG, veranlasst. Auf Antrag gewährt das Land Niedersachsen eine Förderung von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten unter Verwendung von RegG-Mitteln und GVFG-Mitteln.

Der Regionalverband unterstützt die Baulastträger und die Verkehrsunternehmen mit eigenen Förderprogrammen, die unter F5 zusammengefasst und beschrieben werden.

Kosten für Digitale Vorhaben

F 3.4

Im Rahmen des regionsweiten Echtzeitprojektes übernimmt der Regionalverband zu 50 % des bei den Zuwendungsempfängern verbleibenden Eigenanteils an den als zuwendungsfähig bewilligten Ausgaben. Das Gesamtvolumen des Echtzeitprojektes (Teilprojekt DFI-Anzeiger) beträgt 11.291.975 €, der 12,5 %ige Anteil des Regionalverbandes beträgt planungsgemäß 1.490.246,64 €, es verbleibt ein Eigenanteil in gleicher Höhe für die Antragsteller.

Weiterhin wurde eine Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs – „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen" zum 01.03.2018 in Kraft gesetzt. Über diese Förderrichtlinie stehen für die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen sowie die Kommunen des Verbandsgebietes jährlich Mittel in Höhe von 1.000.000 € zur Verfügung gestellt, um durch den Einsatz von neueren Techniken die Fahrgastinformation an den Zugangsstellen zu unterstützen.

Weiter werden die Mittel zur Planung und Förderung von Investitionen für internetbasierte Buchungs- und Zugangssysteme für abschließbare Fahrradabstellsammelanlagen genutzt.

Für Erhebungen zur landesweiten Haltestellendatenbank zum Thema Barrierefreiheit wurden für das Jahr 2019 Mittel in Höhe von 215.000 € eingeplant, für die Folgejahre ist für den Erhaltungsaufwand jeweils ein Betrag in Höhe von 15.000 € vorgesehen.

Für die Fahrzeugausstattung im ÖPNV wurden für 2019 300.000 € und in den Folgejahren 200.000 € p. a. bereitgestellt. Hierunter fallen z. B. Förderungen für automatische Fahrgastzählsysteme, technische Lösungen zur Implementierung von Barrierefreiheit und WLAN in Fahrzeugen des ÖPNV.

Für die oben genannten Maßnahmen und Förderprogramme werden Finanzmittel nach § 7(5) und § 7b NNVG verwendet.

Busbeschaffung

F 3.5

Busneubeschaffungen werden von den Bus-Verkehrsunternehmen durchgeführt. Das Land Niedersachsen und der Bund haben Förderprogramme für Bus- und Stadtbahnneubeschaffungen aufgelegt, die genutzt werden. Weiterhin beteiligen sich die Bus-Verkehrsunternehmen und deren Gesellschafter an der Finanzierung. Es sind Ersatzbeschaffungen und Neubeschaffungen für Fahrplanausweitungen geplant in den nächsten Jahren.

F 3.6 Stadtbahnbeschaffung

Stadtbahnneubeschaffungen werden von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH für ihr Stadtbahnnetz durchgeführt. Das Land Niedersachsen und der Bund haben Förderprogramme von Bus- und Stadtbahnneubeschaffungen aufgelegt, die genutzt werden. Weiterhin beteiligt sich die Braunschweiger Verkehrs-GmbH und die Stadt Braunschweig an der Finanzierung von neuen Stadtbahnen, die im Rahmen von Ersatzbeschaffungen und dem Stadtbahnausbauprogramm geplant sind.

F 4 Kosten für Tarif, Vertrieb, Erhebungen und Marketing

F 4.1 Finanzbedarf für Tarif, Vertrieb, Erhebungen und Marketing

Der Regionalverband ist durch die aktive Mitwirkung an der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH an der Weiterentwicklung des Tarif- und Vertriebssystems sowie bei der Gestaltung des Verbundmarketings beteiligt. Des Weiteren setzt er in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein aufgabenträgerbezogenes Marketing um.

Für planerische Zwecke und die Durchführung von Einnahmeaufteilungen in Verbünden werden in den SPNV-Teilnetzen i. d. R. alle zwei Jahre Verkehrserhebungen (Zählungen und Befragungen von Fahrgästen) durchgeführt. Diese Erhebungen werden von Gutachterbüros durchgeführt, die durch den Regionalverband, benachbarte Aufgabenträger oder die EVU beauftragt werden.

Die Finanzplanung für diese Aufgabenbereiche ist in Tabelle F4.1 differenziert nach Maßnahmenpaketen aufgeführt. Die Finanzierung dieser Kosten erfolgt über die Regionalisierungsmittel nach § 7(5) und § 7b NNVG.

F 4.1 Tabelle

Finanzierung Tarif, Vertrieb, Erhebungen und Marketing

Maßnahme	2025	2026	2027	2028	2029
Marketing für ÖPNV-Maßnahmen	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €
Gesellschafterbeiträge VRB, NITAG, DTVG	1.300.000 €	1.300.000 €	1.300.000 €	1.300.000 €	1.300.000 €
Gutachten Tarif/Vertrieb, Zuschuss HATIX	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
Förderung VRB-EAV (in SPNV-Betrieb integriert)	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
Erhebungsprojekte	155.000 €	655.000 €	615.000 €	115.000 €	150.000 €
Summe	**2.055.000 €**	**2.555.000 €**	**2.515.000 €**	**2.015.000 €**	**2.050.000 €**

Für zukünftige vergünstigte Verbundtarife (Bsp. Rabattiertes Mobilitätsticket für Leistungsempfänger, Schüler und Auszubildende) ist vorgesehen, zur Auslotung von Finanzierungsmöglichkeiten an das Land Niedersachsen heranzutreten. Des Weiteren soll die Einführung neuer Tarifprodukte auf Basis einer einvernehmlichen Zustimmung aller Verbandsglieder erfolgen, so dass sich diese nicht auf einzelne Verbandsräume beschränken.

Finanzbedarf für verbandsübergreifende Tarife

F 4.2

Der künftige Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife hängt von Art, Umfang und Anzahl der eingegangenen Kooperationen ab. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass jede tarifliche Kooperation zumindest in der Anlaufphase einen Defizitausgleich erfordert.

Das genaue Ausgleichsvolumen ist im Einzelfall mittels Fahrgasterhebungen und detaillierten Kalkulationen abzuschätzen. Ferner sind Übergangstarife so zu gestalten, dass sie neben dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der finanziellen Gewährsträger berücksichtigen. Die Ausgleichslast ist dabei zwischen dem Regionalverband und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen. Die Erfahrungen aus dem ÜSTRA-Regionaltarif in den Landkreisen Gifhorn und Peine zeigen, dass die Übernahme eines finanziellen Risikos sich langfristig auszahlt, da bei einer wirtschaftlich verträglichen und kundenfreundlichen Tarifgestaltung der Defizitbetrag aufgrund steigender Fahrgastzahlen kontinuierlich abnimmt und gleichzeitig der ÖPNV insgesamt attraktiver wird.

Eine Aussage über den künftigen Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife kann an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Entscheidung hierüber unterliegt fallweise einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien des Regionalverbandes.



F 5 Förderprogramme

Der Regionalverband hat mehrere eigene Förderprogramme aufgelegt, um die Baulastträger sowie die Verkehrsunternehmen in Verbandsgebiet zu unterstützen und so die Umsetzung von Maßnahmen, die Vorteile für Fahrgäste und Betreiber mit sich bringen, zu fördern. Die Umsetzung dieser Programme wird finanziert aus den vom Land Niedersachsen bereitgestellten Mitteln nach dem NNVG.

F 5.1 Kofinanzierung

Der Regionalverband Großraum Braunschweig beteiligt sich anteilig an der Finanzierung von ÖSPV-Vorhaben, die von den Gebietskörperschaften im Verbandsgebiet sowie den von diesen beauftragten kommunalen Verkehrsunternehmen bei der LNVG und anderen Zuwendungsgebern als Förderprojekt beantragt, bewilligt und realisiert werden und der Verbesserung der Qualität und des Service im ÖPNV dienen. Voraussetzung für eine Förderung durch den Regionalverband ist eine Förderung dieser Vorhaben durch Landesmittel.

Unterstützt werden außerdem Projekte für Fahrradabstellanlagen, die nach der sog. „Kommunalrichtlinie" gefördert werden, sowie ÖSPV-Projekte aus Fördermitteln des EFRE nach den Förderkriterien des Landes.

Der Regionalverband übernimmt in diesen Fällen bis zu 50% des bei den Zuwendungsempfängern verbleibenden Eigenanteils an den als zuwendungsfähig bewilligten Ausgaben.

F 5.2 Förderungen von Echtzeitinformationen im Verbandsgebiet

Im Rahmen des Gesamtprojektes „Echtzeitfahrgastinformation" erhält der Regionalverband Großraum Braunschweig Förderungen für das Teilprojekt DFI (Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger) von der LNVG.

Für das zweite Teilprojekt zur Fahrzeugausstattung mit Bordrechnern und Monitoren erhält der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH als Zuwendungsempfänger die Förderung ebenfalls von der LNVG.

Bezugnehmend das Kapitel E8 sollen weitere Fördermöglichkeiten zum Ausbau der Echtzeitinformationen an Zugangsstellen geprüft und ggf. Fördermittel eingeworben werden.

F 5.3 Förderung „Innovation an ÖPNV-Zugangsstellen"

Der Regionalverband gewährt nach Maßgabe der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben des ÖPNV – „Innovationen an ÖPNV-Zugangsstellen" – Zuwendungen zur Implementierung baulich-technischer Maßnahmen für eine flächendeckende Anwendung neuer Technologien zur Fahrgastinformation an Haltestellen im Großraum Braunschweig. Ergänzend zu den Maßnahmen des Echtzeitprojektes und auch zur Erreichung der Barrierefreiheit werden neue Technologien gefördert. Bewusst werden seitens des Fördergebers keine konkreten Maßnahmen für neue Technologien aufgelistet, um den Wettbewerb der guten Ideen zu fördern. Antragsberechtigt sind die im Verbandsgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen für ihr jeweiliges Konzessionsgebiet sowie die Kommunen im

Verbandsgebiet. Die Förderung erfolgt im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Anteilsfinanzierung mit einer Quote von maximal 75 % der bewilligten zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für die Finanzierung dieser Förderprogramme werden insbesondere Finanzmittel nach § 7b NNVG genutzt.

Umfeldaufwertung an Zugangsstellen F 5.4

Mit diesem Programm soll die funktionale und/oder gestalterische Aufwertung von Zugangsstellen und deren Umfeldern unterstützt werden. Es kann jedoch nur angewendet werden, wenn für ein Projekt oder für einzelne Elemente kein anderer Zuwendungsgeber gewonnen werden kann.

Die Förderquote beträgt bis zu 75 % der als zuwendungsfähig anerkannten Ausgaben.

Planungskostenzuschuss für Umfeldplanungen F 5.5

Auf Antrag gewährt der Regionalverband bis zu 95 % Zuwendung für die ersten vier Leistungsphasen gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure für die Planung von größeren Vorhaben im Umfeld von Zugangsstellen. Der Um- oder Neubau barrierefreier Haltestellen wird in diesem Programm nicht berücksichtigt, weil die Planungskosten hierfür durch die LNVG gefördert werden.

Förderung von automatischen Fahrgastzählsystemen in ÖSPV-Fahrzeugen F 5.6

Der Regionalverband Großraum Braunschweig sieht als Aufgabenträger für den ÖPNV auf Schiene und Straße in der kontinuierlichen Erfassung der Fahrgastnachfrage im ÖSPV eine grundlegende Voraussetzung für die Gestaltung eines attraktiven Angebots im Verbandsgebiet. Die Förderrichtlinie des Regionalverbands unterstützt daher die Ausstattung der in der Region Braunschweig verkehrenden ÖSPV-Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) sowie die Beschaffung spezialisierter Software zur Verarbeitung der Zähldaten. Der Regionalverband fördert die Einführung von automatischen Fahrgastzählsystemen auf Basis der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für automatische Fahrgastzählsysteme in ÖSPV-Fahrzeugen". Im Rahmen der Projektförderung werden Zuwendungen als nicht rückzahlbare Anteilsfinanzierung mit einer maximalen Quote von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt.

Förderprogramm Standarderhöhung F 5.7

Der Regionalverband stellt seit 2022 jährlich 1 Mio. € aus Finanzmitteln nach § 7(5) NNVG für Planungs- und Bauleistungen der DB InfraGO AG an Bahnstationen zur Verfügung.

Dabei müssen diese Bahnstationen über den DB-Mindeststandard hinaus ausgestattet werden, zum Beispiel durch bessere Fahrgastinformationsanzeigen, zusätzliche Überdachungen, Sitzmöglichkeiten oder ein attraktiveres Erscheinungsbild.

Bildquellenverzeichnis

3 Regionalverband Großraum Braunschweig
26 iStockphoto.com (andresr)
31 hannokeppel.de
36 pixabay.com (motointermedia)
40 iStockphoto.com (ArtMarie)
44 Jan Sieg
60 Andreas Greiner-Napp
87 iStockphoto.com (ViktorCap)
90 stock.adobe.com (Monkey Business)
103 Regionalverband Großraum Braunschweig
113 Regionalverband Großraum Braunschweig
129 Regionalverband Großraum Braunschweig
133 Lukas Bluth
139 iStockphoto.com (andresr)
179 hannokeppel.de
188 stock.adobe.com (Marko Ristic)
192 hannokeppel.de
201 Regionalverband Großraum Braunschweig
265 iStockphoto.com (LightFieldStudios)
269 hannokeppel.de
276 Lutz Bierwirth
311 Lukas Bluth
326 stock.adobe.com (Monkey Business)

Karten- und Grafikquellenverzeichnis

Wenn direkt darunter kein Quellennachweis steht:
Regionalverband Großraum Braunschweig

Gestaltung

LIO Design GmbH, Braunschweig

Druck

Papedruck, Büren

Nachdruck, auch nur auszugsweise, nur mit Genehmigung und Quellenangabe des Herausgebers

Sie finden den Nahverkehrsplan auch im Internet unter:
www.regionalverband-braunschweig.de/nahverkehrsplan

Gemeinsam Lebensqualität gestalten.

www.regionalverband-braunschweig.de

REGIONALVERBAND
Großraum Braunschweig